

Kebutuhan Sumber Daya manusia dan Sarana Pandu di Pelabuhan Balikpapan *Human Resource Needs And Meanspandu In The Port Of Balikpapan*

Sunarto

Puslitbang Perhubungan Laut, Badan Litbang Perhubungan
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat
e-mail: Sunartos99@yahoo.co.id

Naskah diterima 02 Juli 2015, direvisi 13 Juli 2015, disetujui 27 Agustus 2015

ABSTRAK

Dalam rangka menjamin keselamatan berlayar dan berlabuh di pelabuhan Balikpapan, pemerintah menetapkan adanya perairan wajib pandu, setiap kapal yang berlayar wajib menggunakan jasa pemanduan. Penyelenggaraan pemanduan di pelabuhan Balikpapan dilakukan oleh Unit Penyelenggara Pelabuhan dan dapat dilimpahkan kepada Badan Usaha Pelabuhan yang memenuhi persyaratan. Namun dari segi operasional, masih muncul beberapa kendala terkait dengan pelaksanaan pemberian jasa pelayanan pemanduan di pelabuhan Balikpapan yang dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan. Masalah-masalah tersebut seperti terbatasnya jumlah personil pandu, kurang optimalnya fasilitas dan peralatan pendukung operasional pemanduan, lamanya operasional pemanduan kapal untuk bertambat di dermaga dan kegiatan pelaksanaan pemanduan kapal kerap terlambat yang dapat berpengaruh terhadap produktivitas pelabuhan. Maksud kajian ini dilaksanakan agar pelaksanaan pelayanan pemanduan terhadap kapal di pelabuhan Balikpapan yang telah berlangsung dapat lebih ditingkatkan agar keselamatan dan keamanan pelayaran serta produktivitas di pelabuhan dapat tercapai. Kebutuhan SDM Pandu didasarkan pada jumlah pergerakan kapal per hari dan waktu pergerakan. Berdasarkan data dan informasi dari lokasi studi, jumlah pergerakan kapal per hari di Pelabuhan Balikpapan terdapat sebanyak 20 pergerakan, sementara waktu gerakan mencapai 2 Jam. Waktu kerja per orang = 8 Jam. Karena itu waktu jam kerja = 20 gerakan x 2 Jam = 40 Jam. Berdasarkan perhitungan tersebut, jumlah kebutuhan SDM Pandu di Pelabuhan Balikpapan seharusnya sebanyak 7 orang. Sementara SDM Pandu yang ada terdapat 14 orang, karena itu perlu mutasi sebanyak 7 orang

Kata Kunci : Kebutuhan , SDM Pandu, Pelabuhan Balikpapan

ABSTRACT

In order to ensure the safety of sailing and berthing at the port of Balikpapan, the government provides for compulsory waters scout, every ship that sailed compulsory use of pilotage services. Implementation of pilotage in the port of Balikpapan performed by the Port Operator Unit and can be delegated to enterprises that meet the requirements of the Port. However, from an operational perspective, it still appears some obstacles related to the implementation of the provision of pilotage services in Balikpapan port implemented by the Port Enterprises. Issues such as the limited number of personnel scout, less optimal operational support facilities and equipment scouting, old scouting operations for the tethered boats at the dock and implementation activities pilotage is often too late to affect the productivity of the port. The intent of this study for the implementation of pilotage services to vessels in the port of Balikpapan which has taken place can be improved so that the safety and security of shipping and port productivity can be achieved .. Pandu HR needs based on the number of ship movements per day and the time of movement. Based on data and information from the study area, the number of ship movements per day in Balikpapan port there are as many as 20 movement, while the movement of up to 2 hours. Working time per person = 8 hours. Because it is a movement of working hours = 20 x 2 hours = 40 hours. Berdasarkan these calculations, the number of HR needs Pandu in Balikpapan port should have as many as seven people. While HR Pandu there are 14 people, because it is necessary to transfer as many as 7 people

Keywords: Supplies, Human Resource Pandu, Balikpapan port

PENDAHULUAN

Dalam rangka menjamin keselamatan berlayar dan berlabuh di pelabuhan Balikpapan, pemerintah menetapkan adanya perairan wajib pandu, setiap kapal yang berlayar wajib menggunakan jasa pemanduan. Penyelenggaraan pemanduan di pelabuhan Balikpapan dilakukan oleh Unit Penyelenggara Pelabuhan dan dapat dilimpahkan kepada Badan Usaha Pelabuhan yang memenuhi persyaratan. Penyelenggaraan pemanduan dipungut biaya. Dalam hal pemerintah belum menyediakan jasa pandu di perairan wajib pandu. Biaya pemanduan dibebaskan bagi: a) kapal perang; dan b) kapal negara yang digunakan untuk tugas pemerintahan. (Pasal 198 UU No.17 tahun 2008 Tentang Pelayaran). Petugas Pandu wajib memenuhi persyaratan kesehatan, keterampilan, serta pendidikan dan pelatihan yang dibuktikan dengan sertifikat.

