



**PELAYANAN PRIMA PETUGAS PANDU DI TERMINAL
PETI KEMAS SEMARANG**

SKRIPSI

**untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh:

M. PANJI KRISNA AZIZI
52155658 N

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2020

HALAMAN PERSETUJUAN

PELAYANAN PRIMA PETUGAS PANDU DI TERMINAL
PETI KEMAS SEMARANG

Oleh:

M. PANJI KRISNA AZIZI
NIT. 52155658. N

telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 27-01-2020

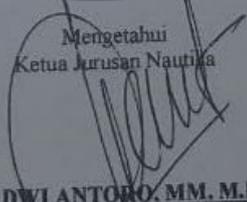
Dosen Pembimbing I
Materi Skripsi


Dr. Capt. SUWIYADI, M.Pd., M.Mar
Pembina Utama Muda, (IV/c)
NIP. 19550419 198303 1 001

Dosen Pembimbing II
Penulisan Skripsi


POERNOMO DWIATMOJO, SH, MH
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19550605 198101 1 001

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika


Capt. DWI ANTORO, MM, M.Mar.
Penata (III/d)
NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "Pelayanan Prima Petugas Pandu di Terminal Peti Kemas Semarang" karya,

Nama : M. Panji Krisna Azizi

NIT : 52155658 N

Program Studi : Nautika

telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Senin tanggal 03 Februari 2020

Penguji I
Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO, M.Si
Pembina Tk. 1 (IV/b)
NIP. 19710521 199903 1 001

Penguji II
Dr. Capt. SUWITY ADI, M.Pd., M.Mar
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19550419 198303 1 001

Penguji III
Ir. FITRI KENSIWI
Penata Tk. 1 (III/d)
NIP. 19660721 199203 2 001

Dikukuhkan Oleh :
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran
Semarang

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc
Pembina Tk. 1, (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : M. Panji Krisna Azizi
NIT : 52155658
Jurusan : NAUTIKA

Menyatakan bahwa Skripsi yang saya buat dengan judul:

"Pelayanan Prima Petugas Pandu di Terminal Peti Kemas Semarang" adalah benar hasil karya saya, bukan jiplakan skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul ataupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang,

Yang menyatakan



M. PANJI KRISNA AZIZI
NIT. 52155658. N

MOTTO

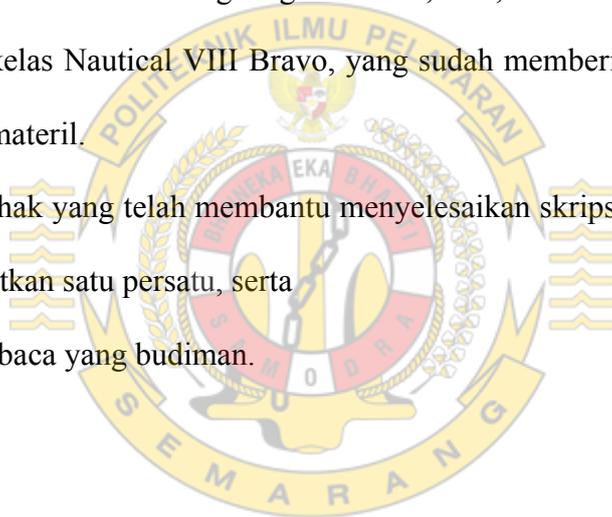
1. Waktumu terbatas, jangan habiskan dengan mengurus hidup orang. (Steve Jobs)
2. Kesabaran itu ada dua macam, sabra atas sesuatu yang tidak kau ingin dan sabar menahan diri dari sesuatu yang kau ingini. (Ali bin Abi Thalib)
3. Carilah ilmu dengan membaca, ikatlah ilmu dengan mengajarkannya. (Ibnu Abdil)
4. Maka sesungguhnya bersama kesulitan itu ada kemudahan. (QS. Al-Insyirah:5)



PERSEMBAHAN

Skripsi ini dipersembahkan untuk :

1. Orang tua tercinta, Muntakib dan Erna Mukaromah. Terima kasih atas doa restu, dukungan, kasih sayang dan kepercayaan yang kalian berikan.
2. Seluruh Pengajar dan Civitas akademika PIP Semarang atas bimbingannya.
3. Adik tercinta, Nova Lia Mega Sari.
4. Teman-teman angkatan LII yang senasib seperjuangan serta adik-adikku taruna-taruni PIP Semarang Angkatan LIII, LIV, LV dan LVI.
5. Sahabat kelas Nautical VIII Bravo, yang sudah memberikan dukungan moril maupun materil.
6. Semua pihak yang telah membantu menyelesaikan skripsi ini, yang tidak bisa saya sebutkan satu persatu, serta
7. Para Pembaca yang budiman.



KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada Allah SWT karena dengan rahmat serta hidayah-Nya penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini dengan judul “Pelayanan Prima Petugas Pandu Di Terminal Peti Kemas Semarang”. Penyusunan skripsi ini merupakan salah satu syarat guna menyelesaikan pendidikan program D.IV tahun ajaran 2019 - 2020 Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang, juga merupakan salah satu kewajiban bagi taruna yang akan lulus dengan mendapat gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel), minimal harus telah menyusun dan harus lulus ujian skripsi.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar, selaku Ketua Jurusan Nautika.
3. Dr. Capt. Suwiyadi, M.Pd., M.Mar., selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
4. Poernomo Dwiatmojo, SH., MH., selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi.
5. Para Dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.

6. Ayah dan Ibu tersayang atas dorongan moril dan materil.
7. Rekan-rekan taruna PIP Semarang yang telah berjuang bersama-sama.
8. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Tiada yang dapat penulis berikan kepada beliau dan semua pihak yang telah membantu, semoga Allah melimpahkan Rahmat-Nya. Akhir kata penulis berharap semoga skripsi ini dapat menambah wawasan bagi penulis dan dapat bermanfaat bagi pembaca.



Semarang,

2020

Penulis

M. Panji Krisna Azizi
NIT. 52155658 N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO	v
HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	viii
ABSTRAKSI	ix
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xi
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Perumusan Masalah.....	6
1.3 Tujuan Penelitian.....	6
1.4 Manfaat Penelitian.....	7
1.5 Sistematika Penulisan.....	8
BAB II LANDASAN TEORI	
2.1 Tinjauan Pustaka.....	11
2.2 Kerangka Pikir Penelitian	29

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan dan Desain Penelitian	30
3.2 Fokus dan Lokus Penelitian	32
3.3 Sumber Data Penelitian.....	33
3.4 Teknik Pengumpulan Data.....	35
3.5 Teknik Keabsahan Data	37
3.6 Teknik Analisis Data.....	38

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN MASALAH

4.1 Gambaran Umum Objek yang Diteliti.....	40
4.2 Hasil Penelitian.....	45
4.3 Pembahasan Masalah.....	52

BAB V PENUTUP

5.1 Simpulan	82
5.2 Saran	85

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

DAFTAR TABEL

1. Tabel 4.1 Sarana Pemanduan di PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) III Semarang..... 61
2. Tabel 4.2 Jumlah Kapal yang Dilayani Petugas Pandu pada Bulan Desember 2020 72



DAFTAR GAMBAR

1. Gambar 2.1 Kerangka Berfikir.....	29
2. Gambar 4.1 Struktur Organisasi PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) III Semarang.....	44
3. Gambar 4.2 Pengawasan Radio Officer di Kantor Kepanduan Semarang.	47
4. Gambar 4.3 Proses Penjemputan Pandu Menggunakan Pilot Boat	48
5. Gambar 4.4 Pengambilan Data Observasi di Kantor Pelindo III Semarang.....	49
6. Gambar 4.5 Pemberian Informasi Pandu Kepada Juru Mudi	51
7. Gambar 4.6 Wawancara Peneliti Dengan Petugas Pandu di Kantor Kepanduan Semarang	52
8. Gambar 4.7 Contoh Pilot Card Kapal MV. Soul of Luck.....	58
9. Gambar 4.8 Diagram Prosedur Permintaan Jasa Pelayanan Pandu di PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) III Semarang.....	60
10. Gambar 4.9 Kapal Tunda Sedang Melakukan Kegiatan Pemanduan	70
11. Gambar 4.10 Contoh Winch Kapal.....	77

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1: SURAT PERIJINAN UNTUK MELAKSANAKAN
PENELITIAN DI PT. PELABUHAN INDONESIA (PERSERO)

III

LAMPIRAN 2: ALUR PELAYANAN KAPAL

LAMPIRAN 3: DATA PETUGAS PANDU

LAMPIRAN 3: JUMLAH PELAYANAN KAPAL PADA BULAN DESEMBER

2019 DI TPKS

LAMPIRAN 4: HASIL WAWANCARA



ABSTRAKSI

M. Panji Krisna Azizi, 52155658, 2020, “Pelayanan Prima Petugas Pandu di Terminal Peti Kemas Semarang”, Program Diploma IV, Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing 1 dan 2: Dr. Capt. Suwiyadi, M.Pd., M.Mar. dan Poernomo Dwiatmojo, SH, MH.

Untuk mendukung kelancaran transportasi angkutan laut dalam pelayanan kapal, maka dalam penulisan skripsi ini menguraikan tentang bagaimana, “Pelayanan Prima Petugas Pandu di Terminal Peti Kemas Semarang”, dalam pelayanan di Terminal Peti Kemas Semarang hadirnya pandu sangat berperan penting. Hal ini bertujuan untuk mengetahui pelayanan prima petugas pandu, mengetahui jumlah kapal yang dilayani petugas pandu, mengetahui kendala yang dijumpai dalam pelayanan petugas pandu dan mengetahui upaya dalam mengatasi kendala yang dijumpai petugas pandu di TPKS.

Penulisan ini berlandaskan teori-teori yang menjelaskan tentang judul yang diangkat berkaitan dengan pemanduan sesuai tugas pokoknya dan Undang-Undang tentang Pelayaran khususnya di Terminal Peti Kemas Semarang. Disertai pula kerangka berpikir yang mendasari penulisan skripsi. Metode penelitian yang digunakan oleh penulis di dalam menyampaikan masalah adalah deskriptif kualitatif untuk menggambarkan dan menguraikan objek yang diteliti. Berdasarkan cara memperolehnya, data yang diperoleh selama penelitian sebagai pendukung tersusunnya penulisan skripsi ini adalah menggunakan data primer dan sekunder.

