



**ANALISIS JUMLAH PANDU DALAM MENINGKATKAN PELAYANAN  
DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG**



**SKRIPSI**

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**GARNIS BELATRIX**

**NIT. 531611306255 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN  
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG**

**2020**



**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN  
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG  
2020**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**ANALISIS JUMLAH PANDU DALAM MENINGKATKAN PELAYANAN  
DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG**

Disusun Oleh :

**GARNIS BELATRIX**  
**NIT. 531611306255 K**

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang .....27.....Juli 2020

Dosen Pembimbing I  
Materi



**Dr. RIYANTO, S.E., M.Pd**  
**Pembina Tk. I (IV/b)**  
**NIP. 19600123 198603 1 002**

Dosen Pembimbing II  
Metodologi dan Penulisan



**Capt. TRI KISMANTORO, MM, M. Mar**  
**Penata Tk. I (III/d)**  
**NIP. 19751012 199808 1 001**

Mengetahui / Menyetujui  
Ketua Program Studi  
Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan



**NUR ROHMAH, S.E., M.M.**  
**Penata Tk. I (III/d)**  
**NIP. 19750318 200312 1 001**

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisis Jumlah Pandu Dalam Meningkatkan Pelayanan Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang” karya :

Nama : Garnis Belatrix

NIT : 531611306255 K

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari...*Jum'at*..., tanggal...*14 Agustus 2020*

Semarang,.....*14*.....Agustus 2020

Penguji I

**SRI PURWANTINI, SE, S.Pd, MM**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19661217 198703 2 002

Penguji II

**Dr. RIYANTO, S.E, M.Pd**  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19600123 198603 1 002

Penguji III

**Capt. FIRDAUS SITEPU, S.ST., M.Si, M. Mar**  
Penata (III/c)  
NIP. 19780227 200912 1 002

Mengetahui,  
DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG

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

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Garnis Belatrix

NIT : 531611306255 K

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Skripsi dengan judul “Analisis Jumlah Pandu Dalam Meningkatkan Pelayanan Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang”.

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah.

Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko atau sanksi yang di jatuhkan apabila di temukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 12 Agustus 2020  
Yang menyatakan,



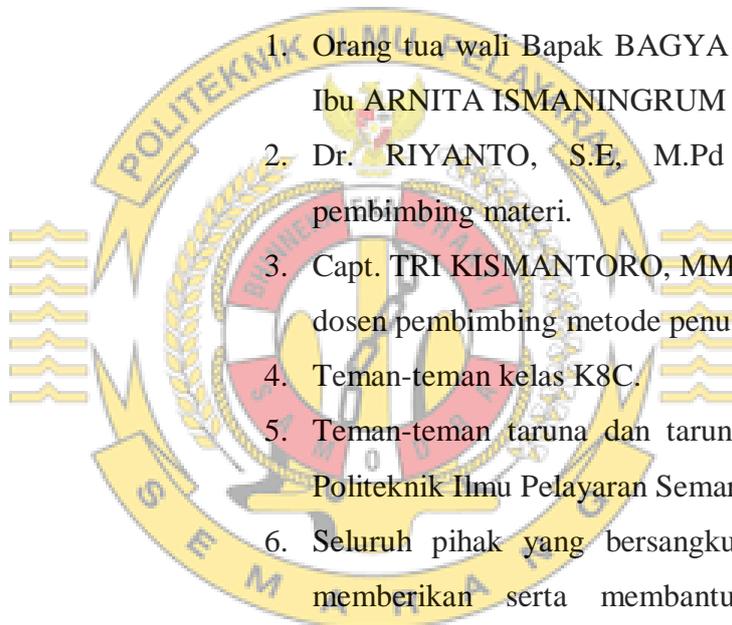
**GARNIS BELATRIX**  
**NIT. 531611306255 K**

## MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. Ucapkan bismillah ketika sebelum dan sesudah mengerjakan sesuatu.
2. Restu orang tua adalah kunci awal dari kesuksesan kita dimasa yang akan datang.
3. Untuk jadi maju memang banyak hambatan. Kecewa semenit dua menit boleh, tapi setelah itu harus bangkit lagi

### Persembahan :

1. Orang tua wali Bapak BAGYA PRIYONO dan Ibu ARNITA ISMANINGRUM
2. Dr. RIYANTO, S.E, M.Pd selaku dosen pembimbing materi.
3. Capt. TRI KISMANTORO, MM, M. Mar selaku dosen pembimbing metode penulisan.
4. Teman-teman kelas K8C.
5. Teman-teman taruna dan taruni angkatan LIII Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Seluruh pihak yang bersangkutan yang telah memberikan serta membantu dukungannya kepada peneliti dalam menyelesaikan skripsi yang tidak dapat disebutkan satu persatu.
7. Almamater Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang



## PRAKATA

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena dengan rahmat serta hidayah-Nya penulis telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul “Identifikasi Peran Pandu Guna Menunjang Keselamatan Berlayar Di Perairan Wajib Pandu PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Cabang Tanjung Emas Semarang”.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

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 terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Nur Rohmah, S.E.,M.M selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Dr. Riyanto, S.E, M.Pd selaku dosen pembimbing materi skripsi.
4. Capt. Tri Kismantoro, MM, M. Mar selaku dosen pembimbing metodologi dan penulisan skripsi.
5. Seluruh dosen di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
6. Kedua orang tua saya yaitu Bapak Bagya Priyono dan Ibu Arnita Ismaningrum

7. Untuk Bapak Wahyu Agung Prihartanto selaku Manajer Divisi Pelayanan Kapal dan Bapak Akif Pradias Putro selaku Pandu di Kependuan Semarang, PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) III Cabang Tanjung Emas Semarang.
8. Untuk Zudha Alamsi yang telah mendukung dan memotivasi.
9. Seluruh teman-teman K8C.
10. Seluruh teman-teman angkatan LIII dan junior
11. Serta pihak yang telah membantu dalam penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhir kata, penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.



Semarang, Agustus 2020  
Penulis

*Garnis Belatrix*

**GARNIS BELATRIX**  
**NIT. 531611306255 K**

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
ABSTRAKSI.....	xiii
<i>ABSTRACT</i> .....	xiv
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
11. Latar belakang masalah.....	1
12. Perumusan masalah.....	8
13. Tujuan penelitian.....	8
14. Manfaat penelitian.....	9
15. Sistematika penulisan.....	10

BAB II. LANDASAN TEORI.....	12
21. Tinjauan pustaka.....	12
22. Kerangka pikir.....	26
BAB III. METODE PENELITIAN.....	27
31. Metode penelitian.....	27
32. Waktu dan lokasi penelitian.....	28
33. Sumber data penelitian.....	28
34. Teknik pengumpulan data.....	30
35. Teknik analisis data.....	32
BAB IV. HASIL DAN PEMBAHASAN.....	34
41. Profil Perusahaan.....	34
42. Analisis Masalah.....	37
43. Pembahasan masalah.....	37
BAB V. PENUTUP.....	49
51. Simpulan.....	49
52. Saran.....	51

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1.1.2 Alur wajib pandu di Pelabuhan Tanjung Emas.....36



## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Data Kunjungan kapal Bulan Agustus 2018 – Agustus 2019.....	6
Tabel 2.2	Kerangka Pikir.....	26
Tabel 4.1.1.1	Sarana Bantu Pemanduan di Pelabuhan Tanjung Emas.....	35
Tabel 4.3.1	Data Profil Personil Pandu Tanjung Emas.....	38
Tabel 4.3.1	Data kunjungan Kapal Perbulan.....	39
Tabel 4.3.1	Data Daftar Kunjungan Kapal Perhari.....	42
Tabel 4.3.1	Data Daftar Perhitungan Ratio Jumlah Kapal Perhari.....	43
Tabel 4.3.1	Data Dari Daftar Waktu Pelayanan Pemanduan.....	44



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Transkrip wawancara

Lampiran 2 SOP Pemanduan

Lampiran 3 Daftar Kunjungan Kapal



## ABSTRAKSI

**Belatrix, Garnis**, 531611306255 K, 2020, “Identifikasi Peran Pandu Guna Menunjang Keselamatan Berlayar Di Perairan Wajib Pandu PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) III Cabang Tanjung Emas Semarang”, Program Diploma IV, Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Riyanto, S.E, M.Pd., Pembimbing II: Capt. Tri Kismantoro, MM, M. Mar.

Dengan kunjungan arus kapal yang cukup besar, mengakibatkan kondisi pelayanan kapal di Pelabuhan Tanjung Emas sendiri tidak berjalan lancar. Dalam hal ini permasalahan yang dihadapi adalah mengenai kebutuhan personil pandu terhadap jumlah kunjungan kapal, kebutuhan sarana bantu motor pandu dan kapal tunda, serta kemampuan personil pandu guna meningkatkan pelayanan di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah jumlah pandu sudah memadai guna meningkatkan pelayanan di Pelabuhan Tanjung Emas, untuk mengetahui dampak jika pandu tidak meningkatkan pelayanan di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, dan untuk mengetahui upaya untuk meningkatkan pelayanan di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Sumber data melalui observasi, wawancara, studi dokumentasi, dan studi pustaka. Kemudian data dianalisis dengan metode deskripsi analistis.

Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa, kebutuhan personil pandu terhadap jumlah kunjungan kapal belum memadai, karena jumlah personil pandu sebanyak 8 dengan rata-rata kunjungan kapal 23 perhari yang mana 1 pandu bisa memandu 2 sampai 3 kapal dan dalam 1 kapal membutuhkan waktu pelayanan pemanduan 90 menit. Jadi total waktu dalam sehari 36 jam maka waktu tidak optimal karena melebihi 24 jam. Dampak jika pandu tidak meningkatkan pelayanan di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang sistem kinerja pelayanan kegiatan pemanduan tidak berjalan lancar seperti kurangnya jumlah personil pandu, kurangnya jumlah sarana motor pandu dan kapal tunda, serta kurangnya kemampuan berbahasa Inggris jika pelayanan pandu pada kapal-kapal asing. Dalam upaya mengatasi hal tersebut yaitu dengan menambah jumlah personil pandu dan sarana motor pandu dan kapal tunda serta meningkatkan kemampuan pandu dalam berbahasa Inggris agar kualitas pelayanan di Pelabuhan Tanjung Emas dapat berjalan dengan lancar.

**Kata Kunci** : Pandu, Jumlah Pandu, Peningkatan Pelayanan.

## **ABSTRACT**

**Belatrix, Garnis**, 531611306255 K, 2020, "*Identification of the Role of Pilotage to Support Sailing Safety in the Mandatory Water of PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) III Tanjung Emas Semarang Branch*", Diploma IV Program, Port and Shipping Departement, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Advisor I: Dr. Riyanto, S.E, M.Pd., Advisor II: Capt. Tri Kismantoro, MM, M. Mar

*With a visit by a large number of ships, the condition of ship service at Tanjung Emas Port itself does not run smoothly. In this case the problems faced are regarding the need for guide personnel to the number of ship visits, the need for assistive motor guidance facilities and tugboats, and the ability of pilot personnel to improve services at the Tanjung Emas Port in Semarang. The purpose of this study is to determine whether the number of guides is sufficient to improve services at the Port of Tanjung Emas, to determine the impact if the guides do not improve services at the Port of Tanjung Emas in Semarang, and to determine efforts to improve services at the Port of Tanjung Emas in Semarang.*

*This study used descriptive qualitative method. Sources of data through observation, interviews, documentation study, and literature study. Then the data were analyzed using the analytical description method.*

*From the results of the research shows that, the need for scout personnel to the number of ship visits is inadequate, because the number of scout personnel is 8 with an average of 23 ship visits per day where 1 guide can guide 2 to 3 ships and in 1 ship requires a guide service time of 90 minutes. . So the total time in a day is 36 hours, so the time is not optimal because it exceeds 24 hours. The impact if the scout does not improve services at the Port of Tanjung Emas in Semarang, the performance system of guiding activities does not run smoothly, such as a lack of pilot personnel, a lack of motor guides and tugboats, as well as a lack of English language skills when guiding services on foreign ships. In an effort to overcome this, namely by increasing the number of scout personnel and motor guide facilities and tugboats as well as increasing the ability of the scouts in English so that the quality of service at the Port of Tanjung Emas can run by car..*

**Keywords:** *Pilotage, Number of Pilotage, Service Improvement.*

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Sistem transportasi dapat diartikan sebagai bentuk keterkaitan dan keterikatan yang integral antara berbagai variabel dalam suatu kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat yang lain. Suatu pelabuhan dikehendaki sebagai suatu tempat yang aman, sehingga terselenggara kegiatan bongkar muat di pelabuhan sebagai tempat berlabuhnya kapal. Dari sebagai subsistem transportasi, pelabuhan merupakan simpul mata rantai kelancaran transportasi laut dan darat, dengan demikian, pelabuhan adalah suatu daerah perairan yang terlindung terhadap badai, ombak, dan arus, sehingga kapal dapat mengadakan olah gerak, bersandar, membuang jangkar sedemikian rupa sehingga bongkar muat atas barang dan perpindahan penumpang dan barang dapat terlaksana dengan aman. Pada saat ini, dikehendaki suatu kondisi operasional pelabuhan dan kapal yang optimal, sehingga daya muat, kualitas transportasi dan efisien penggunaan alat baik di kapal maupun di pelabuhan mencapai kinerja yang baik. Hal ini dapat di capai, dengan cara memperbesar kapasitas dan mempercepat proses penanganan muatan bongkar dan muat di dermaga konsekuensi tindakan Sehingga pelabuhan yang menjadi simpul penting dalam arus perdagangan dan distribusi barang di Indonesia maupun di dunia.

Data menunjukkan delapan puluh lima persen (85%) perdagangan dunia melalui jalur laut, sementara itu perdagangan di Indonesia 90 % melalui jalur laut (Arianto Patunru et.al, 2007). Dengan kondisi tersebut pengguna jasa pelabuhan menginginkan pelayanan yang baik dari otoritas pelabuhan (kesyahbandaran) sebagai pengendali regulasi dan PT pelabuhan Indonesia (Pelindo) sebagai pengendali pelayanan jasa pemanduan kapal yang akan berlabuh, sandar dan berangkat dari dan kepelabuhan. Dalam perdagangan bebas, setiap pelabuhan dan instansi yang terkait di dalamnya baik pemerintah maupun swasta dituntut untuk meningkatkan kinerjanya. Apabila dengan adanya rencana perdagangan bebas di Indonesia dapat menyebabkan semakin ramainya kegiatan-kegiatan di pelabuhan. Untuk itu perlunya kesiapan dari setiap pelabuhan dan instansi yang terkait di dalamnya, maka harus mempersiapkan diri dalam menghadapi rencana perdagangan bebas ini, yaitu sistem perdagangan dengan perekonomian terbuka dan tanpa adanya bea masuk.

Peranan pelabuhan dalam menunjang pembangunan nasional dan peningkatan perdagangan di dalam dan luar negeri dewasa ini. Dalam pembangunan nasional, pelabuhan adalah sebagai urat nadi yang terus mengembangkan diri dan meningkatkan peranannya agar mampu menjawab tantangan yang semakin hari semakin berat. Pelabuhan Tanjung Emas Semarang merupakan salah satu pelabuhan di Indonesia dengan dituntut untuk dapat lebih meningkatkan peranannya.

Dalam memberikan pelayanan sebaik mungkin kepada masyarakat. Pelabuhan di Indonesia dituntut untuk dapat lebih meningkatkan peranannya dalam memberikan pelayanan jasa sebaik mungkin kepada masyarakat atau pengguna jasa angkutan laut, bila ditinjau dari aspek pembangunan, angkutan laut mempunyai fungsi menunjang semua sektor pembangunan dan membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal. Hal di atas pada gilirannya mampu menunjang kegiatan ekonomi dan mobilitas produksi untuk meningkatkan nilai tambah bagi barang yang diangkutnya. Persoalan lain terkait dengan pengelolaan kepelabuhanan adalah kelangkaan fasilitas pelabuhan, regulasi dan sumber daya manusia. Terkait dengan fasilitas pelabuhan, banyak pelabuhan di Indonesia yang terbuka bagi kapal asing tetapi belum sepenuhnya menerapkan *International Ship and Port Facility Security* (ISPS) Code. Persoalan lainnya juga adalah terkait dengan *Container Handling Charge* (CHC) dan *Terminal Handling Charge*. Besaran *Container Handling Charge* (CHC) dan surcharge atau *Terminal Handling Charge* (THC) selama ini dirasakan sangat tinggi oleh kalangan dunia usaha, khususnya eksportir dan importir dalam negeri, sehingga mempengaruhi daya saing produk ekspor Indonesia ke luar negeri (Kompas, 27 November 2008). Besaran CHC dan THC di Indonesia merupakan yang tertinggi sedangkan produktivitas bongkar muat petikemas di pelabuhan Indonesia relatif rendah dibandingkan dengan pelabuhan-pelabuhan di negara-negara kawasan ASEAN. Pelabuhan

menyediakan fasilitas dan pelayanan untuk kapal yang berkunjung, pelayanan tersebut dibagi menjadi dua kelompok, yaitu pelayanan untuk kapal dan pelayanan untuk barang, salah satu pelayanan untuk kapal adalah pelayanan jasa pemanduan kapal (*pilotage*), yaitu kegiatan pandu dalam membantu Nakhoda kapal, agar navigasi dapat melaksanakan kegiatan keselamatan dengan memberikan informasi tentang keadaan perairan setempat yang terpenting untuk keselamatan kapal, penumpang dan muatannya sewaktu memasuki alur pelayaran menuju dermaga. Profesionalisme sebagai suatu pandangan yang menjunjung tinggi kemampuan professional atau keahlian patut dimiliki personel pandu. Keahlian pandu dalam menjalankan atau mengolah gerak kapal ditentukan oleh banyaknya pengalaman kerja, pendidikan dan pelatihan professional pandu. Profesionalisme pandu harus dipelihara, bahkan ditingkatkan dalam arti disesuaikan dengan kemajuan teknologi perkapalan maupun ketentuan prosedur yang senantiasa disesuaikan dengan kemajuan teknologi perkapalan maupun ketentuan prosedur senantiasa disesuaikan pula dengan peraturan yang berlaku. Personel pandu berkeahlian serta mahir bernavigasi atau disebut juga sebagai ahli pelayaran. Predikat ahli yang memiliki keahlian tertentu dan diberikan kepada mereka yang mengetahui pentingnya isyarat relatif dalam lingkungannya (John van Gighch,tahun). Pandu harus berkeahlian kombinasi antara pengetahuan teknisnya dalam bidang mengendalikan kapal atau bernavigasi dengan pengetahuan tentang kondisi unik

setempat. Memandu kapal ternyata termasuk pekerjaan yang tidak saja memerlukan sumber daya manusia dengan memiliki ketrampilan khusus untuk melaksanakannya, tetapi juga dituntut tanggung jawab prestasi kerja, kerjasama, prakarsa, kejujuran, ketaatan dan perilaku kondisi fisik yang prima dalam pelaksanaannya. Masalah kelancaran, keamanan, keselamatan dari kapal yang dipandu adalah hal yang utama dalam pelaksanaan pemanduan kapal karena akibat yang dapat ditimbulkan dari suatu kelalaian atas kegiatan pemanduan kapal dapat berpengaruh pada kelancaran lalu lintas kapal dalam pelabuhan, bahkan juga terhadap perairan dan lingkungannya. Pelabuhan Tanjung Emas Semarang memiliki kekuatan personil pemanduan (SDM) sebanyak delapan (8) orang yang bekerja. Sehingga pada kondisi tertentu dalam memaksimalkan pelayanan pemanduan tetap menjalankan tugas dan tanggung jawabnya. Semakin cepatnya perkembangan kegiatan pada Pelabuhan Tanjung Emas Semarang perlu mengoptimalkan mutu pelayanan pemanduan kapal yang terutama dalam rangka mengantisipasi perkembangan globalisasi perdagangan dunia dewasa ini. Pengoperasian armada ini merupakan upaya manajemen dalam meningkatkan kualitas pelayanan jasa kepelabuhanan, khususnya pelayanan jasa kapal untuk pemanduan dan penundaan kapal menuju pelayanan prima dengan *zero waiting time*. Dengan adanya tambahan kapal motor pandu dan kapal tunda akan mampu memberikan kapasitas pelayanan kapal keluar (berangkat dari tempat tambat) dan masuk (sandar di pelabuhan) khususnya pada waktu

jam sibuk dengan rata-rata gerakan kapal di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang mencapai lebih dari 15 dan kurang dari 24 kapal per hari. Berikut data kunjungan kapal dan pergerakan di pelabuhan Tanjung Emas Semarang pada 1 tahun lamanya, yaitu selama peneliti melakukan praktek darat di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