Petugas Pandu wajib melaksanakan tugasnya berdasarkan standar keselamatan dan keamanan pelayaran. Pemanduan terhadap kapal tidak mengurangi wewenang dan tanggung jawab Nakhoda (Pasal 199 Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran). Pengelola terminal khusus atau Badan Usaha Pelabuhan yang mengelola dan mengoperasikan pemanduan, wajib membayar persentase dari pendapatan yang berasal dari jasa pemanduan kepada Pemerintah sebagai Penerimaan Negara Bukan Pajak (Pasal 200 Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran). Pengertian pandu oleh Nautical Institute dalam satu paper working group dalam bukunya Lasse, menyatakan bahwa pandu terikat membantu navigasi pada alur pelayaran dan memfasilitasi penambatan serta pemberangkatan kapal. Alasannya adalah, bahwa pandu mampu mengantisipasi secara akurat pengaruh arus maupun perubahan pasang surut, ahli menjalankan kapal pada jarak dekat daratan dan terusan sempit, mengerti kesibukan lalu lintas kapal di pantai, kemahiran mengolah gerak kapal, kemampuan mengomandani kapal-kapal tunda, mengurangi tingkat kelelahan nakhoda kapal.

Kehadiran pandu di atas kapal menghindari kemungkinan nakhoda melakukan kesalahan fatal serta meningkatkan keselamatan maupun efisiensi operasi kapal. (1) Lasse. D.A. Dr, SH, MM. Keselamatan Pelayaran di Lingkungan Teritorial pelabuhan- Pemanduan Kapal, Penerbit NIKA, 2006. Demi menjaga keselamatan kapal dan muatannya, pada waktu kapal memasuki alur pelayaran menuju kolam pelabuhan untuk berlabuh ataupun untuk merapat di dermaga, nakhoda memerlukan advisor yaitu seorang pandu. Pandu adalah seorang ahli yang sudah berpengalaman layar

dan lulus sekolah pemanduan selama satu tahun yang diadakan oleh Dirjen Perhubungan Laut. Menurut Ordonasi Dinas Kepanduan tahun 1927 (Loodsdiens ordonasi no. 62 tahun 1927), disebutkan bahwa pemandu hanya sebagai advisor, sedangkan tanggung jawab keselamatan kapal tetap berada pada nakhoda (2) Raja Oloan Saut Ginting, ST, MSc. Cmar Tech. MIMarEST & Drs. Eko Haryadi Budiyo, Ak, MM. Msc. Manajemen Bisnis Pelabuhan, PT. Andhika Prasetya Ekawahana, Surabaya, 2007. Dasar hukum pelaksanaan kegiatan pemanduan adalah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 53 Tahun 2011 tentang Pemanduan. Secara khusus mengenai perairan wajib pandu diatur dalam Pasal 4, yang membagi perairan pandu menjadi perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa. Kegiatan pemanduan wajib dilaksanakan terutama pada perairan yang dinyatakan Perairan Wajib Pandu, dimana karena kondisi perairannya wajib dilakukan pemanduan bagi kapal berukuran tonase kotor tertentu.

Pelayanan jasa pemanduan terhadap kapal dilaksanakan oleh Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan. Namun apabila Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan belum menyediakan jasa pandu di perairan wajib pandu dan pandu luar biasa yang berada di alur pelayaran dan wilayah perairan pelabuhan, pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada Badan Usaha Pelabuhan yang memenuhi persyaratan setelah memperoleh izin dari Menteri. Pelimpahan pelaksanaan pelayanan jasa pemanduan ini diatur dalam Pasal 22 ayat (1) dan (2). Pelayanan pemanduan yang harus dipenuhi oleh Badan Usaha Pelabuhan adalah bahwa sarana bantu pemanduan yang memenuhi kapasitas dan kemampuan meliputi kapal pandu, kapal tunda, dan kapal kepil yang digunakan dalam keadaan laik laut serta diawaki dengan cukup dan dibuktikan dengan sertifikat yang masih berlaku. Kapal tunda digunakan untuk membantu olah gerak kapal-kapal yang dilayani.

