



**PENGARUH ADANYA ATURAN BARU PEMANDUAN KAPAL
DI AMBANG LUAR, TANJUNG BUYUT ANCHORAGE
PALEMBANG TERHADAP PT. INDO DHARMA TRANSPORT**

SKRIPSI

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

Oleh:

MUHAMMAD KHOIRUL ANAM
531611306265 K

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

2020

HALAMAN PERSETUJUAN

PENGARUH ADANYA ATURAN BARU PEMANDUAN KAPAL
DI AMBANG LUAR, TANJUNG BUYUT ANCHORAGE, PALEMBANG
TERHADAP PT. INDO DHARMA TRANSPORT

Disusun Oleh:

MUHAMMAD KHOIRUL ANAM

531611306265 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang,

Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodelogi dan Penulisan

Ir. FITRI KENSIWI, M.Pd
Penata Tk I, (III/d)
NIP. 19660702 199203 2 009

Capt. FIRDAUS SITEPU, S.ST., M.Si, M.Mar
Penata (III/c)
NIP. 19770410 201012 1 002

Mengetahui
Ketua Program Studi
Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

NUR ROHMAH, S.E., M.M.
Penata Tk I, (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

**PENGARUH ADANYA ATURAN BARU PEMANDUAN KAPAL DI
AMBANG LUAR, TANJUNG BUYUT ANCHORAGE, PALEMBANG
TERHADAP PT. INDO DHARMA TRANSPORT**

Disusun Oleh:

MUHAMMAD KHOIRUL ANAM
NIT. 531611306265 K

Telah disetujui dan disahkan oleh Dewan Penguji

serta dinyatakan Julus dengan nilai

pada tanggal

Penguji I,

Penguji II,

Penguji III,

SRI SUYANTI, SS, M.Si.
Penata Tk I, (III/d)
NIP. 19560822 197903 2 001

Ir. FITRI KENSIWI, M.Pd
Penata Tk I, (III/d)
NIP. 19660702 199203 2 009

LATIFA IKA SARI, S.Psi, M.Pd.
Penata (III/c)
NIP. 19850731 200812 2 002

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 di bawah ini:

Nama : Muhammad Khoirul Anam

NIT : 531611306265 K

Program Studi : KALK (Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan)

Skripsi dengan judul "Pengaruh Adanya Aturan Baru Pemanduan Kapal di Ambang Luar, Tanjung Buyut Anchorage, Palembang Terhadap PT. Indo Dharma Transport"

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/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang,

Yang menyatakan



MUHAMMAD KHOIRUL ANAM
NIT. 531611306265 K

MOTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

“Do you feel cold and lost in desperation You've build up hope but failure's all you've know remember all the sadness and frustration, and let it go”

Persembahan:

1. Orang tua saya, Alm. Warsono dan Sri Partini.
2. Adik saya, Ihsan Maulana Muhammad dan Afif Miftahurohman.
3. Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd selaku Dosen pembimbing materi.
4. Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si, M.Mar selaku Dosen pembimbing penulisan.
5. Teman-teman taruna dan taruni Angkatan 53 Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Almamater saya, PIP SEMARANG.

PRAKATA



Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena dengan rahmat serta hidayah-Nya penulis telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Pengaruh Adanya Aturan Baru Pemanduan Kapal di Ambang Luar, Tanjung Buyut Anchorage, Palembang Terhadap PT. Indo Dharma Transport”**.

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 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. Keluarga tercinta yang selalu memberikan dukungan, motivasi dan doa.
2. Teman-teman saya yang selalu membantu saya
3. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
4. Nur Rohmah, S.E., M.M. selaku Ketua Program *Study* TALK (Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan) PIP Semarang.
5. Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd. selaku Dosen Pembimbing Materi.

6. Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si, M.Mar. selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.
7. Seluruh Dosen PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermamfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
8. Perusahaan PT. Indo Dharma Transport yang telah memberikan kesempatan untuk melakukan penelitian dan praktek laut serta membantu penulisan skripsi ini.
9. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Demikian, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang,

Penulis



MUHAMMAD KHOIRUL ANAM
NIT. 531611306265 K

INTISARI

Anam, Muhammad Khoirul, 531611306265 K, 2020, “*Pengaruh Adanya Aturan Baru Pemanduan Kapal di Ambang Luar, Tanjung Buyut Anchorage, Palembang Terhadap PT. Indo Dharma Transport*”, Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd. Pembimbing II: Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si, M.Mar.

Pada tahun 2019 mulai aturan baru kepanduan kapal di Ambang Luar, *Tanjung Buyut Anchorage*, Palembang mulai diberlakukan berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 583 Tahun 2018. PT. Indo Dharma Transport selaku keagenan kapal terkena pengaruh adanya aturan tersebut. Terdapat dampak positif dan negatif dari diberlakukannya aturan tersebut.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui alasan pemerintah memberlakukan aturan baru kepanduan kapal di Ambang Luar, *Tanjung Buyut Anchorage*, Palembang dan untuk mengetahui dampak positif dan negatif dari pemberlakuan aturan tersebut terhadap PT. Indo Dharma Transport selaku keagenan kapal. Skripsi ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan menggunakan teknik pengumpulan data observasi, wawancara, dokumentasi dan studi Pustaka. Sumber data yang digunakan adalah sumber data primer dan data sekunder. Peneliti melakukan wawancara dengan salah satu kepala cabang, salah satu staff operasional di PT. Indo Dharma Transport untuk mendapatkan informasi. Analisa data dalam penelitian ini dilakukan dalam tiga tahapan, yaitu reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pemerintah memberlakukan peraturan baru kepanduan kapal di Ambang Luar, *Tanjung Buyut Anchorage*, Palembang dikarenakan meningkatnya jumlah kunjungan kapal di Pulau Keramasan sampai Pulo Kerto mencapai kurang lebih 120 call per bulan adapun dampak aturan tersebut terhadap PT. Indo Dharma Transport selaku keagenan kapal dampak positif untuk mempermudah kapal-kapal yang akan sandar dan menjamin keselamatan agar tidak terjadi tubrukan antar kapal serta dampak negatif beban biaya yang dikeluarkan lebih banyak karena harus melakukan pembayaran untuk kepanduan.

Kata Kunci: Aturan, Dampak, Keagenan, Kepanduan

ABSTRACT

Anam, Muhammad Khoirul, 531611306265 K, 2020, “*The Effect of the New Rules for Pilotage Ships at Ambang Luar, Tanjung Buyut Anchorage, Palembang on PT. Indo Dharma Transport*”, Essay. Diploma IV program , Port and Shipping Management Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Advisor I: Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd. Advisor II: Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si, M.Mar.

In 2019 a new regulation on ship pilotage at the Outer Threshold, *Tanjung Buyut Anchorage*, Palembang began to take effect based on the Decree of the Minister of Transportation of the Republic of Indonesia Number KP 583 of 2018. PT. Indo Dharma Transport as the ship agency is affected by this regulation. There are positive and negative impacts from the enactment of these rules.

This study aims to determine the reasons for the government imposing new ship pilotage rules at Ambang Luar, *Tanjung Buyut Anchorage*, Palembang and to find out the positive and negative impacts of the implementation of this regulation on PT. Indo Dharma Transport as the ship agency. This thesis uses a qualitative descriptive method using observation data collection techniques, interviews, documentation and literature study. Sources of data used are primary data sources and secondary data. The researcher conducted an interview with one of the branch heads, one of the operational staff at PT. Indo Dharma Transport for information. Data analysis in this study was carried out in three stages, namely data reduction, data presentation and conclusion drawing.

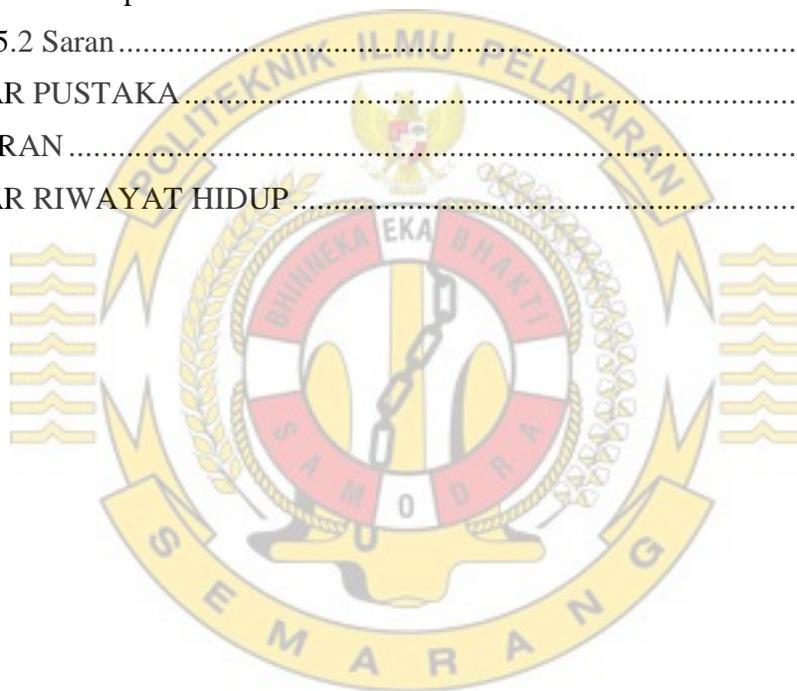
The results showed that the government imposed a new ship pilotage regulation at Ambang Luar, *Tanjung Buyut Anchorage*, Palembang due to the increasing number of ship visits from Keramasan Island to Pulo Kerto reaching approximately 120 calls per month as for the impact of these regulations on PT. Indo Dharma Transport as the positive impact ship agency to make it easier for ships to dock and ensure safety so that there are no collisions between ships and the negative impact of the costs incurred more because they have to make payments for pilotage.