Dari penelitian didapatkan hasil bahwa pemanduan di Terminal Peti Kemas Semarang: 1) Pelaksanaan pelayanan petugas pandu: a) Sesuai dengan tugas pokoknya. b) prosedur pelayanan jasa pemanduan di Terminal Peti Kemas Semarang. 2) Jumlah kapal yang mendapatkan pelayanan pemanduan. 3) Kendala-kendala yang dalam pelayanan petugas pandu. 4) Upaya untuk mengatasi kendala dalam pelaksanaan pelayanan petugas pandu. Berdasarkan hasil penelitian ini simpulan pada pelayanan petugas pandu, yaitu: a) Pelaksanaan pelayanan petugas pandu sesuai tugas pokoknya. b) Jumlah kapal yang dilayani oleh petugas pandu pada bulan Desember tahun 2019 sebanyak 76 kapal. c) Kendala-kendala yang terjadi adalah kecepatan angin, lebar alur yang sempit dan sering dijumpai kendala mesin kapal. d) dari kendala tersebut dapat diatasi dengan pengawasan pada alur, komunikasi dengan baik dan pelaksanaan pemanduan dibantu dengan kapal tunda.

Kata kunci : Pandu, Terminal Peti Kemas Semarang.

ABSTRACTION

M. Panji Krisna Azizi, 52155658, 2020, "Excellence Service of Pilot in Container Terminal of Semarang ", Diploma IV Program, Nautical Department, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Advisor I and 2: Dr. Capt. Suwiyadi, M.Pd., M.Mar and Poernomo Dwiarmojo, SH, MH.

To carrying the good of shipping of sea transportation in ship serving so for this my thesis describe about how "Excellence Service of Pilot in Container Terminal of Semarang ". The contribution Container Terminal of Semarang, the present of Pilot is very important. Its purpose to know the prime pilot's service, to know the number of ships serviced by the pilots, to know the obstacles encountered in the service of the pilots and to know of the efforts to overcome the obstacles encountered by the pilots at TPKS.

This writing according theories that explain the purpose about the title related to the Pilotage of its main assignment based to the laws about maritime especially in Container Terminal of Semarang. Also included thinking framework which based of writing the thesis. The research method used by the author in solving problems is descriptive qualitative to describe and describe the object being discussed. Based on how it was obtained, the data obtained during the study as a support for the preparation of this research proposal using primary and secondary data.

The research results obtained that pilotage on the Container Terminal of Semarang : 1) The implementation of serving pilot : a) Based on main assignment. b) Procedure customer to get service of pilot 2) The number vessel of served by Pilot 3) The obstacles which happen in serving pilot. 4) Efforts to solving obstacle in pilot service. According to this research, conclusion in tugboat service are a) The implementation of Service Pilot based on main assignment b) The number of ship served by pilot on December 2019 are 76 ships. c) The obstacles which happen in serving tugboat are the wind speed, the narrow channel and also often meet the trouble engine of the vessel. d) From those obstacles can be solving with the supervising to the channel the good communication and the implementation of towing helped with tugboat.

Keywords: Pilot, Container Terminal of Semarang.

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) merupakan negara kepulauan yang memiliki potensi besar menjadi poros maritim dunia. Untuk menjadi sebuah negara maritim, maka infrastruktur antar pulau dan sepanjang pantai di setiap pulau merupakan hal yang harus dibangun dan dikembangkan. Jalan antarpulau ini harus benar-benar dapat direlisasikan untuk mempercepat transportasi antar pulau di Indonesia.

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Transportasi mencakup, baik darat, laut maupun udara, ini tercermin pada semakin meningkatkannya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang.

Di dalam sistem transportasi, angkutan laut merupakan salah satu moda yang memegang peranan penting. Di Indonesia angkutan laut merupakan salah satu sarana untuk wujudkan wawasan nusantara khususnya dalam rangka menumbuhkan kesatuan ekonomi nasional, yang diselenggarakan sebagai bagian terpadu dari sistem perhubungan nasional.

Menurut Suwiyadi (1999:1), transportasi berasal dari kata latin yaitu *transportate* dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portage* berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) dari suatu tempat ke tempat lain.

Ada berbagai rupa transportasi itu, namun demikian untuk setiap bentuk transportasi itu terdapat empat unsur transportasi yaitu: Alur seperti sungai, laut, danau dan kanal, Alat transportasi berupa kapal dan perahu, Tenaga penggeraknya yaitu perahu layar, kapal air atau uap, kapal bermotor dan perahu yang ditarik kapal tunda, Terminal dengan fasilitasnya yaitu pelabuhan, dermaga, fasilitas dok dan alat bongkar muat.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 1999 tentang angkutan di perairan, angkutan laut adalah setiap kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal laut untuk mengangkut penumpang, barang dan/atau hewan dalam satu perjalanan atau lebih dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain, yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut.

Selanjutnya menurut Kitab Undang-Undang Hukum dagang (KUHD) Pasal 310 ayat 1 Kapal laut adalah kapal yang memenuhi persyaratan berlayar di laut untuk kepentingan angkutan laut. Oleh karena itu, untuk memperlancar arus distribusi barang maupun penumpang maka diperlukan sarana dan prasarana yang dapat mendukung untuk menambatkan atau menyandarkan kapal sehingga distribusi barang dapat berjalan lancar.

Berdasarkan UU RI No. 17 Tahun 2008 Pasal 1 tentang Pelayaran pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan

pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Maka pelabuhan dapat diartikan sebagai tempat kapal berlabuh (*anchorage*), mengolah gerak (*maneuver*), dan bertempat (*berthing*) untuk melakukan kegiatan menaikan dan/atau menurunkan penumpang/barang secara aman (*securely*) dan selamat (*safe*).

Menurut Wijayanti (2008:1), manajemen merupakan proses perencanaan, pengorganisasian, pengarahan, dan pengawasan usaha-usaha para anggota organisasi dan penggunaan sumber daya-sumber daya manusia organisasi lainnya agar mencapai tujuan organisasi yang telah ditetapkan. Manajemen transportasi pada sebuah pelabuhan berhubungan erat dengan manajemen sistem parkir (kapal, container, dan kendaraan), manajemen waktu tunggu kapal, manajemen barang, faktor penyebab buruknya kinerja pelabuhan, manajemen terminal dan loading barang, dan manajemen *storage operation*. Pelayanan pelabuhan juga sangat dipengaruhi oleh beberapa hal tersebut, sehingga apabila pelayanan pelabuhan kurang baik maka hal yang sering kali terjadi adalah adanya antrean kendaraan di pelabuhan. Oleh karena itu manajemen transportasi yang baik sangat diperlukan oleh sebuah pelabuhan.

Manajemen transportasi pada sebuah pelabuhan terdiri dari beberapa sistem manajemen atau kegiatan yang saling berhubungan, yaitu mulai dari manajemen penambatan kapal hingga manajemen barang-barang di pelabuhan. Manajemen sistem parkir di pelabuhan yang meliputi jasa pemanduan perlu diatur dengan baik karena hal tersebut berpengaruh pada kelancaran proses penambatan sebuah kapal. Hal tersebut kemudian akan

mempengaruhi *waiting time* atau waktu yang dibutuhkan kapal untuk menunggu agar kapal tersebut dapat melakukan proses penambatan. Setelah kapal selesai melakukan proses penambatan, maka sistem manajemen yang selanjutnya bekerja adalah sistem manajemen barang-barang, dimana seluruh proses pengaturan barang mulai dari proses bongkar hingga proses pemuatan kembali.

Perkembangan pelabuhan akan sangat ditentukan oleh perkembangan aktivitas perdagangannya. Semakin ramai aktivitas perdagangan di pelabuhan tersebut maka akan semakin besar pelabuhan tersebut. Perkembangan perdagangan juga mempengaruhi jenis kapal dan lalu lintas kapal yang melewati pelabuhan tersebut, hal ini menuntut pelabuhan dalam meningkatkan kualitas peran dan fungsinya sebagai *terminal point* bagi barang dan kapal. Karena semakin meningkatnya tuntutan pelanggan sehingga peningkatan mutu pelayanan yang diharapkan dapat mengimbangi laju pertumbuhan kegiatan ekonomi dan perdagangan dari tahun ke tahun. Oleh karena itu, setiap negara berusaha membangun dan mengembangkan pelabuhannya sesuai dengan tingkat keramaian dan jenis perdagangan yang ditampung oleh pelabuhan tersebut. Dengan demikian, perkembangan pelabuhan akan selalu seiring dengan perkembangan ekonomi negara. Dengan kegiatan serta aktivitas pelabuhan yang sangat kompleks sehingga perlu adanya pembagian tugas secara seimbang sesuai kebutuhan baik kuantitas maupun kualitas sumber daya manusianya. Hal tersebut sebagai pendukung kelancaran operasional yang dilakukan terus menerus dan berkesinambungan. Karena pentingnya

operasional pelabuhan agar tidak terjadi kemacetan mengingat dampak keterlambatan operasional sangat berpengaruh pada ekonomi di suatu daerah.

Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS) berperan penting untuk melayani kegiatan pelayaran di Jawa Tengah dan seluruh wilayah di Indonesia. Sebagai perantara perdagangan antar pulau, bahkan antar negara, TPKS sudah siap menghadapi persaingan di dunia global. Dengan meningkatnya arus kedatangan kapal dan arus barang serta bongkar muat, semua pihak yang terkait di bidang pelayaran akan semakin meningkatkan kualitas kerjanya demi terciptanya kelancaran segala aktivitas yang ada di pelabuhan. Salah satu pihak yang terkait dalam aktivitas bongkar muat di pelabuhan adalah poses pemanduan kapal.

Berdasarkan Peraturan Menteri (PM) Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2015 Tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal (Bab I Pasal 1), pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran, dan informasi kepada nakhoda tentang keadaan perairan setempat yang penting agar navigasi-pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan. Pelayanan kapal mencakup mulai dari kapal sebelum memasuki alur hingga tambat di dermaga sampai dengan kapal keluar meninggalkan alur. Pelayanan kapal akan mengacu kepada aturan yang telah disepakati dan kebutuhan pengguna jasa, pengguna jasa dapat menyesuaikan pelayanan yang dibutuhkan. Dari sinilah dapat di lihat seberapa pentingnya pelayanan petugas pandu dalam menjaga kelancaran dan keselamatan saat kapal memasuki atau keluar di suatu kawasan pelabuhan.

Operasional pemanduan di TPKS telah memberikan kontribusi dalam keselamatan pelayaran. Berbagai kegiatan ditangani dalam proses kegiatannya dalam melayani kapal yang melakukan pelayaran domestik dan internasional, serta kapal milik negara.