Tabel 1.1 Data Kunjungan kapal Bulan Agustus 2018 – Agustus 2019 di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

No	Bulan	Kunjungan Kapal	Personil Pandu
1	Agustus 2018	700 Kapal	8 orang
2.	September 2018	667 Kapal	8 orang
3.	Oktober 2018	612 Kapal	8 orang
4.	November 2018	573 Kapal	8 orang
5.	Desember 2018	590 Kapal	8 orang
6.	Januari 2019	486 Kapal	8 orang
7.	Februari 2019	568 Kapal	8 orang
8.	Maret 2019	676 Kapal	8 orang
9.	April 2019	647 Kapal	8 orang
10.	Mei 2019	591 Kapal	8 orang
11.	Juni 2019	507 Kapal	8 orang
12.	Juli 2019	575 Kapal	8 orang
13.	Agustus 2019	597 Kapal	8 orang

Berdasarkan data dari bulan Agustus 2018 tercatat 700 pergerakan kapal yang terdiri dari kapal dalam dan luar negeri, bulan September 2018 sebanyak 667 kunjungan kapal, pada bulan Oktober 2018 terjadi penurunan yang signifikan sebanyak 612 kunjungan kapal, bulan November 2018 573 kunjungan kapal, bulan Desember 2018 sebanyak 590 kunjungan kapal, bulan Januari 2019 sebanyak 486 kunjungan kapal, bulan Februari 2019 sebanyak 568 kunjungan kapal, kemudian di bulan Maret 2019 sebanyak 676 kunjungan kapal, bulan April 2019 647 kunjungan kapal, bulan Mei 2019 sebanyak 591 kunjungan kapal, bulan Juni 2019 507 kunjungan kapal, bulan Juli 2019 sebanyak 575 kunjungan kapal, dan bulan Agustus 2019 sebanyak 597 kunjungan kapal.

Kondisi ini mengharuskan jasa pelayanan pemanduan kapal menjadi ujung tombak dari PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III Semarang yang merupakan kegiatan awal serta akhir dari keseluruhan rangkaian kegiatan pelayanan jasa kepanduan. Dalam meningkatkan pelayanan pemanduan kapal di pelabuhan ini maka pendukung faktor sumber daya manusia pemanduan kapal perlu mendapatkan perhatian dan pembinaannya. Sehingga peranannya dalam kegiatan pelayanan pemanduan di pelabuhan akan memberi hasil yang maksimal dan memuaskan para pengguna jasa pemanduan.

Untuk mendukung semua itu perlunya peningkatan kinerja instansi-instansi yang terkait di dalamnya maupun sumber daya manusia (SDM) pandu yang terlibat dalam proses pemanduan. Salah satu diantaranya ialah

meningkatkan jasa pelayanan pemanduan di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang terhadap pelayanan pergerakan kapal (mengolah gerak sandar dan berangkat dari dermaga). Sehubungan dengan permasalahan tersebut penulis mengambil judul :

**“Analisis Jumlah Pandu Dalam Meningkatkan Pelayanan di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang” .**

## **1.2 Perumusan Masalah**

Skripsi ini dibuat oleh penulis berdasarkan pengalaman-pengalaman dari teori yang didapat selama melakukan penelitian di tempat praktek darat dan perkuliahan di kampus. Berikut adalah rumusan masalah dalam penelitian ini :

- 1.2.1 Apakah jumlah pandu sudah memadai guna meningkatkan pelayanan di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang ?
- 1.2.2 Apa dampak jika pandu tidak meningkatkan pelayanan berdasarkan jumlah kapal yang masuk di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang ?
- 1.2.3 Bagaimana upaya yang diberikan pandu untuk meningkatkan pelayanan di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang ?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan perumusan masalah di atas, secara khusus penelitian ini bertujuan :

- 1.3.1 Untuk mengetahui apakah jumlah pandu sudah memadai berdasarkan kunjungan kapal di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.
- 1.3.2 Untuk mengetahui apa dampak jika pandu tidak meningkatkan pelayanan berdasarkan jumlah kapal yang masuk di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.
- 1.3.3 Untuk mengetahui bagaimana upaya yang diberikan pandu untuk meningkatkan pelayanan di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang?

#### **1.4 Manfaat Penelitian**

Berikut adalah manfaat penelitian yang diharapkan mampu memberikan saran serta masukan bagi pihak-pihak yang terkait serta memiliki manfaat yang optimal baik secara teoritis maupun praktis.

##### **1.4.1. Manfaat teoritis**

1.4.1.1. Bagi Taruna Akademi Pelayaran khususnya pada Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, diharapkan dapat menambah pengetahuan dan wawasan khususnya pada kegiatan pemanduan kapal

1.4.1.2. Bagi Taruna Akademi Pelayaran di Jawa Tengah dapat menambah khasanah ilmu pengetahuan khususnya tentang kegiatan pemanduan kapal.

##### **1.4.2. Manfaat praktis**

1.4.2.1. Bagi Pandu

Hasil penelitian ini dapat bermanfaat bagi pandu sebagai pengetahuan tambahan serta masukan serta dapat meningkatkan pribadi yang lebih profesional dalam menjalankan tugasnya.

#### 1.4.2.2. Bagi Pelabuhan Indonesia (Pelindo)

Hasil penelitian ini dapat bermanfaat bagi Pelindo sebagai acuan dan masukan agar kedepan badan pengawasan kegiatan pemanduan dapat berjalan dengan baik dan optimal.

### 1.5 Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah dalam penulisan skripsi ini maka penulis membuat sistematika penulisan dari judul skripsi dalam beberapa bab. Pertama diawali dengan bagian awal dari skripsi berisikan halaman judul, lembar persetujuan, lembar pengesahan, halaman motto, persembahan, kata pengantar, abstraksi dan daftar isi.

#### **BAB I PENDAHULUAN**

Menguraikan tentang latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

#### **BAB II LANDASAN TEORI**

Merupakan suatu landasan teori yang menjadi dasar penelitian suatu masalah yang ada terutama tentang pengertian umum, prinsip kerja dari seorang pandu, dan tugas dari pandu.

#### **BAB III METODE PENELITIAN**

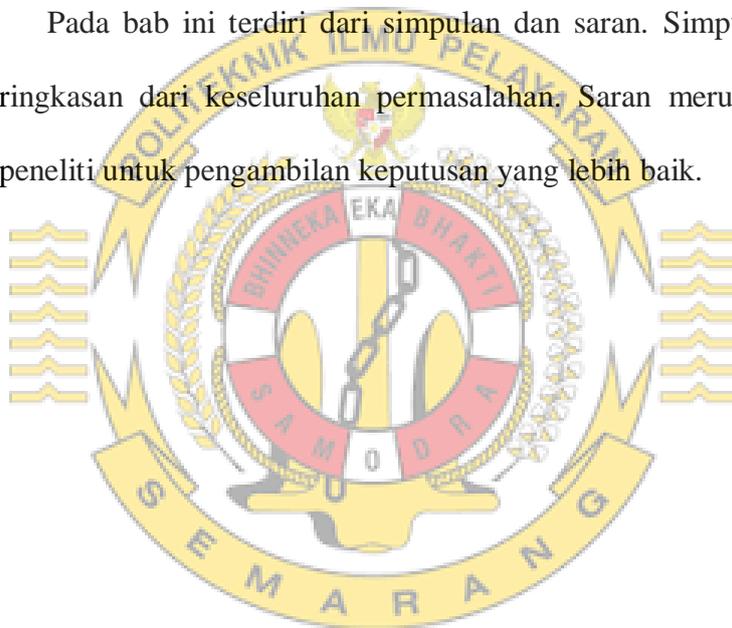
Pada bab ini penulis akan membahas tentang metode penelitian yang digunakan, waktu dan lokasi penelitian, sumber data penelitian, teknik pengumpulan data, dan teknik analisa data.

#### **BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Dalam bab ini menjelaskan mengenai gambaran umum obyek yang diteliti, uraian hasil penelitian dan pembahasan masalah.

#### **BAB V PENUTUP**

Pada bab ini terdiri dari simpulan dan saran. Simpulan merupakan ringkasan dari keseluruhan permasalahan. Saran merupakan pendapat peneliti untuk pengambilan keputusan yang lebih baik.



## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **2.1. Tinjauan Pustaka**

##### **2.1.1. Pandu Kapal**

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (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.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 57 Tahun 2015 (Bab I pasal 1) Tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal menyatakan, Penundaan adalah bagian dari pemanduan yang meliputi kegiatan mendorong, menarik atau menggandeng kapal yang berolah gerak, untuk bertambat ke atau untuk melepas dari dermaga, *jetty*, *trestle*, *pier*, pelampung, *dolphin*, kapal dan fasilitas tambat lainnya dengan mempergunakan kapal tunda.

Penundaan kapal ini dilakukan dengan kapal khusus yakni kapal tunda atau disebut dengan tugboat. Kapal tunda adalah kapal yang dapat digunakan untuk melakukan *maneuver* atau pergerakan, utamanya menarik atau mendorong kapal lainnya di pelabuhan, laut lepas atau melalui sungai atau terusan. Kapal tunda

digunakan pula untuk menarik tongkang, kapal rusak, dan peralatan lainnya. Kapal tunda memiliki tenaga yang besar bila dibandingkan dengan ukurannya. Mesin induk kapal tunda biasanya berkekuatan antara 750 sampai 3000 tenaga kuda (500-2000 kW), tetapi kapal yang lebih besar yang digunakan di laut lepas dapat berkekuatan sampai 25.000 tenaga kuda (20.000 kW). Kapal tunda memiliki kemampuan *maneuver* yang tinggi, bahkan dapat membuat kapal berputar 360°.

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. Dalam pelayanan kapal akan dibagi menjadi pelayanan-pelayanan yang lebih khusus, antara lain:

- a. Pemanduan adalah pelayanan pandu memberikan bantuan kepada Nahkoda kapal agar navigasi saat melewati alur atau daerah wajib pandu dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar.
- b. Penundaan adalah pelayanan menarik mendorong atau menggandeng kapal yang melakukan gerakan untuk tambat atau untuk melepas dari dermaga, *jetty*, *trestel*, *pier*, pelampung, *dolphin*, kapal, dan fasilitas tambat lainnya menggunakan kapal tunda, tidak semua kapal harus

menggunakan jasa pelayanan, hanya kapal-kapal dengan kriteria tertentu yang harus menggunakan pelayanan penundaan.

c. Labuh adalah pelayanan yang diberikan untuk kapal-kapal yang akan menggunakan perairan di kolam pelabuhan untuk menunggu pelayanan tambat ataupun untuk kegiatan lainnya.

d. Tambat adalah pelayanan yang diberikan untuk kapal yang melakukan ikat tali di tambatan atau dermaga untuk melakukan kegiatan bongkar/muat atau kegiatan lainnya.

Dalam pelaksanaan pelayanan operasi pemanduan dan penundaan khususnya di pelabuhan yang telah ditetapkan untuk menjadi pelabuhan.

Dalam pelaksanaan pelayanan operasi pemanduan dan penundaan khususnya di pelabuhan yang telah ditetapkan untuk menjadi pelabuhan kelas dunia, biasanya memanfaatkan media komputer dan jaringan kabel data serta kabel telpon yang tersedia untuk menghindari atau mengurangi *contact person* dan *paperless* (mengurangi jumlah berkas) sudah mulai diterapkan untuk mempercepat pelayanan. Syahbandar sebagai pengawas pemanduan dan sebagai pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya

ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

Tujuan penugasan pandu di atas kapal ialah untuk memberikan asistensi kepada nakhoda dalam rangka keselamatan pelayaran. Karena pemanduan adalah untuk kepentingan nakhoda beserta kapalnya, maka pada dasarnya seorang pandu menjalankan dinas pemanduan atas permintaan nakhoda. Namun mengingat bahwa negara-negara maritim akan menderita kerugian jika kapal mengalami kecelakaan di lingkungan kerja pelabuhan, maka pemanduan kapal hanya laik dijalankan oleh tenaga ahli navigasi yang sangat memahami karakteristik lokasi setempat.

Tarif pemanduan didasarkan pada besarnya kapal yang dipandu GRT (*Gross Register Ton*), jauh dekatnya jarak pemanduan atau lama waktu pemanduan dan faktor sulit tidaknya alur pelayaran. *Superintendent* Pandu saat ini dijabat oleh Administrator Pelabuhan. Atas saran pandu dapat memberikan dispensasi bebas tanpa pandu kepada kapal-kapal yang melayani atau mengadakan olah gerak tersendiri di perairan wajib pandu dengan ketentuan pada saat tidak ada pandu, atau nahkoda sudah sering kali keluar masuk perairan wajib pandu dimaksud. Pemberian dispensasi hanya untuk satu kali pelayaran baik keluar maupun masuk.

Untuk dapat mendapatkan tugas pemanduan dengan baik diperlukan sarana penunjang yaitu motor pandu yaitu kapal untuk menjemput atau mengantar pandu di tengah laut, kapal tunda yaitu untuk membantu menyandarkan kapal, maupun untuk mengawal pada alur pelayaran sempit, dan regu kepil (regu kepil darat dan regu kepil laut) untuk membantu mengikat atau melepas tali kapal. Untuk mengukur tingkat keberhasilan pelayanan pandu atau kinerja operasional pandu, ada dua macam waktu tunggu (*waiting time*) dan waktu olah gerak kapal *approach time*. Waktu tunggu pelayanan pandu, dihitung sejak permintaan pandu sampai dengan pandu naik kapal. Sedang *approach time* adalah jumlah jam yang digunakan pelayanan pemanduan, sejak kapal bergerak dari lego jangkar sampai ikat tali di tambatan atau sebaliknya.

#### **2.1.1.1. Persyaratan pandu**

Persyaratan seorang pandu yang tercantum di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 57 tahun 2015 (Bab IV pasal 11 ayat 3) tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal sebagai berikut:

- a. Telah lulus pendidikan dan pelatihan untuk peningkatan keahlian dan ketrampilan untuk memandu kapal yang dapat dibuktikan dengan sertifikat pandu yang diterbitkan oleh Direktur Jendral.
- b. Memiliki sertifikat pengukuhan atau *endorsement* yang masih berlaku.

- c. Memiliki kartu identitas pandu yang diterbitkan oleh Direktur Jendral.
- d. Memiliki buku saku pemanduan.
- e. Memahami sistem dan protap pemanduan setempat.
- f. Batas usia pandu, khusus untuk Aparatur Sipil Negara berlaku sesuai ketentuan peraturan perundangan di bidang Aparatur Sipil Negara.
- g. Sehat jasmani dan rohani, yang dapat dibuktikan dengan hasil *medical check up*.
- h. Melaporkan kegiatan pelayanan pemanduan setiap bulan kepada badan pengawas pemanduan.

Dalam pelaksanaan pemanduan petugas pandu wajib memberikan petunjuk dan keterangan yang diperlukan nahkoda atau pemimpin kapal serta membantu olah gerak kapal. Sedangkan nahkoda atau pemimpin kapal harus memberikan keterangan mengenai data dan karakteristik yang berkaitan dengan olah gerak kapalnya kepada petugas pandu.

#### **2.1.1.2. Peranan Petugas Pandu**

Berikut peran dari petugas pandu dalam melaksanakan tugas pemanduan, yaitu:

- a. Membantu nahkoda atau pemimpin kapal untuk mengambil tindakan yang tepat dalam menjamin keselamatan dan keamanan berlayar.

- b. Memberikan semua petunjuk yang diperlukan kepada nahkoda untuk berlayar dengan selamat dan untuk ketertiban lalu lintas kapal.
- c. Memenuhi permintaan nahkoda untuk mengambil olah gerak kapal.
- d. Pandu harus berkoordinasi dengan kapal lain yang dipandu, maupun yang tidak dipandu serta dengan menara control untuk ketertiban, kelancaran dan keselamatan lalu lintas kapal.
- e. Sesegera mungkin melaporkan bila terjadi kecelakaan di dalam/di luar kapal kepada Syahbandar dan ikut aktif ambil bagian penanganannya sebatas kewenangan.
- f. Mengetahui kedalaman laut alur pelayaran di dalam batas perairan pandu.
- g. Menerima dan menindak lanjuti laporan petugas pandu tentang kecelakaan atau bahaya apapun yang terjadi.
- h. Melaporkan kepada pengawas pemanduan tentang perubahan kedalaman alur pelayaran di perairan pandu yang diperoleh, serta penempatan penghalang alur lainnya, perubahan posisi, cahaya/periode rambu/pelampung suar.
- i. Ikut mengamati kemungkinan terdapat pembuangan sampah atau minyak dari kapal, yang dapat mengakibatkan pencemaran lingkungan alur pelayaran.

- j. Melaporan kemungkinan adanya jangkar, rantai, dan tali kapal di alur pelayaran yang dapat membahayakan pelayaran lainnya.
- k. Berpakaian seragam dinas kepanduan dan dilengkapi dengan perlengkapan keselamatan serta alat komunikasi.
- l. Melaporkan kepada Syahbandar bila nahkoda menyimpang dari petunjuk yang diberikan atau menyulitkan petugas pandu dalam bertugas.
- m. Memberikan bimbingan kepada calon pandu dan sesama pandu tentang pengenalan alur pelayaran setempat.