Keywords: Rules, Impact, Agency, Pilotage

DAFTAR ISI

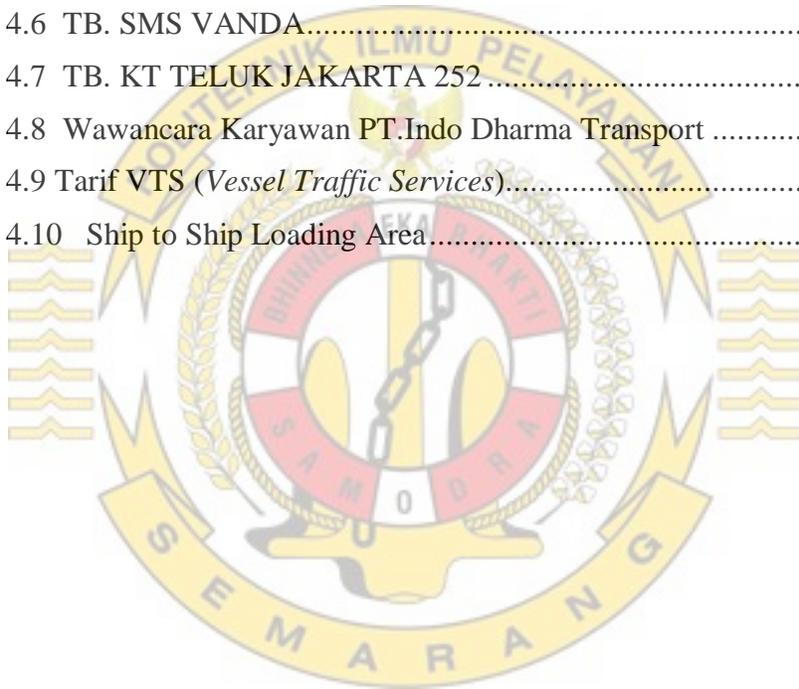
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
INTISARI	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Perumusan Masalah	4
1.3 Tujuan Penelitian	4
1.4 Manfaat Penelitian	5
1.5 Sistematika Penulisan	7
BAB II LANDASAN TEORI	9
2.1 Tinjauan Pustaka	9
2.2 Kerangka Pikir Penelitian	19
2.3 Definisi Operasional	21
BAB III METODE PENELITIAN	22
3.1 Pendekatan dan Desain Penelitian.....	22
3.2 Fokus dan Lokus Penelitian.....	24
3.3 Sumber Data Penelitian	25
3.4 Teknik Pengumpulan Data.....	26

3.5 Teknik Keabsahan Data.....	29
3.5 Teknik Analisis Data.....	30
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	31
4.1 Gambaran Umum Objek Yang Diteliti.....	31
4.2 Analisa Masalah.....	37
4.3 Pembahasan Masalah.....	41
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	60
5.1 Kesimpulan.....	60
5.2 Saran.....	61
DAFTAR PUSTAKA.....
LAMPIRAN.....
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Bagan Kerangka Pikir.....	20
Gambar 4.1 Struktur organisasi Perusahaan	35
Gambar 4.2 Jarak Antar Kapal di Loading Point	40
Gambar 4.3 Kantor PT. Pelabuhan Indonesia II Cabang Palembang.....	48
Gambar 4.4 Sistem Operasional dan Prosedur (SOP) Kapal Masuk.....	49
Gambar 4.5 Sistem Operasional dan Prosedur (SOP) Kapal Keluar.....	49
Gambar 4.6 TB. SMS VANDA.....	51
Gambar 4.7 TB. KT TELUK JAKARTA 252	51
Gambar 4.8 Wawancara Karyawan PT.Indo Dharma Transport	54
Gambar 4.9 Tarif VTS (<i>Vessel Traffic Services</i>).....	58
Gambar 4.10 Ship to Ship Loading Area.....	59



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Transkrip Wawancara
- Lampiran 2 Kantor PT. Indo Dharma Transport Cabang Palembang
- Lampiran 3 Kantor Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Palembang
- Lampiran 4 Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Palembang
- Lampiran 5 Dasar-dasar legalitas adanya aturan kependuan kapal di perairan
Ambang Luar, Sungai Musi, Palembang
- Lampiran 6 Keterangan Singkatan Data
- Lampiran 7 Sistem Operasional dan Prosedur (SOP) Kapal Masuk
- Lampiran 8 Sistem Operasional dan Prosedur (SOP) Kapal Keluar
- Lampiran 9 Permohonan Pelayanan Pemanduan Penundaan Kapal
- Lampiran 10 Nota tagihan Penggunaan jasa Pandu
- Lampiran 11 Tarif PNBP (Penerimaan Negara Bukan Pajak) VTS (*Vessel Traffic Services*)
- Lampiran 12 Kuitansi Labuh
- Lampiran 13 Kuitansi Rambu
- Lampiran 14 Kuitansi Barang Berbahaya
- Lampiran 15 Kuitansi VTS (*Vessel Traffic Services*)
- Lampiran 16 Keputusan Menteri Perhubungan republik Indonesia nomor KP 583
tahun 2018
- Lampiran 17 Peraturan Menteri Perhubungan republik Indonesia Nomor: PM 57
Tahun 201504

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Dalam perkembangan transportasi yang semakin maju sekarang ini, membuat dunia angkutan laut mau tidak mau dituntut untuk mengikuti sesuai perkembangan jaman. Hal inilah yang menyebabkan semua pihak yang terlibat di dalamnya berusaha semaksimal mungkin memberikan pelayanan sebaik mungkin demi kelancaran kegiatan kapal-kapal yang akan melakukan sandar di suatu pelabuhan.

Pelabuhan merupakan salah satu tempat pertukaran arus barang dari transportasi laut ke transportasi darat. Pelabuhan harus senantiasa dapat mengimbangi perkembangan tersebut baik dalam hal penyediaan sarana dan prasarana bagi kapal maupun dalam hal pemberian pelayanan untuk kapal. Pelabuhan juga diartikan sebagai tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya. Dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi. Pelabuhan digunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang, bongkar muat barang. Pelabuhan dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran, kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra antar moda transportasi yang mempunyai

fungsi untuk melayani kapal dan berbagai transaksi yang berlangsung di pelabuhan

Untuk memenuhi kebutuhan kapal yang macam-macam itu sebuah pelabuhan yang baik haruslah mempunyai perlengkapan yang diperlukan oleh kapal yang memasuki pelabuhan itu untuk satu dan lain keperluan, maka dari itu kiranya pihak pelabuhan dalam memberikan pelayanan tentu saja tidak dapat bekerja sendiri, diantaranya ada salah satu pihak yang cukup berpengaruh atas kelancaran bagi pelabuhan dalam memberikan pelayanan, yaitu adanya usaha keagenan dalam menyampaikan informasi dan data dari pemilik kapal maupun dari kapal itu sendiri.

Perlu diketahui di Kawasan Pelabuhan Ambang Luar, *Tanjung Buyut Anchorage*, Palembang diwajibkan pandu mulai pada tahun 2019, sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Laut Nomor : PP.304/3/5/DJPL-18 Tentang Penetapan Perairan Wajib Pandu Kelas 1 Pada Pelabuhan Palembang Provinsi Sumatera Selatan. Sebelum peraturan tersebut diresmikan dan dilaksanakan di Wilayah Perairan *Tanjung Buyut Anchorage*, Palembang hanya menggunakan menggunakan VTS (*Vessel Traffic Service*). Hal tersebut mulai dilaksanakan pada tahun 2015 yang dilengkapi peralatan seperti Radar, Automatic Identification System (AIS), Radio VHF Communication, CCTV dan Meteorologi Sensor.

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah No : 81 tahun 2000 tentang Kenavigasian bahwa kapal diwajibkan menggunakan wajib pandu kecuali kapal perang, kapal negara yang digunakan untuk tugas pemerintah, kapal rumah sakit, kapal yang memasuki pelabuhan untuk keperluan meminta pertolongan dan penyelamatan terhadap jiwa manusia, kapal milik organisasi internasional yang digunakan untuk kepentingan niaga serta kapal bertonase kurang dari 500 GT.

Adanya aturan baru tentang pemanduan kapal di Ambang Luar, *Tanjung Buyut Anchorage*, Palembang, Sumatera Selatan yang mendapatkan kepercayaan dari pemerintah melalui Kementerian Perhubungan Republik Indonesia khususnya Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk melaksanakan pemanduan sampai wilayah Ambang Luar, *Tanjung Buyut Anchorage*, Palembang, Sumatera Selatan. Kegiatan kepanduan di fasilitasi oleh PT. Jasa Armada Indonesia untuk pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal pada kegiatan alih muat / *ship to ship Transshipment* (STS) Ambang Luar, Muara Sungai Musi di Perairan Wajib Pandu Kelas 1 Pelabuhan Palembang, Sumatera Selatan. Prasosialisasi pelayanan Ship to Ship di Ambang Luar, Sungai Musi, Palembang melibatkan PT. Jasa Armada Indonesia Tbk, Palembang dan Pengurus DPC INSA Palembang serta Agen Pelayaran yang melakukan kegiatan di Ambang Luar, Sungai Musi, Palembang. Kegiatan prasosialisasi tersebut dilaksanakan pada tanggal 01 November 2018 bertempat di Hotel Grand Zuri Palembang.

Dengan diberlakukannya aturan baru kepanduan kapal di Ambang Luar, *Tanjung Buyut Anchorage*, Palembang diharapkan pelayanan sandar yang diberikan dapat semakin cepan dan efisien.

