

Kajian Revisi PM 57 Tahun 2015 dan PM 93 Tahun 2014 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal

Herwantono¹, Rizky Brehnaputrifajar Khaerudin²

¹ Program studi Teknik Mesin Perkapalan, Universitas Nahdlatul Ulama Cirebon, Indonesia
Email: herwantono.marine@gmail.com

² Program studi Teknologi Pengolahan Hasil Perikanan, Universitas Nahdlatul Ulama Cirebon, Indonesia
Email: rizkybrehnaputri@unucirebon.ac.id

Abstrack

The phenomenon used as the object of this research is Minister of Transportation Regulation No. 57 of 2015 and Ministerial Regulation No. 93 of 2014 concerning ship piloting and delaying. The aim of the research is to carry out an in-depth analysis of the results of the focus group discussion (FGD) held by the Indonesian Maritime Pilots' Association (INAMPA) regarding ministerial regulations No. 57 of 2015 and No. 93 of 2014 to produce a descriptive-analysis study that provides an explanation and overview of legal regulations. regarding ship piloting and delays that can be implemented further. The publication data as secondary data used for this research comes from library materials that have been published widely or in a limited way relating to the piloting and towing of ships based on the provisions of statutory regulations. The results of the study based on the focus group discussion held by INAMPA show that there is a need for changes in the terminology of Pilot Officers, the rules and use of tugboats, the provisions and requirements for the construction of Maritime Pilot Officer Ships, the age of Maritime Pilot Officers, the ladder of Maritime Pilot Officers, Person in Overall Advisory Control (POAC), certificate of appointment of Maritime Scout Officers (SKPP), endorsement, Maritime Scout Officer Staff Agency, code of ethics for Maritime Scout Officers, training requirements for Maritime Scout Officers, official clothing, and the Indonesian Maritime Scout Officers association. This focus group discussion (FGD) not only discusses and formulates conclusive input to the Government, but also serves as material for participating in helping the Government and the organization's responsibilities to realize the vision and mission of the Directorate General of Sea Transportation in order to realize effective and efficient national maritime transportation. and be competitive and provide added value as infrastructure.

Keywords: regulations, pilotage, delay, ship

Abstrak

Fenomena yang dijadikan obyek penelitian ini adalah peraturan menteri perhubungan No 57 Tahun 2015 dan peraturan menteri No 93 Tahun 2014 tentang pemanduan dan penundaan kapal. Tujuan penelitian adalah melakukan analisis pendalaman terhadap hasil *focus group discussion* (FGD) yang diselenggarakan oleh *Indonesian Maritime Pilots' Association* (INAMPA) terkait peraturan menteri No 57 Tahun 2015 dan No 93 Tahun 2014 sehingga menghasilkan kajian deskriptif-analisis yang memberikan penjelasan serta gambaran pengaturan hukum mengenai pemanduan dan penundaan kapal yang dapat diimplementasikan lebih lanjut. Adapun data publikasi sebagai data sekunder yang digunakan untuk penelitian ini bersumber dari bahan-bahan kepustakaan baik yang telah dilakukan dipublikasikan secara luas maupun yang terbatas berkaitan dengan pemanduan dan penundaan kapal berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan. Hasil kajian berdasarkan *focus group discussion* yang telah diselenggarakan INAMPA menunjukkan bahwa perlu adanya perubahan pada terminology Petugas Pandu, tata aturan dan penggunaan kapal tunda, ketentuan dan persyaratan pembangunan Kapal Perwira Pandu Maritim, usia Perwira Pandu Maritim, tangga Perwira Pandu Maritim, *Person in Overall Advisory Control* (POAC), surat keterangan penunjukkan Perwira Pandu Maritim (SKPP), *endorsement*, Badan Penyalur Tenaga Perwira Pandu Maritim, kode etik Perwira Pandu Maritim, persyaratan pelatihan Perwira Pandu Maritim, pakaian dinas, dan asosiasi Perwira Pandu Maritim Indonesia. *Focus group discussion* (FGD) ini selain mendiskusikan dan merumuskan suatu masukan konstuatif kepada Pemerintah, juga sekaligus sebagai bahan dari ikut serta membantu Pemerintah dan tanggung jawab organisasi untuk mewujudkan visi dan misi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dalam rangka mewujudkan penyelenggaraan transportasi laut nasional yang efektif, efisien dan berdaya saing serta memberikan nilai tambah sebagai infrastruktur.