#### **2.1.1.3. Sistem dan prosedur pemanduan Kapal**

Berikut adalah sistem dan prosedur pemanduan kapal berdasarkan PM 57 tahun 2015 tentang pemanduan dan penundaan kapal :

- a. Perencanaan Pemanduan, Kepala Sub Dinas Perencanaan Pemanduan bertugas :
  - 1) Menerima PPKB (Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang) dari agen pelayaran yang telah ditetapkan oleh petugas PPSA (Pusat Pelayanan Satu Atap) dan telah ada bukti pengesahan pembayaran dari petugas Uper/ Non uper.
  - 2) Mengevaluasi kebenaran data-data kapal dan bukti pembayaran yang telah disahkan.

- 3) Merencanakan jam pelayanan pemanduan.
- 4) Menandatangani PPKB yang telah ditetapkan kepada agen pelayaran.

b. Kepala Satuan Pelaksana Perencanaan Pelayanan Pemanduan bertugas :

- 1) Menerima PPKB dan menuliskannya ke dalam Daftar Rencana Harian Gerakan Kapal dan pelaksanaannya.
- 2) Menginformasikan ke kapal sehubungan dengan rencana pelayanan pemanduan melalui Menara Pengawas Kepanduan, Kepala Satuan Pelaksana Pelayanan Telepon dan Radio bertugas: Menerima informasi rencana pelayanan pemanduan untuk diteruskan kepada kapal yang akan dilayani, jika kapal yang akan dilayani siap

c. Kepala Pemanduan bertugas :

- 1) Membuat Surat Perintah Kerja (SPK) pandu bandar dan menandatangani kemudian diserahkan kepada pandu yang bersangkutan, untuk selanjutnya diteruskan kepada kepala sub dinas operasi sarana pemanduan untuk penyiapan sarana yang dibutuhkan, jika kapal yang akan dilayani tidak siap.
- 2) Pelaksanaan pelayanan pemanduan dibatalkan dan apabila ada kapal telah siap pihak pelayaran membuat PPKB baru.

d. Kepala Sub Dinas Operasi Sarana Pemanduan bertugas:

- 1) Menerima SPK dari pandu kemudian menentukan sarana bantu pemanduan, sarana bantu berupa : kapal tunda, motor pandu, motor kepil, mobil angkutan pandu. Sesuai dengan keperluan kapal dan Peraturan Pemerintah

e. Pelaksanaan Pemanduan

- 1) Pandu melaksanakan tugas sesuai nomor urut jaga dan SPK yang telah diterima.

- 2) Sarana bantu pemanduan disiapkan, pandu menuju ke kapal untuk melaksanakan pelayanan pemanduan.

- 3) Sarana bantu pemanduan melaksanakan tugasnya.

- 4) Melakukan administrasi setelah kegiatan pemanduan selesai.

- 5) Administrasi pemanduan selesai, pandu dan saran bantu kembali ke pangkalan divisi kepanduan untuk stand-by tugas berikutnya

### 2.1.2. Pelayanan

Menelusuri arti pelayanan, Kotler (dalam Supranto, 2007 : 45) menyebutkan bahwa pelayanan adalah setiap tindakan atau kegiatan atau penampilan atau manfaat yang ditawarkan oleh setiap pihak ke pihak lain yang pada dasarnya tidak berwujud, serta tidak menghasilkan kepemilikan terhadap sarana yang menghasilkan pelayanan tersebut. Wujud pelayanan, biasanya

dapat dilihat dari keramahan, pengetahuan produk, kesigapan dalam membantu, dan antusiasme para pegawai dalam menangani suatu persoalan. Masalah pelayanan pun sering dikaitkan dengan lokasi, jumlah produk jasa yang ditawarkan, serta keuntungan yang akan didapat oleh pelanggan. Berkaitan dengan pelayanan yang diberikan oleh instansi pemerintah kepada masyarakat, pelayanan untuk masyarakat umum.

#### **2.1.2.1. Pelayanan Jasa Kapal**

Proses pelayanan ini adalah sebagai pedoman dalam memberikan pelayanan kepada para pengguna jasa kepelabuhan berupa pelayanan kapal serta mengatur hubungan antara perusahaan dengan pelanggan dalam pelaksanaan kegiatan pelayanan kapal di pelabuhan. Tujuan disusunnya proses pelayanan jasa adalah memberikan kepastian dan mempercepat proses pelayanan operasional kapal di pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Batas tempat atau wilayah operasi pelabuhan Indonesia terdiri dari daratan dan perairan sekitar dengan batasan tertentu dan dikenal dengan istilah daerah lingkungan kerja pelabuhan (DLKR) dan daerah lingkungan kepentingan (DLKP). DLKR dipergunakan secara langsung untuk semua kegiatan pelabuhan, sedang DLKP dipergunakan untuk menjamin keselamatan pelayaran. (Raja Oloan Saut Gurning, Eko Hariyadi Budiyanto, 2007) menyebutkan kegiatan jasa kapal diantaranya.

a. Kolam Pelabuhan

Kolam pelabuhan merupakan bagian dari sarana dan fasilitas pelabuhan yang berbentuk perairan yang berada di depan dermaga dan digunakan untuk bersandarnya kapal kapal serta mempunyai kedalaman sesuai syarat yang ditentukan. Kolam pelabuhan berfungsi untuk menampung kapal dalam melakukan berth time selama dalam pelabuhan

b. Pemanduan

Demi menjaga keselamatan kapal dan muatannya, pada waktu kapal memasuki alur pelayaran menuju kolam pelabuhan untuk berlabuh ataupun untuk merapat di dermaga, nahkoda memerlukan advisor yaitu seorang pandu. Pandu adalah seorang ahli yang sudah berpengalaman layar dan lulus sekolah pemanduan selama satu tahun yang diadakan oleh Dirjen Perhubungan Laut.

c. Aktivitas Labuh

Pelabuhan memiliki daerah kerja di daratan dan juga daerah kerja di perairan. Batas batas di daratan yang dimaksud di sini adalah garis pantai dan perairan adalah titik-titik koordinat di laut yang telah disahkan oleh Menteri Dalam Negeri atau minimal ditentukan oleh pemerintah daerah propinsi. Perairan pelabuhan khususnya yang berupa kolam pelabuhan harus dapat dipergunakan untuk berlabuh kapal dengan aman sambil

menunggu pelayanan berikutnya yaitu bertambat di dermaga pelabuhan.

d. Aktivitas Tambat

Tambatan adalah bangunan fasilitas pelabuhan untuk merapatnya kapal, bisa dibuat dari beton, besi / kayu, pelampung, breasting dolphin, maupun pinggiran pantai. Pihak pelabuhan harus dapat memberikan tempat tambat bagi kapal untuk melakukan bongkar muat dengan lancar, tertib dan aman. Biasanya tambatan dibedakan untuk tempat tambat kapal Samudera, kapal Nusantara maupun untuk Pelayaran Rakyat

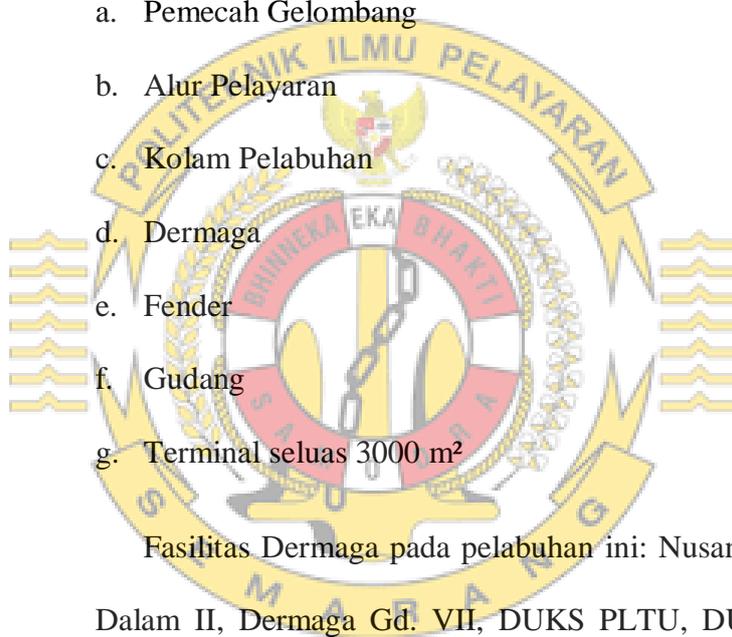
### 2.1.3. Pelabuhan Tanjung Emas

Pelabuhan merupakan 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. PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Emas Semarang adalah pelabuhan kelas 1 yang merupakan Perusahaan Perseroan terbatas yang bergerak dalam

bidang jasa angkutan laut. Dalam pelayanan terhadap masyarakat luas dan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan, maka tidak terlepas dari cara – cara dalam menjalankan perusahaan. Dalam hal ini sangat dibutuhkan manajemen yang baik dan tepat

Fasilitas-fasilitas yang berada di pelabuhan Tanjung Emas antara lain:

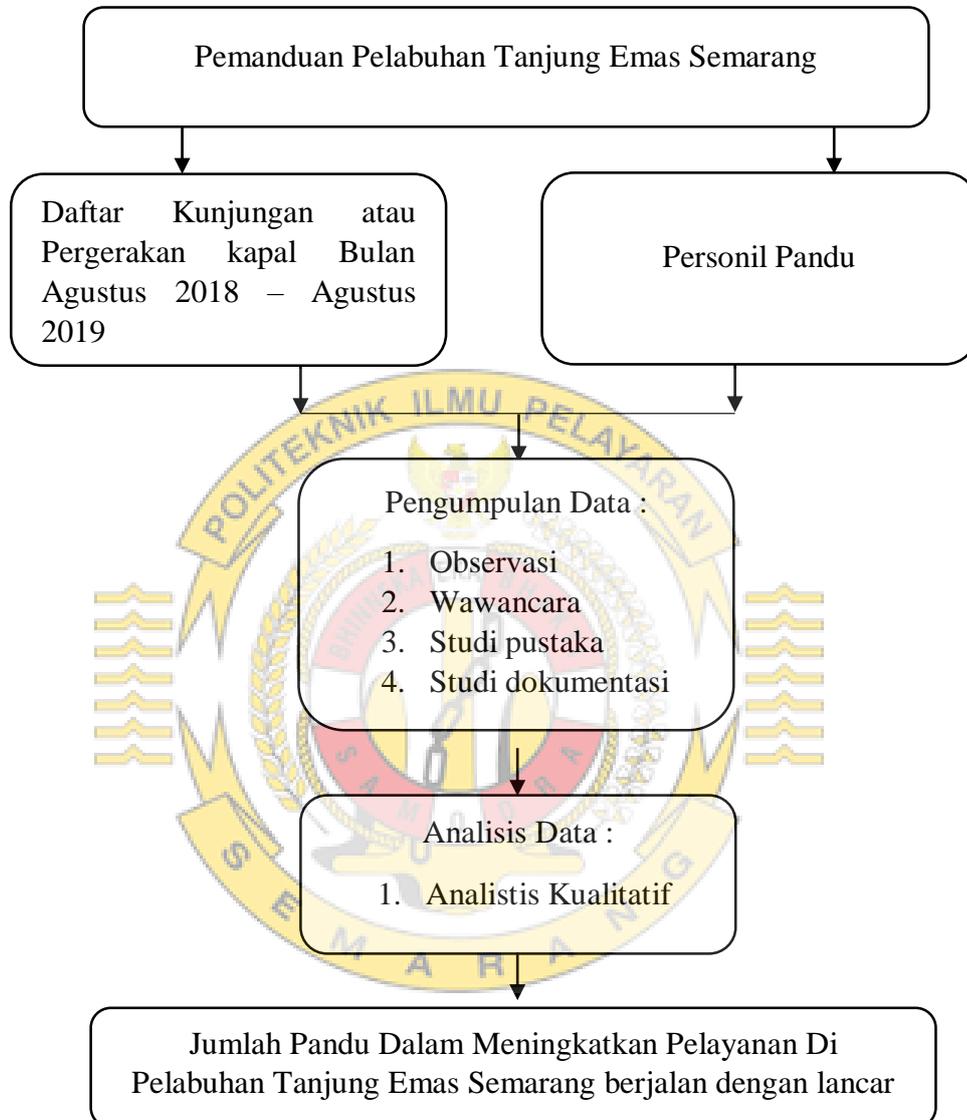
- a. Pemecah Gelombang
- b. Alur Pelayaran
- c. Kolan Pelabuhan
- d. Dermaga
- e. Fender
- f. Gudang
- g. Terminal seluas 3000 m<sup>2</sup>



Fasilitas Dermaga pada pelabuhan ini: Nusantara, Pelabuhan Dalam II, Dermaga Gd. VII, DUKS PLTU, DUKS Pertamina, DUKS BEST, serta DUKS Sriboga. Pelabuhan Tanjung Emas juga didukung dengan peralatan: Kapal Tunda, Kapal Pandu, Kapal Kepil, Gudang, Lapangan Penumpukan dan alat Bongkat, serta dengan pelayanan meliputi: Pelayanan Kapal, Pelayanan Barang, Pelayanan Terminal, Pelayanan Tanah, Bangunan, Air, dan Listrik.

## 2.2. Kerangka Pikir

Tabel 2.2 Kerangka Pikir



Tabel 2.2 Kerangka Pikir

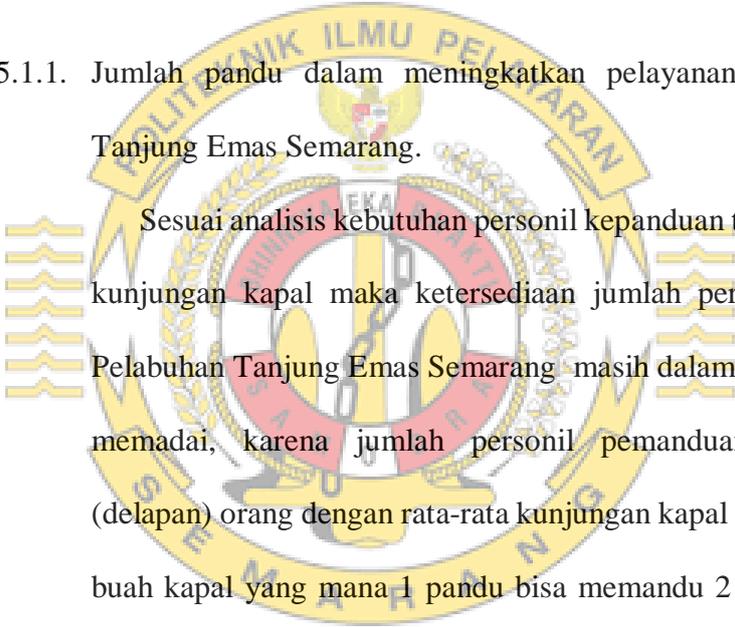
## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1. Simpulan**

Berdasarkan pembahasan pada bab-bab sebelumnya mengenai tujuan dari penelitian “Analisis Jumlah Pandu Dalam Meningkatkan Pelayanan Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang “, pada bab ini akan diberikan simpulan sebagai berikut :

5.1.1. Jumlah pandu dalam meningkatkan pelayanan di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.



Sesuai analisis kebutuhan personil kepanduan terhadap jumlah kunjungan kapal maka ketersediaan jumlah personil pandu di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang masih dalam kategori belum memadai, karena jumlah personil pemanduan sebanyak 8 (delapan) orang dengan rata-rata kunjungan kapal dalam sehari 23 buah kapal yang mana 1 pandu bisa memandu 2 hingga 3 kapal dan dalam 1 kapal membutuhkan waktu pelayanan pemanduan 90 menit atau 1,5 jam. Jadi total waktu dalam sehari 36 jam maka waktu tidak optimal karena melebihi 24 jam (perhari). Selain jumlah personil pandu ditambah, sarana bantu seperti motor pandu dan kapal tunda juga ditambah.

5.1.2. Dampak jika pandu tidak meningkatkan pelayanan berdasarkan jumlah kapal yang masuk di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

Dampak yang akan terjadi jika pandu tidak meningkatkan pelayanan yaitu akan tidak lancarnya kinerja pelayanan pemanduan kapal yang disebabkan karena jumlah personil pandu kurang memadai, sarana dan prasarana bantu seperti motor pandu dan kapal tunda yang tidak memadai apabila jumlah kunjungan kapal arusnya besar, dan kemampuan personil pandu yang kurang memadai pula.

5.1.3. Upaya yang diberikan pandu dalam meningkatkan pelayanan di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

Upaya yang diberikan meningkatkan pelayanan pemanduan dengan menambah jumlah personil pandu di dalam penambahan jumlah personil pandu juga harus dilihat dari segi standarisasi kualifikasi terkait dengan sertifikat yang dimilikinya dan kompetensi pandu, selanjutnya mampu meningkatkan kemampuan dari personil pandu yaitu dengan meningkatkan kemampuan berkomunikasi dengan kapal asing. Dan selanjutnya yaitu dapat meningkatkan pelayanan pemanduan yaitu dengan menambah sarana bantu seperti motor pandu dan kapal tunda guna mengantisipasi apabila jumlah kunjungan kapal dan apabila motor pandu dan kapal tunda sedang rusak dan mengalami perawatan berkala yang cukup lama yaitu 3 hingga 5 bulanan.

## 5.2. Saran

Berdasarkan hasil yang berhasil penulis peroleh, maka penulis memiliki saran kepada PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) III Cabang Tanjung Emas Semarang sebagai berikut :

5.2.1. Dalam rangka mengantisipasi peningkatan arus kunjungan kapal dan perluasan dermaga di masa yang akan datang maka PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Emas Semarang sebaiknya melakukan perencanaan yang matang tentang perekrutan personil pemanduan, baik jumlah maupun kualitasnya.

5.2.2. PT Pelindo III Persero Cabang Tanjung Emas Semarang sebaiknya lebih meningkatkan kemampuan dan komitmen para personil pandu yang ada agar pandu semakin professional dalam memberikan pelayanan jasa kepanduan.

5.2.3. PT Pelindo III Persero Cabang Tanjung Emas Semarang sebaiknya meningkatkan pelayanan pemanduan dengan menambah jumlah sarana bantu pemanduan seperti motor pandu dan kapal tunda sebab dengan adanya penambahan sarana bantu tersebut, akan berpengaruh terhadap peningkatan pelayanan kegiatan pemanduan semakin optimal.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah, Effendy, 2011, Brief History Pemanduan Kapal di Indonesia, Centralis Press, Bogor.
- KBBI, 2016. Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). [Online] Available at: <https://kbbi.web.id/analisis> [Diakses 21 Juni 2020]
- Lasse, David, 2007, Manajemen Peralatan Aspek Operasional dan Perawatan, Raja Grafindo Persada, Depok.
- Martopo, Arso, 2004, Alur Pelayaran dan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran, Politeknik Ilmu Pelayaran, Semarang.
- Meleong, 2010, Metodologi Kualitatif dan Kuantitatif, Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Pengertian Pelayaran Menurut Para Ahli, 2016, Seputar Pengetahuan
- Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal, Nomor 57 Tahun 2015
- Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pedoman Penyusunan Skripsi, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2008.
- Portal, Admin, 2011, Tenaga Pandu Harus Penuhi Kualifikasi Dan Sertifikasi, Dirjen Perhubla, Jakarta
- Prokal, kaltim, 2019, Pandu Kapal Yang Di Bawah Kualifikasi, Kaltim post, Kalimantan Timur

Sampara Lukman. 2010. Manajemen Kualitas Pelayanan, Jakarta : STIA LAN.

