

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

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

Di dalam bab ini Penulis memaparkan tentang teori – teori yang mendukung dan berhubungan dengan pembahasan karya tulis ini, yang bersumber dari referensi baik dari buku dan juga sumber sumber lain yang dapat memberikan pemaparan tentang PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Tanjung Emas Semarang.

##### **1. Pengertian Prosedur**

Prosedur adalah serangkaian aksi yang spesifik, tindakan atau operasi yang harus dijalankan atau dieksekusi dengan cara yang sama agar selalu mempunyai hasil yang sama dari keadaan yang sama. Lebih tepatnya, kita bias mengindikasikan rangkaian aktivitas, tugas-tugas, langkah-langkah, keputusan-keputusan, perhitungan-perhitungan, proses-proses yang dijalankan melalui serangkaian pekerjaan yang menghasilkan suatu tujuan yang diinginkan.

Prosedur juga dapat diartikan sebagai perintah yang menunjukkan bagaimana melakukan atau menyiapkan sesuatu dan untuk menyelesaikan tugas tertentu. (**Kamus Bahasa Indonesia, 2010**)

##### **2. Pengertian Pelayanan**

Pelayanan adalah aktivitas atau manfaat yang ditawarkan oleh satu pihak kepada pihak lain yang pada dasarnya tanpa wujud dan tidak menghasilkan kepemilikan apapun. (**Philip Kotler, 1997: 17**).

Maka dari itu kita harus mengetahui pelayanan yang bagaimana yang dikehendaki oleh konsumen dan pelayanan yang bagaimana pula yang diberikan pihak pesaing.

Pelayanan teknis yang mungkin diberikan sangat bervariasi tergantung pada jenis produk yang akan ditawarkan, antara lain mencakup:

- a. Nasehat atau petunjuk untuk cara menggunakan barang dan cara perawatannya.
- b. Pelayanan tentang keluhan yang meliputi memperbaiki secepatnya
- c. Kerusakan yang timbul oleh kesalahan supplier.
- d. Penyediaan suku cadang yang sewaktu-waktu untuk diganti.
- e. Mengadakan latihan operator.
- f. Pemberian garansi atau jaminan.

Jadi pelayanan pelanggan yang bermutu adalah kunci dari keberhasilan untuk setiap karyawan dalam tanggungjawabnya terhadap pelayanan pelanggan. Pelayanan ini juga merupakan pondasi tempat keberhasilan dan laba dalam suatu organisasi.

### **3. Pengertian Jasa**

Jasa adalah setiap kegiatan atau manfaat yang ditawarkan oleh suatu pihak pada pihak lain dan pada dasarnya tidak berwujud, serta tidak menghasilkan kepemilikan sesuatu. **(Djaslim Saladin, 2014:134)**

Selain itu jasa adalah aktivitas ekonomi yang mempunyai sejumlah elemen (nilai atau manfaat) yang berkaitan dengan dengannya, yang melibatkan sejumlah interaksi dengan konsumen atau dengan konsumen atau dengan barang-barang milik, tetapi tidak menghasilkan transfer kepemilikan. Perubahan dalam kondisi biasa saja muncul dan produksi biasa saja muncul dan produksi suatu jasa biasa memiliki atau biasa juga tidak berkaitan dengan produk fisik. **(Adrian Payne, 2009)**

#### 4. Pengertian Pemanduan

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

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

#### 5. Pengertian Penundaan

Pengertian penundaan kapal menurut (Peraturan Menteri Perhubungan, No. 53, 2011: Ayat 1) adalah bagian dari pemanduan yang meliputi kegiatan mendorong, menarik, atau menggandeng kapal yang berolah gerak untuk bertambat kea tau untuk melepaskan dari dermaga, *jetty*, *trestle*, *pier*, pelampung, *dolphin*, kapal dan fasilitas tambat lainnya dengan mempergunakan kapal tunda.