Kata Kunci: peraturan, pemanduan, penudaan, kapal

Copyright © 2024 Jurnal Tropika Bahari. All right reserved

Pendahuluan

Kepulauan Indonesia atau Nusantara terletak di antara dua benua yakni Asia-Australia, dan dua samudera yakni Hindia-Pasifik. Dengan begitu, bisa dikatakan bahwa Indonesia berada di posisi silang antara empat unsur tersebut. Sejarah mengenai jalur transportasi laut Indonesia yang sudah dilalui berbagai bangsa internasional sejak zaman dulu, baik negara berpantai dan yang tidak berpantai. Sebagai negara maritim, nenek moyang bangsa Indonesia dikenal sebagai pelaut ulung. Kaum pelaut sangat mengandalkan kapal sebagai alat transportasi untuk melakukan perjalanan laut alias pelayaran. Menurut buku Posisi Strategis Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia (Nurbidawati, 2019), bukti pertama yang menunjukkan orang-orang Indonesia memanfaatkan kapal dalam jalur transportasinya terlihat pada relief di Candi Borobudur, direlief Candi Buddha yang terletak di Magelang Jawa Tengah, itu menggambarkan kehidupan nenek moyang di masa lalu, yakni perahu atau kapal orang Nusantara yang sudah pernah sampai ke Madagaskar, Benua Afrika.

Kapal merupakan sarana pelayaran yang mempunyai peran penting dalam sistem angkutan laut dan kapal mempunyai kapasitas yang jauh lebih besar, tenaga kerja lebih sedikit dan biaya lebih murah dari pada sarana angkutan lainnya. Oleh karena itu, pelabuhan di Indonesia dituntut untuk dapat lebih meningkatkan peranannya dalam memberikan pelayanan jasa sebaik mungkin kepada masyarakat atau pengguna jasa angkutan laut. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Anam (2020) menyatakan bahwa pelabuhan yang baik haruslah mempunyai perlengkapan-perengkapan 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. Pelabuhan yang baik merupakan pelabuhan yang juga menerapkan konsep *green port*, yaitu bertujuan untuk mengintegrasikan metode ramah lingkungan ke dalam pelaksanaan kegiatan, operasional dan pengelolaan pelabuhan termasuk Sarana dan Prasarana yang digunakan (Zavarino, 2023). Pelabuhan dapat dilihat dari berbagai sisi diantaranya segi teknis dan ekonomi untuk platform logistic (Gurning, 2017). Pelayanan jasa dibagi menjadi dua kelompok, yaitu pelayanan untuk kapal dan pelayanan untuk barang. Salah satu pelayanan untuk kapal adalah pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal. Pada praktek jasa pelayanan ini dibutuhkan fasilitas dan prasarana pendukung kegiatan pemanduan lain yang memadai seperti kapal tunda dan kapal kepil serta didukung kelompok satgas. Penundaan kapal ini dilakukan dengan cara menarik, mendorong, menggandeng, mengawal (*escort*) dan menolong (*assist*) kegiatan layanan berolahgerak di lalu lintas, lokasi anchor perairan sekitar pelabuhan (William, 2022).

Kegiatan pemanduan dan penundaan kapal merupakan kewenangan Pemerintah, namun Pemerintah dapat bekerjasama atau memberikan pelimpahan kewenangan tersebut kepada Badan Usaha Pelabuhan (BUP) dan Pengelola Terminal Khusus yang memenuhi persyaratan sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal dan PM 93 Tahun 2014 tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan Kapal. Pada Pasal 101 UU No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyatakan bahwa BUP bertanggung jawab terhadap kerugian pengguna jasa atau pihak ketiga lainnya karena kesalahan dalam pengoperasian pelabuhan (termasuk kesalahan pandu atau *Harbour Tug*).

Dalam pelaksanaan pemanduan dan penundaan kapal Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No57 Tahun 2015, ada beberapa permasalahan yang sering terjadi diantaranya keterbatasan jumlah petugas pandu tidak sebanding dengan jumlah yang harus dijalani (dipandu) sehingga ada beberapa kapal dalam satu waktu. Selain itu, dalam hal penggunaan kapal tunda dimana daerah pelayanan yang harus di jangkau secara bersamaan sehingga mengakibatkan salah satu kapal harus dilayani secara bergilir dan membuat keberangkatan tidak tepat waktu atau adanya waktu menunggu. Dan terkadang pandu tidak menuliskan jam naik ke kapal dan jam pandu selesai karena biasanya pandu kelelahan setelah melakukan pelayanan (*human error*) (Rikiatun, 2020). Hal ini didukung oleh penelitian yang dilakukan Ardyana (2015) menyatakan bahwa pengaruh dari waktu tunggu yang lama dapat menyebabkan kerugian mencapai sekitar Rp. 7 juta per hari per kapal yang cukup merugikan pengguna jasa.