Fungsi kapal tunda adalah untuk mendorong (to push), menarik (to tow), dan menggandeng (to tug). Menurut daerah operasionalnya kapal tunda terdiri dari tiga (3) jenis yaitu: a. Ocean Tug Boat, dengan spesifikasi teknis daya tarik dan kecepatan yang relatif tinggi untuk lintas samudera, b. River Tug Boat, dengan spesifikasi teknis daya tarik yang relatif kuat dengan draft yang relatif kecil untuk lalu lintas di sungai, c. Harbor Tug Boat, dengan spesifikasi teknis dengan tingkat kehandalan yang tinggi, bergerak lincah ke setiap arah, draft kecil cocok untuk kegiatan operasional di Pelabuhan (3) Capt. Effendy Abdullah, SH, MM, M, Mar. Brief

History; Pemanduan Kapal di Indonesia hal 31, Penerbit Deepublish (Grup Penerbit CV Budi Utama, Anggota IKAPI (076/DYJ/2012. Jenis kapal kapal pandu dapat dikelompokkan menjadi empat (4) kategori yaitu; a. kapal tunda (Tunda Boat), b. Kapal Pandu (Pilot Boat), c. Kapal Kepil (Mooring Boat), dan d. Tongkang Air. (4) [www.D/kapalTunda\(tugboat\),KapalPandu\(PilotBoat\),KapalKepil\(mooringBoat\),TongkangAir-MaritimeWorld.htm](http://www.D/kapalTunda(tugboat),KapalPandu(PilotBoat),KapalKepil(mooringBoat),TongkangAir-MaritimeWorld.htm), 2011). Namun dari segi operasional, masih muncul beberapa kendala terkait dengan pelaksanaan pemberian jasa pelayanan pemanduan di pelabuhan Balikpapan yang dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan.

Masalah-masalah tersebut seperti terbatasnya jumlah personil pandu, kurang optimalnya fasilitas dan peralatan pendukung operasional pemanduan, lamanya operasional pemanduan kapal untuk bertambat di dermaga dan kegiatan pelaksanaan pemanduan kapal kerap terlambat yang dapat berpengaruh terhadap produktivitas pelabuhan. Maksud kajian ini dilaksanakan agar pelaksanaan pelayanan pemanduan terhadap kapal di pelabuhan Balikpapan yang telah berlangsung dapat lebih ditingkatkan agar keselamatan dan keamanan pelayaran serta produktivitas di pelabuhan dapat tercapai. Tujuan kajian adalah menyusun konsep kebijakan peningkatan pelayanan jasa pemanduan di pelabuhan Balikpapan dalam rangka keselamatan dan keamanan pelayaran

METODE

Metodologi pelaksanaan pengumpulan data dilaksanakan melalui observasi ke pelabuhan Balikpapan. Observasi dapat dibedakan menjadi dua yaitu; participant observation (observasi berperan serta) dan observasi nonpartisipan (non participant observation). Dari segi instrumentasi, observasi yang digunakan adalah observasi terstruktur dan tidak terstruktur (Subagiyo, 2011 : 145). Di antara jenis observasi tersebut, yang akan digunakan adalah

observasi nonpartisipan, dimana dalam hal ini surveyor hanya sebagai pengamat independen. Surveyor mengamati dan mencatat data fenomena, serta kondisi kapal pandu, kondisi pelayanan kapal pandu serta kondisi perangkat yang digunakan dalam pelayanan pemanduan bagi kapal barang dan penumpang dengan skala DWT besar, sedang dan kapal dengan DWT kecil. Sedangkan metodologi yang digunakan untuk menghitung kebutuhan SDM pandu di pelabuhan Balikpapan adalah sebagai berikut: Kebutuhan SDM Pandu didasarkan pada jumlah pergerakan kapal per hari dan waktu pergerakan.

- Waktu jam kerja per hari = Waktu gerakan per hari x jumlah pergerakan kapal per hari
 - Jam kerja per hari 8 jam
 - Jumlah Kebutuhan SDM Pandu = Waktu jam kerja per hari : Jam kerja per hari 8 jam (5)
- Studi Peningkatan Pelayanan Pemanduan di Pelabuhan Wajib Pandu, Badan Litbang Perhubungan tahun 2014

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kinerja pelayanan SDM Pandu di pelabuhan Balikpapan lima tahun terakhir di Pelabuhan Balikpapan dapat dilihat pada tabel 1 berikut.