Press.

Sugiyono, 2015, Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D, Alfabeta,

Bandung.

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



## Lampiran 1

### TRANSKIP WAWANCARA

Wawancara dengan 3 Narasumber. Narasumber yang I Bapak Wahyu Agung Prihartanto selaku Manager Divisi Pelayanan Kapal dan Narasumber II Bapak Akif Pradias Putro selaku pandu tingkat 1 dari Divisi Kepanduan Tanjung Emas Semarang dan Narasumber III Bapak Suparwo selaku pandu tingkat 2 dari Divisi Kepanduan Tanjung Emas Semarang.

Hasil wawancara dengan Narasumber I Bapak Wahyu Agung Prihartanto selaku Manager Divisi Pelayanan Kapal. Wawancara ini menyangkut pertanyaan umum mengenai Divisi Pelayanan Kapal di Pelabuhan Tanjung Emas.

1. Menurut pendapat bapak, divisi pelayanan kapal itu apa?

Jawab : Divisi pelayanan kapal adalah divisi yang terdapat di pelabuhan yang meliputi jasa pelayanan kapal. Diantaranya :

- a. Jasa Labuh
- b. Jasa Tambat
- c. Jasa Pemanduan
- d. Jasa Penundaan
- e. Air Kapal
- f. Pelayanan Jasa Lainnya

2. Bagaimana prosedur pelayanan kapal itu sendiri pak ?

Jawab : Sebuah kapal barang hendak masuk ke pelabuhan yang dikelola IPC. Kapal barang tersebut harus berlabuh di luar pelabuhan, lalu

syahbandar memeriksa kelengkapan dokumennya. Tujuannya untuk menentukan apakah kapal barang tersebut layak laut dan telah memenuhi ketentuan keselamatan pelayaran. Selain itu petugas bea cukai, imigrasi, serta dinas kesehatan dan karantina melakukan tugasnya di sini. Sambil menunggu pemeriksaan dari petugas yang bersangkutan, serta menunggu informasi dari pelabuhan berkaitan dengan bisakah bersandar di dermaga, maka kapal tersebut dikenakan biaya jasa labuh. Bila informasi dari dermaga menyatakan ada tempat kosong untuk bersandar, maka kapal barang tersebut segera berangkat menuju pelabuhan dan dermaga. Untuk menjaga keselamatan awak dan keamanan kapal, maka mesin kapal dimatikan, karena kedalaman lautnya kian berkurang. Kapal barang berjalan dengan mesin mati yang terikat tambang di antara dua kapal tunda yang berada di depan dan di belakang. Orang yang memandu kapal untuk masuk dan keluar pelabuhan dinamakan jasa pandu. Perjalanan kapal barang masuk ke pelabuhan menuju dermaga ini dikenakan biaya jasa tunda dan jasa pandu. Ketika mendekati dermaga, posisi diambil alih kapal kepil untuk membantu menambatkan kapal di dermaga. Di sini dikenakan biaya jasa kepil dan jasa tambat. Begitu pula sebaliknya saat kapal barang berangkat dari dermaga menuju laut lepas, dikenakan biaya jasa kepil, jasa pandu, dan jasa tunda.

3. 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.

Hasil wawancara dengan Narasumber II Bapak Akif Pradias Putro selaku pandu tingkat 1 dan Narasumber III Bapak Suparwo selaku pandu tingkat 2 dari Divisi Kepanduan Tanjung Emas Semarang.

1. 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.

2. Apa persyaratan kualifikasi pandu dengan tingkat sertifikat pandu tingkat 1

- a. Memiliki ijazah pelaut paling rendah ahli nautika tingkat II.
- b. Berpengalaman memandu kapal selama 2 (dua) tahun dan paling sedikit telah memandu 200 (dua ratus) kapal bagi pemegang ijazah pelaut ahli nautika tingkat II dan berpengalaman memandu kapal paling singkat 1 (satu) tahun dan paling sedikit telah memandu 100 (seratus) kapal bagi pemegang ijazah pelaut ahli nautika tingkat I yang dibuktikan dalam surat keterangan dari Syahbandar dan catatan dalam buku saku pemanduan.
- c. Berbadan sehat yang dibuktikan dengan keterangan kesehatan dari rumah sakit pemerintah yang ditunjuk oleh Direktur Jenderal.

3. Ada berapa pandu di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang?

Jawab : Pandu di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang ada 8 Pandu. Dengan tingkat sertifikasi pandu tingkat I terdapat 4 orang pandu dan dengan tingkat sertifikasi pandu tingkat II terdapat 4 orang pandu.

4. Apakah pandu Tanjung Emas Semarang di dalam melaksanakan kegiatan pemanduan berdasarkan tingkat sertifikasi pandu sudah sesuai dengan aturan dari PM 57 tahun 2015?

Jawab : pandu di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang berdasarkan tingkat sertifikat pandunya belum melaksanakan kegiatan pemanduan berdasarkan aturan dari PM 57 tahun 2015. Masih terdapat pandu tingkat II yang memandu kapal dengan panjang diatas 200 meter.

5. Apa dampak yang terjadi jika pandu tidak melaksanakan kegiatan pemanduan berdasarkan tingkat sertifikasi pandu sesuai dengan aturan dari PM 57 tahun 2015?

Jawab : Dampak yang terjadi, pelaksanaan pemanduan yang belum sesuai dengan aturan dari PM 57 tahun 2015, akan berdampak bilamana terjadi kecelakaan kapal dapat dilihat dari sertifikat yang dimiliki pandu tersebut, maka akhirnya asuransi tidak akan mengcover kerugian karena kapal yang dipandu tidak sesuai dengan kualifikasi dan sertifikasi pandunya.

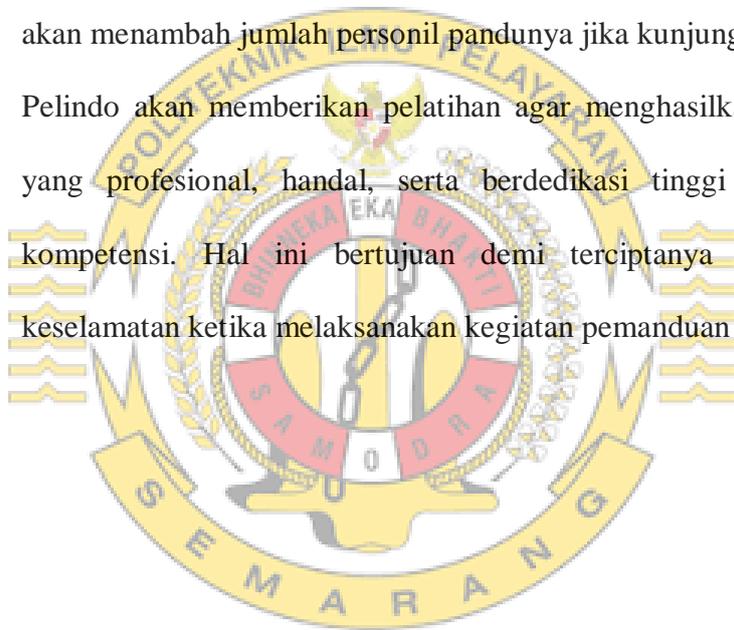
6. Bagaimana upaya yang diberikan agar pandu dalam melaksanakan kegiatan pemanduan sesuai dengan aturan dari PM 57 tahun 2015?

Jawab :

- a. Bahwa pelaksanaan pemanduan harus berdasarkan tingkat kualifikasi dan sertifikat pandunya yaitu dengan menerapkan aturan yang sesuai

dari PM 57 tahun 2015 secara tertib, agar tercipta keselamatan dan keamanan saat melaksanakan kegiatan pemanduannya. Sistem jaga mulai tertib, dan dibagi sistem standby jaganya. Di dalam 1 shift harus ada 1 pandu tingkat 1 dan 1 pandu tingkat 2.

- b. Menambah jumlah pandu apabila terdapat beberapa pandu yang sedang mengikuti pendidikan dan pelatihan pandu, hal tersebut mengurangi jumlah pandu yang *standby* di Semarang. Dan Pelabuhan Tanjung Emas akan menambah jumlah personil pandunya jika kunjungan kapal besar.
- c. Pelindo akan memberikan pelatihan agar menghasilkan SDM pandu yang profesional, handal, serta berdedikasi tinggi yang berbasis kompetensi. Hal ini bertujuan demi terciptanya keamanan dan keselamatan ketika melaksanakan kegiatan pemanduan



## LAMPIRAN 2

### SOP Pemanduan

 PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO) REGIONAL JAWA TENGAH	<b>PROSEDUR MUTU</b> Judul : PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL PELABUHAN TANJUNG EMAS No. Dokumen : P- MK3L- OPS - 04 Revisi : 00 Tanggal: 27-08-19 Hal: 15 - 16
--	--

- 5.4.3.4. Pandu menginformasikan ke *Vessel Traffic System* (VTS) jam naik kapalnya.
- 5.4.3.5. Petugas Kepil harus sudah siap *stand by* di depan dan belakang untuk melepas tali tali kapal (Tali tross, *spring* dan *breast line*)
- 5.4.3.6. Pandu memastikan main engine dan kemudi kapal harus sudah siap;
- 5.4.3.7. Petugas Pandu menginfokan ke petugas kepil untuk lepas tali dimulai dari tali tross depan belakang, *breast line* atau sesuai kebutuhan/sesuai kebutuhan.
- 5.4.3.8. Setelah lepas tali tross depan dan belakang dinyatakan aman, dilanjutkan tali *spring* depan dan belakang dan terakhir pelepasan tali *breast line*/sesuai kebutuhan;
- 5.4.3.9. Assist tug depan dan belakang menarik kapal secara perlahan – lahan bersamaan sampai menjauh dari kapal yang disandarkan dalam posisi tetap sejajar/paralel;
- 5.4.3.10. Setelah semua pelepasan tali selesai dan tali sudah di atas *deck* kapal, propeller bebas dari tali dan jarak antara kapal yang dikeluarkan dengan kapal yang disandarkan sudah dalam jarak aman maka kapal bisa bergerak maju pelan.
- 5.4.3.11. Kapal bergerak keluar dengan perlahan-lahan dengan *safe speed* dan tetep dikawal dengan kapal tunda, sampai kapal aman di *outer bouy* atau diluar alur dengan baik dan aman.
- 5.4.3.12. Petugas pandu selesai pemanduan dan penundaan kapal, Pandu turun di *outer bouy*.



PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)  
REGIONAL JAWA TENGAH

## PROSEDUR MUTU

Judul : PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL  
PELABUHAN TANJUNG EMAS

No. Dokumen : P – MK3L – OPS – 04

Revisi : 00 Tanggal: 27-08-19 Hal: 14 - 16

Panjang Kapal (M)	Jumlah Kapal Tunda- Min	Jumlah Daya Kapal Tunda (PK)	Bollard Pull-Min
70 sd 150	1 (satu)	2.000	24 (Ton)
150 sd 250	2 (dua)	6.000	65 (Ton)
250 atau lebih	3 (tiga)	11.000	125 (Ton)

Pada tempat-tempat tertentu dengan perairan yang memiliki karakter khusus (arah dan kekuatan arus, arah dan kekuatan angin, kepadatan kapal, dan lain-lain), petugas pandu dapat menambah atau mengganti dengan sarana bantu yang memiliki kapasitas dan kemampuan yang sesuai kondisi tempat-tempat tertentu tersebut, sehingga keselamatan dan ketertiban serta kelancaran pemanduan dapat lebih terjamin.

### 5.4. KEBERANGKATAN KAPAL (SHIP DEPARTURE)

- 5.4.1. 2 (dua) jam sebelum kapal *cast off*/berangkat/lepas dari dermaga, koordinator pemanduan memastikan ke petugas tambatan/agen/PBM dan petugas kepil mengenai rencana keberangkatan kapal;
- 5.4.2. 30 (tiga puluh) menit sebelum kapal *cast off* atau lepas dari dermaga administrasi pemanduan, operator radio kepanduan menyampaikan ke pandu mengenai persiapan keberangkatan kapal, termasuk kesiapan assist tug dan kesiapan petugas kepil;
- 5.4.3. Pandu melakukan persiapan dan koordinasi dengan nahkoda kapal dan memastikan bahwa:
  - 5.4.3.1. Kondisi cuaca, angin dan arus untuk proses *cast off* yang aman;
  - 5.4.3.2. Kondisi lalu lintas kapal di alur
  - 5.4.3.3. Pandu naik ke atas kapal dan *connect assist tug* (tali *assist tug* +/- 40 meter);

Dokumen ini tidak boleh dicopy/ diperbanyak tanpa ijin tertulis dari PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Regional Jawa Tengah



PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)  
REGIONAL JAWA TENGAH

#### PROSEDUR MUTU

Judul : PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL  
PELABUHAN TANJUNG EMAS

No. Dokumen : P – MK3L – OPS – 04

Revisi : 00 Tanggal: 27-08-19 Hal: 13 - 16

- 5.3.8.6. Pada jarak 30 meter dengan kapal yang akan disandarkan, kecepatan lateral kapal dikurangi menjadi 0,2 knot – 0,1 knot.
- 5.3.9. Pada jarak 15 meter dengan dermaga yang akan disandarkan, kecepatan lateral kapal dikurangi menjadi 0,1 knot sampai dengan kapal menyentuh *floating fender*,
- 5.3.10. Petugas kepil bersiap menerima tali-tali *tross/spring/head line* dari kapal yang akan disandarkan untuk diikatkan pada bolder dermaga.
- 5.3.11. Pada jarak jangkauan untuk melempar tali, segera kirim tali buangan untuk mengirim tali *tross* depan dan tali *tross* belakang dan posisi *assist tug* tetap tegak lurus untuk mempertahankan posisi kapal tetap sejajar/paralel dengan dermaga yang disandarin untuk menahan benturan sehingga kapal bisa merapat dengan aman. *Main Engine* atau M/E kapal digunakan untuk mempertahankan posisi kapal agar tidak bergerak maju/mundur.
- 5.3.12. Setelah tali *tross* depan dan belakang diterima petugas kepil terpasang di bolder dermaga, segera kencangkan bersamaan sehingga kapal bisa merapat secara paralel. *Assist tug* tetap pada posisi siap untuk menahan benturan atau mempertahankan kapal agar tidak menjauh dari kapal yang disandarkan.
- 5.3.13. Jika kapal belum *in position*, segera lakukan pergerakan maju atau mundur dengan menggunakan tali *spring* depan atau belakang. *Assist tug* tetap *continue* mendorong untuk menjaga kapal agar tidak menjauhi dermaga sampai proses penyandaran selesai. Tidak menggunakan *Main Engine* kapal jika maju atau mundurnya kapal tidak banyak atau sudah mendekati *in position*.
- 5.3.14. Setelah *in position*, segera kirim tali *spring* belakang dan depan, selanjutnya tali tengah (*breast line*) depan dan belakang dan diikat kuat.
- 5.3.15. Setelah semua tali terikat dengan kuat (*make fast*) maka kapal bisa *Finish With Engine* (FWE). Kapal tunda dan petugas kepil selesai kegiatan pemanduan dan penundaan.
- 5.3.16. Penggunaan unit kapal tunda yang diatur dalam peraturan sebagai berikut :

Dokumen ini tidak boleh dicopy/ diperbanyak tanpa ijin tertulis dari PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Regional Jawa Tengah



PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)  
REGIONAL JAWA TENGAH

#### PROSEDUR MUTU

Judul : PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL  
PELABUHAN TANJUNG EMAS

No. Dokumen : P- MK3L- OPS- 04

Revisi : 00 Tanggal: 27-08-19 Hal: 12 - 16

5.3.5.3. Setelah pandu *On Board*, Pandu memastikan kesiapan kapal, mesin kapal, kemudi kapal, kesiapan personil yang *stand by* muka/ belakang kapal, *wire fire* dan kesiapan *mooring arrangement* kapal.

5.3.6. Pandu menyerahkan/mengisi *check list berthing plan* dan *check list* kesiapan kapal dengan mengetahui nahkoda/*master* kapal.

5.3.7. Kapal melakukan olah gerak untuk membuat posisi kapal paralel/sejajar dengan dermaga menggunakan bantuan *assist tug*, dengan jarak 60 meter dan kecepatan maksimal 0,3 knot.

5.3.8. Kecepatan kapal di alur dengan *safe speed* / kecepatan aman.

5.3.8.1. Kapal bergerak mendekati area putar (*turning basin*) atau masuk alur dengan kecepatan aman kurang lebih speed 3 knot dan speed netral atau 0 (Nol) pada saat akan melakukan proses putar kiri dan mempertahankan jarak aman kapal dengan kapal kapal lain yang sandar di dermaga.

5.3.8.2. Tali *assist tug* sudah harus di ikat ke kapal dan diatur sedemikian rupa sehingga gerakan *assist tug* untuk menarik/mendorong tidak terganggu.

5.3.8.3. Area putar kapal berada pada jarak 1,5 *cable* atau sekitar 400 meter dari dermaga yang akan disandari untuk menghindari kapal *drifting* karena pengaruh air pasang / air surut yang kuat.

5.3.8.4. Kapal melakukan olah gerak untuk membuat posisi kapal paralel/sejajar dengan dermaga dengan menggunakan bantuan *assist tug* dan tetap koordinasi dengan petugas tambatan / petugas kepil di dermaga.

5.3.8.5. Pada jarak sekitar 60 s/d 70 meter, kapal harus sudah sejajar/paralel dengan dermaga. Kecepatan lateral kapal mendekati kapal yang akan disandarkan maksimal 0,4 knot. *Main engine* kapal digunakan seperlunya untuk mempertahankan posisi kapal agar tidak maju/bergerak mundur dari posisi yang diinginkan. *Assist tug* posisinya tegak lurus dengan kapal dan harus mempertahankan kecepatan lateral kapal 0,4 knot;

Dokumen ini tidak boleh dicopy/ diperbanyak tanpa ijin tertulis dari PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Regional Jawa Tengah



PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)  
REGIONAL JAWA TENGAH

#### PROSEDUR MUTU

Judul : PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL  
PELABUHAN TANJUNG EMAS

No. Dokumen : P – MK3L – OPS – 04

Revisi : 00 Tanggal: 27-08-19 Hal: 11 - 16

lainnya yang akan digunakan untuk pelayanan penundaan, sedangkan kapal yang dalam posisi sudah bergerak di perairan apabila mendapat *order/perintah* langsung menuju ke kapal yang akan dibantu olah gerak.