#### 6. Pengertian Kapal

Kapal merupakan kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga anhin, mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Kapal merupakan salah satu sarana transportasi yang sangat penting, khususnya bagi negara maritim seperti halnya negara kita. Di suatu negara kapal memegang peranan yang paling menentukan dalam pelayaran nasional, dan peranan pelayaran sangat mempengaruhi bagi kehidupan sosial ekonomi penduduknya. Demikian juga bagi kepentingan administrasi pemerintah pada

umumnya, serta dalam rangka pertahanan negara, peranan pelayaran sangatlah penting.

Berikut ini kapal berdasarkan kegunaannya (Suwarno, BA, MM, 2011 : 131) yaitu:

- a. *General Cargo Carrier*, jenis kapal laut ini mengangkut muatan umum (*general cargo*), yang terdiri dari bermacam-macam barang dalam untuk potongan maupun di bungkus, dalam peti, keranjang, dan lain-lain.
- b. *Bulk Cargo Carrier*, jenis kapal laut ini mengangkut muatan curah dalam jumlah banyak dalam sekali jalan.
- c. *Combination Carrier*, yaitu kombinasi kapal *tanker* dan *dry bulk*, dengan tujuan bila *return cargo* tidak ada maka bisa dimuati *dry bulk cargoes*.
- d. *Offshore Supply Ship*, kapal laut jenis ini untuk mengangkut bahan atau peralatan, makanan, dan lain-lain untuk anjungan.
- e. Kapal *Tanker*, kapal laut jenis ini untuk mengangkut muatan cair.
- f. *Spesial Designed Ship*, kapal laut jenis ini khusus dibangun untuk muatan tertentu, seperti daging, *liqueid gas carrier*, dan sebagainya.
- g. Kapal *Container* atau Kapal *Cellular Container*, kapal laut jenis ini untuk mengangkut muatan *general cargo* yang dimasukkan kedalam container atau muatan yang perlu di bekukan dalam *reefer container*.

## **7. Pengertian Pelabuhan dan Jenis Pelabuhan**

### **a. Pengertian Pelabuhan**

Menurut Murdiyanto, dalam buku “Sistem Dan Prosedur Pelayanan Peti Kemas”, Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan yang sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal sandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar modal transportasi.

Dalam hal ini ditetapkan bahwa pelabuhan di Indonesia terdiri dari pelabuhan laut dan pelabuhan pantai. Pelabuhan laut adalah pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri yang dapat masuk kapal-kapal dari negara-negara tersebut (luar negeri). Sedangkan pelabuhan pantai adalah pelabuhan yang tidak terbuka bagi perdagangan luar negeri dan hanya dapat dimasuki oleh kapal-kapal yang berbendera Indonesia.

1. Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intraantra moda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah. (Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran).
2. Menurut Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran pelabuhan utama adalah pelabuhan yang fungsi pokok yang melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dan sebagai tempat

asal tujuan penumpang atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayaran antar provinsi.

## b. Jenis-jenis Pelabuhan

### 1) Pelabuhan Secara *Phisic*

#### a. Pelabuhan Alam

Pelabuhan alam adalah pelabuhan yang sudah memiliki kolam pelabuhan secara alam, sehingga manusia tidak perlu lagi membuat kolam pelabuhan, melakukan pengerukan, membuat *break water* dan sebagainya. Campur tangan manusia tinggal pada tingkat penyempurnaan pada fasilitas pelabuhan saja (Cilacap, Ambon, Ujung Pandang).

#### b. Pelabuhan Buatan

Pelabuhan buatan adalah pelabuhan yang dibentuk oleh campur tangan manusia, seperti membuat kolam pelabuhan, membangun sebuah *break water*, mengadakan pengerukan secara rutin karena adanya endapan lumpur. (Tanjung Emas, Tanjung Perak, Tanjung Priok).

### 2) Pelabuhan Secara Yuridis

#### a. Pelabuhan yang Diusahakan

Pelabuhan yang diusahakan adalah pelabuhan yang dibangun dan dibina sesuai dengan kebutuhan-kebutuhan dan kemampuan potensi serta diusahakan sejalan dengan asas hukum perusahaan atau ketetapan Menteri Perhubungan.