Mengingat suatu aturan baru kepanduan kapal dapat memiliki dampak positif dan negatif maka penulis tertarik untuk mengambil judul:

“PENGARUH ADANYA ATURAN BARU PEMANDUAN KAPAL DI AMBANG LUAR, *TANJUNG BUYUT ANCHORAGE*, PALEMBANG TERHADAP PT. INDO DHARMA TRANSPORT”

1.2. Perumusan Masalah

PT. Indo Dharma Transport cabang Palembang, sebagai agen kapal yang sandar di Ambang Luar, *Tanjung Buyut Anchorage*, Palembang, yang merasakan dampak terhadap aturan baru pemanduan kapal, sehingga penulis akan menguraikan beberapa permasalahan yang ada dalam skripsi ini, yaitu :

- 1.2.1 Mengapa pemerintah menerbitkan aturan pemanduan kapal di Ambang Luar, *Tanjung Buyut Anchorage*, Palembang ?
- 1.2.2 Bagaimana dampak dari pemakaian pandu di Ambang Luar, *Tanjung Buyut Anchorage*, Palembang terhadap PT. Indo Dharma Transport ?

1.3. Tujuan Penelitian

Dalam penelitian ini penulis mempunyai tujuan yang hendak dicapai, adapun tujuan dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut :

- 1.3.1 Untuk mengetahui mengapa pemerintah menerbitkan aturan pemanduan kapal di Ambang Luar, *Tanjung Buyut Anchorage*, Palembang
- 1.3.2 Untuk mengetahui bagaimana dampak dari pemakaian pandu di Ambang Luar, *Tanjung Buyut Anchorage*, Palembang terhadap PT. Indo Dharma Transport

1.4. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini diharapkan mampu memberikan masukan bagi pihak-pihak yang terkait dengan dunia pelayaran, dunia keilmuan dan pengetahuan serta bagi individu seperti :

1.4.1 Secara Teoritis

1.4.1.1 Bagi Penulis

1.4.1.1.1 Untuk memberikan sumbangan pemikiran dalam perkembangan ilmu dalam bidang Ketatalaksanaan Angkutan Laut Kepelabuhanan.

1.4.1.1.2 Mendapatkan pengetahuan tentang Sistem Operasional & Prosedur tentang pemanduan kapal.

1.4.1.1.3 Melatih peneliti untuk bersikap kritis dalam mencermati masalah yang ditemui khususnya objek pada penelitian.

1.4.1.2 Bagi Pembaca

1.4.1.2.1 Dapat menambah pengetahuan dan wawasan terhadap proses pemanduan kapal di *Tanjung Buyut Anchorage*, Palembang.

1.4.1.2.2 Dapat mengetahui prosedur pemanduan kapal masuk dan kapal keluar di *Tanjung Buyut Anchorage*, Palembang.

1.4.2 Secara Praktis

1.4.2.1 Bagi Perusahaan

1.4.2.1.1 Terciptanya praktisi bisnis yang benar dalam melaksanakan peran sebagai perusahaan pelayaran yang mampu memberi kenyamanan pada pengguna jasa pelayaran.

1.4.2.1.2 Mengetahui upaya-upaya yang harus ditingkatkan dalam aturan baru pada pemanduan kapal.

1.4.2.2 Bagi Lembaga Pendidikan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

1.4.2.2.1 Memberikan tambahan pengetahuan tentang keagenan dan proses pemanduan kapal secara langsung di lapangan agar tentunya para taruna lebih mudah memahami keadaan di lapangan yang kadang-kadang ada variasi dibanding dengan teori yang ada di buku-buku.

1.4.2.2.2 Dapat dijadikan bahan acuan bagi penyusunan skripsi yang akan datang serta dapat menambah perbendaharaan ilmu pengetahuan yang pada umumnya dapat digunakan untuk kemajuan dunia pelayaran.

1.5. Sistematika Penulisan

Agar lebih sistematis dan mudah untuk dimengerti maksud dalam penulisan skripsi ini penulis membagi menjadi beberapa bab dan sub bab yang mempunyai kaitan materi satu dengan yang lain.

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini berisi tentang Latar Belakang, Perumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, serta Sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Merupakan suatu landasan teori yang menjadi dasar penelitian tentang Pengertian Pengertian Pandu Kapal, Instansi yang terkait dalam Proses Penyandaran Kapal, terutama tentang pengertian umum, prinsip kerja dari seorang pandu, dan tugas dari pandu.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Dalam bab ini akan memuat hal-hal tentang Pendekatan dan Desain Penelitian, Fokus dan Lokus Penelitian, Sumber Data Penelitian, Teknik Keabsahan dan Analisis Data dalam rangka memperoleh data

yang akurat guna menyelesaikan permasalahan yang ada di dalam skripsi ini.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS DATA

Bab ini menguraikan tentang hasil dan pembahasan dari semua data-data yang ada, kemudian menganalisa data tersebut sehingga didapat hasil penelitian dan langkah-langkah pemecahan masalah.

BAB V PENUTUP

Dalam bab ini penulis memaparkan tentang Kesimpulan dan Saran dari hasil analisa yang dilakukan oleh peneliti.

DAFTAR PUSTAKA

Daftar pustakan disusun seperti pada usulan penelitian.

LAMPIRAN

Lampiran dipakai untuk menempatkan data atau keterangan lain yang berfungsi melengkapi uraian yang telah disajikan dalam bagian sama.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Berisikan data diri penulis.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

Dalam hal ini penulis menggunakan dan mengambil pengertian-pengertian serta istilah-istilah yang merupakan suatu landasan teori yang menjadi dasar penelitian tentang Pengertian Pandu Kapal, Instansi yang terkait dalam Proses Penyandaran Kapal, terutama tentang pengertian umum, prinsip kerja dari seorang pandu, dan tugas dari pandu.

2.1.1. Pandu Kapal

Penyelenggaraan pemanduan di Indonesia ditentukan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2015 Tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal (Bab II Pasal 2), Perairan wajib pandu dibagi dalam kelas I, II, dan III. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2014 Tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan Kapal (Bab II Pasal 2), Dalam pelaksanaan pemanduan memiliki sarana kapal tunda, kapal pandu, kapal kepil dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2014 Tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan Kapal (Bab II Pasal 10), 11 Dalam pelaksanaan pemanduan, penyelenggara atau pelaksana pemanduan wajib menyediakan prasarana pemanduan antara lain stasiun pandu, yang didukung oleh menara pengawas, marine VHF Radio, marine HT, baju penolong, kendaraan operasional, ruang operasional, AIS, dan penunjang lainnya.

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.

Penundaan kapal ini dilakukan dengan kapal khusus yakni kapal tunda atau disebut dengan tugboat. Kapal tunda (tugboat) adalah kapal yang dapat digunakan untuk melakukan manuver / 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 manuver yang tinggi, bahkan dapat membuat kapal berputar 360°.

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:

2.1.1.1. 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.

2.1.1.2. 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.

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

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

2.1.2. Instansi yang terkait dalam proses penyandaran kapal

Di dalam pembinaan kepelabuhan terdapat unsur-unsur pelaksana di pelabuhan yang terdiri dari instansi dan unit kerja yang tugasnya berkaitan dengan lalu lintas kapal, penumpang, barang, dan hewan di pelabuhan yang terangkum dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.67 Tahun 1999, Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor

Administrasi Pelabuhan Bab I, Pasal 1. Instansi-instansi tersebut antara lain :

2.1.2.1. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan adalah unit organik di bidang keselamatan pelayaran di pelabuhan yang diselenggarakan oleh Badan Usaha Pelabuhan di lingkungan Departemen Perhubungan

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan mempunyai fungsi sebagai berikut :

- 2.1.2.1.1. Menyusun rencana kerja operasional kegiatan pelayaran kepelabuhan bersama-sama dengan instansi pemerintah.
- 2.1.2.1.2. Melaksanakan penilikan kebandaran, keselamatan kapal, pengukuran dan pendaftaran kapal serta kegiatan jasa maritim.
- 2.1.2.1.3. Melaksanakan perambuan dan penerangan pantai elektronika dan telekomunikasi pelayaran serta pengaturan penggunaan dan pemeliharaan kapal-kapal negara.
- 2.1.2.1.4. Melaksanakan pengamanan dan penertiban di daerah lingkungan kerja pelabuhan, bandar, perairan laut dan pantai serta memberikan bantuan SAR (*search and Resque*).

2.1.2.2. Kantor Kesehatan Pelabuhan

Kantor Kesehatan Pelabuhan memiliki tugas :

2.1.2.2.1. Melakukan pelayanan kesehatan.

2.1.2.2.2. Memeriksa dan meneliti buku kesehatan, daftar awak kapal

2.1.2.2.3. Memberikan *health certificate* dan *health clearance*

2.1.2.3. Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai (KPLP) dan Kesatuan penjaga dan pengamanan Pelabuhan.

Pemberitahuan kedatangan kapal kepada dan KPLP agar pihak tersebut mengawasi dan menjaga keamanan pelabuhan tempat kapal akan melakukan bongkar muat. Menurut Suyono (2003:22), KPLP merupakan penjaga keamanan perairan pelabuhan dan pantai sekitarnya. Polisi yang bertugas di pelabuhan adalah polisi khusus yang dinamakan Kesatuan Penjaga dan Pengamanan Pelabuhan(KP3)

2.1.2.4. Divisi Kepanduan

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

2.1.2.5. Syahbandar

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. mempunyai tugas:

2.1.2.5.1. Mengawasi dan menertibkan pelaksanaan pemanduan di perairan yang dilakukan pemanduan.

2.1.2.5.2. Melakukan pengawasan teknis pemanduan meliputi pengawasan keselamatan pemanduan dan penertiban pelayanan pemanduan dengan mengupayakan penanggulangan hambatan operaisonal.

2.1.2.5.3. Menetapkan petunjuk teknis tata cara pemanduan setempat bersama penyelenggara pemanduan.

2.1.2.5.4. Melaporkan kepada Direktur Jenderal mengenai kendala dan hambatan operaisonal pemanduan disertai saran pemecahan.