Di Pelabuhan Balikpapan terdapat dua (2) terminal yaitu; a. Terminal Konvensional, dan b. Terminal Petikemas. Berdasarkan Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan telah ditetapkan, bahwa untuk kedua terminal tersebut standar waiting time ditetapkan sebesar 1 dan approaching time sebesar 2. Sementara pelayanan kapal dikelompokkan menjadi dua (2) bagian yaitu; a. Kapal Luar Negeri dan b. Kapal Dalam Negeri. Pelayanan kapal tentunya berada di dua (2) terminal tersebut, karena itu, penilaian kinerja pelayanan SDM Pandu akan dilakukan terhadap pelayanan kapal dengan penjelasan sebagai berikut;

Tabel 1. Kinerja Pelayanan Pemanduan

No	Uraian Pelayanan	Satuan	Tahun				
			2010	2011	2012	2013	2014
A	Kapal Luar Negeri	Jam					
1	Waiting Time	jam	-	0,19	0,05	0,40	0,38
2	Postpone Time	Jam	1,50	2,37	23,39	35,33	29,00
3	Approach Time	Jam	1,00	1,74	6,13	1,02	0,37
B	Kapal Dalam Negeri	Jam					
1	Waiting Time	Jam	-	0,13	0,07	0,26	0,14
2	Postpone Time	Jam	1,50	2,39	23,45	15,52	15,87
3	Approach Time	Jam	1,50	0,80	0,82	0,55	0,45

Sumber: Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Balikpapan, 2014

a. Pelayanan Kapal Luar Negeri

Wating time untuk pelayanan kapal luar negeri dalam tahun 2011 = 0,19, dan pada tahun 2012 = 0,05, pada tahun 2013 = 0,40 serta dalam tahun 2014 mencapai 0,38. Sementara standar kinerja pelayanan pelabuhan ditetapkan sebesar 1, artinya kinerja pelayanan SDM Pandu di Pelabuhan Balikpapan dari segi wating time berada dalam kondisi baik, karena wating time yang terdapat di Pelabuhan Balikpapan masih berada dibawah angka 1 Jam/kapal. Dari segi approach time, berdasarkan data dan informasi dari lapangan pada tahun 2010 = 1,00, pada tahun 2011 = 1,74, pada tahun 2012 = 6,13, dan pada tahun 2013 = 1,02 serta dalam tahun 2014 = 0,07. Sementara standar kinerja pelayanan pelabuhan untuk Pelabuhan Balikpapan ditetapkan sebesar 2. Artinya, selama periode tahun 2010 – 2014 kinerja pelayanan SDM Pandu berada dalam kondisi baik, terkecuali dalam tahun 2012 approach time kurang baik, karena angka approach time berada pada angka 6,13 dan angka tersebut sudah berada di atas standar kinerja pelayanan yang telah ditetapkan sebesar 2 jam/kapal

b. Pelayanan Kapal Dalam Negeri

Wating time untuk pelayanan kapal dalam negeridalam 2011 = 0,13, pada tahun 2012 = 0,07 serta dalam tahun 2013 = 0,26 dan tahun 2014 mencapai 0,14. Sementara standar kinerja pelayanan pelabuhan ditetapkan sebesar 1, artinya kinerja pelayanan SDM Pandu di Pelabuhan Balikpapan dari segi wating time berada dalam kondisi baik, karena wating time yang terdapat di Pelabuhan Balikpapan masih berada di bawah angka 1 Jam/kapal. Dari segi approach time, berdasarkan data dan informasi dari lapangan pada tahun 2010 = 1,50, tahun 2011 = 0,80, tahun 2012 = 0,82, dan pada tahun 2013 = 0,55 serta dalam tahun 2014 = 0,45. Sementara standar kinerja pelayanan Pelabuhan Balikpapan ditetapkan sebesar

2. Artinya, selama beberapa tahun tersebut kinerja pelayanan SDM Pandu berada dalam kondisi baik, karena approach time yang ada di lapangan masih berada di bawah standar kinerja pelayanan pelabuhan Balikpapan yang ditetapkan sebesar 2. Berkenaan dengan itu, pelayanan SDM Pandu selama kurun waktu 2010 s.d 2014 berada dalam kondisi baik. Lebih jelasnya kinerja pelayanan SDM Pandu di Pelabuhan Balikpapan dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 3. Kondisi Alur Pelayanan di Pelabuhan Balikpapan