Dengan meningkatnya jumlah kapal yang berkunjung di TPKS, diharapkan petugas pandu mampu menjadikan pelayanan pemanduan yang lebih memuaskan dan sesuai yang diharapkan oleh pengguna jasa. Berbagai upaya telah dilakukan, salah satunya dengan memberikan latihan dan ketrampilan yang matang. Pelayanan petugas pandu dalam menjaga alur pelayaran suatu pelabuhan tetap aman dan lancar sesuai dengan harapan para pengguna jasa pelabuhan. Maka dari itulah, pada skripsi ini peneliti memberikan judul:

“Pelayanan Prima Petugas Pandu Di Terminal Peti Kemas Semarang”.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan pada masalah yang dihadapi pada saat pelaksanaan pemanduan di atas kapal sangatlah luas, maka peneliti merumuskan masalah sebagai berikut:

1.2.1 Bagaimana pelayanan prima petugas pandu di TPKS?

1.2.2 Seberapa banyak pelayanan prima petugas pandu di TPKS?

1.2.3 Kendala-kendala apakah yang dijumpai dalam pelayanan prima petugas pandu di TPKS?

1.2.4 Upaya apa sajakah yang dilakukan untuk mengatasi kendala-kendala yang dijumpai dalam pelayanan prima petugas pandu di TPKS?

1.3 Tujuan Penelitian

Dari judul penelitian tersebut yaitu tentang pelayanan prima petugas pandu di TPKS bertujuan sebagai berikut:

- 1.3.1 Untuk mengetahui pelayanan prima petugas pandu di TPKS.
- 1.3.2 Untuk mengetahui jumlah kapal yang dilayani petugas pandu di TPKS.
- 1.3.3 Untuk mengetahui kendala-kendala yang dijumpai dalam pelayanan petugas pandu di TPKS.
- 1.3.4 Untuk mengetahui upaya dalam mengatasi kendala-kendala yang dijumpai petugas pandu di TPKS.

1.4 Manfaat Penelitian

Diharapkan penelitian yang dilakukan di PT. Pelabuhan Indonesia III (persero) TPKS ini akan diperoleh manfaat sebagai berikut:

- 1.4.1 Teoritis
 - 1.4.1.1 Sebagai tambahan informasi dan pengetahuan bagi para pembaca tentang pelayanan petugas pandu khususnya kepanduan di TPKS serta diharapkan dapat memberikan masukan yang dapat berguna agar kegiatan tersebut dapat berjalan dengan lancar.
 - 1.4.1.2 Sebagai tambahan informasi dan pengetahuan sebagai bahan acuan untuk penelitian berikutnya sehingga dapat menghasilkan penelitian yang lebih baik dan akurat.
 - 1.4.1.3 Menambah pengetahuan dan wawasan tentang pelayanan prima petugas pandu di TPKS bagi civitas akademika di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

1.4.1.4 Dapat digunakan untuk pengembangan pengetahuan lebih lanjut guna meningkatkan kualitas pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

1.4.2 Praktis

Dapat menjadi bahan pertimbangan bagi pihak-pihak terkait di Terminal Peti Kemas Semarang agar dapat lebih meningkatkan tenaga kerja petugas pandu yang lebih mandiri dan profesional guna memperlancar kegiatan pemanduan di TPKS.

1.5 Sistematika Penulisan

Untuk dapat memahami dan mendapatkan pandangan yang lebih jelas mengenai pokok pembahasan dan permasalahan yang dihadapi, peneliti membuat sistematika penulisan yang dijabarkan sebagai berikut:

BAB 1. PENDAHULUAN

Dalam bab ini peneliti menguraikan hal-hal yang berkaitan dengan latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan. Latar belakang berisi tentang kondisi nyata dan uraian pokok-pokok pikiran yang menjadi alasan pemilihan judul. Perumusan masalah merupakan uraian tentang masalah yang akan diteliti dan bersifat faktual (bukan fiktif). Tujuan penelitian adalah tujuan spesifik yang akan dicapai melalui kegiatan penelitian yang dilakukan. Manfaat penelitian berisi uraian tentang manfaat yang diperoleh dari hasil penelitian.

Sistematika penulisan berisi susunan bagian penelitian, dimana bagian yang satu dengan bagian yang lain saling berkaitan.

BAB II. LANDASAN TEORI

Bab ini menjelaskan tentang landasan teori yang berkaitan dengan penelitian yang dibuat antara lain daftar pustaka yang memuat keterangan dari buku atau referensi yang mendukung penelitian. Bab ini juga memuat kerangka pikir penelitian yang menjadi pedoman dalam proses berjalannya penelitian.

BAB III. METODE PENELITIAN

Bab ini menjelaskan mengenai metode penelitian yang dipergunakan peneliti, terdiri dari waktu dan tempat penelitian, metode pengumpulan data dan teknik analisa data. Waktu dan tempat penelitian menerangkan lokasi (nama dan alamat perusahaan) dimana penelitian dilakukan serta kapan penelitian dilakukan. Metode pengumpulan data merupakan cara yang digunakan untuk mengumpulkan data yang dibutuhkan. Dalam teknik analisis data disebutkan mengenai alat dan cara analisis data yang digunakan. Pemilihan alat dan cara analisis data harus konsisten dengan penelitian/dapat mencapai tujuan.

BAB IV. ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini peneliti menjelaskan mengenai hasil penelitian dan pembahasan atas penelitian di PT. Pelabuhan Indonesia III

(persero) Terminal Peti Kemas Semarang. Bab ini membahas gambaran umum perusahaan, analisa masalah dan pembahasan masalah. Dengan pembahasan ini, maka permasalahan akan terpecahkan dan dapat diambil kesimpulan.

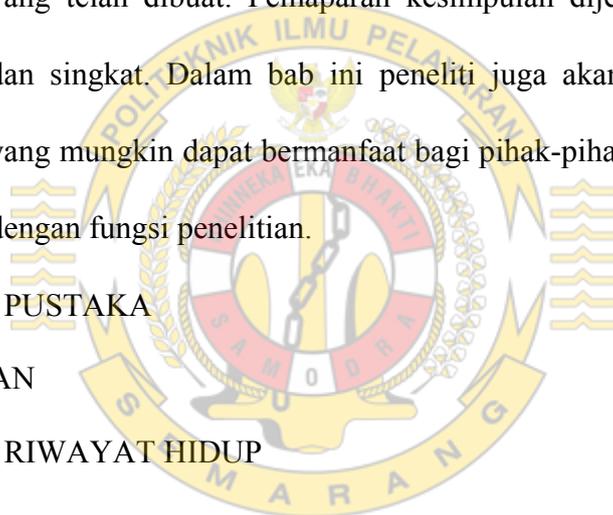
BAB V. PENUTUP

Bagian penutup dari penulisan penelitian ini berisi kesimpulan dan saran. Kesimpulan merupakan jawaban masalah dari penelitian yang telah dibuat. Pemaparan kesimpulan dijelaskan dengan jelas dan singkat. Dalam bab ini peneliti juga akan memberikan saran yang mungkin dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait sesuai dengan fungsi penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

2.1.1 Pelayanan Prima

Kualitas pelayanan memegang peranan yang sangat penting pada perusahaan. Jika perusahaan memberikan pelayanan yang baik, maka pelanggan atau pengguna jasa merasa puas dan juga bisa meningkatkan loyalitas pelanggan terhadap produk atau jasa yang ditawarkan oleh perusahaan. Pelayanan prima sudah banyak diterapkan oleh berbagai perusahaan. Pelayanan prima merupakan pelayanan inti atau pelayanan prioritas yang diberikan kepada pelanggan. Dimana tugas dan fungsi pokoknya dapat diberikan atau dijalankan dengan baik. Untuk itu kualitas pelayanan petugas pandu memegang peranan sangat penting dalam keselamatan dan kelancaran pemanduan kapal.

Menurut Bintoro (2004:107), pelayanan prima merupakan terjemahan istilah “*excellent*” yang secara harfiah berarti pelayanan terbaik atau sangat baik. Disebut sangat baik atau terbaik karena sesuai dengan standar pelayanan yang berlaku atau dimiliki instansi pemberi pelayanan. Hakekat pelayanan publik adalah pemberian pelayanan prima kepada masyarakat yang merupakan perwujudan kewajiban aparaturnya pemerintahan sebagai abdi negara.

Menurut Atep Abya Barata (2003:27), pengertian layanan prima adalah sebagai berikut:

Layanan prima adalah membuat pelanggan merasa penting.

2.1.1.1 Layanan prima adalah melayani pelanggan dengan ramah, tepat, dan cepat

2.1.1.2 Layanan prima adalah pelayanan dengan mengutamakan kepuasan pelanggan.

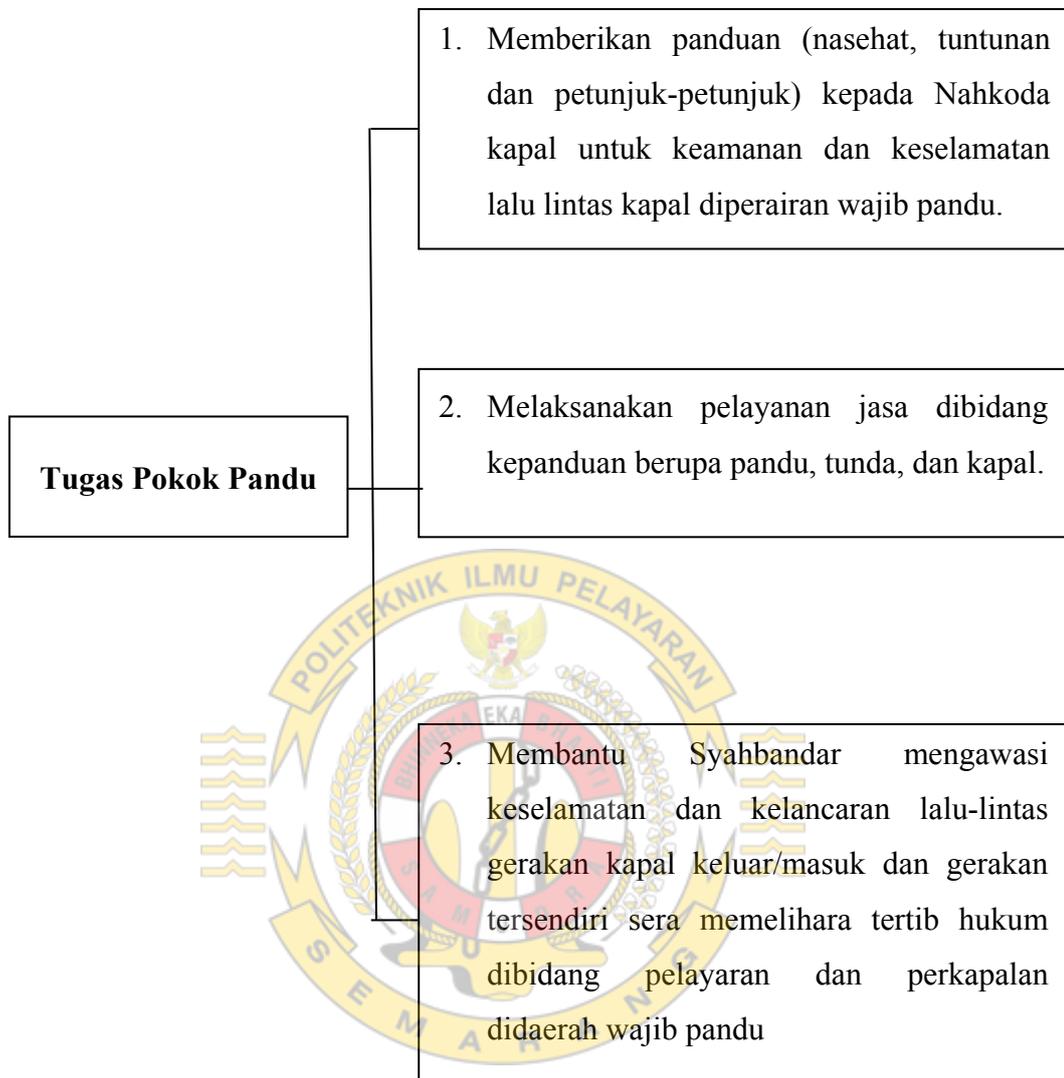
2.1.1.3 Layanan prima adalah pelayanan optimal yang menghasilkan kepuasan pelanggan.