Sejak tahun 2010 hingga 2017 telah terjadi fluktuasi jumlah kecelakaan kapal dagang yang melintasi wilayah maritime Indonesia, rata-rata terjadi kecelakaan kapal sebesar 6,95% per tahun. Berdasarkan data kecelakaan yang dianalisis oleh *International Maritime Organization* (IMO),

diketahui secara faktual bahwa 80% kecelakaan kapal di laut disebabkan oleh faktor kesalahan manusia (*human error*) serta diakibatkan oleh buruknya manajemen perusahaan pelayaran atau operator kapal berpengaruh kuat terhadap keadaan kelaiklautan kapal (Humas Dithubla, 2017).

Dalam rangka memperbaiki dan menyempurnakan peraturan menteri tersebut, *Indonesian Maritime Pilots' Association* (INAMPA) menyelenggarakan *Focus Group Discussion* (FGD) dengan tema: “Revisi PM. 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal dan Revisi PM.93 Tahun 2014 tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan Kapal serta Tugas-Tugas Operasional lainnya tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal.”

Adapun maksud dan tujuan FGD ini adalah untuk mendapatkan input/ masukan, sumber saran atau pemikiran dari seluruh *Stakeholders* Pemanduan dan Penundaan Kapal yang outcomenya nanti dibuat satu rumusan resmi yang akan disampaikan kepada Pemerintah dalam hal Ditjen Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Hasil rumusan ini merupakan bentuk tanggung jawab moral INAMPA ikut serta membantu Pemerintah dalam merumuskan suatu kebijakan yang berhubungan dengan Pemanduan dan Penundaan Kapal di Indonesia. Diharapkan masukan tersebut akan memberikan dampak positif kepada seluruh *stakeholders* terkait ketika Revisi Peraturan Menteri dijalankan.

Metodologi

Metode dalam suatu penelitian pada umumnya terbagi ke dalam 2, yaitu metode penelitian lapangan dan metode kepustakaan. Metode penelitian lapangan didapat secara langsung dari masyarakat atau pihak berwenang berupa data primer. Sedangkan ketika melakukan analisis terhadap bahan-bahan tertulis atau pustaka yang ada maka digunakan metode kepustakaan berupa data sekunder. Penelitian hukum yang digunakan pada penelitian ini menggunakan penelitian hukum normatif. Menurut Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji (2019), pengertian dari penelitian hukum normatif merupakan penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder belaka. Untuk menguraikan pokok permasalahan dalam menghasilkan suatu rekomendasi yang konstruktif bagi perkembangan ilmu hukum maka digunakan pendekatan terhadap peraturan perundang-undangan, pendekatan konseptual dan pendekatan komparatif atau perbandingan hukum.

Teknik Pengumpulan data

Data yang diperoleh dalam penelitian ini adalah hasil rumusan *focus group discussions* (FGD) yang diselenggarakan oleh *Indonesian Maritime Pilots' Association* (INAMPA) tanggal 27 Oktober 2022 bertempat di Swiss-Belhotel Harbour Bay Batam. Data sekunder dalam penelitian ini dibedakan menjadi bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan non hukum (Marzuki, 2019). Adapun penjabarannya sebagai berikut:

- a. Bahan Hukum Primer, terdiri dari:
 - 1) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal;
 - 2) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 93 Tahun 2014 tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan Kapal
- b. Bahan Hukum Sekunder, terdiri dari :
 - 1) Buku-Buku Hukum;
 - 2) Jurnal-Jurnal Hukum;
 - 3) Hasil Penelitian Hukum;
 - 4) Doktrin para ahli Hukum.
- c. Bahan Non Hukum, terdiri dari:
 - 1) Kamus Bahasa;
 - 2) Kamus Hukum;

Teknik Analisis Data

Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisis yang bersifat kualitatif yaitu analisis yang tidak menggunakan angka, melainkan memberikan gambaran dengan kata-kata

atas temuan-temuan yang lebih mengutamakan mutu atau kualitas dari data dan bukan kuantitas. Dalam penelitian kualitatif data diperoleh dari berbagai sumber, dengan menggunakan teknik pengumpulan data yang bermacam-macam (triangulasi), dan dilakukan secara terus menerus sampai datanya jenuh (Sugiyono, 2016). Analisis kualitatif ini menghasilkan data deskriptif analisis yaitu apa yang dinyatakan oleh responden secara tertulis atau lisan dan juga perilakunya yang nyata, diteliti dan dipelajari sebagai sesuatu yang utuh (Soekanto dkk, 2019).