2.1.2.5.5. Melakukan penilaian terhadap keluhan pelayanan pemanduan.

2.1.3. Tugas Pandu

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.

Kewajiban - kewajiban petugas pandu dalam melaksanakan tugas pemanduan, yaitu :

- 2.1.3.1. Membantu nakhoda atau pemimpin kapal untuk mengambil tindakanyang tepat dalam menjamin keselamatan dan keamanan berlayar.
- 2.1.3.2. Memberikan semua petunjuk yang diperlukan kepada nakhoda untuk berlayar dengan selamat dan untuk ketertiban lalu lintas kapal.
- 2.1.3.3. Memenuhi permintaan nakhoda untuk mengambil olah gerak kapal.
- 2.1.3.4. Pandu harus berkoordinasi dengan kapal lain yang dipandu, maupunyang tidak dipandu serta dengan menara control untuk ketertiban, kelancaran dan keselamatan lalu lintas kapal.
- 2.1.3.5. Sesegera mungkin melaporkan bila terjadi kecelakaan di dalam / di luar kapal kepada Syahbandar dan ikut aktif ambil bagian penanganannya sebatas kewenangan.

2.1.4. Parairan Pandu

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2015 Tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal (Bab 1 Pasal 1), Pandu adalah pelaut yang mempunyai keahlian di bidang nautika yang telah memenuhi persyaratan untuk melaksanakan pemanduan kapal. Persyaratan yang harus dipenuhi oleh seorang pelaut untuk bisa menjadi seorang petugas pandu salah satunya adalah lulus pendidikan dan pelatihan untuk peningkatan keahlian dan keterampilan untuk memandu kapal yang dibuktikan dengan sertifikat pandu yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal. Sertifikat pandu terdiri atas sertifikat pandu tingkat II, tingkat I, dan sertifikat pandu laut.

Tujuan ditetapkan sebagai perairan pandu yaitu untuk kepentingan keselamatan, keamanan berlayar, perlindungan lingkungan maritime, serta kelacaran berlalu lintas di perairan, pelabuhan dan terminal khusus, serta perairan tertentu, yang disebut perairan pandu terbagi menjadi dua, yaitu:

- 2.1.4.1. Perairan wajib pandu adalah suatu wilayah perairan yang karena kondisi perairannya wajib dilakukan pemanduan bagi kapal berukuran tonase kotor tertentu.
- 2.1.4.2. Perairan pandu luar biasa adalah suatu wilayah perairan yang karena kondisi perairannya tidak wajib dilakukan pemanduan, namun apabila nahkoda memerlukan pemanduan dapat

mengajukan permintaan untuk menggunakan fasilitas pemanduan.

2.1.5. Sarana Bantu Kepanduan

Sarana bantu pemanduan adalah peralatan atau system yang berada di luar kapal serta didesain dan dioperasikan secara langsung digunakan pandudalam melakukan tugas - tugas pemanduan untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi dalam berolah-gerak kapal.

Sarana bantu pemanduan yang digunakan dalam proses pemanduan meliputi :

2.1.5.1. Kapal Pandu

2.1.5.2. Kapal Tunda, merupakan kapal yang digunakan untuk membantu olah gerak kapal, dengan ketentuan:

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

2.1.5.2.2. Panjang kapal di atas 100 meter sampai 150 meter menggunakan 2 unit kapal tunda dengan jumlah daya paling rendah 1.600 DK.

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

2.1.5.2.4. Panjang kapal 300 meter ke atas ditunda paling sedikit 3 unit kapal tunda dengan jumlah daya paling rendah 10.000 DK.

2.1.6. Prosedur Pemesanan Pandu

Prosedur pemesanan pandu yang dilakukan sebelumnya meliputi :

2.1.6.1. Perusahaan pelayaran / agen kapal harus memberitahukan secara tertulis atau electronic kepada penyelenggara pemanduan mengenai perkiraan kedatangan kapal / Estimated Time Arrived (ETA) selambat-lambatnya 24 jam sebelum kapal tiba di pelabuhan.

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

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

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

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

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

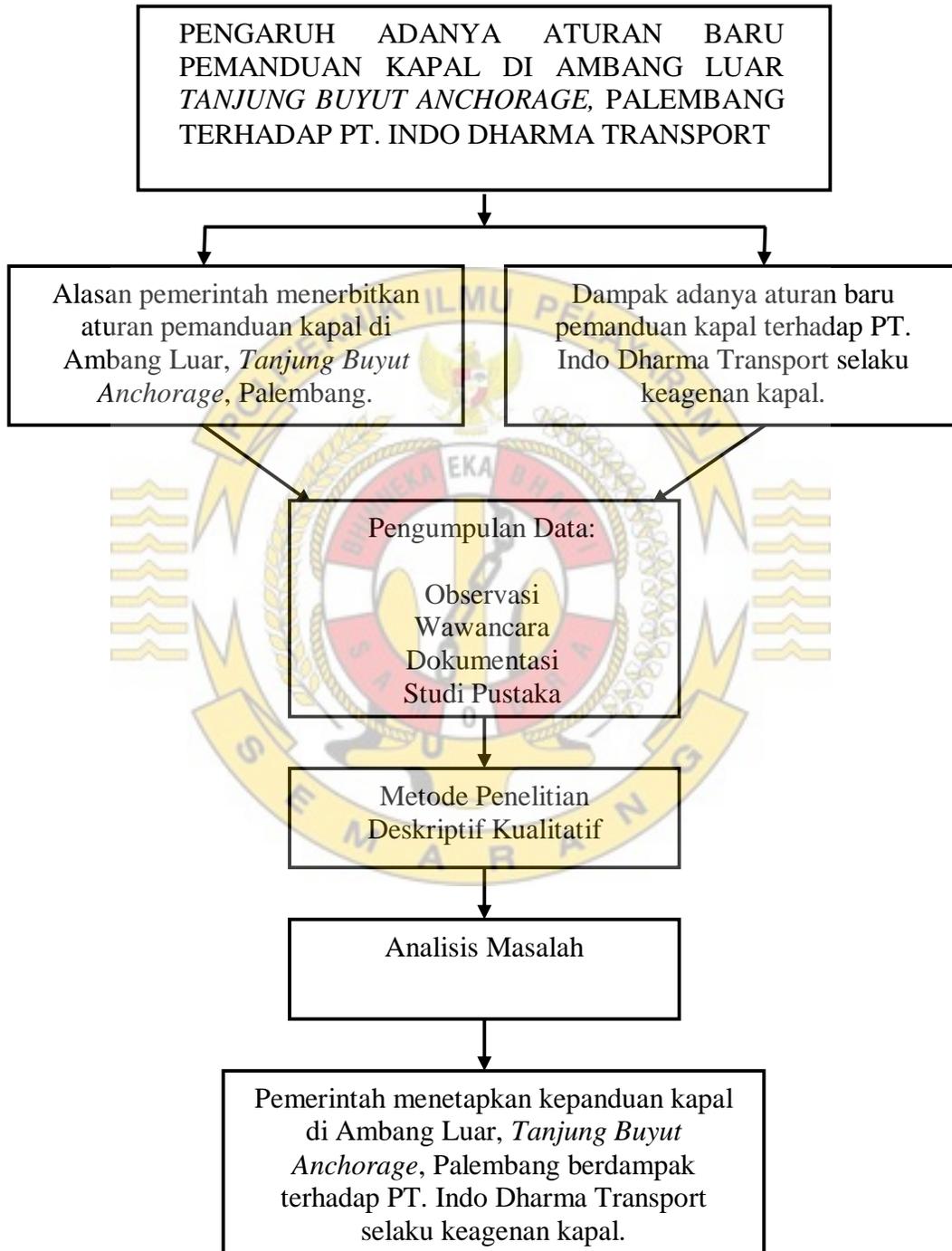
2.1.6.4. Pelayanan kapal berangkat / keluar pelabuhan, perusahaan pelayaran dan agen kapal harus mengajukan permintaan pandu ke loket penyelenggara pemanduan disesuaikan dengan ketentuan yang berlaku.

2.2. Kerangka Pikir Penelitian

Adanya peranan pemanduan kapal di Ambang Luar, *Tanjung Buyut Anchorage*, Palembang diharapkan dapat meningkatkan kelancaran proses penyandaran kapal yang akan memasuki wilayah tersebut. Diharapkan pelayanan tersebut dapat semakin cepat dan efisien.

Untuk menggali permasalahan mengenai alasan pemerintah memberlakukan aturan baru kepanduan kapal di Ambang Luar, *Tanjung Buyut Anchorage*, Palembang dan mengetahui dampak positif dan negatif dari aturan tersebut, Maka penulis membuat sebuah kerangka pikir untuk mempermudah pemahanan tentang skripsi ini, dan digambarkan seperti berikut:

KERANGKA PIKIR



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

2.3. DEFINISI OPERASIONAL

Pemakaian istilah-istilah dalam bahasa Indonesia maupun bahasa asing akan sering ditemui pada pembahasan berikutnya. Agar tidak terjadi kesalah pahaman dalam mempelajarinya maka di bawah ini akan dijelaskan pengertian dari istilah-istilah tersebut:

Anchorage	:Perairan lepas jangkar atau labuh jangkar
<i>Berthing / Sandar</i>	:Kapal sandar.
Kapal Pandu	:Kapal yang memandu kapal besar masuk kedalam Pelabuhan.
Kapal Tunda	:Kapal yang dapat digunakan untuk melakukan <i>manuver</i> /pergerakan.
Mother Vessel	:Kapal induk / kapal yang memiliki berkapasitas besar.
Pandu	:Orang yang memandu kapal
Pemanduan Kapal	:Kegiatan Pandu dalam membantu Nakhoda Kapal.
Ship to Ship	:Operasi pemindahan kapal ke kapal.
Tongkang	:Jenis kapal yang dengan lambung datar atau suatu kotak besar yang mengapung, digunakan untuk mengangkut barang.
<i>Unberthing</i>	:Kapal berangkat.