2.1.1.4 Layanan prima adalah menempatkan pelanggan sebagai mitra.

2.1.1.5 Layanan prima adalah kepedulian kepada pelanggan untuk merasakan rasa puas.

2.1.1.6 Layanan prima adalah upaya layanan terpadu untuk kepuasan pelanggan.

Pengertian atau definisi pelayanan prima yang dikemukakan diatas dapat dikatakan semuanya benar, karena pengertian pelayanan prima diatas diungkapkan oleh berbagai pelaku penyedia jasa yang berlainan. Namun demikian, dalam suatu definisi pelayanan prima, paling tidak kesamaannya terletak pada tujuan layanan, yaitu memuaskan pelanggan. Jadi dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud pelayanan prima yaitu memberikan pelayanan sebaik-baiknya kepada para pengguna jasa, sehingga pelanggan merasa puas terhadap pelayanan tersebut. Dalam hal ini seorang petugas pandu dalam bertugas mampu memberikan / melaksanakan tugas dan fungsinya dengan baik dan maksimal agar proses dalam pelaksanaan operasi berjalan secara cepat, aman dan lancar. Berikut merupakan tugas pokok petugas pandu:



Gambar 2.1 Tugas Pokok Pandu

2.1.2 Pengertian Pandu

Dalam sebuah pelayaran, pada saat kapal mulai datang disuatu perairan pelabuhan dan memasuki pelabuhan maka mulai saat itu kapal telah mempergunakan saran pelabuhan. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang,

atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intramoda dan antarmoda transportasi (Referensi Kepelabuhan Seri 1 Pelayaran dan Perkapalan, 2000). Demi menjaga keselamatan kapal dan muatannya, pada waktu kapal memasuki alur pelayaran menuju kolam pelabuhan untuk berlabuh ataupun untuk merapat ke dermaga, nahkoda memerlukan advisor yaitu petugas pandu. Menurut Effendy Abdullah (2011:7), pandu adalah seorang yang diangkat sebagai pandu oleh negara atau pelaut nautis yang memenuhi persyaratan yang diterapkan pemerintah. Sedangkan, kapal pandu adalah kapal yang dioperasikan sebagai alat transportasi pandu di perairan.

Menurut Martopo (2004:6), petugas pandu adalah pelaut nautis yang telah memenuhi persyaratan yang ditetapkan untuk melaksanakan tugas pemanduan.

Dari beberapa pengertian-pengertian pandu di atas, peneliti dapat menyimpulkan sementara bahwa pandu adalah seorang pelaut yang berpengalaman dan cakap untuk mengolah gerak kapal dan disertai oleh sertifikat-sertifikat untuk memandu kapal yang ditetapkan oleh pemerintah.

2.1.2.1 Jenis Pandu dilihat dari pelayanan

Adapun petugas pandu yang akan melayani pemanduan dibagi menjadi dua, yaitu:

2.1.2.1.1 Pandu Bandar

Yaitu pandu yang bertugas memandu kapal dari batas diperairan pandu bandar, sebesar dalam kolam pelabuhan.

2.1.2.1.2 Pandu Laut

Yaitu pandu yang memandu kapal diperairan antar batas perairan pandu bandar dengan batas alur pelayaran ambang luar alur wajib pandu.

2.1.2.2 Kriteria penetapan perairan wajib pandu

Faktor diluar kapal yang mempengaruhi keselamatan berlayar, meliputi:

- 2.1.2.2.1 Panjang alur pelayaran
- 2.1.2.2.2 Banyaknya tikungan
- 2.1.2.2.3 Lebar alur perairan
- 2.1.2.2.4 Bahaya navigasi di alur pelayaran
- 2.1.2.2.5 Kecepatan arus
- 2.1.2.2.6 Kecepatan angin
- 2.1.2.2.7 Tinggi ombak
- 2.1.2.2.8 Kepekatan/ketebalan kabut
- 2.1.2.2.9 Tambatan kapal
- 2.1.2.2.10 Keadaan sarana bantu navigasi

Faktor kapal yang mempengaruhi keselamatan, meliputi:

- 2.1.2.2.1 Frekuensi kepadatan lalu lintas kapal

2.1.2.2.2 Ukuran kapal

2.1.2.2.3 Jenis kapal

2.1.2.2.4 Jenis muatan kapal

Adapun tentang persyaratan-persyaratan umum yang harus dipenuhi dari petugas pandu yaitu:

2.1.2.2.1 Pelaut nautis dengan ijazah minimal ANT III

2.1.2.2.2 Telah berpengalaman sebagai perwira kapal atau sebagai Nahkoda dengan masa layar minimal 3 (tiga) tahun

2.1.2.2.3 Sehat jasmani dan rohani dengan dibuktikan dengan surat keterangan dokter

2.1.2.2.4 Tinggi badan minimal 160 cm

2.1.2.2.5 Lulus seleksi administrasi dan ujian Pandu

Adapun persyaratan tambahan untuk kesehatan pandu, yaitu:

2.1.2.2.1 Tidak menunjukkan kegemukan (obesitas) lebih dari 25% dari berat normal sehingga mempunyai mobilitas/kelincahan yang tinggi saat naik dan turun kapal

2.1.2.2.2 Tidak rentan terhadap angin, ombak, dan hujan

2.1.2.2.3 Fungsi paru-paru

2.1.2.2.4 Hasil rontgen (X-ray) tidak terdapat kelainan

2.1.2.2.5 Tidak terdapat hambatan pada saluran pernapasan

2.1.2.2.6 Fungsi THT, meliputi:

- 2.1.2.2.7 Gendang telinga dalam keadaan utuh
- 2.1.2.2.8 Tidak terdapat kelainan pendengaran
- 2.1.2.2.9 Tidak buta warna dan mempunyai keseimbangan penglihatan
- 2.1.2.2.10 Kondisi kewajiban stabil dan tenang, mampu mengatasi stress fisik pada lingkungan yang berat
- 2.1.2.2.11 Tidak terdapat kontra indikasi antara lain: penyakit epilepsy/ayam, mudah emosi, pendengaran tidak berfungsi, asma yang aktif, ketagihan obat dan diabetes mellitus.

2.1.3 Pemanduan

Menurut Arso Martopo (2004:5), pemanduan adalah kegiatan petugas pandu dalam membantu nahkoda kapal, agar navigasi dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar dengan memberikan informasi tentang keadaan perairan setempat yang penting demi keselamatan kapal dan lingkungan.

Dalam hal ini pemanduan mempunyai arti penting untuk menjamin kepentingan keselamatan kapal, ketertiban dan kelancaran lalu lintas kapal akan masuk/keluar perairan tertentu serta dapat lebih meningkatkan keselamatan bagi kapal, penumpang dan atau muatan, aset pelabuhan dan juga lingkungan perairan pelabuhan dan sekitarnya. Pemanduan (pilotage) berfungsi sebagai pemandu kapal yang akan tambat dan akan keluar/masuk perairan wajib pandu. Sedangkan,

pemanduan kapal adalah bagian dari pemanduan yang meliputi kegiatan mendorong, menarik atau menggandeng kapal yang berolah gerak, untuk bertambat kea tau untuk melepas dari dermaga, jetty, trestle, pier, pelampung, dolphin, kapal dan fasilitas tambat lainnya dengan menggunakan kapal tunda.

Menurut Effendy Abdullah (2011:11), pemanduan adalah pelayanan petugas pandu di atas kapal yang memberikan bantuan kepada nahkoda atau pemimpin kapal untuk dapat mengambil tindakan yang tepat dalam rangka menjamin keselamatan berlayar, dan keputusan akhir tetap berada ditangan nahkoda.

Menurut Tjetjep (2004:72), pada hakekatnya pemanduan kapal adalah salah satu upaya untuk menjaga keselamatan kapal, penumpang dan muatannya, sewaktu memasuki alur pelayaran menuju dermaga atau kolam untuk berlabuh.

Dari beberapa pengertian-pengertian pemanduan diatas, peneliti dapat menyimpulkan sementara bahwa pemanduan adalah suatu kegiatan memandu kapal meliputi memberikan informasi tentang perairan setempat kepada nahkoda kapal dan sebagainya nahkoda memberikan informasi tentang kapal antara lain: kemampuan olah gerak kapal, ship karakteristik, jenis mesin kemudi dan lain-lain agar tujuan untuk keselamatan kapal, muatan dan lingkungannya dapat tercapai.

2.1.1.1 Dasar hukum dari pemanduan di atas kapal yaitu:

2.1.3.1.1 Undang-Undang No.21/Th. 1992 Tentang Pelayaran.

Pasal 16:(1) Untuk kepentingan keselamatan pelayaran, pada daerah perairan tertentu ditetapkan sebagai perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa.

2.1.3.1.2 Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2002.

Tentang Penyelenggaraan Pemanduan.