No	Jenis Alur	Kondisi	Keterangan
1	Panjang Alur (m)	10-20	
2	Tikungan (Jlh)	0 - 2	
3	Lebar Alur Perairan (m)	= 400 - 450	
4	Kedalaman Perairan (M)	> 11 - 12 meter	
5	Rintangan (Meter)	*Kerangka Kabel laut *Kapal Ikan *Sero Apung *Arus Puser *Jaring Kapal ikan *Kotoran Sampah	
6	Kecepatan Arus (Knot)	8 Knot	
7	Kecepatan Angin (Knot)	16 - 18	
8	Tinggi Ombak (Meter)	2,2 - 2,4 meter	
9	Ketebalan/Kepekaan Kabut (Persen)	80	
10	Tambatan (Jenis)	*Beton *Kayu	
11	Kecukupan dan Keandalan SBNP (%)	90%	

Sumber : - Peraturan Menteri Perhubungan No.53 Tahun 2011 Tentang Pelayanan Pemanduan Pada Lampiran I Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Balikpapan, 2014

Kebutuhan SDM Pandu didasarkan pada jumlah pergerakan kapal per hari dan waktu pergerakan. Berdasarkan data dan informasi dari lokasi studi, jumlah pergerakan kapal per hari di Pelabuhan Balikpapan terdapat sebanyak 25

Tabel 2. Kondisi Wating time dan Approach Time Pelayanan Kapal Luar Negeri dan Kapal Dalam Negeri di Pelabuhan Balikpapan (2010 – 2014) Dibandingkan Standar Pelayanan

Uraian	Tahun									
	2010		2011		2012		2013		2014	
	L	S	L	S	L	S	L	S	L	S
1. Kapal Luar Negeri										
WT	-		0,19	1	0,05	1	0,40	1	0,38	1
AT	,00		1,74	2	6,13	2	1,02	2	0,37	2
2. Kapal Dalam Negeri										
	-		0,13	1	0,07	1	0,26	1	0,14	1
	,50		0,80	2	0,82	2	0,55	2	0,45	2

Sumber; - Kantor Kesyahbandaran & Otoritas Pelabuhan Balikpapan, 2014

- Keputusan Direktur jenderal Perhubungan Laut No. UM.002/38/18/DJPL.11 Tentang Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhanm

Ket: - L = Kondisi di Lapangan

-S = Standar Sesuai Dengan KEP Dirjen Perhub Laut Tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan

pergerakan, sementara waktu gerakan mencapai 2 Jam. Waktu kerja per orang = 8 Jam. Karena itu waktu jam kerja = 2 Jam x 25 gerakan = 50 Jam. Berdasarkan perhitungan tersebut, jumlah kebutuhan SDM Pandu di Pelabuhan Balikpapan = 50 Jam/8 Jam = 6,25 atau dibulatkan menjadi 7 orang. Karena setiap tahun ada yang cuti 1 orang dan yang melaksanakan pendidikan sebanyak 1 orang, maka kebutuhan SDM Pandu terdapat sebanyak 9 orang (7 orang + 1 orang + 1 orang = 9 orang). Jumlah SDM Pandu sebanyak 9 orang dan jumlah gerakan kapal sebanyak 25 gerakan, maka hal ini berarti dalam satu (1) tahun terdapat sebanyak 9.000 unit gerakan kapal. Angka ini jauh lebih tinggi bilamana dibandingkan rata-rata per tahun yang berkunjung di Pelabuhan Balikpapan yang hanya sebanyak 6.853 unit gerakan kapal. Artinya, jumlah SDM Pandu sebanyak 9 orang adalah sudah mencukupi. Jumlah SDM Pandu yang ada di Pelabuhan Balikpapan terdapat 14 orang, dan lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4. SDM Pemanduan dan Sertifikat Yang Dimiliki Tahun 2015

No	Nama	Certificate Pandu	Keterangan
1	Capt. Maxiemiaan Totinsulu, M. Mar	Class I	Masing –
2	James David Hukom, SH	Class II	Masing
3	Zainuddin Saleh	Class I	Personel Pandu
4	Muhammad Julfikar	Class I	Dilengkapi
5	Muhammad Taufik	Class I	Dengan VHF
6	Sulhaji	Class II	Handy Talky
7	Stya Yuda	Class II	Dan Life Jacket
8	Tonang Subianto	Class II	
9	Muhammad Yusuf	Class II	
10	Sodikin	Class II	
11	Yanmart Lagonda	Class II	
12	Hendrik Patasik	Class II	
13	Handi Wandiantoni	Class II	
14	Deni Junaidi	Class II	