BAB V

PENUTUP

Berdasarkan hasil uraian-uraian pada bab sebelumnya tentang aturan kepanduan kapal di Ambang Luar, Palembang, Sumatera Selatan, Terhadap PT. Indo Dharma Transport pada bagian akhir skripsi ini peneliti memberikan simpulan dan saran sebagai berikut:

5.1. Simpulan

Dari hasil Analisa peneliti menyimpulkan:

- 5.1.1. Alasan pemerintah memberlakukan aturan pemanduan kapa l di Ambang Luar, *Tanjung Buyut Anchorage*, Palembang.
 - 5.1.1.1. Meningkatnya jumlah kunjungan kapal di Pulau Keramasan sampai Pulo Kerto mencapai kurang lebih 120 call per bulan.
 - 5.1.1.2. Dengan adanya jembatan baru yaitu Jembatan Musi 2, Jembatan Musi 6 dan Jembatan Musi 7 di daerah Pulau Keramasan dan Pulo Kerto.
- 5.1.2. Dampak penerapan aturan baru pemanduan kapal di Ambang Luar, *Tanjung Buyut Anchorage*, Palembang terhadap PT. Indo Dharma Transport adalah:
 - 5.1.2.1. Dampak Positif
 - 5.1.2.1.1. Mempercepat dan mempermudah penyandaran tongkang ke *mother vessel*
 - 5.1.2.1.2. *Mother vessel* tidak akan kandas karena dipandu oleh kapal pandu untuk di tempatkan pada titik yang

sudah dikordinasikan oleh pihak pandu agar aman dari pasang surut.

5.1.2.2. Dampak Negatif

5.1.2.2.1. Beban biaya yang dikeluarkan lebih banyak karena harus melakukan pembayaran untuk kepanduan.

5.1.2.2.2. kapal yang akan sandar dan berlabuh harus menunggu antrian dikarenakan armada pandu hanya dua.

5.2. SARAN

5.2.1. PT. Pelabuhan Indonesia (persero) sebaiknya menambahkan armada pilot mengingat waktu tunggu yang lama akibat banyaknya kapal masuk yang tidak diimbangi jumlah armada pilot yang berjumlah dua pilot tidak membuat efektif dan mempercepat pelaksanaan pemanduan yang berada di Ambang Luar, Tanjung Buyut *Anchorage*, Palembang.

5.2.2. Tingginya biaya tagihan kepanduan kapal karena adanya aturan baru kepanduan kapal di Ambang Luar, Tanjung Buyut *Anchorage*, Palembang, sebaiknya diimbangi oleh pelayanan kapal. Bisa dengan cara melakukan kordinasi dari semua sektor yang terlibat dalam kegiatan pemanduan, sehingga kegiatan pemanduan akan berjalan dengan baik tanpa ada pihak yang dirugikan menjadikan semua kegiatan berjalan lancar dan tepat waktu.

DAFTAR PUSTAKA

- Arti kata data, 2016, Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Edisi kelima.
- Keputusan Menteri Perhubungan Laut Nomor : PP.304/3/5/DJPL-18 Tanggal 06 April 2018 Tentang Penetapan Perairan Wajib Pandu Kelas 1 Pada Pelabuhan Palembang Provinsi Sumatera Selatan.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.67 Tahun 1999, Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Administrasi Pelabuhan Bab I, Pasal 1.
- Martopo, Arso 2004, *Tata Cara Pemanduan Kapal*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2015 Tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal (Bab II Pasal 2 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- Peraturan Pemerintah No : 81 tahun 2000 tentang Kenavigasian
- Sugiyono, 2018, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono. (2016), *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: PT Alfabet.
- Surat Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor PP.304/1/18/DJPL-8 tanggal 18 Januari 2018 perihal Usulan Perluasan Perairan Wajib Pandu Kelas I Palembang pada Pelabuhan Palembang, Provinsi Sumatera Selatan.
- Suyono, 2003, *Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta: PPM

LAMPIRAN 1

HASIL WAWANCARA

Responden I

Nama : Muhammad Shefri

Jabatan : Kepala Cabang PT. Indo Dharma Transport Palembang

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

1. Apakah perlu adanya aturan baru pemanduan kapal di Ambang Luar, *Tanjung Buyut Anchorage*?

Jawab: “Perlu, berkat adanya aturan pemanduan kapal di *tanjung buyut*, maka kapal-kapal lebih tertata rapi di dalam kolam *ship to ship loading area* kapal juga tidak terkena kandas oleh pasang surut dan adanya pandu lebih memudahkan untuk tongkang sandar ke *mother vessel*”

2. Apakah adanya aturan aturan baru pemanduan kapal di Ambang Luar, *Tanjung Buyut Anchorage*, Palembang berpengaruh terhadap jasa keagenan kapal?

Jawab: “Iya, pada awal diberlakukanya aturan baru kepanduan kapal, para pelanggan masih bertanya-tanya tentang keaslian aturan baru tersebut dikarenakan pada tahun sebelum 2019 belum diberlakukanya aturan wajib pandu di Ambang Luar, *Tanjung Buyut Anchorage*, Palembang dan ada pelanggan yang memilih untuk memuat batu bara di kawasan Jambi yang belum adanya kepanduan kapal awal tahun 2019”

3. Bagaimana cara untuk mensiasati agar pelanggan tetap muat batu baru di Ambang Luar, *Tanjung Buyut Anchorage*, Palembang?

Jawab: “Ya dengan cara memotong semua tarif-tarif supaya harga keagenan tetap miring dan masih di batas biaya wajar keagenan kapal”

Responden II

Nama : Benesius Boy Pailak

Jabatan : Staf Operasional

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

1. Apakah dengan adanya aturan kepanduan kapal, kapal-kapal yang akan sandar maupun yang akan berlabuh akan lebih terorganisir dan lebih aman?

Jawab: “Sebagai penyedia jasa keagenan PT. Indo Dharma Transport bertanggung jawab terhadap kapal yang diageni agar tetap aman dari tubrukan tongkang ke *Mother Vessel* agar tidak ada kerugian pada semua *parties*.”

2. Bagaimana dampak dari kepanduan kapal terhadap perusahaan keagenan PT. Indo Dharma Transport?

Jawab: “Memang kepanduan kapal ini menuai dampak positif dan negatif terhadap PT. Indo Dharma Transport dampak positif mempercepat dan mempermudah penyandaran tongkang ke *mother vessel*, *mother vessel* lebih tertata rapi, *mother vessel* akan lebih aman dari tubrukan karena ada jarak *cable*, kapal tidak kandas karena wilayah ship to ship sudah ditetapkan dan dampak negatifnya biaya untuk kepanduan besar, personil pandu hanya dua dan pelanggan dari keagenan lebih memilih diluar wilayah Palembang.”

3. Apakah aturan kepanduan kapal sudah terhadap PT. Indo Dharma Transport?

Jawab: “Seiring dengan berjalanya waktu maka dampak dari kepanduan kapal terasa karena minimnya angka tongkang yang mabrak mother vessel, dan tongkang yang sandar sesuai dengan barge schedule yang ditentukan karena di pandu oleh armada pandu yang disediakan oleh Pelindo.”



LAMPIRAN II



Kantor PT. Indo Dharma Transport Cabang
Palembang

LAMPIRAN III



Kantor Pelabuhan Indonesia (Persero) Cabang Palembang

LAMPIRAN IV



LAMPIRAN V

IPC
MARINE

SOSIALISASI STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR

KAPAL ALIH MUAT (SHIP TO SHIP) DI PERAIRAN WJIB PANDU KELAS I AMBANG LUAR SUNGAI MUSI PALEMBANG

POLITEKNIK PELAYARAN

PT Jasa Pelayaran Indonesia, Tbk

Dasar-dasar legalitas

Dasar Sertifikasi:

- a. Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: KP-80 Tahun 2014, tanggal 4 April 2014, tentang Penerapan Peraturan P-88 Pada Kelas I Pada Pelabuhan Palembang Perairan Sumatera Selatan.
- b. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : PH.04/342/DJPH-11 Tanggal 19 September 2018 tentang Pelaksanaan Keputusan Kepala Badan Usaha Pelabuhan (BUP) PT Jasa Armada Indonesia sebagai pelaksanaan peraturan jasa perhubungan dan pemukiman kapal yang tergolong kapal kelas I, ship to ship (SSS) dan kapal perantara (PS) ambang luar sungai Musi, Muji di Perairan WJIB Kelas I Pelabuhan Palembang Perairan Sumatera Selatan.
- c. Penetapan awal pelayanan Ship to Ship di ambang luar sungai muji Palembang antara PT Jasa Armada Indonesia Tbk Palembang dengan Program LCP 2018 Palembang dan Agensi Pelayaran yang melibatkan legalitas di ambang luar sungai muji Palembang yang dilaksanakan pada tanggal 15 September 2018 bertempat di Ruang Rapat Manajer Operasi PT Jasa Armada Indonesia Tbk Palembang.
- d. Penetapan lokasi pelayanan perantara dan pemukiman kapal di ambang luar sungai muji Palembang yang dilaksanakan pada tanggal 01 Nopember 2018 bertempat di Hotel Grand Zuri Palembang.
- e. Surat Dinklat PT Jasa Armada Indonesia Tbk Kepala Tim Tauti DPC (NSA Palembang Nomor UM.336/76/14/345-18 tanggal 28 Desember 2019 Perihal: Urutan Tarif Jasa Pelayanan Perantara dan Pemukiman Kapal di ambang luar Sungai Muji Palembang.
- f. Surat Dinklat PT Jasa Armada Indonesia Tbk Kepala Tim Tauti DPC (NSA Palembang Nomor UM.336/76/14/345-18 tanggal 4 Januari 2019 Perihal: Perubahan Urutan Tarif dan Jasa Layanan Jasa Pelayanan Perantara dan Pemukiman Kapal di ambang luar sungai Muji Palembang.
- g. Surat Tim Tauti DPC (NSA Palembang) Kepada Direktur PT Jasa Armada Indonesia Tbk Nomor: 001/Dir Tauti-NSA/DPC/01/1/2019 tanggal 26 Januari 2019 perihal Pengalokasian lokasi baru jasa pelayanan perantara dan pemukiman kapal di Ambang luar sungai Muji Palembang.
- h. Undangan PT Jasa Armada Indonesia Tbk Palembang kepada Tim Tauti DPC (NSA Palembang) Nomor PD.04/29/DJ/MS/19-2019 tanggal 28 Januari 2019 tentang Perencanaan tarif SSS, Muji Ambang Muji Palembang.
- i. Notulen Rapat tanggal 31 Januari 2019 Perihal: penentuan bersama antara PT Jasa Armada Indonesia Tbk dengan Tim Tauti DPC (NSA Palembang) yang dilaksanakan di Ruang Rapat Hotel AD Nisa & Day Palembang.
- j. Undangan sosialisasi PT Jasa Armada Indonesia Tbk Palembang nomor : PD.04/12/02/MS/MS/2019 tanggal : 12 Februari 2019 tentang tarif dan pelayanan perantara dan pemukiman kapal ship to ship (ship to ship) ambang luar sungai muji Palembang di perairan wajib pandu Pelabuhan Palembang.

