

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Kapal yang beroperasi harus dipimpin oleh seorang nakhoda yang memiliki pengalaman dalam memimpin awak kapal serta memiliki pengetahuan tentang bernavigasi. Nakhoda tidak hanya sebagai pengambil keputusan tertinggi dalam kapal, tetapi juga bertanggung jawab terhadap keselamatan kapal, muatan, penumpang dan awak kapalnya. Semua kemampuan serta pengalaman yang dimiliki oleh seorang nakhoda ternyata tidak semua dapat dilakukannya sendiri.

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada pasal 198 Ayat 1 ditegaskan, untuk kepentingan keselamatan dan keamanan berlayar, serta kelancaran berlalu lintas di perairan tertentu dan pelabuhan untuk kapal tertentu diwajibkan menggunakan pandu. Hal ini disebabkan adanya perbedaan karakteristik lingkungan pelabuhan yang satu dengan yang lain serta keterbatasan pengetahuan nakhoda terhadap kondisi setiap pelabuhan, menyebabkan nakhoda kapal memerlukan bantuan seseorang yang memahami kondisi pelabuhan yang akan disinggahinya.

Jasa pemanduan yaitu kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran dan informasi kepada nakhoda tentang keadaan perairan setempat agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan pelabuhan.

Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal No 57 Tahun 2015 Pasal 1 (4), pandu adalah pelaut yang memiliki keahlian di bidang nautika yang telah memenuhi persyaratan untuk melaksanakan pemanduan kapal. Personel pandu akan membantu nakhoda dalam memberikan nasihat (*advisor*), informasi serta petunjuk kepada nakhoda tentang keadaan perairan setempat yang artinya tanggung jawab kapal sepenuhnya tetap berada pada Nakhoda. Personel pandu juga mempunyai peranan yang sangat penting dalam menciptakan tingkat keselamatan kapal-

kapal yang akan keluar masuk suatu pelabuhan, sekaligus memperlancar distribusi logistik nasional.

Jasa pelayanan pemanduan kapal merupakan pelayanan pertama dan terakhir yang diberikan kepada kapal yang akan singgah di suatu pelabuhan. Oleh karena itu hal ini menjadi sangat penting untuk terus meningkatkan kualitas pelayanannya. (Ika Citra Sari. et all,2016)

Selama ini layanan pandu/tunda (*Towage* dan *Pilotage*) dilakukan secara manual. Proses layanan yang konvensional membuat pemilik kapal harus membayar tarif jasa pemanduan dan penundaan melebihi durasi aktual. Saat ini Pemanduan menjadi salah satu layanan yang mendapatkan perhatian khusus dengan menggunakan *Marine Operating System* (MOS).

Pesatnya perkembangan teknologi informasi (TI) belakangan ini, secara otomatis berdampak juga terhadap sistem perdagangan global internasional. Dengan kecanggihan teknologi informasi menjadikan pelayanan yang mudah, cepat, dan murah dari berbagai transaksi dan kegiatan industri di semua sektor termasuk kepelabuhanan.

Pelabuhan Tanjung Priok merupakan salah satu pelabuhan yang menggunakan teknologi digital canggih yaitu *Marine Operating System* (MOS). Dengan adanya penggunaan teknologi digital *Marine Operating System* (MOS) ini mampu mempersingkat waktu pelayanan dan harga operasional pelabuhan serta meningkatkan produktivitas logistik. Melalui *Marine Operating System* (MOS) ini semua data terletak dan termonitor serta dapat menghemat konsumsi bahan bakar minyak (BBM). Digital *Marine Operating System* (MOS) operasional di Pelabuhan Tanjung Priok yang sudah berstandar internasional, bisa dijadikan patokan atau *benchmark* bagi pelabuhan-pelabuhan lain di Indonesia. (Prasetyadi, 2019)

Dalam hal ini Pelabuhan Utama Tanjung Priok telah menerapkan *Marine Operating System* (MOS) untuk meningkatkan efisiensi dan efektifitas pelayanan pemanduan dan penundaan.

Oleh karena itu penulis tertarik untuk membahas hal tersebut diatas dengan judul **“MARINE OPERATING SYSTEM (MOS) UNTUK MENINGKATKAN PELAYANAN PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK.”**

1.2 Rumusan Masalah

Selama ini layanan pandu/tunda (*Towage* dan *Pilotage*) dilakukan secara manual. Proses layanan yang konvensional membuat pemilik kapal harus membayar tarif jasa pemanduan dan penundaan melebihi durasi aktual. Saat ini pemanduan menjadi salah satu layanan yang mendapatkan perhatian khusus dengan menggunakan *Marine Operating System* (MOS).