Hasil dan Pembahasan

Pelayanan jasa kapal merupakan jasa kegiatan operasional kapal mulai dari masuk hingga keluar pelabuhan. Pelayanan jasa kapal dibedakan untuk kapal angkutan laut dalam negeri dan luar negeri. Pelayanan jasa kapal dikenakan tagihan sesuai besaran tarif sebagaimana Peraturan/Perundang-undangan yang berlaku. Adapun peraturan-peraturan terkait pelayanan jasa kapal antara lain:

- a. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- b. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 93 Tahun 2014 tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan Kapal.
- c. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal.
- d. Peraturan Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Nomor: PER.66/PJ.05/P.III-2017 tentang Perubahan atas Peraturan Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Nomor: PER.25/PJ.01/P-III-2016 tentang Pelayanan Jasa Kapal di Lingkungan PT Pelabuhan Indonesia III (Persero).

Pelaksanaan FGD

Pada hari Kamis, tanggal 27 Oktober 2022 bertempat di Swiss-Belhotel Harbour Bay Batam telah dilaksanakan *Focus Group Discussion* (FGD) dengan Tema : “Revisi PM 57 Tahun 2015 Tentang Pemanduan & Penundaan Kapal Dan Revisi PM 93 Tahun 2014 Tentang Sarana Bantu & Prasarana Pemanduan Kapal Serta Tugas – Tugas Operasional Lainnya Untuk Kemajuan Maritim Indonesia”. Pelaksanaan Focus Group Discussion (FGD) yang dibawakan oleh MC – Ms. Veve Fatra dilaksanakan secara Hybrid (Online dan Offline / Daring & Luring) dengan uraian sebagai berikut:

1. Keynote Speaker & Official Opening oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut Bapak Ir. Arif Toha Tjahjagama, DEA. Yang diwakili oleh Capt. Yohsua P.S.I Anthonie, M.M (Kasubdit Pemanduan & Penundaan Kapal Ditjen Perhubungan Laut – KEMENHUB RI)
2. Host & Opening Speech oleh President INAMPA Bapak Pasoroan Herman Harijanja.
3. Speaker sebanyak 8 (Delapan) orang dari berbagai Instansi Pemerintah Pusat, Daerah, Direksi BUMN & BUP dan Organisasi Profesi.
4. Moderator terdiri dari 2 (Dua) orang, yaitu : Bapak Dendi Gustinandar (Direktur BUP BP Batam), Capt. Herwantono, SE., M.H., M.Mar. (Bendahara Umum – INAMPA).
5. Peserta yang hadir secara Luring sebanyak ± 150 (Seratus Lima Puluh) orang, sedangkan secara Daring / Online sebanyak ± 500 (Lima Ratus) Orang.

Analisis Hasil Rumusan FGD

- Terminologi Petugas Pandu dirubah menjadi Perwira Pandu Maritim.
- Terhadap Klausul “Definitif Perwira Pandu Maritim” disuatu wilayah Pemanduan diberikan suatu kelonggaran dan tidak berfokus pada suatu Pelabuhan sepanjang yang bersangkutan mempunyai Sertifikat SKPP terhadap BUP yang mengelola Pemanduan demi efektifitas dan efisiensi pengelolaan kegiatan tanpa mengurangi aspek keselamatan dengan pengelolaan kegiatan pemanduan mengikuti Tata Aturan Pemanduan seperti misalnya Rekomendasi dari Syahbandar/KSOP/KUPP setempat tentang Surat Keterangan Penunjukan Perwira Pandu Maritim serta adanya Familiarisasi.
- Kapal Tunda :