Dasar-Dasar Legalitas adanya aturan kependuan Kapal di perairan Ambang Luar, Sungai Musi, Palembang

LAMPIRAN VI

Bahan Pembahasan Sosialisasi kepada pengguna jasa...

IPC

KETERANGAN DATA

SINGKATAN	KETERANGAN
TUKS	Terminal Untuk Kepentingan Sendiri
PPKB	Permintaan Pelayanan Kapal & Barang
PPKB D	Permintaan Pelayanan Kapal & Barang -ditetapkan
LUPER	Uang Pertanggungan
RPK-OP	Rekening Penambatan Kapal & Operasi Pancing
SPK	Surat Perintah Kerja
2A.1	Bukti Pelayanan Pandu dan Tunda
DPJK	Data Perhitungan Jasa Kapal
INVOICE LUNAS	Bukti Pembayaran telah Lunas

PT Jasa Ar/raja Indonesia, Tbk

S E M A R A N G

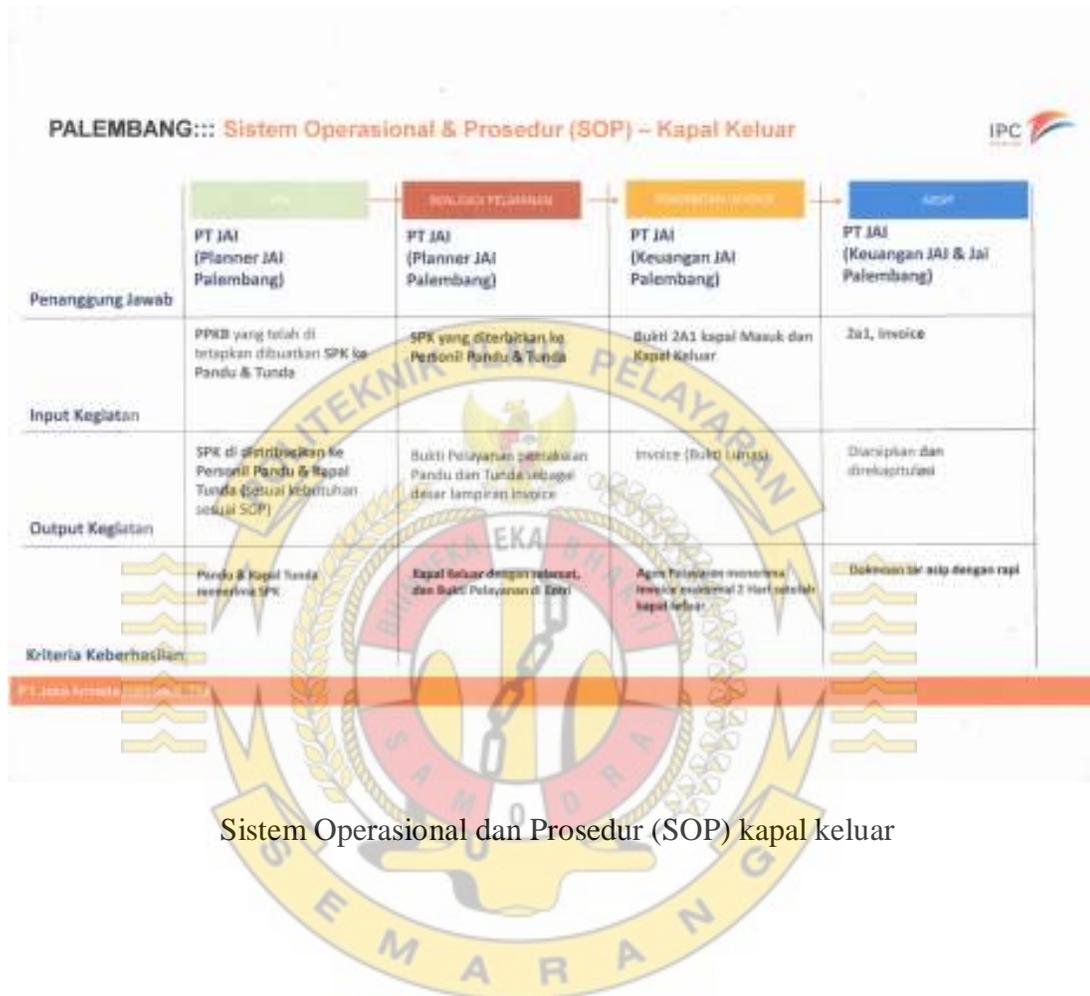
Keterangan singkatan data

LAMPIRAN VII



Sistem Operasional dan Prosedur (SOP) kapal masuk

LAMPIRAN VIII



LAMPIRAN IX

PT JASA ARMADA INDONESIA Tbk
PELABUHAN PALEMBANG



PERMOHONAN PELAYANAN PEMANDUAN PENUNDAAN KAPAL
REQUEST FOR PILOTAGE / TOWAGE SHIP SERVICE
WILAYAH KERJA SHIP TO SHIP AMBANG LUAR SUNGAI MUSI PALEMBANG
WORKING AREA OF SHIP TO SHIP BREAK OUTSIDE THE MUSI RIVER PALEMBANG
FORMULIR KAPAL INDUK
AIRCRAFT CARRIER FORM

Nama kapal Ship name	: MVLUZON	Nama panggilan Call Sign	: D50V8
Nakhoda Master name	: CAPT.ROSAS MONROE MONTEROLA	Keagenan kapal Agency	: PT. INDO DHARMA TRANSPORT
Bendera Flag	: LIBERIA	Tujuan ke Wet port	: CHINA
Datang dari Last Port of call	: HONGKONG	Pemindah LOA	: 189,90MTR
Jisi kotkor GT	: 31.243 MT TON	Sarat belakang All draft	: 12,90 METER
Sarat muat Fire draft	: 4,30 METER	Alamat Address	: Jl. Pangeran Ayip DH Najamudin, Komplek Itakan D'Miro Blok A-10 RT. 03 RW. 01
		Telepon Phone Number	: +6281 355134264
Rencana tiba di Ambang Luar ETA Outerbar	1 3 0 1 2 0 2 0	Bukti Time	1 4 0 0 LI

PT Jasa Armada Indonesia Tbk

Palembang, 13 January 2020

Pemohon / Applicant

Nama / Name :
Jabatan / Rank :

Nama / Name : MUHAMMAD SHEFRI
Jabatan / Rank : Kepala Cabang

Ketentuan :

- 1 Melampirkan PKK dari otoritas setempat
- 2 Daftar tongkang yang akan bongkar / muat
- 3 Bukti pelunasan UPER

Permohonan pelayanan pemanduan penundaan kapal

LAMPIRAN X



MEMBER OF
PT PELABUHAN INDONESIA II (Persero)

010.136.20-10.001932

PT Jasa Armada Indonesia Tbk.
03.276.306.2-093.000
PENDOPO GD. PT RUKINDO JL. RAYA ANCOL BARU
ANCOL, TIMUR, JAKARTA UTARA

Nota Berlaku Sebagai Faktur Pajak Berdasarkan Peraturan Dirjen
Pajak PER-13/PJ/2014 tanggal 30 Desember 2014
PKP : PEM-00026/WPJ.19/KP.0403/2014

PELAYARAN LUAR NEGERI			
NAMA PERUSAHAAN	:	PT. INDO DHARMA TRANSPORT	
NAMA KAPAL	:	MV APEX	
PELAYANAN	:	25-12-2019 16:15-8-12-2019 20:40	
N.P.W.P	:	02.691.553.8-002.000	
ALAMAT	:	JL. BERLIAN NO.10 RT.008 RW.011	
1. JENIS UANG JASA PELABUHAN			
1) UANG LABUH	USD		
2) UANG TAMBAT	USD		
3) UANG AIR	USD		
4) UANG PANDU	USD	3625.04	
5) UANG TUNDA	USD	4077.71	
6) UANG STAND BY TUG	USD		
7) UANG SAMPAH	USD		
8) UANG LAIN LAIN	USD		
9) UANG ADMIN	USD		
JUMLAH / DPP	USD	8102.75	IDR 113.826.530,00
2. PPN 10%			
A. PPN DIPUNGUT	USD	810.27	IDR 11.382.654,00
B. PPN TIDAK DIPUNGUT	USD	.00	IDR 0,00
3. JUMLAH TAGIHAN	USD	8913.02	
4. UANG JAMINAN	USD	.00	IDR 0,00
5. PIUTANG	USD	8913.02	
		Kurs :	
		IDR	14047.89
		Tanggal :	
		25-DEC-19	TOTAL IDR 125.209.182,00