BAB. IV Penyelenggaraan Pemanduan

Pasal 7:

2.1.3.1.2.1 Setiap kapal berukuran tonnase kotor GT 500 atau lebih yang berlayar di perairan wajib pandu, wajib menggunakan pelayanan jasa pandu,

2.1.3.1.2.2 Pelaksanaan jasa pemanduan sebagaimana dimaksudkan dalam ayat (i) dilaksanakan oleh petugas pandu yang telah memenuhi persyaratan

2.1.3.1.2.3 Atas pertimbangan keselamatan pelayaran dari pengawas pemanduan dan atas permintaan dari nakhoda, kapal berukuran tonnase kotor GT 500 atau lebih yang berlayar di perairan wajib pandu diberikan pelayanan jasa pemanduan.

2.1.3.1.2.4 Ketentuan sebagaimana dimaksud dengan ayat (i) tidak berlaku bagi:

Kapal perang dan kapal negara yang digunakan untuk tugas pemerintahan

Syarat-syarat sarana dan prasarana sesuai dengan kelas perairan wajib pandu:

Prasarana pemanduan adalah perangkat pemanduan yang meliputi antara lain stasiun pandu laut, stasiun pandu bandar dan kantor operasional pandu.

Adapun syarat-syarat dari sarana dan prasarana yang harus dipenuhi untuk menunjang kinerja petugas pandu dan sesuai dengan kelas perairan wajib pandu adalah sebagai berikut:

2.1.1.2 Kapal pandu

Yaitu kapal yang digunakan untuk antar/jemput pandu dengan berkonstruksi khusus untuk dapat merapat pada kapal lain dengan aman dalam berbagai kondisi cuaca dan kapal tersebut harus mempunyai kecepatan minimal 7 knot.

2.1.1.3 Kapal tunda

Merupakan kapal yang digunakan untuk membantu olah gerak kapal, dengan ketentuan:

2.1.3.3.1 Panjang kapal 70 meter sampai dengan 100 meter menggunakan 1 unit kapal tunda yang mempunyai daya paling rendah 800 DK.

2.1.3.3.2 Panjang kapal di atas 100 meter sampai 150 meter menggunakan 2 unit kapal tunda dengan jumlah daya palingrendah 1.600 DK.

2.1.3.3.3 Panjang kapal diatas 150 meter sampai dengan 200 meter menggunakan 2 unit kapal tunda dengan jumlah daya paling rendah 3.400 DK.

2.1.3.3.4 Panjang kapal 300 meter ke atas ditunda paling sedikit 3 unit kapal

2.1.1.4 Kapal kepil

Yaitu kapal yang bertugas mengantar tali tambat kapal, dengan tipe *single screw*, dengan daya minimal 150 HP dan mempunyai kecepatan minimal 7 knot dilengkapi dengan konstruksi peralatan kait.

2.1.1.5 Perlengkapan keselamatan pandu

Persyaratan dari alat keselamatan pandu antara lain:

2.1.3.5.1 Life jacket/pelampung sesuai yang telah dipersyaratkan.

2.1.3.5.2 Radio handy talky channel 12, 14, 16 yang mempunyai daya jangkau minimal 5 mil.

2.1.3.5.3 Flashing light /lampu sorot.

2.1.3.5.4 Peralatan komunikasi VHF

Sebagai alat komunikasi perorangan yang harus dimiliki oleh masing- masing pandu dengan minimal daya jangkau 25 mil.

2.1.1.6 Stasiun/kantor pandu

Pada stasiun yang berfungsi juga sebagai kantor pandu harus memiliki persyaratan sebagai berikut:

2.1.3.6.1 Terletak ditempat strategis sehingga mudah dilihat dari laut

2.1.3.6.2 Mempunyai menara pengawas untuk memudahkan pengawasan dan pemantauan ke arah laut.

2.1.3.6.3 Harus dilengkapi dengan alat komunikasi seperti VHF, *aldis lamp*, berbendera semboyan dan P. A (public addresser) sistem.

2.1.3.6.4 Dilengkapi dengan binocular/teropong.

2.1.3.6.5 Dilengkapi dengan ruangan untuk istirahat pandu dan ABK dan dilengkapi dengan peralatan kantor

2.1.3.5.5 Rumah dan kendaraan operasional

Rumah kediaman pandu sedapat mungkin dekat dengan tempat bekerja. Kendaraan operasional digunakan untuk antar jemput pandu dari stasiun ke kapal atau sebaliknya.

Prosedur pemesanan pandu yang dilakukan sebelumnya meliputi:

2.1.1.7 Perusahaan pelayaran / agen kapal harus memberitahukan secara tertulis atau electronic kepada penyelenggara pemanduan mengenai perkiraan kedatangan kapal / Estimated Time Arrived

(ETA) selambat-lambatnya 24 jam sebelum kapal tiba di pelabuhan.

2.1.1.8 Waktu permohonan penyampaian permintaan pandu sebelum pemanduan dan perubahan/pembatalan pelayanan pemanduan sebagai berikut:

2.1.1.8.1 Untuk kapal sandar permintaan pelayanan pemanduan minimum 3 jam dan untuk perubahan/pembatalan minimum 2 jam dari waktu permintaan pelayanan.

2.1.1.8.2 Untuk kapal keluar permintaan pelayanan pemanduan minimum 3 jam dan untuk perubahan/pembatalan minimum 2 jam dari waktu permintaan pelayanan.

2.1.1.8.3 Untuk gerakan tersendiri minimum 3 jam dan untuk perubahan/pembatalan minimum 2 jam dari waktu permintaan pelayanan.

2.1.1.8.4 Permintaan jasa pandu dan tunda diajukan oleh perusahaan pelayanan/ agent dengan memakai formulir kepada loket penyelenggara pemanduan sesuai ketentuan.

2.1.1.8.5 Pelayanan kapal berangkat / keluar pelabuhan, perusahaan pelayaran, agent harus mengajukan permintaan pandu ke loket penyelenggara pemanduan disesuaikan dengan ketentuan yang berlaku. Berikut ukuran kapal sesuai pelayanan yang diberikan:

2.1.1.8.5.1 Kapal berukuran GT 500 atau lebih yang berolah gerak di perairan wajib pandu, wajib memakai jasa pandu.

2.1.1.8.5.2 Kapal berukuran panjang 70 meter sampai dengan 100 meter dapat ditunda dengan 1 (satu) kapal tunda yang mempunyai daya minimal 800 Horse Power (HP).

2.1.1.8.5.3 Kapal berukuran panjang lebih dari 150 meter sampai dengan 200 meter, dapat ditunda 2 (dua) kapal tunda dengan jumlah daya 3.400 HP sampai dengan 5.000 HP.

2.1.1.8.5.4 Kapal berukuran panjang lebih dari 200 meter sampai dengan 300 meter, dapat ditunda 3 (tiga) kapal tunda dengan jumlah daya 5.000 HP sampai dengan 10.000 HP.

2.1.1.8.5.5 Kapal berukuran panjang lebih dari 200 meter sampai dengan 300 meter, dapat ditunda 3 (tiga) kapal tunda dengan jumlah daya 5.000 HP sampai dengan 10.000 HP.

2.1.1.8.5.6 Kapal berukuran panjang lebih dari 300 meter keatas, dapat ditunda 4 (empat) kapal tunda dengan jumlah daya 10.000 HP.

2.1.1.8.5.7 Pemberian izin bagi orang-orang yang bukan pandu untuk ikut menumpang kapal tunda, motor pandu hanya diberikan oleh Manager

Kepanduan dan Kepala Kantor
Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.

Prioritas Pelayanan Kapal Pandu yang akan dilayani urutannya sebagai berikut:

2.1.1.9 Urutan prioritas pelayanan kapal masuk / keluar disesuaikan dengan perencanaan penyelenggara pemanduan yang lebih dulu kapal pertama datang dan meminta pelayanan pandu dilayani lebih dulu (first come first service).

2.1.1.10 Pelayanan pemanduan dilaksanakan dengan kapal yang akan diberangkatkan didahulukan dari kapal masuk/sandar.

2.1.1.11 Pelayanan pemanduan dilaksanakan dalam kondisi dan cuaca aman untuk pelayaran, kondisi dan cuaca aman yang dimaksud adalah:

2.1.1.11.1 Kecepatan angin kurang dari 20 knots.

2.1.1.11.2 Tinggi gelombang kurang dari 2 meter.

2.1.1.11.3 Urutan-urutan prioritas kapal masuk adalah sebagai berikut:

2.1.1.11.4 Kapal penumpang.

2.1.1.11.5 Kapal pengangkut BBM.

2.1.1.11.6 Kapal pengangkut container.

2.1.1.11.7 Kapal pengangkut hewan/ternak.

2.1.1.11.8 Kapal perang RI / kapal perang negara sahabat.

Selama pandu berada di atas kapal, bendera semboyan “H” dinaikkan pada siang hari atau penerangan keliling putih merah tegak

pada malam hari. Pandu harus menyelesaikan tugas pemanduannya sejak atau sampai batas perairan wajib pandu dan dilarang mempersingkat jarak pemanduannya (dilarang memotong alur) kecuali ada hal penting berkenaan dengan keselamatannya dan harus dengan persetujuan nahkoda. Pandu yang akan melaksanakan tugas pemanduan berada di atas kapal 15 menit sebelum waktu dimulainya pelayanan pemanduan yang telah ditetapkan, pandu wajib menyampaikan informasi mengenai rencana gerakan kapal yang dipandunya kepada stasiun pandu serta meminta informasi mengenai lalu lintas kapal dan alur yang akan dilaluinya dan pandu harus memberikan petunjuk lengkap nahkoda tentang peta kedalaman alur perairan / kolam pelabuhan dan keterangan lain yang diperlukan termasuk peraturan-peraturan yang berlaku di pelabuhan serta selama dalam pemanduan dilaksanakan pandu wajib memelihara hubungan radio dengan stasiun pandu. Pandu sebagai adviser sedangkan tanggung jawab tetap berada di tangan nahkoda.

2.1.4 Terminal Peti Kemas Semarang

Menurut Surat Keputusan Presiden Republik Indonesia (Keppres) nomor 52 tahun 1987, terminal peti kemas adalah tempat tertentu di daratan dengan batas-batas yang jelas, dilengkapi dengan prasarana dan sarana angkutan barang untuk tujuan ekspor dan impor dengan cara pengemasan khusus, sehingga dapat berfungsi sebagai pelabuhan. Dalam ketentuan Pasal 1 Keputusan Direksi PT. Pelabuhan Indonesia III nomor HK.56/2/25/P.I.III-2000, yang dimaksud dengan terminal peti kemas

adalah suatu terminal yang dilengkapi sekurang-kurangnya dengan fasilitas berupa tambatan, dermaga, lapangan penumpukan *container yard*, serta peralatan yang layak untuk menangani kegiatan bongkar atau muat peti kemas.