#### b. Pelabuhan yang Tidak Diusahakan

Pelabuhan yang tidak diusahakan adalah pelabuhan yang belum dibina (tingkat pembangunannya relatif kecil), belum diatur oleh Menteri Perhubungan. Pelabuhan yang tidak diusahakan dipimpin oleh seorang kepala pelabuhan.

### 3) Pelabuhan Menurut Penyelenggaraannya

#### a. Pelabuhan Umum

Pelabuhan umum merupakan suatu pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum dan digunakan untuk umum.

#### b. Pelabuhan Khusus

Pelabuhan khusus adalah pelabuhan yang dibangun dan dioperasikan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu. Seperti sektor perindustrian, pertanian yang pembangunan dan pengoperasiannya dilakukan oleh instansi yang bersangkutan. Untuk keperluan bongkar muat bahan baku dan hasil produksinya yang tidak dapat ditampung oleh pelabuhan yang dibuka untuk umum.

### 4) Pelabuhan Menurut Kegiatannya

#### a. Pelabuhan Laut

Pelabuhan laut adalah pelabuhan yang melayani kegiatan angkutan laut.

#### b. Pelabuhan Sungai dan Danau

Pelabuhan sungai dan danau adalah pelabuhan yang melayani kegiatan angkutan sungai dan danau.

### c. Pelabuhan Penyeberangan

Pelabuhan Penyeberangan adalah pelabuhan yang melayani kegiatan angkutan penyeberangan.

### 5) Pelabuhan Menurut Klasifikasinya

Pelabuhan yang dibedakan berdasarkan fasilitas yang tersedia dan kegiatan operasionalnya :

- a) Pelabuhan Kelas I
- b) Pelabuhan Kelas II
- c) Pelabuhan Kelas III
- d) Pelabuhan Kelas IV

### 6) Pelabuhan Menurut Penggunaannya

#### a. Pelabuhan Laut atau Samudera

Pelabuhan laut atau samudera adalah pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan luar negeri (ekspor atau impor).

#### b. Pelabuhan Pantai

Pelabuhan pantai adalah pelabuhan yang tidak terbuka untuk perdagangan luar negeri (antar pulau atau lokal).

### 7) Pelabuhan Daratan

Pelabuhan daratan adalah merupakan suatu tempat tertentu di daratan dengan batas-batas yang jelas, dilengkapi dengan fasilitas bongkar muat, lapangan penumpukan dan gudang serta prasarana dan sarana angkutan barang dengan cara pengemasan khusus dan berfungsi sebagai pelabuhan umum.

## 8) Pelabuhan Bebas dan Daerah Perdagangan Bebas

*(Free Port and Free Trade Zone)*

Pelabuhan bebas dan daerah perdagangan bebas adalah merupakan daerah yang terpisah dari daerah lainnya sebagai “Daerah Pabean” yang berdasarkan ketentuan Undang-Undang adalah merupakan daerah yang tertutup sebagai wilayah di luar peraturan pabean dan devisa. Dengan demikian maka :

- a) *(Free Port and Free Trade Zone)*, adalah merupakan daerah yang terpisah dari atau sebagian saja dari wilayah *Free Port* (Pelabuhan Bebas).
  - b) *Free Port* (Pelabuhan Bebas) dapat meliputi seluruh atau sebagian saja dari suatu wilayah pelabuhan laut.
  - c) *Free Port* (Pelabuhan Bebas) dapat merupakan Pelabuhan Samudera/Laut yang ditunjuk dengan Peraturan Pemerintah. Barang-barang yang dibongkar/dimuat atau Bea Keluar, karena bukan barang impor/ekspor, terkecuali jika barang tersebut dikeluarkan ke peredaran bebas di belakang daerah pelabuhan.
- (Bambang Triatmojo, 2003 : 12)**

## 2.2. Gambaran Umum Obyek Penulisan

Pengawasan pemanduan mempunyai tugas yang bersifat teknis meliputi :

1. Mengawasi dan menertibkan pelaksanaan pemanduaan diperairan yang dilakukan pemanduan.
2. Melakukan pengawasan teknis pemanduaan meliputi pengawasan keselamatan pemanduan dan penertiban pelayanan pemanduaan dengan mengupayakan pengurangan hambatan operasional.

