BAB 5
PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Bedasarkan data-data yang diperoleh dari wawancara dengan narasumber maupun *study* perpustakaan dan pengamatan secara langsung dilapangan pelaksanaan Praktek Darat (Prada) yaitu di PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Cabang Tanjung Wangi. Maka penulis nenarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Prosedur pelayanan pemanduan terhadap kapal yang akan keluar masuk dilayani oleh petugas pandu yang berada di stasiun pandu setelah mendapat surat perintah kerja. Setiap kapal yang berukuran tonase kotor GT 500 (lima ratus *Grosse Tonnage*) atau lebih yang berlayar di perairan wajib pandu, wajib menggunakan pelayanan jasa pemanduan. Setiap kapal yang akan masuk, meninggalkan atau mengadakan gerakan tersendiri di perairan wajib pandu harus mengajukan permintaan jasa pemanduan secara tertulis kepada PT Pelindo (Persero) Cabang Tanjung Wangi. Pelayanan pemanduan didahulukan kepada kapal yang akan berangkat atau keluar kemudian dilanjutkan pada kapal yang akan masuk, urutan kapal masuk disesuaikann dengan *First come first service* sesuai hasil rapat RPPK berdasarkan skala prioritas.
2. Proses penangan *berthing* dan *unberthing*, bagi kapal-kapal yang akan melakukan kegiatan tidak bisa sandar maupun lepas begitu saja harus memenuhi beberapa persyaratan. Dimulai dari melakukan Rapat Perencanaan Penyandaran Kapal (RPPK). Kemudian setelah rapat RPPK Agen melakukan pengurusan mengenai dokumen kedatangan kapal di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), pengurusan surat karantina dan imigrasi serta pengurusan menggunakan jasa pelayanan pemanduan di PT Pelindo (Persero) Cabang Tanjung Wangi. Setelah melalui tahap pengajuan permohonan jasa pemanduan sesuai prosedur, maka kapal tersebut baru akan diberi pelayanan untuk

sandar atau lepas. Setelah sampai pada titik dimana kapal berlabuh, pandu akan naik ke atas kapal untuk mengambil alih navigasi dan mengarahkan alur pelayaran ke atas kapal yang dilewati oleh kapal. Hal itu dilakukan karena kondisi dan informasi alur pelayaran di pelabuhan menjadi tanggung jawab pihak pandu.

3. Hambatan-hambatan yang menyebabkan petugas syahbandar dan petugas pandu tidak mengizinkan keberangkatan seperti keadaan sarana navigasi pelayaran dan fasilitas dermaga yang belum tersedia, adanya cuaca buruk yang tidak bisa memaksakan kapal untuk berlayar, adanya kapal yang berlabuh jangkar di sekitar perairan Pelabuhan Tanjung Wangi yang dapat mengganggu proses penangan kapal yang akan sandar maupun lepas, terjadinya dokumen yang terselip atau tidak lengkap, adanya dokumen yangg sudah *expired* dan terlambatnya dokumen kapal pada saat *on board* dikarenakan *service boat* tidak dijalankan dengan tepat waktu yang menjadi kendala.

5.2 Saran

Dalam hal ini penulis akan memberikan sedikit saran semoga dapat bermanfaat bagi PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Cabang Tanjung Wangi. Adapun saran yang penulis bisa ungkapkan ialah :

1. Sebagai upaya memaksimalkan pelayanan yang dilakukan oleh PT Pelindo (Persero), untuk memudahkan para pengguna jasa pelabuhan dalam mengurus dokumen dan administrasi serta mengurangi biaya logistik. Untuk itu perlu adanya pelabuhan yang menyediakan pelayanan satu atap jasa kepelabuhan di Tanjung Wangi.
2. Untuk memudahkan dalam proses penanganan *berthing* dan kapal lepas *unberting* agar diberlakukannya sistem Online untuk meminilimalisir waktu agar dalam pelaksanaan kegiatan dapat berjalan dengan lancar.
3. Untuk mencegah terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan selama proses pelayanan pemanduan diharapkan agar rutin dilakukan pengecekan terhadap keselamatan pelayaran termasuk laiklaut.