Sumber: Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Balikpapan, 2014

Bilamana dibandingkan kebutuhan SDM Pandu seperti dalam perhitungan di atas yaitu sebanyak 9 orang, sementara SDM Pandu yang ada di Pelabuhan Balikpapan terdapat 14 orang, maka hal ini berarti terjadi pengurangan tenaga SDM Pandu sebanyak 5 orang. Jika dilihat dari segi kelas wilayah perairan wajib pandu, maka Pelabuhan Balikpapan berada pada kelas I, karena itu sebaiknya SDM Pandu di Pelabuhan Balikpapan harus lebih dominan pada Clas I dibandingkan Clas II. Berdasarkan data dan informasi Clas SDM Pandu di Balikpapan untuk Calas I hanya 4 orang atau 28,57 %, sementara Clas II berjumlah 10 orang atau 71,42 %. Berkenaan dengan itu, dalam rangka peningkatan pelayanan pemanduan di Pelabuhan Balikpapan , sebaiknya Clas I lebih dominan dibandingkan Clas II, .mengingat tingkat kesulitan Pelabuhan

Balikpapan sangat sulit. Pelabuhan Balikpapan adalah wilayah perairan wajib pandu kelas I, karena itu berdasarkan Permenhub No. 53 Tahun 2011 Tentang Pemanduan pada Lampiran III megisyaratkan harus memiliki; a. stasiun pendu/ menara pengawas/kantor luas bangunan paling sedikit 350 M2 dengan kelengkapannya, b. VHF handly talky untuk tiap perssonil pandu dengan frekuensi sesuai ketentuan internasional, c. baju renang (life jacket) untuk setiap personil pandu, d.kendaraan dan rumah operasional disesuaikan dengan kebutuhan(5) Peraturan Menteri Perhubungan No. 53 Tahun 2011 Tentang Pemanduan Pada Lampiran IIISementara prasarana pandu yang ada di lokasi studi adalah sebagai berikut;

- Menara PengawasanPemanduan (Pilotage Traffict Control) 2 unit
- Perangkat RadioVHF : 2 unit
- Baju Renang: 50 unit

- Rumah Dinas Operasional ; 2 Unit
 - Kendaraan Mobil Antar Jemput Pandu; 2 unit
 - HandlyTalky;50 Unit
 - GPS;2 Unit
- Secara singkat keberadaan prasarana pemanduan dapat diformulasikan dalam bentuk tabel 5.

Dengan memperhatikan paparan dalam tabel di atas, maka prasarana pandu di Pelabuhan Balikpapan sudah sesuai dengan Permenhub No. 53 Tahun 2011 Tentang Pelayanan Pemanduan. Pelabuhan Balikpapan termasuk Kelas I Perairan wajib Pandu dan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No.53 Tahun 2011 disyaratkan: memiliki minimal Kapal Tunda 2 unit dengan jumlah kekuatan minimal 4.000 DK. Sementara Kapal

Tunda yang ada terdapat sebanyak 6 unit dengan rincian sebagai berikut.

Tabel 6. Profil kapal Tunda

No	Uraian	Kapasitas	Jumlah	Tahun Pembuatan
1	KT.Selat Makassar	3.200 HP	1 Unit	1977
2	KT.Anggada VII	2.000 HP	1 Unit	1985
3	KT.Anggada XV	980 HP	1 Unit	1986
4	KT.Anggada XVI	2.000 HP	1 Unit	1987
5	KT.Bima VII	2.400 HP	1 Unit	1986
6	KT.Antasena	3.200 HP	1 Unit	2009

Sumber: Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Balikpapan, 2014

Artinya, persyaratan Kapal Tunda sudah terpenuhi sesuai dengan yang dipersyaratkan aturan yang telah ditetapkan. Dengan demikian, Kapal Tunda belum perlu adanya penambahan Pelabuhan Balikpapan termasuk Kelas I Perairan wajib Pandu dan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No.53 Tahun 2011 disyaratkan: memiliki paling sedikit Kapal Pandu 2 unit dengan kekuatan minimal 12 knots. Sementara Kapal Pandu yang ada terdapat sebanyak 3 unit dengan rincian sebagai berikut:

Tabel 7. Profil Kapal Pandu

No	Uraian	Kapasitas	Jumlah	Tahun Pembuatan
1	MP. Sangatta	730 HP	1 Unit	2003
2	MP. Tukong Express	230 HP	1 Unit	2009
3	MP. Kariangau Express	700 HP	1 Unit	2011
4	MP. Teluk Balikpapan	700 HP	1 Unit	2012
5	Speed Boat Semayang Exp	40 HP	1 Unit	2010