Mengingat keterbatasan waktu pelaksanaan Praktek Darat (PRADA) dan luasnya masalah dalam penelitian yang dihadapi maka penulis membuat suatu batasan-batasan agar dapat diidentifikasi menjadi suatu fokus masalah dalam kasus-kasus satu-persatu yang sangat erat hubungannya antara satu dengan yang lain. Adapun batasan tersebut antara lain :

1. Apa manfaat dan tujaun *Marine Operating System* (MOS) dalam pelayanan pemanduan dan penundaan ?
2. Bagaimana pengoprasian *Marine Operating System* (MOS) dalam pelayanan pemanduan dan penundaan ?
3. Apa saja kelebihan dan kekurangan dari *Marine Operating System* (MOS) dalam pelayanan pemanduan dan penundaan ?
4. Bagaimana mengatasi kekurangan *Marine Operating System* (MOS) dalam pelayanan pemanduan dan penundaan ?

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penulisan

1. Tujuan Penulisan

Dalam penulisan karya tulis ini, penulis ingin memperkenalkan sistem baru yang telah diterapkan di Pelabuhan Tanjung Priok. Penulisan juga dilakukan dengan tujuan agar penelitian dapat memberikan manfaat yang sesuai dengan apa yang dikehendaki dan juga dapat menambah wawasan serta pengalaman pada bidang yang diteliti. Kemudian untuk mengetahui

keadaan atau kenyataan yang didapat dalam praktek darat, sehingga tujuan dari penulisan ini adalah sebagai berikut :

- a. Untuk mengetahui manfaat dan tujuan dibuatnya *Marine Operating System* (MOS).
- b. Untuk mengetahui cara pengoprasian *Marine Operating System* (MOS) dalam pelayanan pemanduan dan penundaan.
- c. Untuk mengetahui kelebihan dan kekurangan dari *Marine Operating System* (MOS) dalam pelayanan pemanduan dan penundaan.
- d. Untuk menegetahui cara mengatasi kekurangan *Marine Operating System* (MOS) dalam pelayanan pemanduan dan penundaan ?

2. Kegunaan Penulisan

Selain mempunyai tujuan penulisan, peneliti ini juga mempunyai kegunaan penulisan. Kegunaan penulisan yang ada dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

a. Bagi Penulis

- 1) Dapat mengetahui tujuan dibuatnya *Marine Operating System* (MOS).
- 2) Dapat mengetahui cara menggunakann *Marine Operating System* (MOS) dalam pelayanan pemanduan dan penundaan.
- 3) Dapat mengetahui kelebihan dan kekurangan dari *Marine Operating System* (MOS) dalam pelayanan pemanduan dan penundaan.
- 4) Dapat menegetahui cara mengatasi kekurangan *Marine Operating System* (MOS) dalam pelayanan pemanduan dan penundaan

b. Bagi perusahaan PT. Jasa Armada Indonesia Tbk

Penulisan karya tulis ini diharapkan untuk dapat meningkatkan mutu jasa pelayanan khususnya pelayanan pemanduan dan penundaan kapal.

c. Bagi UNIMAR “AMNI” Semarang.

- 1) Menjadi bahan referensi bacaan di kampus bagi taruna/taruni.
- 2) Memberikan motivasi dan dukungan diri sendiri dan orang lain, serta informasi mengenai pelayanan pemanduan dan penundaan kapal.

1.4 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan merupakan gambaran banyaknya pembahasan yang ada dalam Karya Tulis. dalam hal ini, sistematika penulisan terdiri dari lima (5) BAB pembahasan. Adapun sistematika penulisannya adalah sebagai berikut :

BAB 1 : PENDAHULUAN

Dalam bab ini terdiri dari latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan dan kegunaan penulisan, dan sistematika penulisan.

BAB 2: TINJAUAN PUSTAKA

Berisi teori-teori yang digunakan dalam penyusunan Karya Tulis. Baik teori yang berasal dari buku-buku, jurnal ilmiah maupun media cetak dan *on line*.

BAB 3: METODE PENGUMPULAN DATA

Dalam penulisan Karya Tulis, metode pengumpulan data merupakan faktor penting demi keberhasilan penyusunan karya tulis. Hal ini berkaitan dengan bagaimana cara mengumpulkan data, siapa sumbernya, dan apa alat yang digunakan.

BAB 4 : PEMBAHASAN DAN HASIL

4.1. Gambaran Umum Obyek Pengamatan

Berisi gambaran umum obyek pengamatan (tempat observasi saat pelaksanaan Prada di perusahaan pelayaran, dilengkapi dengan struktur organisasi dan gambaran kondisi perusahaan yang disesuaikan dengan tema yang dipilih sesuai dengan program studi).

4.2. Pembahasan dan Hasil

Tahap pembahasan dan hasil sebuah karya tulis merupakan titik puncak dari sebuah materi karya tulis. hal ini dikarenakan pada bagian ini seluruh rumusan masalah maupun tujuan telah terjawab. Dengan menggunakan tinjauan pustaka yang telah

diulas padaBAB 2, maka solusi serta penyelesaian masalah telah dibahas secara tuntas.

BAB 5 : PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Kesimpulan merupakan rangkuman akhir dimana penulis karya tulis menyimpulkan seluruh pembahasan beserta solusi/capaian yang dihasilkan.

5.2. Saran

Saran adalah harapan penulis yang ditujukan kepada perusahaan/tempat pengambilan data. Untuk memperbaiki permasalahan yang muncul sesuai dengan judul dan tema karya tulis.