- 5.3.3. Pandu atau Pilot Station PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Regional Jawa Tengah menginformasikan kondisi cuaca/pasang surut (Kecepatan angin maksimal 20 knot dan kekuatan arus maksimal 1 knot) baik secara visual, maupun dari daftar pasang surut dan dari berita dari Badan Meteorologi kepada Nahkoda/officer kapal Tunda. peralatan cuaca dan tabel pasang surut serta memastikan kesiapan tambatan dan petugas kepil untuk penyandaran kapal;
  - 5.3.3.1. Untuk kapal masuk, petugas kepil terdiri 6 orang (3 di depan dan 3 di belakang)
  - 5.3.3.2. Untuk kapal keluar, petugas kepil terdiri 4 orang (2 di depan dan 2 di belakang)
- 5.3.4. Pandu, Nakhoda kapal, Operator Radio (Pilot Station) wajib menggunakan *frequency* radio VHF dan *Vessel Traffic System* (VTS) sebagai berikut :
  - 5.3.4.1. VHF *calling* Kemanduan = Channel 12
  - 5.3.4.2. VHF *Pilot Working* = Channel 14
  - 5.3.4.3. VHF *International Communication* = Channel 16
  - 5.3.4.4. VTS Station (Disnav) = Channel 68
- 5.3.5. Pandu dan Nahkoda kapal tunda melaksanakan olah gerak penyandaran kapal sebaik – baiknya dengan memperhatikan :
  - 5.3.5.1. Pandu on board di posisi *Pilot Boarding Ground* (PBG) posisi 06°52'00" LS dan 110°25'00"BT dengan kecepatan stop mesin.
  - 5.3.5.2. Pandu menginformasikan jam naik ke kapal kepada VTS Semarang di Channel 68.

Dokumen ini tidak boleh dicopy/ diperbanyak tanpa ijin tertulis dari PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Regional Jawa Tengah



PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)  
REGIONAL JAWA TENGAH

## PROSEDUR MUTU

Judul : PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL  
PELABUHAN TANJUNG EMAS

No. Dokumen : P – MK3L – OPS – 04

Revisi : 00 Tanggal: 27-08-19 Hal: 10 - 16

5.2.14. Petugas Pandu setelah naik di atas kapal langsung menginformasikan jam *on board* pandu pada petugas *Vessel Traffic System (VTS)* Semarang via radio/VHF.

5.2.15. Konfirmasi kondisi cuaca (angin dan arus) baik secara visual, pembacaan peralatan cuaca dan tabel pasang surut; kecepatan angin maksimal 20 knot (*Reconfirm* dengan BMKG).

5.2.16. Pandu menyamakan waktu antara jam pandu di atas kapal dengan jam di terminal.

5.2.17. Melaksanakan olah gerak penyandaran kapal sebaik-baiknya dengan memperhatikan :

5.2.17.1. Jarak melintang dengan *buoy* di alur;

5.2.17.2. Panjang tali assist yang dipasang oleh assist tug ke kapal (minimal panjang tali tunda/assist 40 meter dengan kondisi tali yang laik).

5.2.17.3. *Speed* aman pada saat di alur pelayaran.

5.2.18. Proses penyandaran kapal harus paralel/sejajar dengan dermaga.

### 5.3. PELAYANAN PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL

5.3.1. Nakhoda kapal tunda menerima panggilan perintah/order dari Tower/Stasiun Pandu PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Regional Jawa Tengah untuk melakukan pelayanan membantu pemanduan dan penundaan kapal dengan menyebutkan, antara lain ;

5.3.1.1. Nama kapal/*Call sign*/IMO Number

5.3.1.2. Terminal dimana kapal akan sandar atau kapal akan lepas sandar,

5.3.1.3. Nama/*call sign* petugas Pandu;

5.3.1.4. Jam pelayanan pemanduan.

5.3.1.5. Draft dan LOA kapal

5.3.2. Nakhoda kapal tunda/Mualim menjawab panggilan dari Tower/Stasiun Pandu dan mencatat dalam Jurnal Pergerakan Kapal kemudian untuk kapal yang dalam posisi tambat mempersiapkan mesin dan peralatan navigasi, Crew kapal serta sarana



PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)  
REGIONAL JAWA TENGAH

#### PROSEDUR MUTU

Judul : PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL  
PELABUHAN TANJUNG EMAS

No. Dokumen : P – MK3L – OPS – 04

Revisi : 00 Tanggal: 27-08-19 Hal: 9 - 16

- 5.2.7. Radio Operator melakukan *reconfirm* ke kapal mengenai ETA kapal dan kesiapan kapal (*Engine*, kemudi, *mooring arrangement*) 2 (dua) jam sebelum kedatangan kapal.
- 5.2.8. Petugas kepil berjumlah 6 orang untuk membantu penyandaran kapal dengan perincian 3 petugas kepil di depan dan 3 petugas kepil di belakang dengan menggunakan APD dan *life jacket*. Untuk kegiatan kapal keluar, petugas kepil berjumlah 4 orang.
- 5.2.9. Apabila kapal berlabuh maka operator radio pilot station mencatat jam dan posisi kapal saat berlabuh, di area labuh jangkar di *Outer Bar* Muara laut Tanjung Emas.
- 5.2.10. Apabila kapal langsung sandar, maka 30 (tiga puluh) menit sebelum kapal tiba di *Pilot Boarding Ground (PBG)*, pandu telah meninggalkan *pilot station* menuju kapal dengan menggunakan *pilot boat*, dan kapal tunda yang ditunjuk untuk bergerak keluar dari pangkalan untuk membantu pemanduan dan penundaan.
- 5.2.11. Petugas pandu dalam melaksanakan pemanduan wajib dilengkapi dengan fasilitas antara lain :
- 5.2.11.1. Baju penolong (*life jacket*)
  - 5.2.11.2. Pakaian dinas pandu (*uniform*) lengkap
  - 5.2.11.3. Jas hujan memenuhi syarat/layak
  - 5.2.11.4. Alat komunikasi yang handal (*handy talky*)
- 5.2.12. Pandu memastikan kelayakan tangga pandu kapal pada saat pandu akan naik ke atas kapal yang akan dipandu.
- 5.2.13. Setelah Pandu naik di atas kapal, Pandu memastikan kepada Nahkoda terhadap kesiapan kapal, crew kapal, kondisi mesin kapal (mesin maju/mesin mundur), kemudi kapal (belok kiri/kanan), jangkar kapal, *mooring arrangement*, dan *wire fire* serta menginformasikan kepada nahkoda tentang posisi sandar, posisi tali tunda dan tali-tali tambat yang digunakan waktu sandar serta hal – hal penting lainnya.

Dokumen ini tidak boleh dicopy/ diperbanyak tanpa ijin tertulis dari PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Regional Jawa Tengah



PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)  
REGIONAL JAWA TENGAH

#### PROSEDUR MUTU

Judul : PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL  
PELABUHAN TANJUNG EMAS

No. Dokumen : P – MK3L – OPS – 04

Revisi : 00 Tanggal: 27-08-19 Hal: 8 - 16

### 5.2. KEDATANGAN KAPAL (SHIP ARRIVAL)

5.2.1. Layanan pemanduan dan penundaan termasuk Operator Radio Stasiun Pandu *stand by* selama 24 (dua puluh empat) jam.

5.2.2. Koordinator pemanduan meminta NOR atau kesiapan Kapal pada agen kapal / master kapal sebelum kapal tiba.

5.2.3. Operator Radio di Pilot Station menerima *berthing plan* dari koordinator pemanduan 1 (satu) hari sebelum kedatangan Kapal.

5.2.4. Sarana Bantu Pemanduan yang digunakan menyesuaikan sebagai berikut:

5.2.4.1. Panjang kapal 70 (tujuh puluh) meter sampai dengan 150 (seratus lima puluh) meter menggunakan paling sedikit 1 (satu) unit kapal tunda dengan jumlah daya paling rendah 2000 (dua ribu) DK dan jumlah gaya tarik paling rendah 24 ton *bollard pull*.

5.2.4.2. Panjang kapal 150 (seratus lima puluh) meter sampai dengan 250 (dua ratus lima puluh) meter menggunakan paling sedikit 2 (dua) unit kapal tunda dengan jumlah daya paling rendah 6000 (enam ribu) DK dan jumlah gaya tarik paling rendah 65 Ton *bollard pull*, atau

5.2.4.3. Panjang kapal 250 (dua ratus lima puluh) meter ke atas paling sedikit 3 (tiga) unit kapal tunda dengan jumlah daya paling rendah 11.000 (sebelas ribu) DK dan jumlah gaya tarik paling rendah 125 *bollard pull*

5.2.5. Dua jam sebelum kedatangan kapal, operator radio menara kepanduan memberikan informasi ke kapal untuk langsung sandar atau berlabuh di *anchorage*.

5.2.6. Petugas Administrasi Pemanduan berkoordinasi dengan BMKG untuk memastikan kecepatan angin, arus, pasang surut, kondisi cuaca sekitar, dan berkoordinasi dengan tambatan serta petugas kepel.

Dokumen ini tidak boleh dicopy/ diperbanyak tanpa ijin tertulis dari PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Regional Jawa Tengah



PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)  
REGIONAL JAWA TENGAH

## PROSEDUR MUTU

Judul : PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL  
PELABUHAN TANJUNG EMAS

No. Dokumen : P – MK3L – OPS – 04

Revisi : 00 Tanggal: 27-08-19 Hal: 7 - 16

## 5. PROSEDUR

### 5.1. KESIAPAN SARANA BANTU PEMANDUAN

- 5.1.1. Penyedia kapal Tunda dan motor pandu (PT. Pelindo Marine Service) bertanggung jawab terhadap kelengkapan dokumen dan perijinan operasionalnya.
- 5.1.2. Memberikan jaminan kesiapan/*Availability* kapal tunda untuk pelayanan pemanduan diperairan wajib pandu di lingkungan PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Regional Jawa Tengah;
- 5.1.3. Memenuhi persyaratan Sarana dan Prasarana dalam Pemanduan, antara lain meliputi :
  - 5.1.3.1. Persyaratan kelaiklautan
  - 5.1.3.2. Memiliki sertifikat *Bollard Pull* test dari klasifikasi
  - 5.1.3.3. Memiliki dokumen kapal *survey* peraturan perundang-undangan terkait
  - 5.1.3.4. Memiliki surat persetujuan penggunaan SBPP dari Dirjen
  - 5.1.3.5. Memiliki peralatan penanggulangan pencemaran (*sprayer, dispersant, skimmer, serbuk kimia, absorbent*)
  - 5.1.3.6. Memiliki buku catatan minyak (*oil record book*)
  - 5.1.3.7. Tali Towing tunda harus memiliki spesifikasi sesuai kelaikan
- 5.1.4. LO PT Pelindo Marine Service akan memberikan laporan kesiapan SBPP dan ketersediaan waktu operasi setiap 1 bulan sekali di awal bulan.
- 5.1.5. LO PT Pelindo Marine Service melaporkan apabila terjadi kendala dan hambatan dalam pelaksanaan kegiatan penundaan kepada Deputy Manager Pelayanan Pemanduan Kapal PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Regional Jawa Tengah.
- 5.1.6. LO PT. Pelindo Marine Service melakukan pencocokan dan penelitian (*coklit*) atas kegiatan penundaan dengan masing-masing Regional atau Terminal minimal setiap 1 (satu) bulan.

Dokumen ini tidak boleh dicopy/ diperbanyak tanpa ijin tertulis dari PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Regional Jawa Tengah



PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)  
REGIONAL JAWA TENGAH

#### PROSEDUR MUTU

Judul : PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL  
PELABUHAN TANJUNG EMAS

No. Dokumen : P – MK3L – OPS – 04

Revisi : 00 Tanggal: 27-08-19 Hal: 6 - 16

- 4.8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut.
- 4.9. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan Dan Penundaan kapal;
- 4.10. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 22 Tahun 1990 tentang Penetapan Kelas Perairan Wajib Pandu;
- 4.11. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KP 88 Tahun 2011 Tentang Pemberian Izin Usaha kepada PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) sebagai Badan Usaha Pelabuhan.
- 4.12. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KP. 603 Tahun 2012 tentang Pemberian Ijin Kepada PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Untuk Menyelenggarakan Pelayanan Jasa Pemanduan;
- 4.13. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : HK.103/3/9/DJPL-15 tentang Tata Cara Pemberian Surat Persetujuan Penggunaan Sarana Bantu Dan Prasarana Pemanduan Kapal.
- 4.14. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : PU.63/1/3/DJPL-07 tanggal 25 Juni 2007 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengawasan Pemanduan;
- 4.15. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : PU.63/1/4/DJPL-07 tanggal 25 Juni 2007 tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan;
- 4.16. Keputusan Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Emas , Tentang Sistem Dan Prosedur Pemanduan Kapal Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang
- 4.17. Peraturan Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Nomor : PER.66/PJ.05/P.III-2017 Tentang Perubahan Atas Perubahan Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Nomor : PER.25/PJ.01/P.III-2016 Tentang Pelayanan Jasa Kapal Di Lingkungan PT Pelabuhan Indonesia III (Persero).

Dokumen ini tidak boleh dicopy/ diperbanyak tanpa ijin tertulis dari PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Regional Jawa Tengah



PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)  
REGIONAL JAWA TENGAH

## PROSEDUR MUTU

Judul : Pemanduan dan Penundaan Kapal  
Pelabuhan Tanjung Emas

No. Dokumen : P – MK3L – OPS – 04

Revisi : 00 Tanggal: 27-08-19 Hal: 5 - 16

pemanduan serta memiliki sertifikat operator radio pemanduan yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal;

3.21. **Petugas Kepil** adalah personil yang bertugas memasang dan melepas tali kapal di tambatan dermaga;

3.22. **NOR (Notice Of Readiness)** adalah suatu surat kesiapan kapal yang dibuat oleh Nahkoda yang menyatakan bahwa kapal telah siap untuk melaksanakan kegiatan pembongkaran atau pemuatan.

3.23. **Perusahaan Owner** adalah PT Pelindo Marine Service sebagai perusahaan penyedia unit kapal tunda dan motor pandu;

3.24. **Penyewa Kapal** adalah PT. Pelindo III Regional Jawa Tengah

3.25. **Down Time** adalah waktu dimana kapal tidak siap operasi karena mengalami kerusakan;

3.26. **Break Down** adalah kapal tidak siap operasi karena mengalami kerusakan;

3.27. **Direktur Jenderal** adalah Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

3.28. **Menteri** adalah Menteri Perhubungan.

#### 4. REFERENSI

4.1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;

4.2. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan;

4.3. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian;

4.4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 34 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Utama;

4.5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 35 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Pelabuhan Utama;

4.6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan sebagaimana telah diubah dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM. 135 Tahun 2015;

4.7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 93 Tahun 2014 Tentang Sarana dan Prasarana dalam Pemanduan;

Dokumen ini tidak boleh dicopy/ diperbanyak tanpa ijin tertulis dari PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Regional Jawa Tengah



PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)  
REGIONAL JAWA TENGAH

## PROSEDUR MUTU

Judul : PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL  
PELABUHAN TANJUNG EMAS

No. Dokumen : P – MK3L – OPS – 04

Revisi : 00 Tanggal: 27-08-19 Hal: 4 - 16

pemanduan, ketertiban pelayanan pemanduan dan kelancaran operasional pemanduan di perairan wajib pandu;

3.13. **Otoritas Pelabuhan** adalah lembaga pemerintahan di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial;

3.14. **Distrik Navigasi** adalah Kantor Distrik Navigasi adalah Unit Pelaksana Teknis dibidang Kenavigasian Di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;

3.15. **Penyelenggara Pelayanan** adalah PT Pelindo III (Persero), dalam hal ini adalah PT Pelindo III (Persero) Regional Jawa Tengah sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KP 603 Tahun 2012 tentang Pemberian Ijin Kepada PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) untuk Menyelenggarakan Pelayanan Jasa Pemanduan;

3.16. **Badan Usaha Pelabuhan** adalah badan usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang perusahaan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya;

3.17. **Waktu Pemanduan** adalah waktu yang dihitung sejak petugas pandu berada dikapal serta siap melaksanakan pemanduan sampai tujuan sesuai permintaan yang diisi dalam bukti pemakaian pandu dan permohonan;

3.18. **Waktu Penundaan** adalah waktu yang dihitung sejak kapal tunda tiba di lokasi kapal yang ditunda sampai dengan selesai menunda ditambah jumlah lama waktu perjalanan dari dan kembali ke pangkalan;

3.19. **Stasiun Pandu PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Regional Jawa Tengah** adalah prasarana pemanduan adalah tempat yang dilengkapi dengan fasilitas untuk memonitor gerakan kapal serta memberi dan menerima komunikasi serta informasi dari dan ke kapal yang melakukan kegiatan pemanduan di pelabuhan, perairan dan alur pelayanan sesuai dengan ketentuan;

3.20. **Operator Radio Pemanduan** adalah petugas radio stasiun pandu yang memenuhi persyaratan bertugas memberikan layanan komunikasi dan informasi terhadap pelayanan

Dokumen ini tidak boleh dicopy/ diperbanyak tanpa ijin tertulis dari PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Regional Jawa Tengah



PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)  
REGIONAL JAWA TENGAH

## PROSEDUR MUTU

Judul : PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL  
PELABUHAN TANJUNG EMAS

No. Dokumen : P – MK3L – OPS – 04

Revisi : 00 Tanggal: 27-08-19 Hal: 3 - 16

- 3.4. **Sarana Bantu Pemanduan** adalah peralatan atau sistem yang berada diluar kapal serta didesain dan dioperasikan secara langsung digunakan pandu dalam melakukan tugas-tugas pemanduan untuk meningkatkan keselamatan, efisiensi dalam berolah gerak kapal.
- 3.5. **Prasarana Pemanduan** adalah peralatan atau sistem yang didesain untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi secara tidak langsung digunakan untuk membantu pandu dalam melakukan tugas-tugas pemanduan.
- 3.6. **Alur pelayaran** adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari.
- 3.7. **Pilot Boarding Ground (PBG)** adalah posisi yang telah ditentukan dan dilukis dipeta laut pada koordinat tertentu dengan Lintang dan Bujur sebagai tempat petugas pandu naik/turun ke/dari kapal yang dipandu, pada posisi 06°52' 00" LS/ 110°25' 00" BT
- 3.8. **Kapal Wajib Pandu** adalah kapal dengan ukuran isi kotor GT 500 atau lebih, pada waktu berlayar masuk / keluar / pindah (*shifting*) ke/dari/di perairan wajib pandu.
- 3.9. **Perairan Wajib Pandu** adalah Perairan wajib pandu adalah suatu wilayah perairan yang karena kondisi perairannya wajib dilakukan pemanduan bagi kapal berukuran tonase tertentu;
- 3.10. **Perairan Wajib Pandu Luar** adalah wilayah perairan yang karena kondisi perairannya tidak wajib dilakukan pemanduan dilakukan pemanduan, namun apabila Nakhoda atau Pemimpin Kapal memerlukan pemanduan dapat mengajukan permintaan untuk menggunakan fasilitas pemanduan.
- 3.11. **Pengawas Pemanduan** adalah pejabat pelaksana fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran, dalam hal ini adalah Kepala Kantor Syahbandar pada Pelabuhan Kelas Utama atau Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) pada Pelabuhan Kelas 1, II dan III Serta Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan;
- 3.12. **Syahbandar** adalah Kepala Kantor Kesyahbandaran adalah pejabat pelaksana fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang ditunjuk untuk mengawasi keselamatan



PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)  
REGIONAL JAWA TENGAH

## PROSEDUR MUTU

Judul : Pemanduan dan Penundaan Kapal  
Pelabuhan Tanjung Emas

No. Dokumen : P – MK3L – OPS – 04

Revisi : 00 Tanggal: 27-08-19 Hal: 2 - 16

### 1. TUJUAN

Prosedur ini dibuat sebagai :

- a. Pedoman pelaksanaan pelayanan jasa pemanduan di lingkungan PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) dalam upaya peningkatan keselamatan dan keamanan dalam memberikan pelayanan jasa pemanduan di lingkungan PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Regional Jawa Tengah.
- b. Pedoman pelaksanaan ketentuan mengenai pengawasan keselamatan kegiatan pemanduan dan penundaan sebagaimana diatur dalam Bab IX Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal;

### 2. RUANG LINGKUP

Prosedur ini digunakan dalam penyandaran kapal di Pelabuhan Tanjung Emas di Lingkungan Pelindo III Regional Jawa Tengah

### 3. DEFINISI

- 3.1. **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.
- 3.2. **Pandu** adalah petugas pandu dari PT Pelindo III (Persero) Regional Jawa Tengah adalah pelaut yang mempunyai keahlian di bidang nautika yang telah memenuhi persyaratan untuk melaksanakan pemanduan kapal.
- 3.3. **Penundaan Kapal** adalah bagian dari pemanduan yang meliputi kegiatan mendorong, menarik, menggandeng, mengawal (*escort*) dan membantu (*assist*) kapal yang berolah gerak di Alur Pelayaran, daerah labuh jangkar maupun kolam pelabuhan, baik untuk bertambat ke atau untuk melepas dari dermaga, jetty, *trestle*, *pier*, pelampung, dolphin, kapal dan fasilitas tambat lainnya dengan mempergunakan kapal tunda sesuai ketentuan yang dipersyaratkan.