3. Menetapkan petunjuk teknis tata cara pemanduaan setempat beserta penyelenggaraan pemanduaan setempat beserta penyelenggaraan pemanduaan.
4. Melaporkan kepada jabatan atasan pengawas pemanduaan tentang kendala dan hambatan operasional pemanduaan beserta saran pemecahannya.
5. Melakukan penelitian terhadap keluhan pelayanan pemanduaan.
6. Memberikan atau dispensasi untuk tidak menggunakan petugas pandu kepada nahkoda.
7. Berwenang mengusulkan pengenaan sanksi administratif kepada atas pejabat pengawasan pemanduaan atau pejabat yang berwenang.
8. Menerima dan menindak lanjuti laporan petugas pandu mengenai nahkoda yang tidak menuruti peraturan perundang-undangan yang berlaku atau petunjuk pandu.
9. Menerima dan menindak lanjuti laporan petugas pandu tentang perubahan kedalaman, adanya hambatan-hambatan rintangan, pencemaran dan pengotoran perairan.

### **2.2.1. Sarana Bantu Pemanduan dan Prasarana Pemanduan**

Persyaratan sarana bantu pemanduan dan prasarana pemanduan disesuaikan dengan kelas perairan wajib pandu adalah sebagai berikut :

#### **1. Sarana Bantu Pemanduan**

##### **a. Perairan Wajib Pandu Kelas I**

- 1) Kapal Tunda paling sedikit 2 unit dengan jumlah kekuatan paling rendah 4.000 DK.
- 2) Kapal Pandu paling sedikit 2 unit berkecepatan paling rendah 12 *knots*.

- 3) Kapal Kepil paling sedikit 2 unit berkecepatan paling rendah 7 *knots*.

b. Perairan Wajib Pandu kelas II

- 1) Kapal Tunda paling sedikit 1 unit berkekuatan paling rendah 2 x 750 DK.
- 2) Kapal Pandu paling sedikit 1 unit berkecepatan paling rendah 10 *knots*.
- 3) Kapal Kepil paling sedikit 1 unit berkecepatan paling rendah 7 *knots*.

c. Perairan Wajib Pandu Kelas III

- 1) Kapal Tunda paling sedikit 1 unit berkecepatan paling sedikit 1 unit berkecepatan paling rendah 2 x 400 DK.
- 2) Kapal Pandu/Kepil paling sedikit 1 unit berkecepatan paling rendah 7 *knots*.

2. Prasarana Pemanduan

a. Perairan Wajib Pandu Kelas I

- 1) Stasiun Pandu/Menara Pengawas/Kantor luas bangunan paling sedikit 350 M<sup>2</sup> dengan kelengkapannya.
- 2) (*VHF handy talky*) untuk tiap personil pandu dengan frekuensi sesuai ketentuan internasional.
- 3) Baju renang (*life jacket*) untuk setiap personil pandu.
- 4) Kendaraan dan rumah operasional disesuaikan dengan kebutuhan.

#### b. Perairan Wajib Pandu Kelas II

- 1) Stasiun Pandu/Menara Pengawas/ Kantor luas bangunannya paling sedikit 200 M<sup>2</sup> sampai dengan 300 M<sup>2</sup> dengan kelengkapannya.
- 2) (*VHF handly talky*) untuk tiap personil pandu dengan frekuensi sesuai ketentuan internasional.
- 3) Baju renang (*life jacket*) untuk setiap personil pandu.
- 4) Kendaraan dan rumah operasional disesuaikan dengan kebutuhan.

#### c. Perairan Wajib Pandu Kelas III

- 1) Stasiun Pandu/Menara Pengawas/Kantor luas bangunan 150 M<sup>2</sup> sampai dengan 200 M<sup>2</sup> dengan kelengkapannya.
- 2) (*VHF handly talky*) untuk tiap personil pandu dengan frekuensi sesuai ketentuan internasional.
- 3) Baju renang (*life jacket*) untuk setiap personil pandu.
- 4) Kendaraan dan rumah operasional disesuaikan dengan kebutuhan.