- a) Tata aturan dan penggunaan kapal tunda mengacu pada panjang kapal (LOA) yang ditunda yaitu:
- a. 70 s/d 100 meter, minimal 1 (satu) Kapal tunda dengan *bollard pull* minimal 12 ton dan daya paling rendah 1000 Daya Kuda (DK).
 - b. 101 s/d 150 meter, minimal 2 (dua) kapal tunda dengan *bollard pull* minimal 24 ton dan jumlah daya paling rendah 2000 Daya Kuda (DK).
 - c. 151 s/d 250 meter, minimal 2 (dua) kapal tunda dengan *bollard pull* minimal 72 ton dan jumlah daya paling rendah 6000 Daya Kuda (DK).
 - d. LOA > 251 meter, minimal 3 (tiga) Kapal tunda dengan *bollard pull* minimal 132 ton dan jumlah daya paling rendah 11000 Daya Kuda (DK).
- b) Penggunaan Kapal Tunda dalam suatu wilayah Pemanduan dapat dimobilisasi/digunakan ke wilayah Pemanduan lain yang membutuhkan “dengan catatan” tidak mengganggu operasional Pelayanan Pemanduan dan Penundaan di wilayah tersebut.
- c) Kapal Tunda yang digunakan dalam kegiatan Pemanduan harus teregistrasi sebagai “*Harbour Tug*” sesuai syarat dan ketentuan *Harbour Tug* (diantaranya jenis Propulsi, Daya Kuda, ketinggian dan penempatan daprah, jenis bahan daprah/fender, *bollar pull*, Tali Tunda, Instalasi firefighting termasuk Kompetensi pengawakanannya).
- d) Kapal tunda yang didefinisikan sebagai *Harbour Tug* disuatu perairan Pemanduan tidak dikenakan biaya Jasa Labuh, mengingat keberadaannya sudah mendapat ijin khusus operasi sebagai *Harbour Tug* termasuk sebagai fasilitas/peralatan bantuan Keselamatan yang dapat dimobilisasi bila terjadi suatu kondisi emergency/kecelakaan kapal di Perairan tersebut serta pendapatan dari kegiatan Penundaan disetorkan untuk Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) sebesar 5%.
- e) Perlunya distandarisasikan masa berlaku ijin Olah Gerak *Harbour Tug* yang dikeluarkan oleh Syahbandar/KSOP/KUPP.
- Kapal Perwira Pandu Maritim
Ketentuan dan Persyaratan Pembangunan Kapal Perwira Pandu Maritim adalah diantaranya sebagai berikut :
 - 1) Mempunyai luasan dek untuk tempat embarkasi/debarkasi yang dilengkapi dengan *stansion* dan *handrail* untuk pegangan Perwira Pandu Maritim.
 - 2) Dilengkapi dengan *side way* untuk fasilitas transfer Perwira Pandu Maritim.
 - 3) Memiliki kecepatan yang dapat mengimbangi kecepatan kapal yang akan dipandu tanpa mengesampingkan Aspek Keselamatan Pelayaran.
 - Usia Perwira Pandu Maritim
Diharapkan tidak ada pembatasan usia untuk Perwira Pandu Maritim dalam bertugas, tetapi yang menentukan Layak tidaknya bagi Perwira Pandu Maritim usia > 58 tahun bertugas adalah keterangan sehat jasmani dan rohani dari instansi yang ditunjuk Pemerintah dan keterangan cakap juga mampu melaksanakan tugas dari Pengawas Pemanduan dalam hal ini Syahbandar/KSOP/KUPP. Sebagai *benchmark* Negara yang menerapkan Perwira Pandu Maritim dengan usia lanjut adalah Negara – Negara di Eropa, USA, Australia, dan hampir seluruh Negara – Negara di Asia (Jepang, Korea, China, dll). Dan saat ini beberapa Perwira Pandu Maritim di Indonesia dengan usia > 60 tahun yang masih aktif dan energik bertugas dilapangan antara lain adalah:

| No | Nama | Usia |
|----|--------------------------|-------|
| 1 | Capt. Mintarsandy | 78 Th |
| 2 | Capt. Hentyobudi | 70 Th |
| 3 | Capt. Wilson Tambunan | 71 Th |
| 4 | Capt. Johny Kaloh | 68 Th |
| 5 | Capt. Nyoman Gunawan | 74 Th |
| 6 | .Capt. Wasito Srimuryono | 74 Th |
| 7 | Capt. Lexy Sundamen | 75 Th |

- Persyaratan Kesehatan bagi Perwira Pandu Maritim usia > 58 tahun adalah sebagai berikut :
 - 1) Perwira Pandu Maritim usia < 58 tahun dilakukan cek Kesehatan setiap 24 (dua puluh