Sumber: Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Balikpapan, 2014

Artinya, persyaratan Kapal Pandu sudah terpenuhi sesuai dengan yang dipersyaratkan peraturan yang telah ditetapkan. Berdasarkan data di atas maka Kapal Pandu belum perlu adanya penambahan. Pelabuhan Pontianak termasuk Kelas I Perairan wajib Pandu dan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No.53 Tahun 2011 disyaratkan: memiliki paling sedikit Kapal Kepil 2 unit dengan berkecepatan paling rendah 7 knots. Sementara Kapal Kepil di pelabuhan belum ada, karena itu diperlukan adanya pengadaan minimal 1 unit.

KESIMPULAN

Kebutuhan SDM Pandu didasarkan pada jumlah pergerakan kapal per hari dan waktu pergerakan. Berdasarkan data dan informasi dari lokasi studi, jumlah pergerakan kapal per hari di Pelabuhan Balikpapan terdapat sebanyak 25 pergerakan, sementara waktu gerakan mencapai 2 Jam. Waktu kerja per orang = 8 Jam. Karena itu waktu jam kerja = 25 gerakan x 2 Jam = 50 Jam. Berdasarkan perhitungan tersebut, jumlah kebutuhan SDM Pandu di Pelabuhan Balikpapan seharusnya

sebanyak 9 orang dengan asumsi dalam satu tahun ada yang cuti 1 orang dan pendidikan 1 orang

Sementara SDM Pandu yang ada terdapat 14 orang, karena itu perlu mutasi sebanyak 6 orang. Pelabuhan Balikpapan termasuk Kelas I Perairan wajib Pandu dan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No.53 Tahun 2011 disyaratkan: memiliki minimal Kapal Tunda 2 unit dengan jumlah kekuatan minimal 4.000 DK. Sementara Kapal Tunda yang ada terdapat sebanyak 6 unit. Artinya, persyaratan Kapal Tunda sudah terpenuhi sesuai dengan yang dipersyaratkan sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan. Artinya, Kapal Tunda belum perlu adanya penambahan Pelabuhan Balikpapan termasuk Kelas I Perairan wajib Pandu dan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No.53 Tahun 2011 disyaratkan: memiliki paling sedikit Kapal Pandu 2 unit dengan kekuatan minimal 12 knots. Sementara Kapal Pandu yang ada terdapat sebanyak 3 unit

Artinya, persyaratan Kapal Pandu sudah terpenuhi sesuai dengan yang dipersyaratkan dalam aturan yang telah ditetapkan. Artinya, Kapal Pandu belum perlu adanya penambahan Pelabuhan Balikpapan termasuk Kelas I Perairan wajib Pandu dan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No.53 Tahun 2011 disyaratkan: memiliki paling sedikit Kapal Kepil 2 unit dengan berkecepatan paling rendah 7 knots. Sementara Kapal Kepil di pelabuhan Balikpapan belum ada, karena itu diperlukan adanya pengadaan minimal 1 unit.

Berdasarkan Undang – Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Peraturan Menteri Perhubungan No. 53 Tahun 2011 Tentang Pandu, tugas SDM Pandu adalah di bidang keselamatan pelayaran. Karena itu, untuk menjamin eksistensi keselamatan pelayaran status SDM Pandu sebaiknya ditetapkan sebagai Pegawai Negeri Sipil (PNS). Dengan demikian, loyalitas sebagai PNS atau sebagai abdi negara dalam menjamin keselamatan pelayaran akan dapat lebih eksis serta di lain pihak, dapat menghindarkan hal-hal yang tidak diinginkan seperti halnya mogok kerja. Berdasarkan Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Tugas

Syahbandar adalah menjamin keselamatan pelayaran. Sementara di lain pihak, berdasarkan Peraturan Pemerintah No.53 Tahun 2011 Tentang Pandu tugas SDM Pandu adalah sebagai penasihat dan membimbing Nahkoda untuk menjamin keselamatan pelayaran. Karena itu, SDM Pandu baik secara struktural maupun fungsional seharusnya berada di bahwa Kesyahbandaran Dalam rangka mengeleminir kecelakaan kapal di wilayah perairan wajib pandu, maka diperlukan