Berdasarkan Surat Keputusan Direksi PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III nomor: Kep.46/PP.1.08/P.III, tanggal 29 Juni 2001, tentang pembentukan Terminal Peti Kemas Semarang sehingga urusan penambatan kapal sepenuhnya dilakukan sendiri oleh manajemen Terminal Peti Kemas Semarang. Terminal Peti Kemas Semarang merupakan salah satu pelabuhan yang ada di lingkungan PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III yang menjadi salah satu pintu gerbang keluar masuk kapal dan barang baik domestik maupun internasional dan tergolong pelabuhan kelas I yang telah dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas yang diperlukan bagi kapal yang memasuki Terminal Peti Kemas Semarang untuk melakukan kegiatan bongkar muat. Berdasarkan letak geografisnya Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS) berada diantara Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta dan Pelabuhan Tanjung Perak Jawa Timur. Di dalam Terminal Peti Kemas Semarang terdapat beberapa fasilitas yang menunjang kegiatan operasional yang meliputi:

2.1.4.1 *ContainerYard*

Container yard merupakan kawasan di Terminal Peti Kemas Semarang yang digunakan untuk menimbun dan menyusun (*stacking*) container FCL (*Full Container Load*) sebelum dimuat

ke kapal atau container yang telah dibongkar dari kapal dan akan diambil oleh penerima.

2.1.4.2 CFS (Container Freight Station)

Container freight station adalah kawasan di Terminal Peti Kemas Semarang yang digunakan untuk menimbun container LCL (Less than Container Load), melaksanakan *stuffing* ke dalam container atau di *unstuffing* dari container.

2.1.4.3 Berth apron (Dermaga)

Berth apron atau biasa disebut dermaga adalah suatu bangunan di Terminal Peti Kemas Semarang yang digunakan untuk merapat dan menambatkan kapal yang akan melakukan bongkar muat container dari atau ke kapal.

2.1.4.4 Control Tower

Control tower adalah suatu bangunan sebagai pemantau atau pengendali seluruh kegiatan di terminal peti kemas.

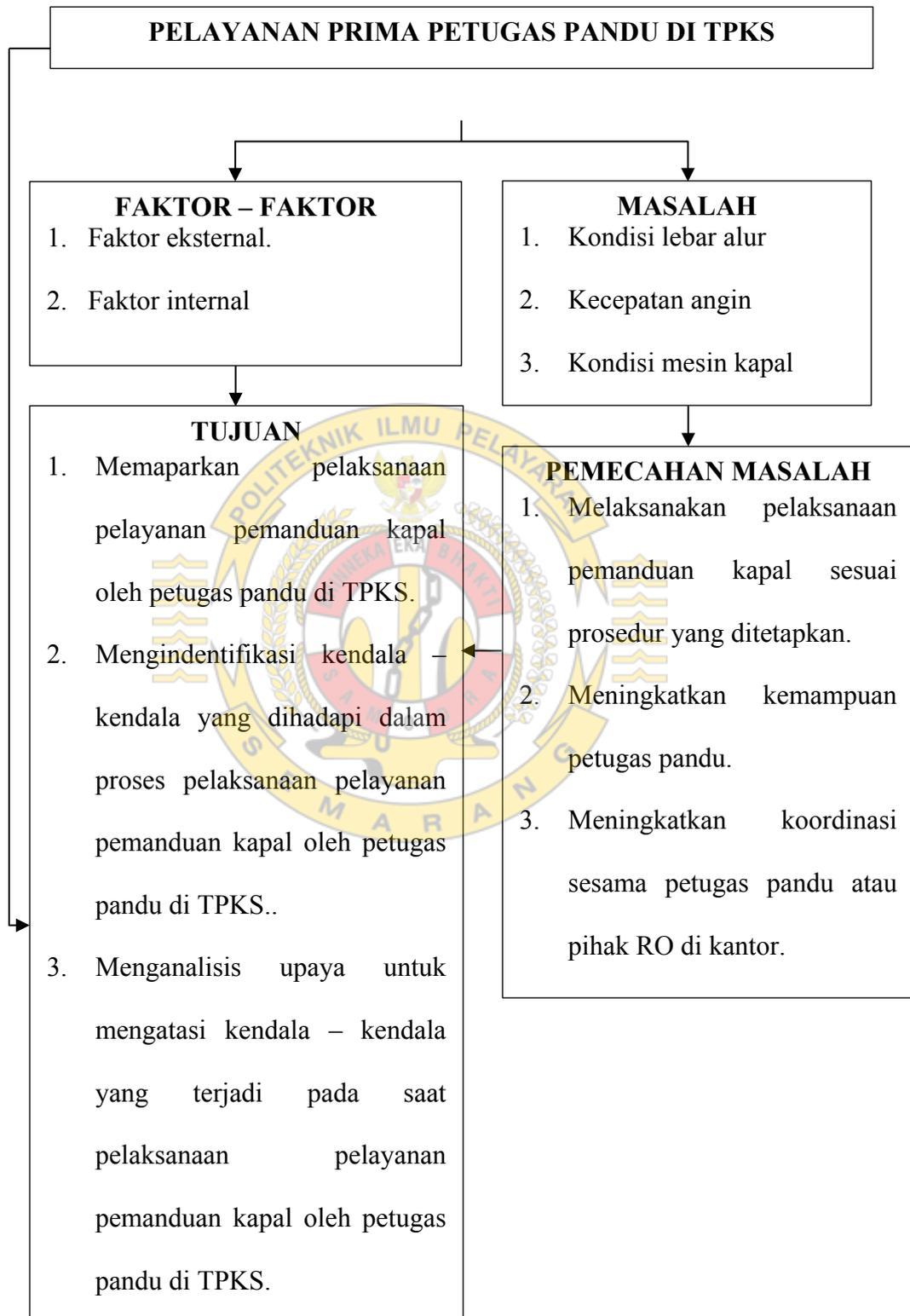
2.1.4.5 Administrative Office (kantor administrasi).

2.1.4.6 Pemanduan (pilot service), kapal tunda (tug boat), kapal (mooring boat).

2.1.4.7 Maintenance Workshop

Maintenance workshop yaitu bengkel yang digunakan untuk perawatan alat-alat bongkar muat.

2.2 Kerangka Berfikir



BAB V

PENUTUP

5.1 Simpulan

Berdasarkan analisa dan permasalahan serta pembahasan yang telah peneliti uraikan pada bab-bab sebelumnya, maka dalam pelayanan prima petugas pandu di Terminal Peti Kemas Semarang, peneliti memberikan kesimpulan antara lain sebagai berikut :

5.1.1 Pelaksanaan pelayanan prima petugas pandu di TKPS

Setiap kapal yang akan mendapatkan jasa pemanduan dan penundaan di TPKS harus mengikuti alur yang telah ditentukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) III Semarang. Setelah kapal mendapatkan pelayanan kapal dari petugas pandu mulai dari kapal sebelum memasuki alur hingga tambat di dermaga sampai dengan kapal keluar meninggalkan alur. Maka dari itu pelayanan petugas pandu dalam menjaga kelancaran dan keselamatan penting dilakukan saat kapal memasuki atau keluar di kawasan TPKS. Berbagai kegiatan pemanduan dan penundaan bertujuan untuk melayani kapal baik kapal yang melakukan pelayaran domestik dan internasional, serta kapal milik negara.

5.1.2 Jumlah pelayanan prima petugas pandu di TPKS.

Data kapal yang telah mendapatkan pelayanan petugas pandu di TPKS selama kurun waktu 1 bulan (Desember) tahun 2019 terdiri dari berbagai jenis pelayaran. Berikut data kapal beserta jumlah kapal yang

mendapatkan pelayaran prima petugas pandu di TPKS bulan Desember periode 2019:

5.1.2.1 Kapal domestik = 30 kapal

5.1.2.2 Kapal Internasional = 46 kapal

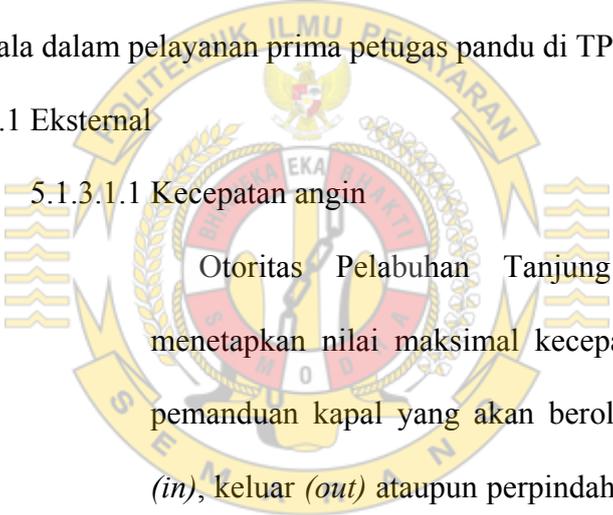
5.1.2.3 Jumlah kapal = 76 kapal

5.1.3 Kendala-kendala yang dijumpai dalam pelayanan prima petugas pandu di TPKS.

Berdasarkan data-data yang dikumpulkan peneliti, terdapat 2 jenis kendala dalam pelayanan prima petugas pandu di TPKS, yaitu:

5.1.3.1 Eksternal

5.1.3.1.1 Kecepatan angin



Otoritas Pelabuhan Tanjung Emas Semarang menetapkan nilai maksimal kecepatan angin terhadap pemanduan kapal yang akan berolah gerak memasuki (*in*), keluar (*out*) ataupun perpindahan (*shifting*) sebesar 20 *knots*. Tindakan ini diambil dalam rangka menjamin keselamatan dan keamanan pemanduan.

5.1.3.1.2 Lebar alur yang sempit

Berdasarkan data yang diperoleh peneliti pergerakan kapal didalam kolam / *break water* dinilai terlalu sempit untuk melakukan pergerakan kapal secara bersamaan. Baik masuk secara bersamaan, keluar kolam

bersamaan maupun kedua kapal yang ingin masuk dan keluar.

5.1.3.2 Internal

Kendala *trouble engine* juga dapat menjadi penghambat dalam hal pemanduan. Selain itu, mesin bantu seperti kemampuan winch kapal sangat mempengaruhi terhadap efektif dan efisiensi dalam proses penyandaran kapal setelah mooring line kapal terpasang di dermaga.