TERBILANG: SERATUS DUA PULUH LIMA JUTA DUA RATUS SEMBILAN RIBU SERATUS
DELAPAN PULUH DUA RUPIAH

PALEMBANG, 03-01-2020
WILAYAH OPERASIONAL PALEMBANG

Rekening IDR
A.n PT. Jasa Armada Indonesia
Nu. Rek. 120000445168
Bank Mandiri Cabang Tawes, Tanjung Priok

DADANG IRIWIDAYATI
NIPP 278198338

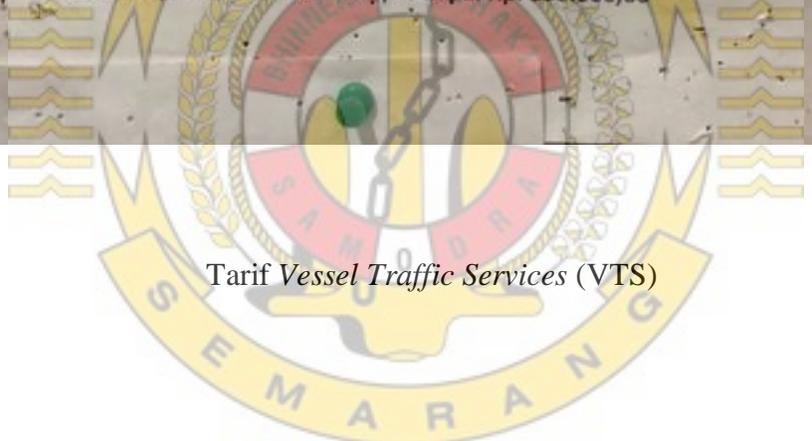
Nota tagihan penggunaan jasa pandu

LAMPIRAN XI

TARIF PNBP VTS

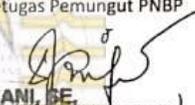
Tarif Vessel Traffic Services (VTS) berdasarkan GT dan di bagi 2 Kategori

1. Angkutan laut luar negeri :
 - a. Untuk kapal hingga 5000 GT per kapal USD 20
 - b. Untuk kapal diatas 5000 GT – 10.000 GT per kapal USD 25
 - c. Untuk kapal diatas 10.000 GT per kapal USD 30
2. Angkutan laut dalam negeri :
 - a. Untuk kapal hingga 300 GT per kapal Rp 75.000,00
 - b. Untuk kapal diatas 300 GT – 1000 GT per kapal Rp. 100.000,00
 - c. Untuk kapal diatas 1000 GT – 3000 GT per kapal Rp. 125.000,00
 - d. Untuk kapal diatas 3000 GT – 5000 GT per kapal Rp.150.000,00
 - e. Untuk kapal diatas 5000 GT – 10.000 GT per kapal Rp.175.000,00
 - f. Untuk kapal diatas 10.000 GT per kapal Rp. 200.000,00



Tarif Vessel Traffic Services (VTS)

LAMPIRAN XII

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT		No : 0853746 19-24/04/2020
KUITANSI		NTPN F305C2G4UKADKKDO
Dibayar berdasarkan Nota Tagihan Nomor :		
JK.NO. 0345774		
PT/Agen/Kapal/Rumah Sakit/Institusi kesehatan Pengguna Jasa :		
PT. IDI		
Uang Sebesar ETMAL : - Labuh : 1 Lima Puluh Tiga Juta Dua Ratus Tujuh Puluh		
Ket. : TUKS-LABUH LUAR NEGERI Tujuh Ribu Delapan Ratus Empat Puluh Rupiah		
MV.OCEAN EMPEROR		
Untuk pembayaran (beri tanda ✓)		
<input checked="" type="checkbox"/> PNBP Jasa Kepelabuhanan (PUJK) <input type="checkbox"/> PNBP Jasa Kenavigasian <input type="checkbox"/> PNBP Jasa Perkapalan (PUP) <input type="checkbox"/> PNBP Jasa Angkutan Laut (JAL) <input type="checkbox"/> PNBP Konsesi		
38.440	LOA :	
LABUH : Rp	53.277.840	
D. LABUH : Rp	-	
TAMBAT : Rp	-	
D.TAMBAT : Rp	-	
Terbilang:		20.....
Jumlah Rp.		PALEMBANG, 30 APRIL 2020
Jumlah USD		Bendahara Penerima/ Petugas Pemungut PNBP
Denda Rp.		
Denda USD		HERYANI BE
Jumlah Raya Rp.	53.277.840	NIP. 19840925200604 2 001
Jumlah Raya USD		

Kuitansi Labuh

LAMPIRAN XIII

Kementerian Perhubungan
Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

No. JKR-02/18. 0239653
ETD 24/04/2020
NTPN F305C2G4UKADKKDO

KUITANSI
JKR-01/17. 198807

Dibayar berdasarkan Nota Tagihan Nomor
PT/Agen/Kapal/Rumah Sakit/Institusi Kesehatan/
Pengguna Jasa
Tertanggung

PT. IDT
Dua Puluh Juta Tiga Ratus Dua Puluh Tujuh Ribu
Seratus Empat Puluh Delapan Ratus Delapan Puluh

MR. OCEAN EMPEROR

LIBERIA
Untuk pembayaran (beri tanda ✓)

38.440

LOA
Berbataloid

Kurs Tengah BI : Rp 15.953 24/04/2020

Jumlah : Rp 20.327.149 \$1.308,96

Denda : Rp - \$ -

20.327.149

Uang sebesar:
Jumlah Rp. 1

PNSP Jasa Kepelabuhanan (PUJK)
 PNSP Jasa Keravigasian (JK)
 PNSP Jasa Perkapalan (PUP)
 PNSP Jasa Angkutan Laut (JAL)
 PNSP Konsesi

SINGAPORE
INDIA

PALEMBANG, 30 APRIL 2020

Bendahara Penerimaan/
Petugas Pemungut PNSP

HENDAH SE
NIP. 19940520200042001

NIP.

Lampiran 1 (satu) untuk Pengguna Jasa sebagai dasar untuk membayar pungutan PNSP

Kuitansi Rambu

LAMPIRAN XIV

PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
NOMOR :
TANGGAL :

Kementerian Perhubungan
Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

No : 17. 513626

KUITANSI

Dibayar berdasarkan Nota Tagihan Nomor
PT/Agen/Kapal/Rumah Sakit/Institusi kesehatan.
Pegguna Jasa
Uang sebesar

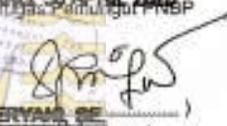
NTPN. F305C2G4UKADKDDO
PUP. 17. 113789
PT. IDT

Untuk ~~perbaikan~~ (berbahaya) **BATU BARA** 72.275 MT
PNSB Jasa Kapal (GUK)
PNSB Jasa Kendaraan
 PNSB Jasa Perkapalan (PUP)
 PNSB Jasa Angkutan Laut (JAL)

MV. OCEAN EMPEROR
PT. IDT

GT 39440 LCA

Terbilang :
Jumlah Rp 1.806.975
Jumlah USD
Denda Rp
Denda USD
Jumlah Raya Rp 1.806.975
Jumlah Raya USD

Bertanggung Jawab
PALEMBANG 30 APRIL 2020

HERIYAN SE
NIP. 19840926 200604 2 001

SEMARANG

Kuitansi Barang Berbahaya

LAMPIRAN XV

Kementerian Perhubungan
Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

No. JKVTS-02/18. 0257609
NTPN F0EA743VU9EVC104

KUITANSI

JKVTS-0118.0278517

Dibayar berdasarkan Nota Tagihan Nomor
PT/Agen/Kapal/Rumah Sakit/Inststitusi Kesehatan/.....
Pengguna Jasa PT. IDT
Terbilang Empat Ratus Enam Puluh Delapan Ribu Sembilan Ratus
Rupiah

MV. OCEAN EMPEROR
PT. IDT
Untuk pembayaran (beri tanda ✓)
ASLYS
LIBERIA

KURS BI : Rp 15.838 21/04/2020 38.448
UANG VTS : Rp 488.900 5 30
DENDA : Rp

PNPB Jasa Kepelabuhanan (PUJK)
 PNPB Jasa Kewilayahan (JK)
 PNPB Jasa Perkapalan (PUP)
 PNPB Jasa Angkutan Laut (JAL)
 PNPB Konsesi

PALEMBANG, 24 April 2020
Bendahara Penerimaan/
Petugas Pemungut PNPB
(WARTIM 31/01
18/16509 189309 2001)

Uang sebesar :
Jumlah Rp : 488.900

SPB
19 APRIL 2020, SINGAPORE
24 APRIL 2020, KARAKAL PORT, INDIA

Lembar 1 (satu) untuk Pengguna Jasa sebagai dasar untuk membayar tunggakan PNPB

SEMANG

Kuintansi Vessel Traffic Services (VTS)

LAMPIRAN XVI



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR : PM 57 TAHUN 2015

TENTANG

PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL,

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : a. bahwa dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 53 Tahun 2011 tentang Pemanduan, sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 75 Tahun 2014, dalam pelaksanaannya masih terdapat kekurangan dan belum dapat menampung perkembangan terkait dengan ilmu pengetahuan dan teknologi di bidang keselamatan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim, sehingga perlu diganti;

b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan untuk melaksanakan ketentuan mengenai pemanduan sebagaimana diatur dalam Pasal 201 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Pasal 118 Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kewaspadaan, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal;

Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);

2. Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 13, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3929);

3. Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 95, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4227);