- empat) bulan sekali.
- 2) Perwira Pandu Maritim usia 58 s/d 65 tahun dilakukan pengecekan kesehatan setiap 12 (dua belas) bulan sekali yang hasilnya dilaporkan kepada Pengawas Pemanduan dengan tembusan Ditjen Perhubungan Laut.
 - 3) Perwira Pandu Maritim usia > 65 tahun melakukan pengecekan kesehatan setiap 6 bulan sekali yang hasilnya dilaporkan kepada Pengawas Pemanduan.
- Tangga Perwira Pandu Maritim Diusulkan untuk dimasukkan dalam Pasal Tangga Perwira Pandu Maritim.
- 1) Sehubungan dengan sering terjadinya kecelakaan dalam Embarkasi/Debarkasi Perwira Pandu Maritim, maka perlu ditegaskan persyaratan penggunaan Tangga Perwira Pandu Maritim sesuai standar SOLAS (Chapter V. Reg 23), IMO 1045 (27), ISO 799-1, ISM Code.
 - 2) Sebelum naik/turun kapal yang akan dipandu, Nakhoda wajib mengecek kelaikan dari Tangga Perwira Pandu Maritim yang digunakan. Kelaikan tersebut meliputi:
 - a. Kekuatan tali/papan yang digunakan;
 - b. Pemasangan Tangga Perwira Pandu Maritim;
 - c. Kelengkapan, seperti : tali manrope, life bouy dilengkapi tali, stansion/tiang pegangan, dan tali pengangkut tas dan perlengkapan Perwira Pandu Maritim;
 - d. *Standby Crew*.
 - 3) Perwira Pandu Maritim dapat :
 - a. Meminta penggantian Tangga Perwira Pandu Maritim atau pemasangan dengan benar Tangga Perwira Pandu Maritim yang akan digunakan jika Tangga Perwira Pandu Maritim yang disiapkan diyakini akan dapat membahayakan Keselamatan/jiwa Perwira Pandu Maritim (*Unsafe Condition*). Hal ini sesuai dengan pedoman yang disampaikan oleh Sekretaris Jenderal *International Maritime Organization* (IMO) HE. Mr. Kitack Lim pada FEDEPILOTI yang ke 70 Tahun : “*Contribution Made By Pilots To Maritime Safety Is Well Understood And Clearly Recognised By IMO And Its Members.*” “*But We Also Recognised That The SAFETY OF PILOTS THEMSELVES IS A VITAL ISSUE*”. Permintaan sebagaimana tersebut diatas disampaikan kepada Nakhoda dengan tembusan Manajer Kepanduan dan Pengawas Pemanduan dengan dilampirkan bukti – bukti pendukung.
 - b. Menunda atau membatalkan kegiatan Pelayanan Pemanduan jika butir 3(a) diatas tidak dipenuhi, Penundaan atau Pembatalan tersebut diatas dilaporkan kepada Manager Kepanduan dengan tembusan Pengawas Pemanduan dan melampirkan bukti – bukti pendukung nya sesuai dengan *referensi Resolution A.485 (XII) adopted on 19 November 1981 IMO*.
 - 4) Kapal/Nakhoda menyiapkan fasilitas tangga Perwira Pandu Maritim yang layak sesuai standar sebagaimana poin 1 diatas dan secara berkala melakukan pengecekan/pengawasan termasuk pemasangan yang benar terhadap kondisi tangga Perwira Pandu Maritim.
 - 5) Pengawas Pemanduan secara rutin melakukan pengecekan/pengawasan terhadap kelaikan tangga Perwira Pandu Maritim seperti :
 - a. Kondisi Tangga Perwira Pandu Maritim;
 - b. Pemasangan/pengikatannya;
 - c. Sertifikasi Tangga Perwira Pandu Maritim.
 - 6) Adanya sanksi kepada Nakhoda/kapal/pemilik kapal/Perwakilan Kapal atas tidak dipenuhinya penggunaan/pemakaian Tangga Perwira Pandu Maritim diatas kapal yang berakibat, cedera bahkan fatality, termasuk kerugian moril maupun materiil yang dialami oleh Perwira Pandu Maritim yang bersangkutan.
- *Person in Overall Advisory Control* (POAC)
- 1) Pemanduan pada *Ship to Ship* (STS), *Conventional Buoy Mooring* (CBM), dan *Single Point Mooring* (SPM), dalam rangka menjamin keselamatan olah gerak ikat sandar dan lepas sandar di Lokasi STS, CBM, dan SPM dapat menggunakan Perwira Pandu Maritim