5.1.4 Upaya agar proses pemanduan yang dilakukan untuk mengatasi kendala-kendala yang dijumpai dalam pelayanan prima petugas pandu di TPKS adalah:

5.1.4.1 Adanya pengawasan yang dilakukan oleh kantor pemanduan terhadap seperti kondisi alur, kondisi lalu lintas kapal yang padat, arus dan pasang surut, dan cuaca agar pelaksanaan pemanduan dapat aman dan terkendali.

5.1.4.2 Melakukan tukar informasi dengan baik pada saat petugas pandu berada diatas kapal, sehingga petugas pandu dapat mempertimbangkan saran yang diberikan kepada nahkoda kapal pada saat berolah gerak, serta dapat berkoordinasi kepada kapal tunda yang membantu pemambatan.

5.1.4.3 PT. Pelabuhan Indonesia (persero) III terus melakukan pengembangan di alur pelayaran Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

5.1.4.4 Pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi melalui ECDIS yang terinstal melalui mobile yang dimiliki oleh petugas pandu yang bertugas.

5.2 Saran

- 5.2.1 Untuk mempercepat waktu dan mengurangi biaya yang dikeluarkan, sebaiknya proses permohonan jasa penundaan kapal dilakukan secara online yang terintegritas.
- 5.2.2 PT. Pelabuhan Indonesia (persero) III selaku pihak pemberi jasa yang melaksanakan pelayanan kapal hendaknya melakukan koordinasi yang baik dengan semua sektor yang terlibat dalam kegiatan pemanduan dan penundaan kapal, sehingga semua kegiatan berjalan dengan baik tanpa ada pihak yang dirugikan.
- 5.2.3 Hendak PT. Pelabuhan Indonesia (persero) III melakukan *controlling* dan evaluasi secara rutin mengenai pelaksanaan pemanduan dan penundaan yang berada di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang untuk menjaga konsistensi pelayanan pemanduan dan penundaan kapal berjalan lancar dan aman.
- 5.2.4 Pentingnya perawatan terhadap alat-alat penunjang dalam kegiatan pemanduan kapal. Agar proses penyandaran kapal dapat berjalan baik dan aman

DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah, Effendy. 2011. *Brief History Pemanduan Kapal di Indonesia*. Jakarta: Central Press.
- Afifiddin. 2014. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Pustaka Setia.
- Azwar, Saifuddin. *Metodologi Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Barata, Atep Adya. 2003. *Dasar-Dasar Pelayanan Prima*. Jakarta: Elex Media Kompetindo
- Bintoro, Daryanto. 2014. *Manajemen Penilaian Kinerja Karyawan*. Jakarta: Gava Media
- Fathoni, Abdurrahmat. *Metodologi Penelitian & Teknik Penyusunan Skripsi*. Jakarta: Rineka Cipta
- Karsafman, Tjejep. 2003. *Pilotage and Towage*. Jakarta: tanpa penerbit.
- Keputusan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Pemanduan, Nomor 24 Tahun 2002.*
- Martopo, Arso. 2004. *Tata Cara Pemanduan Kapal*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Meleong. 2010. *Metodologi Kualitatif dan Kuantitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya,
- Nazir, Moh. 2015. *Metodelogi Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal, Nomor 57 Tahun 2015.*
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia tentang Angkutan di Perairan, Nomor 82 Tahun 1999.*
- Sugiyono. 2015. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta,
- Surat Keputusan Direksi PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III, Nomor: *Kep.46/PP.1.08/P.III, tanggal 29 Juni 2001, tentang pembentukan Terminal Peti Kemas Semarang.*
- Sutopo. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Surakarta: UNS.

Suwiyadi. 1999. *Transportasi Laut dan Bisnis Pelayaran*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Tohirin. 2013. *Bimbingan dan Konseling di Sekolah dan Madrasah (Berbasis Intergrasi) Edisi Revisi*. Jakarta: Rajawali Pers.

Undang-undang Republik Indonesia tentang Pelayaran, UU Nomor 17 Tahun 2008.

Wijayanti, Irine Diana Sari. 2008. *Manajemen*, Editor: Ari Setiawan. Yogyakarta: Mitra Cendekiawan.

<http://ayudewiazizatunn.blogspot.com/2015/05/teknik-keabsahan-data.html?m=1>

<http://bimbingan.org/pengertian-penelitian-deskriptif-kualitatif.html>

<http://www.pelindo.co.id>

<https://sayudjberbagi.wordpress.com/2010/04/23/studi-kepuustakaan/>





KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

JALAN SINGOSARI 2A
SEMARANG
KODE POS 50242

TELP. (62) 024 - 8311527
(62) 024 - 8311528

Home Page : www.pip-semarang.ac.id
E-mail : info@pip-semarang.ac.id
Fax : (62) 024 - 8311529

Nomor : *um-209/42/13/PIP-smg.4* Semarang, 22 November 2019
Klasifikasi :
Lampiran : 1 (satu) lembar
Perihal : Permohonan Ijin Penelitian

K e p a d a
Yth. Manager Regional Pelayanan
Kapal Pelindo III
di
SEMARANG

1. Dengan Hormat, Bersama ini kami sampaikan bahwa untuk memenuhi program kelulusan dari peserta diklat di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang harus melaksanakan penelitian di Industri selama waktu tertentu dan menuliskan karya ilmiahnya.
2. Berkaitan dibutir 1 (satu) diatas kami mengajukan permohonan kepada Bapak / Ibu pimpinan Perusahaan dapat sekiranya menerima peserta didik kami untuk melaksanakan penelitian di Instansi yang bapak / ibu pimpin adapun nama peserta didk kami atas nama sebagai berikut :

N a m a : M.Panji krisna A
Tempat Tgal Lahir : Salatiga, 31 Agustus 1996
NIT : 52155658.N
Program Study : Nautika / Diploma IV
3. Demikian permohonan ini kami sampaikan atas perhatiannya diucapkan terima kasih.

Semarang, 22 November 2019

A.n. DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG

Kepala Bagian Administrasi Akademik
dan Ketarunaan

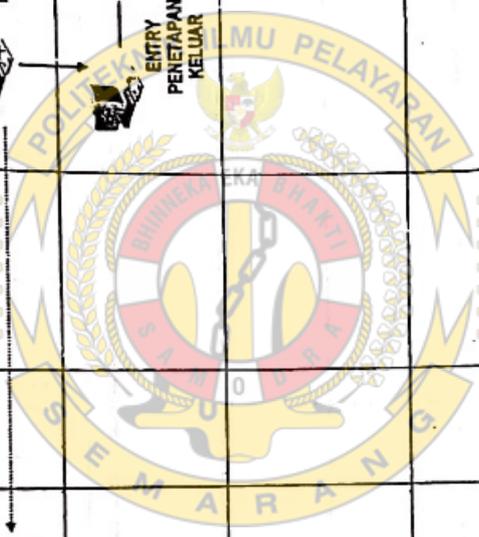
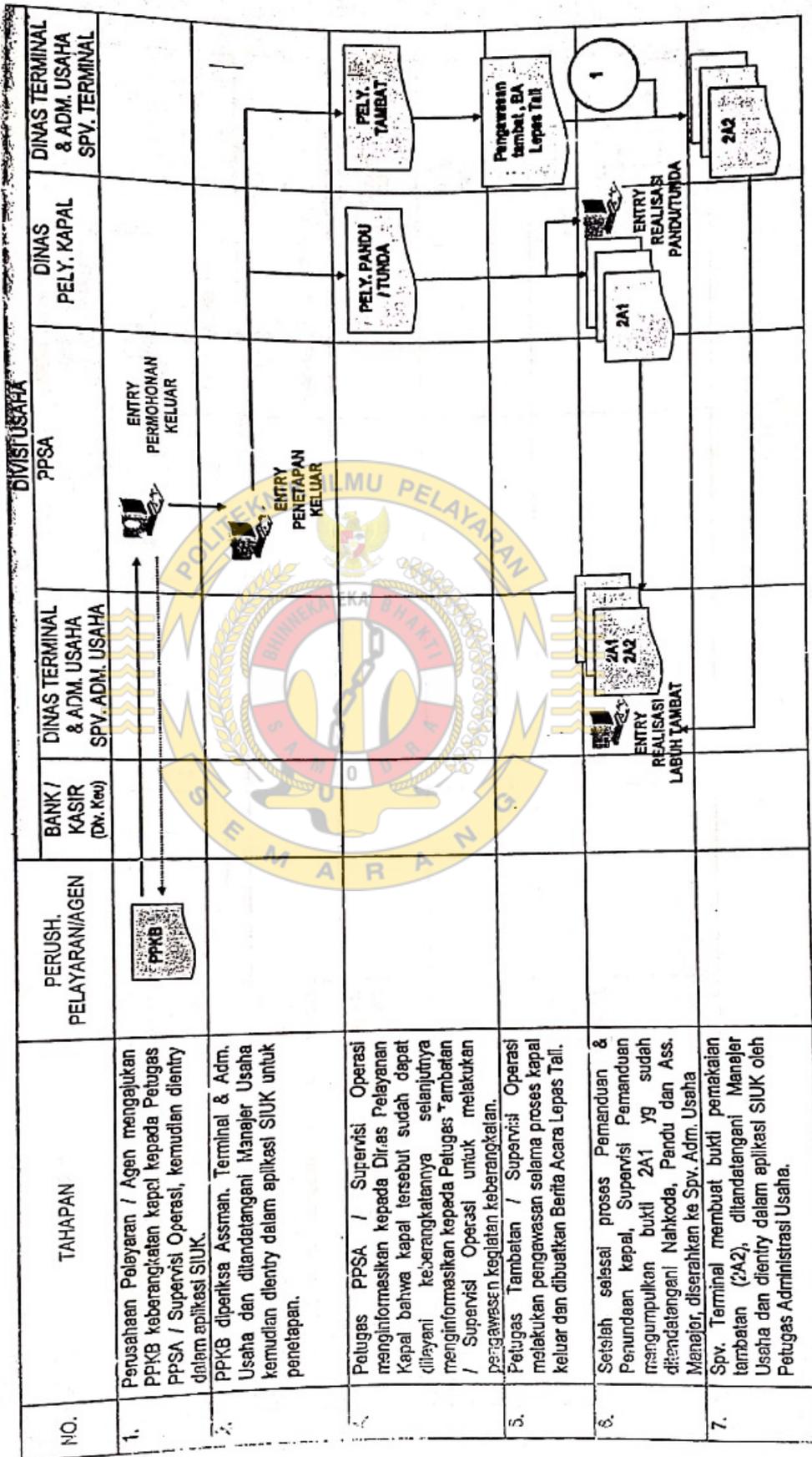


Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO, M.Si.