Gambar 1. Penundaan Kapal di Pelabuhan Samudera



Sumber : PT. PELINDO III (Persero) Cabang Tanjung Emas Semarang

Gambar 2. Pemanduan dan Penundaan Kapal MT. AU Aries



Sumber : PT. PELINDO III (Persero) Cabang Tanjung Emas Semarang

## 2.2.2. Jenis–Jenis Pelayanan Jasa

### 1. Pelayanan Jasa Kapal

#### a. Jasa Labuh

- 1) Jasa yang diberikan terhadap kapal untuk berlabuh dengan aman sambil menunggu pelayanan berikutnya untuk bertambat di pelabuhan, atau untuk bongkar muat (*midstream, loading/unloading*) atau melaksanakan kegiatan lainnya, (*docking*, pengurusan dokumen dan lain – lain).
- 2) Daerah labuh adalah permukaan air yang masuk daerah perairan pelabuhan, dan batas–batasnya ditentukan berdasarkan ketentuan yang berlaku.
- 3) Yang dimaksud dengan berlabuh dengan aman, yaitu:
  - Tidak mengganggu alur pelayaran.
  - Arealnya luas, sehingga kemungkinan bertabrakan dengan kapal lain, yang sedang berlabuh, dapat dihindari.

- Kedalaman alur yang memadai sehingga kapal tidak kandas.
  - 4) Untuk menjamin tingkat pelayanan, maka pihak pelabuhan selalu mengikuti/memonitor kedalaman (*controlling depth*) tempat kapal berlabuh, sehingga dihindari lebih rinci mengenai kegiatan pemanduan.
- b. Jasa Pandu

Dalam pelayanan jasa pandu, ada beberapa perairan pandu antara lain sebagai berikut.

1) Perairan Wajib Pandu

Adalah suatu perairan dimana kapal - kapal dengan ukuran tertentu diharuskan menggunakan pandu.

2) Perairan Pandu Luar Biasa

Suatu perairan dalaam persiapan wajib pandu dan dalam masa itu di perairan tersebut boleh atau tidak menggunakan pandu (tidak wajib pandu).

3) Perairan di Luar Batas Pandu

Suatu perairan yang lokasinya luar batas dari perairan wajib pandu maupun perairan pandu luar biasa. Apabila menggunakan jasa pandu (pandu dan tunda) dapat disediakan oleh pelabuhan wajib pandu terdekat atau dilakukan oleh syahbandar setempat.

Dalam pelaksanaan pelayanan pemanduan petugas pandu yang akan melayani di bagi menjadi dua antara lain :

1) Pandu Bandar

Pandu yang bertugas memandu kapal batas di perairan Bandar pandu (kolam pelabuhan).

2) Pandu Laut

Pandu yang memandu kapal di perairan antara batas bandar dengan batas luar perairan wajib pandu.

c. Jasa Tambat

- 1) Jasa yang diberikan untuk kapal bertambat pada tambatan, dimana secara teknis dalam kondisi aman, untuk dapat melakukan kegiatan bongkar muat dengan lancar dan tertib.
- 2) Tempat tambatan terdiri dari dermaga beton, dermaga besi/kayu, pinggiran, pelampung, *dolphin*. Kapal yang sedang tambat/merapat pada kapal lain yang sandar didermaga yang lazim disebut melambung
- 3) Tempat tambatan yang disediakan pada umumnya dibagi atas pelayanan untuk kapal samudra, kapal antar pulau, lokal, PLM (Perahu Layar Motor), tergantung dari jenis barang yang diangkut oleh kapal tersebut, misalnya muatan curah.
- 4) Didalam pengelolaan tambatan perlu diketahui besaran factor penggunaan (*berth occupancy factor*) dengan melakukan pencatatan secara terus – menerus agar dapat dipergunakan sebagai alat manajemen untuk mengetahui masalah – masalah yang timbul dalam pengelolaan dan membuat keputusan untuk pemecahan masalah.
- 5) Penggunaan/pemanfaatan tambatan yang tidak efisien erat kaitannya dengan waktu kapal menunggu (*waiting time*).
- 6) Penggunaan tambatan yang tidak optimal akan menimbulkan hambatan atau tidak efisien bagi pelabuhan, perusahaan pelayaran dan perusahaan bongkar muat.