- bersertifikat Pandu/*mooring master*;
- 2) Pelayanan Pemanduan pada STS, CBM, dan SPM yang juga melakukan kegiatan bongkar muat bahan bakar minyak, petugas mooring master dalam menangani safety manouvernnya wajib mendapatkan/memiliki pengetahuan POAC.
 - 3) Referensi penerapan POAC adalah
 - a. *OCIMF Ship to ship Transfer Guide Petroleum Chapter 1 annex 4*;
 - b. *Marpol Chapter 8 Annex I Resolution MEPC 186 (59)*.
 - 4) Penyelenggaraan diklat POAC dapat dilakukan oleh Badan Penyelenggara Diklat yang direkomendasikan oleh Ditjen Perhubungan Laut.
- Surat Keterangan Penunjukan Perwira Pandu Maritim (SKPP) Diusulkan agar SKPP atau Surat Keterangan Penunjukan Perwira Pandu Maritim hingga umur 65 tahun yang dikeluarkan oleh Syahbandar/KSOP/KUPP tidak ada masa berlakunya mengingat:
 - 1) SKPP ini merupakan bukti kecakapan dari Perwira pandu Maritim yang telah mengikuti assesmen dan familiarisasi pelayanan pemanduan ditempat tugas baru.
 - 2) Perwira Pandu Maritim wajib dilakukan *assesment* dan familiarisasi ulang Apabila:
 - a. Pemanduan yang diberikan mengalami kecelakaan (kandas, senggolan, tabrakan dll) yang mengakibatkan kerugian bagi kapal yang dipandu;
 - b. Lebih dari 1 (satu) tahun tidak memandu kapal di wilayah tersebut;
 - c. Selesai menjalani sanksi indisipliner;
 - d. Usia > 65 tahun (SKPP di assesmen setiap 6 bulan sekali dan diberikan perpanjangan masa berlakunya sesuai surat keterangan sehat atau rekomendasi kesehatan yang dikeluarkan oleh instansi yang ditunjuk Kemenhub RI.
 - 3) Selama ini masa berlaku SKPP yang diterbitkan Syahbandar/KSOP/KUPP berbeda beda, ada yang 3 bulan, 6 bulan, 12 bulan, 1 bulan bahkan ada yang 20 hari, sehingga terkesan ada kepentingan dari Aparat Setempat yang mengeluarkan izin.
 - *Endorsement*
Pemberlakuan endorsement ijazah Perwira Pandu Maritim agar dilaksanakan setiap 5 tahun sekali dimana yang berlaku sekarang adalah 3 tahun (sebagaimana contoh ijazah Pelaut di *endorsement* setiap 5 tahun sekali).
 - Badan Penyalur Tenaga Perwira Pandu Maritim
Guna menjaga kualitas Perwira Pandu Maritim, maka dalam penyaluran tenaga Perwira Pandu Maritim kepada Perusahaan yang mendapat pelimpahan Pemanduan harus dilaksanakan oleh Perusahaan yang memiliki Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang terdaftar di Kementerian Perhubungan dan mendapat rekomendasi dari Asosiasi Perwira Pandu Maritim Indonesia (INAMPA).
 - Kode Etik Perwira Pandu Maritim
Usulan ditambahkan pasal baru tentang Kode Etik Profesi
 - 1) Definisi, Kode Etik Perwira Pandu Maritim adalah tata cara dan perilaku seorang Perwira Pandu Maritim dalam menjalankan tugas pemanduan kapal sesuai Sistem dan Prosedur yang ditetapkan serta mampu menjalankan komunikasi dengan Nakhoda kapal yang dilayani, *Stakeholder*, Pemerintah/Regulator dan Manajemen Pemanduan serta lingkungan maritim sesuai nilai nilai dan norma yang menjunjung tinggi Kemanusiaan, Keselamatan dan Keamanan Maritim.
 - 2) Setiap Perwira Pandu Maritim Baru wajib memahami nilai nilai yang tertuang dalam kode etik Perwira Pandu Maritim serta menerapkannya dalam setiap pelayanan pemanduan dan komunikasi dalam lingkungan maritim.
 - 3) Untuk memastikan nilai nilai ke etis professional Perwira Pandu Maritim maka Setiap Perwira Pandu Maritim yang akan melakukan *endorsement* ijazah harus mendapatkan rekomendasi dari INAMPA untuk *advice* teknik bidang ke-etis profesionalnya dan keanggotaan Perwira Pandu Maritim yang akan dipekerjakan dalam Pelayanan Pemanduan kapal sebagaimana lazimnya organisasi profesi lainnya.