Dokumen ini tidak boleh dicopy/ diperbanyak tanpa ijin tertulis dari PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Regional Jawa Tengah



PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)  
REGIONAL JAWA TENGAH

### PROSEDUR MUTU

Judul : Pemanduan dan Penundaan Kapal  
Pelabuhan Tanjung Emas

No. Dokumen : P- MK3L - OPS - 04

Revisi : 00 Tanggal: 27-08-19 Hal: 1 - 16

	Jabatan	Tanda Tangan	Tanggal
Disiapkan Oleh :	Deputi Manajer Pemanduan		27-08-19
Diperiksa Oleh :	Manajer Regional Pelayanan Kapal		27-08-19
Disahkan Oleh :	CEO Regional Jawa Tengah		27-08-2019

COPY NOMOR :

STATUS DOKUMEN : TERKENDALI

Dokumen ini tidak boleh dicopy/ diperbanyak tanpa ijin tertulis dari PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Regional Jawa Tengah

LAPORAN JURNAL HARIAN PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL BULAN JULI 2020



PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)  
REGIONAL JAWA TENGAH  
PELABUHAN TALUNGS EMAS SEMARANG

NO	NAMA KAPAL	JENIS KAPAL	AGEN	FLAG	LOA	GRT	GEBANGAN		KODE PANGU	JAM PEMANDUAN			
							DARI	KE		08	09	20	
1	TB PRIMIA BAHARI I+TK	TONGKANG	DLU	INA	48	999	PELDAM	KOLAM	44	08	40	09	20
2	KM DHARMA FERRY 2	ROKI	DLU	INA	66	7276	LAUT	NUSANTARA	44	10	40	11	00
3	MV MANUANI	CARGO	TEMA	INA	170	1616	LAUT	SRIBOGA	44	12	50	13	51
4	KM POPEYE B	CARGO	FAS	INA	75	11633	LAUT	PELDAM	44	14	25	15	20
5	TB ATLANTIK STAR 23+TK	TONGKANG	NTS	INA	23	1583	LAUT	PELDAM	43	14	10	14	36
6	TB HMB 01+TK	CONTAINER	HUTAN	INA	23	1583	NUSANTARA	LAUT	43	14	39	15	01
7	MV CAPE MEMO	CONTAINER	COSCO	SGP	175	22156	PTU	KOLAM	43	15	04	15	21
8	KM INTAN DAYA B	CONTAINER	YSA	INA	89	31313	TPKS	LAUT	43	15	39	16	16
9	MV WYAN HAI 281	CONTAINER	TMS	INA	182	17609	TPKS	LAUT	43	16	19	16	50
10	MV HAYDN	CONTAINER	SITC	PRT	221	27786	LAUT	TPKS	44	17	19	18	33
11	KM CARAKA JAYA NIAGA III-32	CARGO	PELNI	INA	98	3257	D. SAMUDERA	REDE	45	02	50	03	31
12	KM HANGLIIMA	ROKI	YSA	INA	93	3884	REDE	REDE	45	03	41	04	35
13	KM DHARMA FERRY 2	ROKI	DLU	INA	66	7276	D. NUSANTARA	LAUT	45	04	37	04	54
14	MV HAYDN	CONTAINER	SITC	PRT	221	27786	TPKS	LAUT	45	05	05	05	42
15	TB TRANS PACIFIC 88 + TK	TONGKANG	SWM	INA	30/-	273/-	LAUT	D. BEST	06	13	13	07	02
16	KM INTAN DAYA B	CONTAINER	YSA	INA	89	31313	TPKS	LAUT	49	07	08	07	47
17													
18													
19													
20													
21													
22													
23													
24													
25													
26													
27													
28													
29													
30													

NAMA PANDEI:  
38 : AHMAD JADLAN  
42 : KASTANTO  
43 : MURIDIN  
44 : ANIP PRADIAS  
45 : SUPARWO  
47 : AGUS SUPRIADI  
48 : M. ABDUL HADI  
49 : MUR HADI

Semarang, 03-07-2020  
DEPUTI MANAJER PELAYANAN KAPAL

MUBIL HUDA

LAPORAN JURNAL HARIAN PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL BULAN JULI 2020



PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)  
 REGIONAL JAWA TENGAH  
 PELABUHAN TANJUNGPINANG SEMARANG

NO	NAMA KAPAL	JENIS KAPAL	AGEN	FLAG	LOA	GRT	GERAKAN		KODE PANDU	JAM PEMANDUAN			
							DARI	KE		NAIK	TURUN		
1	KM. DHARMA FERRY2	PENUMPANG	DLU	INA	69	3626	LAUT	NUSANTARA	48	07	50	08	30
2	TB. APURA 09 + TK	TONGKANG	NTS	INA	25/-	154/-	NUSANTARA	PITU	49	08	28	09	00
3	KM. DHARMA FERRY2	PENUMPANG	DLU	INA	69	3626	NUSANTARA	NUSANTARA	49	09	05	09	23
4	KM. TELUK BERAU	CONTAINER	SPS	INA	110	5250	TPKS	LAUT	49	10	05	10	43
5	TB. PRIME 16 + TK	TONGKANG	YSA	INA	22/-	142/-	KOLAM	LAUT	49	10	50	11	05
6	MT. NAVIGATOR GLOBAL	TANKER	PRTMN	INA	154	16822	LAUT	OPSICO	49	14	55	16	00
7	MV. EVER BOOMY	CONTAINER	ESAL	PAN	211	33266	REDE	TPKS	49	16	05	17	05
8	MV. SEUL GLOW	CONTAINER	SI	LBR	175	18123	REDE	TPKS	47	17	20	18	10
9	KM. SHORYU 97	CARGO SITC	FAS	INA	75	1475	REDE	DALEM	47	18	15	18	50
10	KM. MERATUS KAPUAS	CONTAINER	MER	INA	119	6626	REDE	TPKS	47	19	30	08	20
11	KM. DHARMA KENCANA	CONTAINER	DLU	INA	88	3626	JMI 2	NUSANTARA	47	18	50	19	30
12	KM. SINAR PAPUA	DOCKING	DLU	INA	110	5250	REDE	LAUT	45	20	05	20	20
13	TB HMB 05 + TK	TONGKANG	S5B	INA	27	207	KOLAM	LAUT	45	21	10	21	25
14	MV. IVS KESTREL	CARGO SITC	SI	SING	179	20981	LAUT	SAMUDRA	48	00	00	00	55
15	KM. DHARMA KENCANA	PENUMPANG	DLU	INA	88	3626	NUSANTARA	LAUT	48	22	30	23	05
16	KM. MERATUS KAPUAS	CONTAINER	MER	INA	119	6626	TPKS	LAUT	48	00	55	01	25
17	KM. DHARMA FERRY2	PENUMPANG	DLU	INA	69	3626	NUSANTARA	LAUT	48	23	15	23	30
18	TB. MITRA BAHARI 02 + TK	TONGKANG	M5B	INA	27	219	LAUT	KOLAM	45	23	30	23	45
19	SPOB SEROJA 3	PENUMPANG	SWM	INA	87	2280	ASPALINDO	LAUT	50	04	00	04	30
20	SPOB SEROJA 7	RORO	SWM	INA	88	2384	REDE	ASPALINDO	50	04	35	05	20
21	KM. DHARMA FERRY2	PENUMPANG	DLU	INA	69	3626	NUSANTARA	LAUT	50	05	25	05	50
22	KM. DHARMA RUCITRA 9	RORO	DLU	INA	116	2662	REDE	NUSANTARA	50	06	30	07	10
23													
24													
25													
26													
27													
28													
29													
30													

NAMA PANDU :  
 38 : AHMAD JAELANI  
 42 : KOSTANTO  
 43 : MUHRIDIN  
 44 : ANIF PRADIAS  
 45 : SUPARWO  
 47 : AGUS SUPRIADI  
 48 : KR. ABDOUL PERI  
 49 : NUR HADI

Semarang, 01-08-2020  
 DEPUTI MANAJER PELAYANAN KAPAL

NURIL HUDA

# LAPORAN JURNAL HARIAN PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL BULAN JULI 2020



PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)  
 REGIONAL JAWA TENGAH  
 PELABUHAN TANJUNGPURA SEMARANG

NO	NAMA KAPAL	JENIS KAPAL	AGEN	FLAG	LOA	GRT	GERAKAN			KODE PANDU	JAM PEMANDUAN				
							DARI	KE	KE		08	09	10	11	12
1	KM. SATOMI	CARGO	FAS	INA	68	987	PELDAM	TPKS	45	08	09	10	01		
2	MV. AS PENELOPE	CONTAINER	PNI	LBR	210	26611	LAUT	LAUT	45	09	10	10	43		
3	TB. HAFAR JUPITER	TUG BOAT	TERA	INA	48	999	JMI II	KOLAM	50	12	13	15	25		
4	TB. MANDIRI 2 + TK	TONGKANG	KIL	INA	23/-	138/-	YVTS	KOLAM	50	14	15	02	15		
5	TB. HAFAR JUPITER	TUG BOAT	TERA	INA	48	999	KOLAM	JMI II	50	15	10	15	40		
6	TB. HAFAR JUPITER	TUG BOAT	TERA	INA	48	999	JMI II	REDE	50	15	10	17	02		
7	TK. HAFAR NEPTUNE	TONGKANG	TERA	INA	87	5613	JMI II	REDE	45	15	17	02	02		
8	KM. CEREMAI	PENUMPANG	PELNI	INA	146	14403	JMI 2	JMI 2	45	17	20	17	50		
9	KM. CEREMAI	PENUMPANG	PELNI	INA	146	14403	JMI 2	JMI 2	45	17	20	17	50		
10	KM. HANGLIMA	CARGO	YSA	INA	93	3884	SAMUDRA	LAUT	45	18	40	19	15		
11	KM. MERATUS KARIANGAN	CONTAINER	MER	INA	119	6702	LAUT	TPKS	44	20	20	21	05		
12	KM. DHARMA RUCITRA 9	PENUMPANG	DLU	INA	117	7262	LAUT	NUSANTARA	44	22	10	22	55		
13	MV. AS PENELOPE	CONTAINER	PNI	LBR	210	26611	LAUT	LAUT	43	01	15	01	45		
14	KM. MERATUS KARIANGAN	CONTAINER	MER	INA	119	6702	TPKS	LAUT	43	02	15	02	45		
15	MT. OLMPIUS 1	TANGKER	PT	INA	171	22184	LAUT	TPKS	43	03	20	04	25		
16	MV. UNI PREMIER	CONTAINER	ESAI	PAN	181	17887	REDE	TPKS	44	06	30	07	10		
17	KM. IBAHIK ZAHIR	CARGO	SP5	INA	114	7451	REDE	SAMUDRA	43	07	10	07	50		
18	KM. DHARMA RUCITRA 9	PENUMPANG	DLU	INA	117	7262	NUSANTARA	LAUT	44	07	20	08	05		
19															
20															
21															
22															
23															
24															
25															
26															
27															
28															
29															
30															

NAMA PANDU :  
 38 : AHMAD JAELANI  
 42 : KASYANTO  
 43 : MUKHIDIN  
 44 : ANIF PRADIAS  
 45 : SUPARWO  
 47 : AGUS SUPRAEDI  
 48 : M. ABDUL HERI  
 49 : NUJR HAQI

Semarang, 07-07-2020  
 DEPUTI MANAJER PELAYANAN KAPAL

NUBIL HUDA

LAPORAN JURNAL HARIAN PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL BULAN JULI 2020



PT. PELABUNGAN INDONESIA III (PERSERO)  
REGIONAL JAWA TENGAH  
PELABUNGAN TANJUNGPURA SEMARANG

NO	NAMA KAPAL	JENIS KAPAL	AGEN	FLAG	LOA	GRT	GERAKAN		KODE PANDU	JAM PEMANDUAN			
							DARI	KE		NAIK	TURUN		
1	MV CAPE NEMO	CONTAINER	COSCO	MHL	175	18257	TPKS	LAUT	49	08	55	09	35
2	KM MUTIARA TIMUR I	ROKO	ATOSIM	INA	166	19232	LAUT	NUSANTARA	49	10	30	11	35
3	TB BA ALIANCE = N	TONGKANG	SI	INA	23	141	LAUT	KODAM	44	12	00	12	15
4	MV FILLA T	CONTAINER	TMS	MLT	172	19035	TPKS	LAUT	49	14	15	14	55
5	TB HMB 01 + TK	TONGKANG	HAR	INA	23/-	153/-	KOLAM	LAUT	44	15	20	15	35
6	MV CAPE MAGNUS	CONTAINER	SITC	MHL	221	28007	LAUT	TPKS	44	15	48	17	03
7	TB MARUTA VII + TK	TONGKANG	SWM	INA	23/-	159/-	BEST	LAUT	49	16	50	17	23
8	KM HILAU SEGAR	CONTAINER	SP5	INA	133	7970	REDE	TPKS	49	17	42	18	25
9	KM CIREMAI	DOCKING	PELNI	INA	146	14403	JMT 2	REDE	48	18	26	19	10
10	MT PANGALAN BRANDAN	TANKER BBM	PRITNI	INA	157	14458	SBM	LAUT	49	19	15	20	15
11	MT SC EXPLORER UIH	TANKER BBM	PRITNI	INA	182	23235	REDE	LAUT	49	20	40	21	55
12	MT SOLAR SHARNA	TANKER	KL	MHL	169	17915	SAMUDERA	LAUT	45	21	37	21	20
13	KM CIREMAI	DOCKING	PELNI	INA	146	14403	REDE	LAUT	42	21	27	22	30
14	KM MUTIARA TIMUR I	ROKO	ATOSIM	INA	166	19232	NUSANTARA	LAUT	42	00	55	01	35
15	MV CAPE MAGNUS	CONTAINER	SITC	MHL	221	28007	TPKS	LAUT	42	03	25	04	05
16	MV EVER BEADY	CONTAINER	ESAI	TWN	211	3326	LAUT	TPKS	45	06	15	07	15
17	MT BUANA MAS PALMYND	TANKER	TMBP	INA	75	1559	REDE	D. ASPALINDO	42	07	00	07	45
18													
19													
20													
21													
22													
23													
24													
25													
26													
27													
28													
29													
30													

NAMA PANDU :  
38 : AHMAD JALLANI  
42 : KASYANTO  
43 : MURHIDI  
44 : ANIF PRADIAS  
45 : SUPARWO  
47 : AGUS SUPRIADI  
48 : M. ABDUL HERI  
49 : NUR HADI

Semarang, 10-07-2020  
DEPUTI MANAJER PELAYANAN KAPAL

NURIL HUDA

LAPORAN JURNAL HARIAN PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL BULAN JULI 2020



PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)  
 REGIONAL JAWA TENGAH  
 PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG

NO	NAMA KAPAL	JENIS KAPAL	AGEN	FLAG	LOA	GRT	GERAKAN		KODE PANDU	JAM PEMANDUAN			
							DARI	KE		NAIK	TURUN		
1	TB. MARUTAV + TK	TONGKANG	SWM	INA	26	220	LAUT	CPO	49	08	20	09	05
2	KM ISA CLARITY	CARGO	TERA	INA	96	16664	LAUT	SAMUDRA	48	08	50	09	35
3	MT. BUANA MAS PALMYNDO	TANKER	TMBP	INA	75	1559	ASPALINDO	REDE	48	09	35	10	05
4	MT. SEROJA 1V + TK	TANGKER	SWM	INA	87	2280	REDE	ASPALINDO	48	10	10	10	50
5	MV. SEDUL GLOW	CONTAINER	SI	LBR	175	18123	TPKS	LAUT	48	10	50	11	25
6	KM MERATUS BONTANG	CONTAINER	MER	INA	106	15155	TPKS	LAUT	43	13	55	14	25
7	MV. SEASPAN LINGUE	CONTAINER	SEALAND	HK	261	40541	LAUT	TPKS	43	14	30	15	40
8	TB. APIURA 9 + TK	TONGKANG	NTS	INA	25	154	NUSANTARA	LAUT	43	13	25	13	55
9	KM DHARMA KENCANA	PENUMPANG	DLU	INA	88	3626	LAUT	NUSANTARA	48	14	40	15	25
10	MT. SC EXPLORER LUI	TANKER BBM	DLU	INA	182	23235	SRM	LAUT	48	15	45	16	30
11	TB. TANDANGA + TK	TONGKANG	PRTMN	INA	27	207	PLTU	KOLAM	43	15	29	16	01
12	KM MERATUS MEDAN 3	CONTAINER	SMS	INA	184	165169	TPKS	LAUT	43	16	04	16	31
13	KM MERATUS KAPUAS	CONTAINER	MER	INA	164	21551	REDE	TPKS	43	16	35	17	20
14	TB. APIURA 9 + TK	TONGKANG	NTS	INA	25	154	KOLAM	PLTU	48	16	45	17	45
15	KM DHARMA RUCTRAS	RORO	DLU	INA	88	2326	NUSANTARA	LAUT	49	20	45	21	26
16	MT. BUANA MAS PALMYNDO	TANKER	TMBP	INA	75	1559	REDE	LAUT	49	21	29	21	35
17	KM MERATUS KAPUAS	CONTAINER	MER	INA	164	21551	TPKS	LAUT	49	21	55	22	26
18	KM DHARMA KENCANA	PENUMPANG	DLU	INA	88	3626	NUSANTARA	LAUT	49	22	29	22	50
19	MV. EVER BEING	CONTAINER	ESAL	TVIN	211	32691	LAUT	TPKS	44	05	14	06	31
20	TB. HECTOR 618 + TK	TONGKANG	KIL	INA	287	2097	KOLAM	NUSANTARA	44	06	36	07	12