### 2.2.3. Aturan-Aturan Tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal

1. Aturan yang terdapat dalam P2TL

Aturan 24 : Menunda dan Mendorong

- a. Kapal tenaga bilamana sedang menunda harus dapat memperlihatkan :

- 1) Sebagai pengganti lampu yang ditentukan didalam aturan 23(a) atau (a)(ii), dua tiang penerang bersusun tegak lurus. bilamana panjang tundaan diukur dari buritan kapal yang sedang menunda sampai keujung belakang tundaan lebih dari 200 meter , tiga lampu yang demikian itu bersusun tegak lurus.
  - 2) Lampu-lampu lambung
  - 3) Lampu buritan
  - 4) Lampu tunda , tegak lurus diatas lampu buritan
  - 5) Bilamana panjang tundaan lebih dari 200 meter , sosok belah ketupat disuatu tempat yang dapat kelihatan dengan sejelas-jelas nya.
- b. Ketika kapal yang sedang mendorong dan kapal yang sedang didorong maju di ikat erat-erat dalam suatu unit berangkai, kapal-kapal itu harus dianggap sebagai sebuah kapal tenaga dan memperlihatkan lampu-lampu yang ditentukan didalam aturan 23.
- c. Kapal tenaga bilamana sedang mendorong maju atau sedang menggandeng kecuali didalam suatu unit berangkai.
- d. Dengan ketentuan bahwa berapapun jumlah kapal yang sedang digandeng atau di dorong dalam suatu kelompok, harus diberi lampu sebagai suatu kapal.
- e. Kapal atau benda yang terbenam sebagian atau gabungan dari kapal-kapal atau benda-benda demikian yang sedang di tunda yang tidak kelihatan dengan jelas , harus memperlihatkan :
- 1) Jika lebarnya kurang dari 25 meter , suatu lampu keliling putih di ujung depan, atau di dekatnya dan satu di ujung belakang atau di dekatnya, kecuali apabila naga umbang itu

- tidak perlu memperlihatkan lampu di ujung depan atau di dekatnya.
- 2) Jika lebarnya 25 meter atau lebih , dua lampu keliling putih tambahan di ujung-ujung paling luar dari lebarnya dan di dekatnya.
  - 3) Jika panjangnya lebih dari 100 meter , lampu-lampu keliling putih tambahan di antara lampu-lampu yang ditentukan di dalam sub paragraf (i) dan (ii) sedemikian rupa sehingga jarak antara lampu-lampu itu tidak boleh lebih dari 100 meter.
  - 4) Sosok belah ketupat di atau didekat ujung paling belakang dari kapal atau benda paling belakang yang sedang di tunda dan jika panjang tundaan itu lebih dari 200 meter , sosok belah ketupat tambahan di suatu tempat yang dapat kelihatan dengan sejelas-jelasnya serta di tempatkan sejauh mungkin di depan.
- f. Apabila karena suatu sebab yang cukup beralasan sehingga tidak memungkinkan kapal atau benda yang sedang di tunda memperlihatkan penerangan-penerangan atau sosok benda yang ditentukan di dalam paragraf (e) atau (g) aturan ini, semua upaya yang mungkin harus ditempuh untuk menerangi kapal atau benda yang ditunda setidaknya-tidaknya menunjukkan adanya kapal atau benda demikian itu.
- g. Apabila karena suatu sebab yang cukup beralasan sehingga tidak memungkinkan kapal yang tidak biasa melakukan operasi-operasi penundaan untuk memperlihatkan penerangan-penerangan yang di tentukan didalam paragraf (a) atau (c) aturan ini maka kapal demikian itu tidak disyaratkan untuk memperlihatkan penerangan-penerangan itu, bilamana sedang menunda kapal lain dalam bahaya atau dalam keadaan lain yang

mebutuhkan pertolongan. Segala upaya yang mungkin harus ditempuh untuk menunjukkan sifat hubungan antara kapal yang sedang menunda dan kapal yang sedang ditunda sebagaimana yang diharuskan dan dibolehkan didalam aturan 36 terutama untuk menerangi tali tunda.