Peraturan Menteri perhubungan republik Indonesia
nomor: PM 57 tahun 2015



MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA

KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR KP 583 TAHUN 2018

TENTANG
PENETAPAN PERAIRAN WAJIB PANDU KELAS I
PADA PELABUHAN PALEMBANG PROVINSI SUMATERA SELATAN

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang: a. bahwa berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 22 tahun 1990 tentang Penetapan Kelas Perairan Wajib Pandu, Perairan Pelabuhan Palembang Provinsi Sumatera Selatan telah ditetapkan sebagai Perairan Wajib Pandu Kelas I;
- b. bahwa dengan meningkatnya jumlah kunjungan kapal di Pulau Keramasan sampai Pulo Kerto mencapai \pm 120 call per bulan yang masuk dalam wilayah kerja dan pengawasan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Palembang tetapi belum masuk dalam Perairan Wajib Pandu Kelas I Palembang;
- c. bahwa adanya jembatan baru yaitu Jembatan Musi 2, Jembatan Musi 6, dan Jembatan Musi 7 di daerah Pulau Keramasan dan Pulo Kerto;
- d. bahwa berdasarkan hasil penelitian, evaluasi, dan verifikasi terhadap kondisi alur-pelayaran pada perairan Wajib Pandu Kelas I pada Pelabuhan Palembang, telah memenuhi kriteria faktor di luar kapal dan faktor kapal yang mempengaruhi keselamatan berlayar sehingga dapat diberikan perluasan perairan wajib pandu kelas I;

-2-

- e. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c dan huruf d, perlu menetapkan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Penetapan Perairan Wajib Pandu Kelas I Pada Pelabuhan Palembang Provinsi Sumatera Selatan;

- Mengingat :
1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);
 2. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 151, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5070) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5731);
 3. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 8, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5093);
 4. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 26, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5108) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5208);
 5. Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 27, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5109);

-3-

6. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 8);
7. Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 nomor 75);
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;
9. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 629) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 135 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1401);
10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2014 tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 2033);
11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 390);
12. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1844) sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 117 Tahun 2017 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 1891);

-4-

Memperhatikan : Surat Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor PP.304/1/18/DJPL-8 tanggal 18 Januari 2018 perihal Usulan Perluasan Perairan Wajib Pandu Kelas I Palembang pada Pelabuhan Palembang, Provinsi Sumatera Selatan;

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PENETAPAN PERAIRAN WAJIB PANDU KELAS I DI PELABUHAN PALEMBANG PROVINSI SUMATERA SELATAN.

PERTAMA : Menetapkan Perairan Wajib Pandu Kelas I Palembang Provinsi Sumatera Selatan, sebagai Perairan Wajib Pandu Kelas I, meliputi perairan pelayaran yang dibatasi oleh garis yang menghubungkan titik koordinat sebagai berikut :

Peta Laut Indonesia Nomor Peta : 52 dan 160

1. Titik A : 02°-00'-08".LS/104°-51'-00". BT, ditarik garis menuju Titik B;
2. Titik B : 02°-00'-08".LS/105°-00'-00". BT, ditarik garis menuju Titik C;
3. Titik C : 02°-10'-00".LS/105°-03'-50".BT, ditarik garis menuju Titik D;
4. Titik D : 02°-20'-00".LS/104°-56'-30". BT, ditarik garis menyusuri sungai menuju Titik E;
5. Titik E: 03°-01'-36".LS/104°-39'-00". BT, ditarik garis menyeberangi sungai menuju Titik F (Pulau Karto);
6. Titik F : 03°-01'-54".LS/104°-39'-00".BT, ditarik garis menyusuri sungai menuju Titik G;
7. Titik G : 02°-23'-01".LS/104°-45'-48".BT, ditarik garis menuju Titik H;
8. Titik H : 02°-17'-38".LS/104°-46'-38". BT, ditarik garis kembali menuju Titik A. Dan termasuk didalamnya wilayah kerja Sungai Lilin dan wilayah kerja Sungai Karang Agung;

-5-

Lokasi Naik Turun Petugas Pandu (*Pilot Boarding Ground/PBG*) pada titik koordinat :
02°-02'-00". LS / 105°-01'-42" BT.

- KEDUA : Lokasi perairan wajib pandu sebagaimana dimaksud dalam Diktum PERTAMA digambarkan dalam Peta Laut Indonesia sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Menteri ini.
- KETIGA : Direktur Jenderal Perhubungan Laut melakukan pembinaan dan pengawasan teknis terhadap pelaksanaan Keputusan Menteri ini.
- KEEMPAT : Dengan berlakunya keputusan Menteri ini, maka Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 22 Tahun 1990 tentang Penetapan Kelas Perairan Wajib Pandu pada lampiran nomor 4, dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.



-6-

KELIMA : Keputusan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 6 April 2018

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.
BUDI KARYA SUMADI

SALINAN Keputusan Menteri ini disampaikan kepada:

1. Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman;
2. Menteri Koordinator Bidang Perekonomian;
3. Menteri Badan Usaha Milik Negara;
4. Menteri Keuangan;
5. Menteri Kelautan dan Perikanan;
6. Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan;
7. Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia;
8. Kepala Staf Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut;
9. Sekretaris Jenderal, Inspektur Jenderal dan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan;
10. Gubernur Sumatera Selatan;
11. Walikota Palembang;
12. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Palembang;
13. Ketua Umum DPP *Indonesian National Shipowners Association* (INSA).

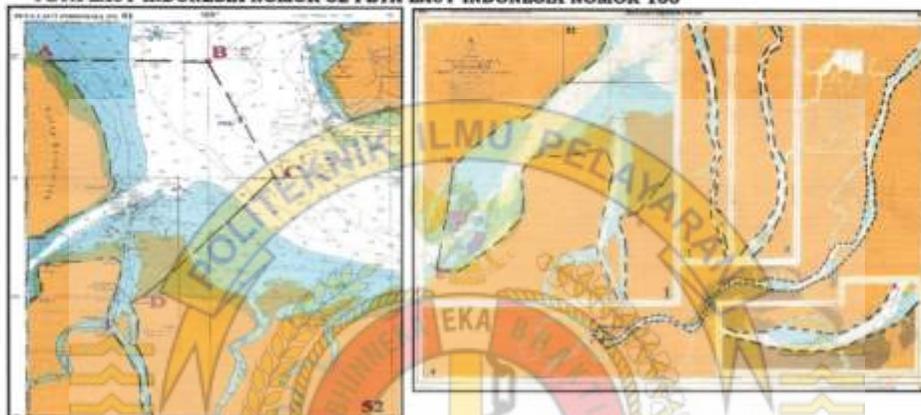
Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM


 WAHID W. H. SH. DESS
 Pembina Utama Muda (IV/c)
 NIP. 19851022199203 1 001

LAMPIRAN
KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK
INDONESIA NOMOR KP 583 TAHUN 2018
TENTANG PENETAPAN PERAIRAN WAJIB PANDU
KELAS I PADA PELABUHAN PALEMBANG PROVINSI
SUMATERA SELATAN

PETA LOKASI PERAIRAN WAJIB PANDU KELAS I PADA PELABUHAN
PALEMBANG PROVINSI SUMATERA SELATAN

PETA LAUT INDONESIA NOMOR 52 PETA LAUT INDONESIA NOMOR 160



SIMBOL	KETERANGAN
	Batas-batas Perairan wajib pandu kelas I pada Pelabuhan Palembang yang ditandai dengan titik koordinat sebagai berikut : 1. Titik A : 02°- 00'- 08". LS/ 104°-51'- 00". BT, ditarik garis menuju Titik B; 2. Titik B : 02°- 00'-08". LS/ 105°-00'- 00". BT, ditarik garis menuju Titik C; 3. Titik C : 02°- 10'- 00". LS/ 105°-03'- 50". BT, ditarik garis menuju Titik D; 4. Titik D : 02°- 20'-00 ".LS/104°- 56'- 30". BT, ditarik garis menyusuri sungai menuju titik E; 5. Titik E : 03°- 01'- 36". LS/104°-39'- 00" BT, ditarik garis menuju Titik F (PulauKarto); 6. Titik F : 03° 01'- 54". LS/104°- 39'- 00". BT, ditarik garis menyusuri sungai menuju Titik G; 7. Titik G : 02°- 23'-01"- LS/104°- 45'- 48"BT, ditarik garis menuju Titik H; 8. Titik H : 02°- 17'- 38". LS/104°- 46'- 38". BT, ditarik garis menyusuri pantai kembali ke titik A; dan termasuk didalamnya wilayah kerja Sungai lilin dan wilayah kerja Sungai karang agung.
	Lokasi pandu naik dan turun (Pilot boarding Ground/PBG): 02°-05'-00".LS/105°-01'-42".BT

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

BUDI KARYA SUMADI

Salinan sesuai dengan aslinya



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Muhammad Khoirul Anam
2. Tempat, Tanggal lahir : Karanganyar, 04 Februari 1997
3. Alamat : Jln. Barito 1, RT. 02 RW. 03 Tegalgede, Kab.
Karanganyar
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
 - a. Ayah : Alm. Warsono
 - b. Ibu : Sri Partini
6. **Riwayat Pendidikan**
 - a. SD Negeri 03 Karanganyar, Lulus Tahun 2009
 - b. SMP Negeri 1 Karanganyar, Lulus Tahun 2012
 - c. SMA Negeri 1 Karanganyar, Lulus Tahun 2015
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. **Pengalaman Praktek Darat (PRADA)**

Nama Perusahaan : PT. Indo Dharma Transport Cabang Palembang

Alamat : JL.Pangeran Ayin - DH Najamudin. Komplek Ruko D'miro Residence Blok A-10 RT.03 RW.01 Kel. Sukamaju, Kec. Sako, Palembang, 30164, Sumatera Selatan.