NAMA PANDU :  
 38 : AHMAD Jaelani  
 42 : KASYANTO  
 43 : MUKHIDIN  
 44 : AKIF PRADIAS  
 45 : SUPARWO  
 47 : AGUS SUPRIADI  
 48 : M. ABUOL HERI  
 49 : NUR HADI

Semarang, 13-07-2020  
 DEPUTI MANAJER PELAYANAN KAPAL

NURIL HUDA

# LAPORAN JURNAL HARIAN PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL BULAN JULI 2020



**PELINDO III**  
Beyond Port of Indonesia

PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)  
REGIONAL JAWA TENGAH  
PELABUHAN TAWUNG ERAS SEMARANG

NO	NAMA KAPAL	JENIS KAPAL	AGEN	FLAG	LOA	GRT	GERAKAN			KODE PANDU	JAM PEMANDUAN		
							DARI	KE	PANDU		NAIK	TURUN	
1	MT. SEROUJA 1V + TK	TANGKER	SWM	INA	87	2280	ASPALINDO	LAUT	43	08	15	08	45
2	MV. AS CLARITA	CONTAINER	MSC	PRT	212	32968	REDE	TPKS	43	09	40	10	35
3	TB ADITYA + TK	TONGKANG	KIL	INA	23	153	LAUT	KOLAM	48	09	30	09	50
4	KM. MUTIARA TIMUR I	RORD	ATOSIM	INA	166	19232	LAUT	NUSANTARA	48	10	35	11	20
5	MT. TIMUR LAUT MAS 2	TANGKER	SMS	INA	89	2343	LAUT	SAMUDRA	43	11	20	12	05
6	TB. SILKITA + TK	TONGKANG	BS	INA	21	94	KOLAM	PLTU	48	14	40	15	25
7	TB. MARUTA V + TK	TONGKANG	SWM	INA	21	220	REDE	LAUT	48	17	10	17	40
8	KM. JULIANTO MOELODIHARJO	CARGO	SPS	INA	115	7473	REDE	SAMUDRA	48	18	20	19	15
9	TB APURA 9 + TK	TONGKANG	MIS	INA	25	154	KOLAM	LAUT	48	19	20	19	35
10	MV. AS CLARITA	CONTAINER	MSC	PRT	212	32968	TPKS	LAUT	47	22	45	23	25
11	KM. MUTIARA TIMUR I	RORD	ATOSIM	INA	166	19232	NUSANTARA	LAUT	47	23	25	00	05
12	KM. DHARMA FERI 2	PENUMPANG	DLLU	INA	65	2673	REDE	LAUT	47	00	10	00	30
13	KM. DHARMA RUCITRA 9	PENUMPANG	DLLU	INA	88	12336	LAUT	NUSANTARA	49	01	20	02	05
14	KM. DHARMA FERI 2	PENUMPANG	DLLU	INA	65	2673	NUSANTARA	LAUT	49	03	10	03	25
15	TB. MARUTA XI + TK	TONGKANG	SWM	INA	26	220	LAUT	BEST	49	06	25	07	20
16	MV. KYOTO TOWER	CONTAINER	ESN	PRT	171	32968	REDE	TPKS	49	07	50	08	50
17													
18													
19													
20													
21													
22													
23													
24													
25													
26													
27													
28													
29													
30													

NAMA PANDU :  
38 : AHMAD JAELANI  
42 : KASYANTO  
43 : MUHEDIN  
44 : AEF PRADIAS  
45 : SUPARMO  
47 : AGUS SUPRIADI  
48 : M. ABUL HERI  
49 : NUR HADI

Semarang, 14-07-2020  
DEPUTI MANAJER PELAYANAN KAPAL

MURIL HUDA

# LAPORAN JURNAL HARIAN PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL BULAN JULI 2020



PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)  
REGIONAL JAWA TENGAH  
PELABUHAN TANJUNGPURA SEMARANG

NO	NAMA KAPAL	JENIS KAPAL	AGEN	FLAG	LOA	GRT	GERAKAN		KODE PANDU	JAM PEMANDUAN	
							DARI	KE		NAIK	TURUN
1	TB. SILKSTIA 1 + TK	TONGKANG	BS	INA	211/-	947/-	KOLAM	LAUT	48	08	55
2	MV. SMS SAGITA	DOCKING	KIL	INA	126	8968	JMI 2	JMI 2	48	09	20
3	MV. SMS SAGITA	DOCKING	KIL	INA	126	8968	JMI 2	JMI 2	48	10	11
4	KM. SINAR PAPIA	DOCKING	SI	INA	110	5250	YWTIS	JMI 2	48	11	29
5	KM. SINAR PAPIA	DOCKING	SI	INA	110	5250	JMI 2	JMI 2	48	11	59
6	TB. BINA BENUA XII + TK	TONGKANG	SWM	INA	267/-	1897/-	BEST	LAUT	48	12	35
7	KM. DHARMA WENCANA	PENUMPANG	DLU	INA	88	3626	LAUT	KOLAM	48	13	34
8	KM. MOCHTAR PRABU	CARGO	SPS	INA	115	7497	D. PUSRI	LAUT	43	15	45
9	KM. KELIMUTU	PENUMPANG	PELNI	INA	99	6022	LAUT	LAUT	43	16	20
10	KM. MERATUS KARIANGAU	CONTAINER	MER	INA	119	6702	TPKS	TPKS	43	17	15
11	MV. WAHAI 215	CONTAINER	TMS	SING	174	17138	LAUT	D. NUSANTARA	43	18	10
12	KM. MERATUS TOMINI	CARGO	SPS	INA	114	7339	REDE	D. PUSRI	43	18	18
13	KM. MERATUS TOMINI	CARGO	SITC	INA	215	28050	LAUT	TPKS	48	19	50
14	KM. DARMASAMUDERA	PENUMPANG	DLU	INA	117	7262	LAUT	D. NUSANTARA	45	20	25
15	KM. MERATUS KARIANGAU	CONTAINER	SPS	INA	127	6040	LAUT	TPKS	45	21	35
16	KM. MERATUS KARIANGAU	CONTAINER	MER	INA	119	6702	TPKS	LAUT	45	22	20
17	KM. KELIMUTU	PENUMPANG	PELNI	INA	99	6022	D. NUSANTARA	LAUT	42	00	00
18	KM. DHARMA RUCITRA 9	PENUMPANG	DLU	INA	117	7262	NUSANTARA	REDE	42	00	30
19	KM. MUTIARA TIMUR I	RORO	ATOSIM	INA	166	19232	LAUT	LAUT	42	02	01
20	KM. MUTIARA TIMUR I	RORO	ATOSIM	INA	166	19232	TPKS	NUSANTARA	45	05	05
21	MV. EVER BLOOM	CONTAINER	SPS	INA	127	6040	REDE	TPKS	45	06	00
22	MV. EVER BLOOM	CONTAINER	ESIA	TWN	221	33266	REDE	TPKS	45	06	00
23	TB. RONNAS 68 + TK	TONGKANG	B5	INA	231/-	1427/-	PLTU	KOLAM	42	06	15
24	TB. VIRGO SEJATI + TK	TONGKANG	B5	INA	24	112	KOLAM	NUSANTARA	42	06	50
25	KM. BANDA NAIRA	CARGO	KIL	INA	51	780	DALEM	KOLAM	45	07	07
26											
27											
28											
29											
30											

NAMA PANDU :  
38 : AHMAD JAELANI  
42 : KASYANTO  
43 : MULKHIDIN  
44 : AKIF PRADIAS  
45 : SUPARWO  
47 : AGUS SUPRADI  
48 : M. ABDUL HERI  
49 : NUJR HADI

Semarang, 17-07-2020  
DEPUTI MANAJER PELAYANAN KAPAL

MUBIL HUDA

# LAPORAN JURNAL HARIAN PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL BULAN JULI 2020



**PELINDO III**  
Beyond Port of Indonesia  
PT. PELINDO INDONESIA III (PERSERO)  
REGIONAL JAWA TENGAH  
PELABUHAN TANJUNGPINANG EMAS SEMARANG

NO	NAMA KAPAL	JENIS KAPAL	AGEN	FLAG	LOA	GRT	GERAKAN		KODE PANDU	JAM PEMANDUAN			
							DARI	KE		NAIK	TURUN		
1	TB TRANS PASIFIC 16+TK	TONGKANG	KIL	INA	21	94	DALEM	LAUT	48	08	05	08	35
2	MT OVERSEAS PETROMAS	TANKER	PT	INA	183	24209	SBM	LAUT	48	08	59	09	21
3	TB ADITYA 55+TK	TONGKANG	KIL	INA	23/-	142/-	NUSANTARA	LAUT	48	09	24	09	56
4	TB INDRAPASIFIC 02+TK	TONGKANG	KIL	INA	24	112	KOLAM	LAUT	48	09	59	10	41
5	KM DHARMA RUCITRA 9	RORO	DLU	INA	116	2662	REDE	NUSANTARA	48	10	49	11	31
6	KM TRANSINDO 9	CARGO	TMBP	INA	77	1562	REDE	JM12	48	11	45	12	35
7	KM. MUTIARA TIMUR 1	RORO	ATOSIM	INA	166	19232	NUSANTARA	LAUT	48	13	55	14	26
8	KM. MIERATUS TOMINI	CONTAINER	SITC	INA	215	28050	TPKS	LAUT	48	14	29	15	01
9	KM. BSP XX	PENUMPANG	PELNI	INA	77	6022	REDE	SAMUDRA	48	15	19	16	01
10	TB PRIME 16+TK	TONGKANG	YSA	INA	23/-	142/-	LAUT	KOLAM	47	15	04	15	20
11	KM SATYA KENCANA 3	RORO	DLU	INA	73	2662	LAUT	NUSANTARA	48	16	10	16	52
12	MV SEOUL GLOW	CONTAINER	SI	LBR	175	18123	REDE	TPKS	48	16	56	17	53
13	KM. LINTAS ASAHAN	CONTAINER	MER	INA	85	2003	REDE	TPKS	47	18	09	18	50
14	KM. BANDA NAIRA	CARGO	KIL	INA	51	780	KOLAM	LAUT	42	22	05	22	20
15	KM SATYA KENCANA 3	RORO	DLU	INA	73	2662	NUSANTARA	LAUT	45	03	50	04	30
16	MV. EVER BLOOM	CONTAINER	ESIA	TWN	221	33266	TPKS	LAUT	45	05	30	06	12
17	KM. ARMADA SEJATI	CONTAINER	SPS	INA	114	6093	REDE	TPKS	45	06	25	07	02
18	KM. LINTAS ASAHAN	CONTAINER	MER	INA	85	2003	TPKS	LAUT	42	06	25	07	10
19	MT. SAMUDERA SINDO 38	TANKER	SIWM	INA	75	1002	REDE	D. BEST	42	07	15	08	05
20	MV. ASIA RUBY III	CARGO	KDM	SING	199	36354	REDE	D. SARIBOGA	45	07	45	08	55
21													
22													
23													
24													
25													
26													
27													
28													
29													
30													

NAMA PANDU :  
38 : AHMAD JAELANI  
42 : KASİYANTO  
43 : NURKHIDIN  
44 : AKIF PRADIAS  
45 : SUPARWO  
47 : AGUS SUPRIADI  
48 : M. ABDUL HERRI  
49 : NUR HADI

Semarang, 18-07-2020  
DEPUTI MANAJER PELAYANAN KAPAL

NURIL HUDA

# LAPORAN JURNAL HARIAN PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL BULAN JULI 2020



PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)  
 REGIONAL JAWA TENGAH  
 PELABUHAN TANJUNGPURA SEMARANG

NO	NAMA KAPAL	JENIS KAPAL	AGEN	FLAG	LOA	GRT	GERAKAN		KODE PANDU	JAM PEMANDUAN			
							DARI	KE		NAIK	TURUN		
1	KM. DHARMA FERRY II	PENUMPANG	DLU	INA	65	2673	LAUT	D. NUSANTARA	50	08	40	09	15
2	KM. ARMADA SEJATI	CONTAINER	SPS	INA	114	6093	TPKS	LAUT	50	11	00	11	36
3	MV. SEOUL GLOW	CONTAINER	SI	LBR	175	18123	TPKS	LAUT	50	12	29	13	06
4	KM. MERATUS BONTANG	CONTAINER	MER	INA	85	2003	REDE	TPKS	50	11	44	12	26
5	MV. HOLSATIA	CONTAINER	SEALAND	TWN	260	33266	LAUT	TPKS	50	13	49	14	51
6	KM. MERATUS BONTANG	CONTAINER	MER	INA	85	2003	TPKS	LAUT	49	19	40	20	13
7	MV. NORTHERN VIVACITY	CONTAINER	ESAI	PRT	221	27437	LAUT	ASPALINDO	47	23	15	00	05
8	MT. SEROJA VII	TANKER	SWM	INA	88	2384	LAUT	TPKS	47	06	06	00	48
9	MV. HOLSATIA	CONTAINER	SEALAND	TWN	260	33266	TPKS	D. NUSANTARA	42	03	00	04	05
10	KM. DHARMA FERRY II	PENUMPANG	DLU	INA	65	2673	LAUT	D. NUSANTARA	42	05	00	05	25
11	TB. VIRGO SEJATI + TK	TONGKANG	BS	INA	24	112	LAUT	LAUT	42	06	35	07	15

NAMA PANDU :  
 38 : AHMAD JAELANI  
 42 : KASYANTO  
 43 : MUKHIDIN  
 44 : AKIF PRADIAS  
 45 : SUPARWO  
 47 : AGUS SUPRIADI  
 48 : M. ABdul HERI  
 49 : NUR HADI

Semarang, 19-07-2020  
 DEPUTI MANAJER PELAYANAN KAPAL

NURIL HUDA

# LAPORAN JURNAL HARIAN PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL BULAN JULI 2020



PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)  
 REGIONAL JAWA TENGAH  
 PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG

NO	NAMA KAPAL	JENIS KAPAL	AGEN	FLAG	LOA	GRT	GERAKAN		KODE PANDU	JAM PEMANDUAN			
							DARI	KE		NAIK	TURUN		
1	KM KELUMITU	PENJUMPANG	PELNI	INA	100	6022	LAUT	NUSANTARA	50	09	05	09	50
2	KM DIO NO 1	CARGO	SMS	INA	59	220	SAMUDRA	LAUT	50	11	00	10	10
3	MT SAMUDERA SINDO 38	TANKER	SWM	INA	75	1002	CPO	LAUT	45	11	00	11	35
4	MT NORTHERN VIVACITY	CONTAINER	ESAI	PRT	221	27437	TPKS	LAUT	45	12	10	12	45
5	MV LBRA CONFIDENCE	CARGO	SPS	MHL	199	35812	SAMUDRA	LAUT	45	15	00	15	35
6	MV HOLSATIA	CONTAINER	SEALAND	TWN	260	33266	TPKS	LAUT	45	15	30	16	11
7	KM INTAN DAYA 8	CONTAINER	BTBB	INA	89	2996	REDE	TPKS	50	16	25	17	16
8	KM MERATUS MEDAN 3	CONTAINER	MER	INA	85	2003	REDE	TPKS	50	17	25	18	21
9	MV SEA OF LUCK	CONTAINER	LAVAR	LBR	175	18123	REDE	TPKS	45	18	39	19	26
10	MT NAVIGATOR GLOBAL	TANKER	PT	INA	126	2522	LAUT	OPSGO	50	19	45	20	41
11	KM KELUMITU	PENJUMPANG	PELNI	INA	100	6022	LAUT	NUSANTARA	48	20	05	20	35
12	KM JULIANTU	CARGO	SPS	INA	117	1555	REDE	SAMUDRA	47	21	29	22	16
13	KM MERATUS MEDAN 3	CONTAINER	MER	INA	85	2003	TPKS	LAUT	47	23	55	00	35
14	TB INDO PACIFIC 02 + TK	TONGKANG	KIL	INA	25/-	210/-	PLTU	LAUT	47	05	42	06	13
15	KM CAKRA KEMBAR SATU	CARGO	KIL	INA	105	3922	REDE	LAUT	47	06	14	07	05
16	TB BINA BENDU-XII + TK	TONGKANG	DKIB	INA	25/-	155/-	KOLAM	SAMUDRA	47	07	10	08	10
17	TB SATRIA LAGUNA 08 + TK	TONGKANG	MIS	INA	27/-	207/-	REDE	PLTU	49	07	40	08	25
18	TB HECTOR 818 + TK	TONGKANG	KIL	INA	28/-	203/-	KOLAM	LAUT	47	08	25	08	35
19													
20													
21													
22													
23													
24													
25													
26													
27													
28													
29													
30													

NAMA PANDU :  
 38 : AHMAD JAELANI  
 42 : KASYANTO  
 43 : MUKSHIDIN  
 44 : AKIF PRADIAS  
 45 : SUPARNO  
 47 : AGUS SUPRIADI  
 48 : NI. ABDUL HERI  
 49 : NUR HADI

Semarang, 20-07-2020  
 DEPUTI MANAJER PELAYANAN KAPAL

INUBRI HUDA

# LAPORAN JURNAL HARIAN PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL BULAN JULI 2020



PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)  
REGIONAL JAWA TENGAH  
PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG

NO	NAMA KAPAL	JENIS KAPAL	AGEN	FLAG	LOA	GRT	GERAKAN			KODE PANDU	JAM PEMANDUAN		
							DARI	KE	KE		NAIK	TURUN	
1	MT. TIMUR LAUT MAS 2	TANKER	SMS	INA	89	2543	REDE	LAUT	45	07	40	07	55
2	KM. INTAN DAYA 8	CONTAINER	BTBB	INA	89	2996	TPKS	LAUT	45	08	25	08	55
3	MV SEA OF LUCK	CONTAINER	LAYAR	BR	175	18123	TPKS	LAUT	45	08	55	09	25
4	MV CAPE MOSS	CONTAINER	MSC	MHL	212	35878	REDE	TPKS	45	09	50	10	55
5	KM. MUTIARA TIMUR I	RORO	ATOSIM	INA	166	19332	LAUT	NUSANTARA	42	11	05	12	05
6	KM. TELUK AMBODINA - 503	DOCKING	LANAL	INA	110	6180	LAUT	NUSANTARA	42	12	10	12	55
7	KM. B99 X	PENUMPANG	PELNI	INA	77	6022	SAMUDRA	LAUT	42	12	55	13	25
8	TB. BNP 1456 + TK	TONGKANG	SMS	INA	23	138	REDE	PLTU	42	14	00	14	45
9	KRI TELUK AMBODINA - 503	DOCKING	LANAL	INA	110	6180	LAUT	SAMUDRA	42	14	50	15	35
10	KM. DHARMA KENCANA	PENUMPANG	DLU	INA	88	2673	LAUT	NUSANTARA	49	21	09	21	51
11	KM. MUTIARA TIMUR I	RORO	ATOSIM	INA	166	19332	LAUT	NUSANTARA	49	00	07	00	43
12	KM. DHARMA KENCANA	PENUMPANG	DLU	INA	88	2673	NUSANTARA	LAUT	49	04	10	04	47
13	MV CAPE MOSS	CONTAINER	MSC	MHL	212	35878	TPKS	LAUT	49	04	49	05	23
14	TB. MARUTA III + TK	TONGKANG	SWM	INA	26/-	220/-	REDE	BEST	49	05	37	06	27
15	MV. GREEN HOPE	CONTAINER	ESAI	PAN	172	17892	LAUT	TPKS	49	06	45	07	47
16													
17													
18													
19													
20													
21													
22													
23													
24													
25													
26													
27													
28													
29													
30													

NAMA PANDU :  
38 : AHMAD JAELANI  
42 : KASİYANTO  
43 : MURKHIDIN  
44 : ANIF PRADIAS  
45 : SUPARIWO  
47 : AGUS SUPRIADI  
48 : M. ABDUL HERRI  
49 : NUR HADI

Semarang, 21-07-2020  
DEPUTI MANAJER PELAYANAN KAPAL

MURIL HUDA

LAPORAN JURNAL HARIAN PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL BULAN JULI 2020



PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)  
 REGIONAL JAWA TENGAH  
 PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG

NO	NAMA KAPAL	JENIS KAPAL	AGEN	FLAG	LOA	GRT	GERAKAN		KODE PANDU	JAM PEMANDUAN		
							DARI	KE		NAIK	TURUN	
1	MT ESCORPIORER	TANKER	PT	INA	126	23235	REDE	SBM	50	08	10	05
2	TB PRIME 16+TK	TONGKANG	YSA	INA	142/-	142/-	PLTU	KOLAM	47	08	30	09
3	KM DHARMA FERRY 2	PENUMPANG	DLU	INA	65	2673	LAUT	NUSANTARA	47	09	20	09
4	KM SINAR PAPUA	DOCKING	SI	INA	110	5250	JMI 2	JMI 2	50	10	25	10
5	KM SINAR PAPUA	DOCKING	SI	INA	110	5250	JMI 2	JMI 2	50	10	59	11
6	MV CAPE NEMO	CONTAINER	COSCO	MHL	175	18257	TPKS	LAUT	50	12	55	13
7	TB. MARIUTA.III+TK	TONGKANG	SWM	INA	26/-	2207-	KOLAM	LAUT	47	13	30	13
8	MV SITC SURABAYA	CONTAINER	SITC	HKG	221	27971	LAUT	TPKS	50	15	25	16
9	KM DHARMA KENCANA	PENUMPANG	DLU	INA	88	3626	LAUT	NUSANTARA	47	16	05	16
10	TB INDO POWER 11	TONGKANG	KIL	INA	267-	2197-	LAUT	KOLAM	47	18	30	18
11	MV IRENES ROSE	CARGO	TMS	KOR	134	8254	TPKS	LAUT	47	18	55	19
12	KM DHARMA KENCANA	PENUMPANG	DLU	INA	88	3626	LAUT	LAUT	47	21	05	21
13	KM SMS SAGITA	PENUMPANG	KIL	INA	126	8968	JMI II	KOLAM	45	21	25	23
14	KM MUTIARA FERINDO III	PENUMPANG	ALP	INA	65	2549	LAUT	NUSANTARA	42	23	20	23
15	KM DHARMA RUCITRA 9	PENUMPANG	DLU	INA	116	2662	JMI 2	JMI 2	42	23	00	23
16	KM DHARMA RUCITRA 9	RORO	DLU	INA	116	2662	JMI 2	JMI 2	42	00	55	01
17	SPOB SERDJA V11	SPOB	DLU	INA	88	2384	REDE	LAUT	42	05	30	05
18	MV SITC SURABAYA	CONTAINER	SITC	HKG	221	27971	TPKS	LAUT	45	06	20	07
19	KM MERATUS MEDAN 1	CONTAINER	MER	INA	161	27971	LAUT	TPKS	45	07	05	08
20	MV EVER BONUS	CONTAINER	ESAI	PAN	211	33266	LAUT	TPKS	42	08	00	08
21	KM MUTIARA FERINDO III	PENUMPANG	ALP	INA	65	2549	NUSANTARA	LAUT	42	07	30	07
22	TB. ROMMAS 68 + TK	TONGKANG	B5	INA	23/-	142/-	KOLAM	LAUT	42	09	15	09
23												
24												
25												
26												
27												
28												
29												
30												

NAMA PANDU :  
 38 : AHMAD JAELANI  
 42 : KASYANTO  
 43 : MUKHIDIN  
 44 : ANIF PRADIAS  
 45 : SUPARWO  
 47 : AGUS SUPRIADI  
 48 : M. ABDUL HERI  
 49 : NUR HADI

Semarang, 24-07-2020  
 DEPUTI MANAJER PELAYANAN KAPAL

MURIL HUDA

LAPORAN JURNAL HARIAN PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL BULAN JULI 2020



PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)  
REGIONAL JAWA TENGAH  
PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG

NO	NAMA KAPAL	JENIS KAPAL	AGEN	FLAG	LOA	GRT	GERAKAN		KODE PANDU	JAM PEMANDUAN	
							DARI	KE		NAIK	TURUN
1	KM DHARMA FERRY 2	PENUMPANG	DLU	INA	65	2673	NUSANTARA	LAUT	43	08	45
2	KM MUTIABA TIMUR I	RORO	ALP	INA	166	19232	REDE	NUSANTARA	43	08	47
3	KM SATYA KENCANA III	PENUMPANG	DLU	INA	76	2825	LAUT	NUSANTARA	43	09	33
4	SC EXPLORER LIII	TANKER	PTMIN	INA	182	23235	SBM	LAUT	43	00	40
5	KM TELUK BEPAU	CONTAINER	SPS	INA	114	4374	LAUT	TPKS	43	10	32
6	KM MERATUS MEDAN 1	CONTAINER	MER	INA	161	13853	TPKS	LAUT	43	11	10
7	KM TELUK BEPAU	CONTAINER	SPS	INA	114	4374	TPKS	LAUT	43	11	14
8	MV SEOUL GLOW	CONTAINER	SI	LER	175	15123	REDE	TPKS	50	16	05
9	KM ORIENTAL SAMUDRA	CONTAINER	SPS	INA	127	6040	LAUT	TPKS	50	17	05
10	KM ORIENTAL SAMUDRA	CONTAINER	SPS	INA	127	6040	LAUT	TPKS	50	18	30
11	KM LINTAS ASAHAN	CONTAINER	MER	INA	85	2003	REDE	TPKS	45	23	00
12	KM MUTIARA TIMUR I	RORO	ALP	INA	166	19232	NUSANTARA	LAUT	47	01	02
13	KM SATYA KENCANA III	PENUMPANG	DLU	INA	76	2825	NUSANTARA	LAUT	47	05	17
14	MV EVER BONUS	CONTAINER	ESAI	PAN	211	33256	TPKS	LAUT	47	06	17
15									47	06	55
16											
17											
18											
19											
20											
21											
22											
23											
24											
25											
26											
27											
28											
29											
30											

NAMA PANDU :  
38 : AHMAD JALANI  
42 : EASTANTO  
43 : MURHIDI  
44 : AKIF PRADIAS  
45 : SUPARWO  
47 : AGUS SUPRIADI  
48 : M. ABDUL HERI  
49 : NUR HADI

Semarang, 25-07-2020  
DEPUTI MANUER PELAYANAN KAPAL

NURIL KHUDA

# LAPORAN JURNAL HARIAN PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL BULAN JULI 2020



**PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)**  
*Beyond Port of Indonesia*  
 REGIONAL JAWA TENGAH  
 PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG

NO	NAMA KAPAL	JENIS KAPAL	AGEN	FLAG	LOA	GRT	GERAKAN		KODE PANDU	JAM PEMANDUAN			
							DARI	KE		NAIK	TURUN		
1	TB. BS ALLIANCE + TK	TONGKANG	SI	INA	26/-	220/-	KOLAM	YNTS	42	11	00	11	45
2	KM. LINTAS ASAHAN	CONTAINER	MER	INA	85	2003	TPKS	LAUT	42	12	12	13	35
3	MV. SEOUL GLOW	CONTAINER	SI	LBR	175	18123	TPKS	LAUT	42	13	15	14	35
4	MV. IPO PICES	TANKER CC	SEALAND	LBR	264	26451	REDE	TPKS	50	15	25	16	31
5	MV. WOOJIN KELLY	TONGKANG	SMS	KOR	134	8254	SAMUDRA	LAUT	50	16	34	17	08
6	TB. MERPATI III + TK	TONGKANG	BS	INA	24/-	149/-	LAUT	PLTU	50	18	20	19	08
7	MT. SC ESTEEM LII	TANKER BBM	PRTMN	INA	182	23235	LAUT	SBM	42	19	05	20	20
8	MV. ASIA RUBY III	CK	KDM	SGP	199	36354	SRIBOGA	LAUT	43	22	15	23	25
9	MV. EVER BUNK	CONTAINER	ESAI	TWN	211	32691	LAUT	TPKS	43	23	28	00	50
10	KM. BSP XX	CARGO	NTS	INA	78	2705	SAMUDRA	LAUT	47	02	20	03	00
11	SPOB FAHER 31	TANKER	SMS	INA	50	605	REDE	NUSANTARA	47	05	45	06	05
12	KM. ANUGERAH MANDIRI B	CARGO	TERA	INA	82	1592	REDE	SAMUDERA	47	06	09	06	46
13	TB. MARUTA XVII + TK	TONGKANG	SWM	INA	26/-	223/-	D. BEST	LAUT	47	06	50	07	17
14	TB. MARUTA XV + TK	TONGKANG	SWM	INA	26/-	223/-	LAUT	D. BEST	43	07	30	08	25
15													
16													
17													
18													
19													
20													
21													
22													
23													
24													
25													
26													
27													
28													
29													
30													

NAMA PANDU :  
 38 : AHMAD JAEJANI  
 42 : KASYANTO  
 43 : MURGHIN  
 44 : AKUF PRADAS  
 45 : SUPARWO  
 47 : AGUS SUPRIADI  
 48 : M. ABDUL HENI  
 49 : NUR HADI

Semarang, 26-07-2020  
 DEPUTI MANAJER PELAYANAN KAPAL

MURIL HUDA

# LAPORAN JURNAL HARIAN PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL BULAN JULI 2020



PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)  
REGIONAL JAWA TENGAH  
PELABUHAN TANJUNGPINANG EMAS SEMARANG

NO	NAMA KAPAL	JENIS KAPAL	AGEN	FLAG	LOA	GRT	GERAKAN		KODE PANDU	JAM PEMANDUAN		
							DARI	KE		NAIK	TURUN	
1	TB BINA SARAJANA 1 * TK	TONGKANG	BS	INA	242	11271	PELU	PELU	47	08	09	31
2	MV AS PENELOPE	CONTAINER	MSC	INA	210	18123	PEDE	PEDE	47	09	11	05
3	SPOB FAHER 31	TANKER	SAP	INA	50	605	LAUT	LAUT	49	17	18	30
4	MT SC ESTHEM LII	TANKER BBM	PTON	INA	182	23235	SBM	SBM	49	21	22	15
5	MT PANGGALAN BRANDAN	TANKER BBM	PTON	INA	182	23235	PEDE	PEDE	49	22	23	46
6	TB MARUTA KVI * TK	TONGKANG	SVM	INA	281	22337	KOLAM	LAUT	50	01	02	00
7	MV AS PENELOPE	CONTAINER	MSC	INA	210	18123	TPKS	LAUT	50	02	02	00
8	MV UNI PREMIER	CONTAINER	EAL	PAN	181	17887	LAUT	LAUT	50	03	02	50
9	PM MUTIARA TIMUR I	RORO	ALP	INA	166	19232	LAUT	LAUT	50	04	04	33
10	PM MUTIARA MAS PALMYNDO	CC	TMB	INA	75	3253	LAUT	NUSANTARA	50	04	05	22
11	PM MUTIARA MAS PALMYNDO	RORO	ALP	INA	65	2487	LAUT	ASPALINDO	50	05	05	07
12	TB MERPATI III * TK	TONGKANG	BS	INA	247	14937	REDE	NUSANTARA	50	06	06	30
13	TB APURA 09 * TK	TONGKANG	NIS	INA	237	15477	LAUT	KOLAM	50	06	06	00
14	PM MUTIARA FERINDO III	RORO	ALP	INA	65	2549	LAUT	KOLAM	50	07	07	35
15	PM DHARMA KENCANA	PENJANGKANG	OLU	INA	88	3126	LAUT	REDE	50	07	08	00
16								NUSANTARA	50	08	08	55
17												
18												
19												
20												
21												
22												
23												
24												
25												
26												
27												
28												
29												
30												

Semarang, 28-07-2020  
DEPUTI MANAJER PELAYANAN KAPAL  
MURIL HUDA  
NAMA PANDU :  
38 : AHMAD JAELANI  
42 : KASYANTO  
43 : MURHIDIN  
44 : AKIF PRADIAS  
45 : SUPARNO  
47 : AGUS SUPRIADI  
48 : M. ABUL MERI  
49 : NUR HUDA

# LAPORAN JURNAL HARIAN PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL BULAN JULI 2020



PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)  
REGIONAL JAWA TENGAH  
PELABUHAN TANJUNGPINANG EMAS SEMARANG

NO	NAMA KAPAL	JENIS KAPAL	AGEN	FLAG	LOA	GRT	GERAKAN		KODE PANDU	JAM PEMANDUAN		
							DIARI	KE		NAIK	TURUN	
1	KM LOGISTIK N5T 6	RORO	PELNI	INA	122	7278	REDE	JM/2	48	07	08	10
2	KM LOGISTIK N5T 6	RORO	PELNI	INA	122	7278	JM/2	JM/2	50	08	15	35
3	KRI TL AMBOINA	KRI	LANAL	INA	105	2653	NUSANTARA	NUSANTARA	49	08	09	10
4	KM ICON CORINTUS	CONTAINER	ICL	INA	107	17610	TPKS	LAUT	45	09	10	09
5	TB BINA SARANA 1 + TK	TONGKANG	SMS	INA	23	121	KOLAM	NUSANTARA	49	09	10	20
6	SPOB SEROJA 3	SPOB	SWM	INA	87	2280	REDE	ASPLINDO	49	10	25	11
7	KM SINAR PAPUA	DOCKING	SI	INA	110	5350	JM/2	REDE	47	14	15	14
8	TB BINA BENUA X11 + TK	TONGKANG	DKIB	INA	25	156	KOLAM	LAUT	49	11	20	11
9	MV CAPE NEMO	CONTAINER	COSCO	MHL	125	18257	TPKS	LAUT	47	12	45	13
10	MV SITC ULSAN	CONTAINER	SITC	PAN	215	27915	LAUT	TPKS	47	13	20	14
11	KM. MUTIARA FERINDO III	RORO	ALP	INA	65	2549	NUSANTARA	LAUT	47	15	00	15
12	TB APURA 9 + TK	TONGKANG	NTS	INA	25	134	KOLAM	LAUT	47	16	00	16
13	KM. MUTIARA SENTOSA 111	PENUMPANG	ALP	INA	160	14896	REDE	NUSANTARA	47	16	50	17
14	KM. KELIMUTU	PENUMPANG	PELNI	INA	100	6022	LAUT	SAMUDRA	47	17	50	18
15	MT TOTAL ENERGI	TANGKER	PT	INA	182	23519	SEM	NUSANTARA	48	22	25	23
16	KM. MUTIARA SENTOSA 111	PENUMPANG	ALP	INA	160	14896	LAUT	LAUT	50	22	00	22
17	TB PRIMA BAHARI II + TK	TONGKANG	DKU	INA	23	120	SAMUDRA	LAUT	50	22	00	23
18	KM. KELIMUTU	PENUMPANG	PELNI	INA	100	6022	NUSANTARA	LAUT	48	23	45	25
19	TB BINA SARANA 1 + TK	TONGKANG	SMS	INA	25	154	PLTU	LAUT	48	23	45	00
20	TB WUJUR BARU 1 + TK	TONGKANG	CAI	INA	25	112/-	LAUT	KOLAM	45	01	19	00
21	MV STIGLAND	CONTAINER	TMS	LBR	110	5250	REDE	TPKS	50	03	10	03
22	KM TELUK BERAU	CONTAINER	SPS	INA	189	30816	REDE	TPKS	50	04	05	04
23	MV KACEY	CARGO	SMS	MHL	189	30816	SAMUDRA	LAUT	50	04	05	04
24	MV SITC ULSAN	CONTAINER	SITC	PAN	215	27915	TPKS	LAUT	48	05	05	05
25												
26												
27												
28												
29												
30												

NAMA PANDU :  
38 : AHMAD JAJANI  
42 : KASİYANTO  
43 : MURHIDIN  
44 : AHIF PRADIAS  
45 : SUPARWO  
47 : AGUS SUPRIADI  
48 : M. ABDUL HERRI  
49 : NUR HADI

Semarang, 31-07-2020  
DEPUTI MANAJER PELAYANAN KAPAL

NURIL HUDA

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Garnis Belatrix
2. Tempat, Tanggal lahir : Magelang, 01 Agustus 1998
3. Alamat : Jl. Sunan Gunung Jati Bawang Batang
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
  - a. Ayah : Bagya Priyono
  - b. Ibu : Arnita Ismaningrum
- 6. Riwayat Pendidikan**
  - a. SD Negeri 1 Tersono
  - b. SMP Negeri 1 Tersono
  - c. SMA Negeri 1 Batang
  - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
- 7. Pengalaman Praktek Darat (PRADA)**
  - a. Perusahaan : PT. Samudera Indonesia Ship Management  
Alamat : Jl. Kali Besar Barat No. 3 Jakarta 11230, P:(021) 6907130
  - b. Perusahaan : PT. Arpeni Pratama Ocean Line Cabang Merak  
Alamat : Jl. Yos Sudarso No. 18 Link Babakanseri, Pulomerak, Kota Cilegon – Banten 42439
  - c. Perusahaan : PT. Pelindo III Tanjung Emas Semarang  
Alamat : Jl. Coaster No 10A Semarang 50174 Jawa Tengah Indonesia.