Pembina Tingkat I, IV/b
NIP. 197105211999031001

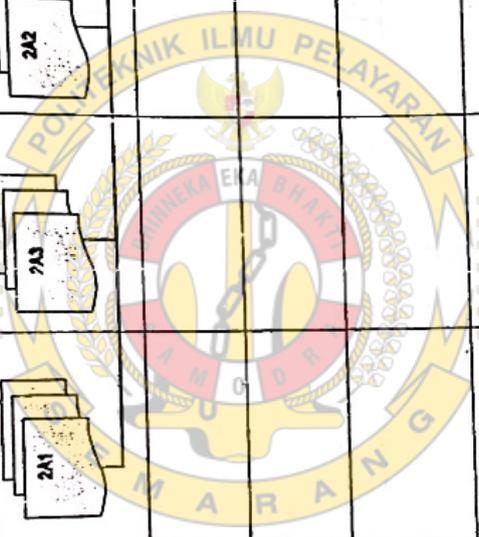
Tembusan:
Direktur PIP Semarang

ii. FLOW CHART SIBPRO PELAYANAN KAPAL KELUAR



VIII. FLOW CHART SISPRO PROSES PENERBITAN NOTA JASA KAPAL (PEMANDUAN, PENUNDAAN, AIR KAPAL, LABUH, TAMBAT)

NO.	TAHAPAN	DIVISI USAHA			DIVISI KEUANGAN	
		DINAS PELY. KAPAL SPV. PEMANDUAN	DINAS PELY. KAPAL SPV. PELY. AIR	DINAS TERMINAL & ADM. USAHA SPV. TERMINAL	DINAS TERMINAL & ADM. USAHA SPV. ADM. USAHA	DINAS PERBENDH & ADM. KEU.
1.	2A1, 2A2 dan 2A3 dari Dinas Pelayanan Kapal dan Dinas Terminal & Adm. Usaha, diserahkan kepada Spv. Adm. Usaha beserta dokumen pendukungnya untuk diverifikasi dalam aplikasi SIUK dan digabungkan menjadi satu paket.					
2.	Setelah melakukan verifikasi dan tidak terdapat kesalahan Spv Adm. Usaha melakukan Approval dan mencetak ekspedisi nota jasa kapal.				VERIFIKASI & PENGABUNGAN	
3.	Spv. Adm. Usaha mengirim dokumen (2A1, 2A2, 2A3 dan PPKB) beserta ekspedisi nota jasa kapal kepada Divisi Keuangan				APPROVAL & CETAK EKSPEDISI	
4.	Berdasarkan ekspedisi nota kapal, Spv. Adm. Keuangan mencetak nota penjualan jasa kapal					CETAK NOTA
5.	Nota Penjualan Jasa Kapal yang telah jadi diperiksa dan diparaf oleh Assman. Perbendaharaan & Adm. Keuangan, ditandatangani Manajer Keuangan.					



Data Petugas Pandu di Pelindo III Semarang

NO	PANDU	CS
1	MOCHAMAD ABDUL HERI	48
2	NURHADI S	49
3	AHMAD JAELANI	38
4	KASIYANTO	42
5	MUKHIDIN	43
6	AKIF PRADIAS	44
7	SUPARWO	45
8	AGUS SUPRIYADI	47

Sumber : PT. Pelindo III Semarang





PT. TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG
MONTHLY VESSEL SCHEDULE
DESEMBER 2019

Table with columns: NO, VESSELNAME, CODE, VOY, FLAG, SERVICE TYPE, LOA (M), GRT, MAX TURT CAP, AGENT, BERTHING SCHEDULE (AVAILABILITY), OPEN STACK TIME, CLOSING TIME, ETA, PRIORITY STATUS. The table is organized into 5 weekly sections (1st WEEK to 5th WEEK) and includes a 'DOMESTIC | INTER-4' section at the bottom.

*) Range priority of berthing available (4 hours max) is based on Berthing Schedule.
*) Closing Document on hours of rest, will be promoted 30 minutes before or after the break.
PRIORITY STATUS:
*) IN : Jika ETA sesuai dengan Berthing Schedule, atau masih dalam ring schedule (4 jam dari Berthing Schedule); kategori "First Priority";
*) OHT : Jika ETA melebihi ring schedule (melebihi 4 jam dari Berthing Schedule) kategori "Second Priority";
*) EARLY: Jika ETA sebelum masuk ring schedule, namun ketentuan ring priority tetap berlaku dari Berthing Schedule. Saat demoras available untuk sandar dan tidak memotong schedule kapal lain. Kapal kategori "EARLY" dapat sandar sesuai ETA, dengan ketentuan sebagai "Second Priority", sebelum waktu ring schedulennya tiba.

SIGN BY AGENTS:

*) International Calls



*) Domestic Calls



HASIL WAWANCARA

A. DAFTAR RESPONDEN

1. Responden : Petugas Pandu

B. HASIL WAWANCARA

Berikut adalah daftar wawancara beserta repondennya:

1. Responden

Nama : Bapak Kasyanto

Jabatan : Petugas Pandu

Tanggal : 17 Desember 2019

- a. Menurut pendapat bapak, apa definisi dari Pemanduan?

Jawab : Pemanduan secara garis besar adalah kegiatan pandu yang bertugas dalam membantu olah gerak kapal dengan menggunakan kapal pandu, memberikan saran dan informasi kepada nahkoda tentang keadaan perairan setempat seperti keadaan lalu lintas kapal dan yang terpenting adalah agar navigasi pelayaran kapal itu dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan pelabuhan.

- b. Berapa kekuatan armada kapal pandu dan kapal tunda serta sarana dan prasarana lain di kepanduan Semarang?

Jawab : Kekuatan armada pandu dan sarana dan prasarana lain di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang sudah memadai dan berjalan baik. Kita memiliki 3 kapal pandu yang sebelumnya

di tahun 2010 kita hanya memiliki 2 kapal pandu, kita memiliki 6 kapal tunda, 7 orang personil pandu, 5 Handie Talkie, 2 APD meskipun APD yang kita miliki kurang dan yang seharusnya adalah berjumlah 8 atau bahkan lebih, dan 1 kantor utama. Dengan arus lalu lintas kapal di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang yang tidak begitu padat, kita selaku divisi pelayanan akan menambah sarana dan prasarana pemanduan lagi.

No.	Nama	Jumlah
1.	Kapal Pandu	3
2.	Kapal Tunda	4
3.	Personil Pandu	8
4.	Handie Talkie	5
5.	APD (Alat Pelindung Diri)	10
6.	Gedung Kantor Pemanduan	1

- c. Apa tugas pandu terhadap keselamatan dan kelancaran kapal yang akan bersandar di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang?

Jawab : Tugas pandu di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dalam hal ini adalah untuk mencegah terjadinya kecelakaan kapal dan kerugian lain dalam pelayaran dengan melaksanakan jasa pemanduan. Karena pandu dianggap seorang navigator yang

sangat mengetahui kondisi dan sifat perairan setempat disamping keahliannya untuk mengendalikan kapal melalui saran yang diberikannya kepada nakhoda sehingga kapal dapat melayari suatu perairan dengan selamat.

- d. Apa fungsi dari pemanduan terhadap kapal-kapal yang akan bersandar?

Jawab : Fungsinya adalah untuk membantu proses penyandaran dengan menggunakan kapal *Tugboat* supaya aman dan tidak terjadi kecelakaan kapal.

- e. Chanel berapa kepanduan yang dipakai di Tanjung Emas Semarang ?

Jawab : Secara garis besar di pelayaran internasional *channel* yang digunakan adalah 16 tetapi di Semarang *channel* yang digunakan adalah 12.

- f. Apakah pernah kapal pandu mengalami keterlambatan ? Pengaruh keterlambatan kedatangan pandu pada pelabuhan dan kapal itu sendiri?

Jawab : Pernah tetapi tidak sering terjadi, pengaruhnya terhadap pelabuhan dan kapal adalah terhambatnya proses bongkar muat yang akan terjadi.

- g. kendala apa yang pernah terjadi dan mengganggu tugas pandu ?

Jawab : Terdapat dua faktor yang dapat menjadi kendala dalam petugas pandu saat bertugas. yaitu: faktor eksternal dan internal. Faktor eksternal adalah kekuatan angin yang melebihi 20 knots, armada kapal tunda yang dapat beroperasi dengan

normal hanya tiga buah kapal dan alur yang sempit sehingga tidak dapat saling berpapasan di dalam pelabuhan. Faktor internal adalah terkadang adanya *trouble engine* pada saat masuk di dalam kolam.

h. Langkah apa yang diambil untuk mengatasinya?

Jawab: Langkah yang diambil adalah memasang alarm di area pelabuhan dan radio officer di kantor kepanduan memperingatkan kepada kapal yang akan sandar dan salah satu kapal yang akan masuk ke dalam kolam harus menunggu diluar kolam sampai kapal lainnya telah keluar dari kolam.

Kapal yang mengalami *trouble engine* akan dibantu dengan kapal tunda untuk keluar dari kolam agar melakukan perbaikan di luar kolam.

i. Apa itu *Pilot Exemption* ?

Jawab : Atau disini kita menyebutnya dispensasi tanpa pandu adalah ijin atau dispensasi secara resmi dalam bentuk tertulis dari pengawas pemanduan kepada nakhoda kapal untuk berlayar tidak menggunakan pandu pada saat keluar dari/masuk ke perairan wajib pandu atau pergerakan pindah (*shifting*) di perairan wajib pandu sesuai ketentuan, dan hanya diberikan untuk satu kali gerakan kapal atau dalam jangka waktu tertentu.

j. Disamping melayani jasa pemanduan, apakah pernah terjadi permintaan pemadaman kebakaran, SAR, dari berbagai pihak?

Jawab : Pernah, pada saat terjadi kebakaran kapal tetapi posisinya di tengah laut sehingga hanya kapal pandu yang dapat membantu proses pemadaman.



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : M. Panji Krisna Azizi
2. Tempat, Tanggal lahir : Salatiga, 31 Agustus 1996
3. Alamat : Wora-wari rt 14 rw 07, Sukoreno, Sentolo,
Kulon Progo, DIY
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
 - a. Ayah : Muntakib
 - b. Ibu : Erna Mukaromah
6. Riwayat Pendidikan
 - a. SD Negeri Kalimenur Lulus 2009
 - b. SMP Negeri 1 Wates Lulus 2012
 - c. SMA Negeri 1 Wates Lulus 2015
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. Pengalaman Praktek Laut (PRALA)
 - a. KAPAL : MV ARMADA PURNAMA
 - b. PERUSAHAAN : SALAM PASIFIC INDONESIA LINE