peningkatan kualitas SDM Pandu melalui pendidikan dan pelatihan terutama dalam bidang teknik kepanduan dan penggunaan sarana teknologi serta penguasaan kondisi geografis wilayah perairan wajib pandu menuju pelabuhan atau dermaga Status SDM Pns hal ini adalah sesuai dengan Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah No. 53 Tahun 2011 Tentang Pemanduan. Dalam peraturan tersebut telah ditegaskan, bahwa tugas SDM Pandu adalah menjamin adanya keselamatan pelayaran di wilayah perairan wajib pandu. Karena itu, SDM Pandu harus komitment sebagai abdi negara terutama menjamin keselamatan pelayaran di wilayah perairan wajib pandu. Berkenaan dengan itu, sebagai abdi negara dengan tugas menjamin keselamatan pelayaran, sebagai perpanjangan tangan pemerintah wajar diberikan kompensasi jabatan fungsional dengan batas umur kerja yang sesuai dengan jabatan fungsional, misalnya 65 tahun dan gaji sesuai dengan tugas menjaga keselamatan pelayaran di wilayah perairan wajib pandu yang layak. Dengan dimikaian, diharapkan mogok kerja akan dapat dihindarkan seperti yang pernah terjadi. Dalam rangka merealisasikan SDM Pandu sebagai PNS (Pegawai Negeri Sipil) diperlukan adanya Undang-Undang atau Peraturan Pemerintah yang menegaskan bahwa SDM Pandu adalah sebagai PNS dengan jabatan fungsional .

UCAPAN TERIMA KASIH

Mengucapkan terima kasih kepada Kapulitbang Laut dan seluruh Tim anggota yang membantu penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Lasse. D.A. Dr,SH,MM. *Keselamatan Pelayanan di Lingkungan Teritorial pelabuhan- Pemanduan Kapal*, Penerbit NIKA, 2006, Jakarta;
- [2] Raja Oloan Saut Ginting,ST,MSc.Cmar Tech.MIMarEST & Drs.Eko Haryadi , Jakarta;
- [3] Budiyanto, Ak,MM.Msc. *Manajemen Bisnis Pelabuhan*, PT.Andhika Prasetya Ekawahana,

Surabaya, 2007, Jakarta;

- [4] Capt. Effendy Abdullah, SH, MM, M,Mar. Brief History; Pemanduan Kapal di Indonesia hal 31, Penerbit Deepublish (Grup Penerbit CV Budi Utama, Anggota IKAPI (076/DYJ/2012
- [5] [www.D/kapalTunda\(tugboat\),KapalPandu\(PilotBoat\),KapalKepil\(mooringBoat\),TongkangAir-MaritimeWorld.htm](http://www.D/kapalTunda(tugboat),KapalPandu(PilotBoat),KapalKepil(mooringBoat),TongkangAir-MaritimeWorld.htm),2011).
- [6] Studi peran keandalan manusia Dalam Tubrukan Kapal (*Studi Kasus Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya*) Oleh; Rima Gusriana Harahap & Daniel M. Rosyid; Mahasiswa Jurusan Teknik Kelautan FTK – ITS dan Dosen jurusan teknik Kelautan FTK-IT IS ; (ITS-Undergraduate-15373 paper-Pdf Reader), 2011
- [7] Cap.J.D.Dougla, ExC,FNI.AIPM, *Meeting the Training Demand for Future Pilot* (London;The Nautical Institute) Dalam Bukunya DR.D.A.Lasse, SH, MM, Jakarta;
- [8] Keselamatan Pelayaran di Lingkungan Teritorial Pelabuhan –Pemanduan Kapal Hal 52, Penerbit INKA, 2006, Jakarta;
- [9] Manajemen Kepanduan (Pilotage Management), Pelatihan Manajemen Kepanduan. Port Training Center (PT Persero Pelabuhan Indonesia II, 2003, Jakarta;
- [10] Pemutahiran dan Pengukuhan Sertifikat Pandu. Asosiasi Pandu Indonesia, 2012, Jakarta;
- [11] PT. Pesero Pelabuhan Indonesia IV. Penyuluhan Pandu Bagi Siswa Diklat Pandu Angkatan XXIII Tahun 1999 – 2000, Jakarta;
- [12] Port training Center PT (PESERO) Pelabuhan Indonesia II, Management Kepanduan (Pilotage Management), 2003 , Jakarta;
- [13] Undang –Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Jakarta;
- [14] Peraturan Menteri Perhubungan Nomor. 53 Tahun 2011 Tentang Pemanduan, Jakarta;
- [15] Keputusan Direktur jenderal Perhubungan Laut Nomor. UM.002/38/18/DJPL.11 Tentang Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan, Jakarta;
- [16] Laporan Tahunan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Balikpapan, 2014, Balikpapan.