Kesimpulan

Hasil penelitian berdasarkan *focus group discussion* yang telah diselenggarakan INAMPA menunjukkan bahwa perlu adanya perubahan pada terminology Petugas Pandu, tata aturan dan penggunaan kapal tunda, ketentuan dan persyaratan pembangunan Kapal Perwira Pandu Maritim, usia Perwira Pandu Maritim, tangga Perwira Pandu Maritim, *Person in Overall Advisory Control* (POAC), surat keterangan penunjukan Perwira Pandu Maritim (SKPP), *endorsement*, Badan Penyalur Tenaga Perwira Pandu Maritim, kode etik Perwira Pandu Maritim, persyaratan pelatihan Perwira Pandu Maritim, pakaian dinas, dan asosiasi Perwira Pandu Maritim Indonesia. Dan output daripada *focus group discussion* adalah mengumpulkan semua input/masukan yang relevan dengan kondisi terkini, dan dijadikan suatu dokumen penting dan resmi dari INAMPA dan asosiasi/stakeholders yang akan diserahkan kepada Pemerintah (Kementerian Perhubungan) untuk menjadi acuan terhadap revisi PM No 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal, sebagai bentuk dukungan kepada Pemerintah menjadi Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia.

Ucapan Terima Kasih

Puji Syukur kami haturkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas rahmat dan hidayahnya kami dapat menyelesaikan penulisan penelitian dengan judul **“Kajian Revisi PM 57 Tahun 2015 dan PM 93 Tahun 2014 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal.”** Terimakasih juga kami ucapkan kepada semua pihak yang telah membantu dalam penelitian ini.

Daftar Pustaka

- Anam, Muhammad Khoirul.** 2020. Pengaruh Adanya Aturan Baru Pemanduan Kapal di Ambang Luar, Tanjung Buyut Anchorage Palembang Terhadap PT. Indo Dharma Transport. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Ardyana, Miar Astiti.** 2015. Pengaruh Kualitas Pelayanan Kapal Terhadap Kepuasan Pengguna Jasa PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak (Studi pada jasa Pemanduan). Surabaya: Universitas Negeri Surabaya.
- Gurning, Haryadi.** 2017. Manajemen Pelabuhan. Surabaya: PT Andhika Prasetya Ekawahana.
- Herwantono, H.** 2023. Rekonstruksi Hukum Pemanduan Dan Penundaan Kapal Untuk Peningkatan Pelayanan Bidang Keselamatan Pelayaran Dan Perlindungan Lingkungan Maritim Di Laut Teritorial Indonesia. Disertasi. Universitas Islam Sultan Agung.
- Hubungan Masyarakat Kementerian Perhubungan (Human Kemenhub).** 2017
- Indonesian Maritime Pilots' Association (INAMPA).** 2022. *Focus Group Discussion* (FGD) dengan tema: Revisi PM. 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal dan Revisi PM.93 Tahun 2014 tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan Kapal serta Tugas-Tugas Operasional lainnya tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal. Jakarta.
- Marzuki.** 2019. Statistika Terapan Untuk Penelitian Ilmu Sosial: (Teori dan Praktik dengan IBM SPSS Statistik 21). Yogyakarta: UGM Press.
- Nurbidawati.** 2019. Posisi Strategis Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia. Kemendikbud: Jakarta.

Rikiatun Rista, Gatot Budiarto. 2020. Implementasi Kebijakan Pemanduan Kapal PT. Pelabuhan Indonesia II Cabang Pelabuhan Palembang. *Jurnal Administrasi Publik.* 1(2): 26 – 32.

Sugiyono. 2016. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta.

Soerjono Soekanto, Sri Mamudji. 2019. Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.

William, G. 2022. Analisis Pelaksanaan Pelimpahan Pelayanan Jasa Pemanduan dan Penundaan Kapal di Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Skripsi. Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Zavarino, Raymond. 2023. Analisis Program Green Port Terhadap Pencegahan Pencemaran Lingkungan di Pelabuhan Teluk Bayur. Tesis. Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.

Peraturan Perundang-undangan:

Peraturan Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Nomor: PER.66/PJ.05/P.III-2017 tentang Perubahan atas Peraturan Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Nomor: PER.25/PJ.01/P-III-2016 tentang Pelayanan Jasa Kapal di Lingkungan PT Pelabuhan Indonesia III (Persero).

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 93 Tahun 2014 tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan Kapal.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal.

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