#### Aturan 29 : Kapal Pandu

- a. Kapal yang sedang bertugas memandu harus memperlihatkan:
  - 1) Di puncak tiang atau di dekatnya , dua lampu keliling bersusun tegak lurus, yang diatas putih dan yang dibawah merah.
  - 2) Bilamana kapal sedang berlayar, sebagai tambahan lampu-lampu lambung dan lampu buritan.
  - 3) Bilamana berlabuh jangkar, sebagai tambahan atas lampu-lampu yang ditentukan di dalam sub paragraf (i), lampu-lampu atau sosok benda yang ditentukan di dalam aturan 30 bagi kapal-kapal yang berlabuh jangkar.
- b. Kapal pandu bilamana sedang tidak memandu, harus memperlihatkan lampu-lampu atau sosok-sosok benda yang di tentukan bagi kapal yang serupa sesuai dengan panjangnya.

## 2. Peraturan *SOLAS Chapter IX* Tentang Managemen Keselamatan Operasi Kapal

Setiap perusahaan perlu mengembangkan, menerapkan dan mempertahankan Sistem Manajemen Keselamatan yang meliputi persyaratan fungsional berikut:

- 1) Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan.
- 2) Petunjuk dan prosedur untuk memastikan keselamatan operasi kapal dan perlindungan lingkungan dalam

mentaati peraturan internasional maupun perundangan negara bendera kapal yang bersangkutan.

- 3) Menentukan tingkat otorita dan garis komunikasi antara dan antar personil darat dan di kapal.
- 4) Prosedur pelaporan kecelakaan dan penyimpangan dari ketentuan.
- 5) Prosedur untuk siap dan tanggap dalam keadaan darurat.
- 6) Prosedur untuk internal audit dan tinjau ulang manajemen.

Tanggung jawab otorita perusahaan, jika badan yang bertanggung jawab atas operasi suatu kapal bukan pemiliknya, maka pemilik harus melaporkan nama lengkap dan data rinci badan tersebut kepada Administrasi.

Perusahaan harus menetapkan dan mendokumentasikan tanggung jawab, otorita dan hubungan antar personil yang mengatur, melaksanakan dan meneliti pekerjaan yang dapat mempengaruhi keselamatan serta pencegahan pencemaran.

Personil yang ditunjuk sebagai (*designated person*), untuk memastikan keselamatan operasi dan memberikan jalur hubungan antara perusahaan dan kapal, setiap perusahaan harus menunjuk satu atau lebih personil di darat yang memiliki akses langsung dengan pimpinan manajemen.

Dalam otorita dan tanggung jawab personil tersebut, termasuk memonitor aspek keselamatan dan perlindungan lingkungan dalam operasi setiap kapal, sesuai persyaratan yang menjamin tersedianya sarana dan dukungan yang cukup dari darat sebagaimana dibutuhkan.

#### **2.2.4. Definisi-Definisi yang Berhubungan dengan Pemanduan dan Penundaan:**

1. Pengawas pemanduan adalah pejabat pelaksana fungsi keselamatan pelayaran atau kepala pelabuhan, yang berwenang melakukan pengawasan keselamatan dan ketertiban serta kelancaran pelaksanaan pemanduan.
2. Pandu adalah pelaut yang mempunyai keahlian dibidang nautika yang telah memenuhi persyaratan untuk melaksanakan pemanduan kapal.
3. *STS Transfer (Ship to Ship Transfer)* adalah kegiatan alih muatan langsung dari kapal ke kapal dengan menggunakan pipa atau alat lainnya.
4. *Superintenden STS* adalah seseorang yang ditunjuk/ahli dalam mengkoordinasikan serta mengawasi kegiatan *STS Transfer*.
5. Pelayanan adalah sebuah proses pemenuhan kebutuhan melalui aktivitas orang yang menyangkut segala usaha yang dilakukan orang lain dalam rangka mencapai tujuannya.
6. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
7. Otoritas pelabuhan adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendali, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang belum diusahakan secara komersial.