

KAJIAN AWAL
PENYUSUNAN RANCANGAN PERATURAN DAERAH TENTANG
PENATAUSAHAAN KAPAL PANDU DI KUTAI KARTANEGARA



DPRD KABUPATEN KUTAI KARTANEGARA
PROVINSI KALIMANTAN TIMUR
TAHUN 2024

I.

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kutai Kartanegara, sebagai salah satu wilayah yang dilintasi oleh Sungai Mahakam, memiliki peran strategis dalam aktivitas pelayaran dan perdagangan di Kalimantan Timur. Sungai Mahakam dengan panjang sekitar 920 km sejak dulu hingga saat ini memiliki peranan penting dalam kehidupan masyarakat di sekitarnya sebagai sumber air, potensi perikanan maupun sebagai prasarana transportasi termasuk pengangkutan batubara, minyak, dan kayu. Karena pentingnya sungai ini, pengelolaan lalu lintas sungai yang aman dan efisien menjadi prioritas utama, terutama di area dengan tingkat kepadatan lalu lintas yang tinggi dan kondisi alam yang menantang.

Perairan Kutai Kartanegara memiliki peran penting dalam mendukung aktivitas ekonomi dan logistik di wilayah Kalimantan Timur. Sebagai jalur yang dilalui oleh kapal-kapal besar, pengelolaan kapal pandu menjadi sangat penting untuk memastikan kelancaran dan keselamatan pelayaran.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, pemerintah daerah memiliki kewenangan dalam mengelola sumber daya air, termasuk sungai yang berada dalam wilayahnya. Kewenangan ini mencakup berbagai aspek, seperti penataan ruang, pemanfaatan sumber daya air, serta pengawasan terhadap kegiatan yang berdampak pada kelestarian sungai. Pemerintah daerah bertanggung jawab untuk memastikan bahwa segala bentuk aktivitas yang berlangsung di sekitar sungai, seperti pembangunan infrastruktur, kegiatan industri, dan pertanian, dilakukan dengan mempertimbangkan aspek keberlanjutan lingkungan.

Dalam konteks keselamatan dan kelancaran lalu lintas perairan di Sungai Mahakam, peran kapal pandu (pandu kapal) menjadi sangat krusial. Kapal pandu adalah kapal yang digunakan untuk membantu kapal-kapal besar dalam melakukan manuver di perairan yang sulit atau padat, seperti di sungai-sungai yang sempit, dermaga, atau pelabuhan. Di Kabupaten Kutai Kartanegara, penggunaan kapal pandu sangat diperlukan mengingat kondisi sungai yang memiliki alur yang cukup

menantang, baik dari segi kedalaman, arus, maupun rintangan alam lainnya.

Selain itu, pengaturan dan penggunaan kapal pandu di Sungai Mahakam juga melibatkan otoritas regional yang bertanggung jawab untuk memastikan bahwa setiap aktivitas pelayaran dapat berjalan dengan aman dan efisien. Penggunaan kapal pandu ini tidak hanya bertujuan untuk melindungi kapal-kapal yang berlayar, tetapi juga untuk menjaga kelestarian lingkungan perairan dan mengurangi risiko kecelakaan yang dapat merugikan masyarakat sekitar. Oleh Sebab itu, Sekretariat DPRD Kabupaten Kutai Kartanegara, atas masukan dari Anggota DPRD, menindaklanjuti rencana pengajuan Rancangan Peraturan Daerah mengenai Penatausahaan Kapal Pandu di Kutai Kartanegara ini dengan menyusun suatu kajian awal.

B. Dasar Hukum Terkait

Penatausahaan kapal pandu di Indonesia, khususnya di wilayah Kutai Kartanegara, diatur oleh berbagai peraturan perundang-undangan yang menjamin keselamatan dan kelancaran lalu lintas di perairan sungai. Dasar hukum yang menjadi acuan dalam penatausahaan kapal pandu meliputi:

1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
2. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian.
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan penundaan kapal.

Salah satu dasar hukum utama yang mengatur penggunaan kapal pandu adalah Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menyebutkan bahwa setiap kapal yang masuk dan keluar dari pelabuhan tertentu, terutama yang memiliki kondisi geografis yang menantang, wajib menggunakan jasa pandu. Penggunaan jasa pandu ini ditujukan untuk meminimalisir risiko kecelakaan dan kerusakan lingkungan di perairan tersebut. Secara spesifik UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 198 Ayat (3) mengatur tentang kewenangan jasa pemanduan, disebutkan sebagai berikut:

“Penyelenggaraan pemanduan dilakukan oleh Otoritas Pelabuhan atau Unit Penyelenggara Pelabuhan dan dapat dilimpahkan kepada Badan Usaha Pelabuhan yang memenuhi persyaratan.”

Kemudian, pada Ayat (5) :

“Dalam hal Pemerintah belum menyediakan jasa pandu di perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa, pengelolaan dan pengoperasian pemanduan dapat dilimpahkan kepada pengelola terminal khusus yang memenuhi persyaratan dan memperoleh izin dari Pemerintah.”

Berdasarkan ketentuan di atas, pelimpahan kewenangan pelaksanaan pemanduan boleh dilimpahkan kepada pihak lain. Lebih lanjut, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal juga memperkuat regulasi ini dengan menetapkan standar operasional, kualifikasi pandu, dan persyaratan teknis bagi kapal pandu. Regulasi ini mengatur secara spesifik mengenai wilayah kerja pandu, prosedur pemanduan, hingga tanggung jawab pandu dalam menjalankan tugasnya.

Selain itu, Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2011 tentang Sungai juga mengatur lebih lanjut mengenai pembagian kewenangan antara pemerintah pusat, pemerintah provinsi, dan pemerintah kabupaten/kota dalam hal pengelolaan sungai. Pemerintah daerah memiliki wewenang untuk mengelola sungai-sungai yang berada dalam satu wilayah kabupaten/kota, termasuk dalam hal pemeliharaan dan pengawasan kualitas air, pengendalian banjir, serta pencegahan dan penanggulangan pencemaran sungai.

Berdasarkan ketentuan peraturan di atas, kewenangan jasa pandu merupakan milik Pemerintah. Selain berkaitan dengan kewenangan serta syarat pelimpahan kewenangan, terdapat Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 19 tahun 2016 Tentang Penatausahaan, dimana penatausahaan didefinisikan sebagai rangkaian kegiatan yang meliputi pembukuan, inventarisasi, dan pelaporan barang milik daerah sesuai dengan ketentuan berlaku. Sehingga, perlu penelaahan lebih jauh terkait urgensi penatausahaan jasa pelayaran kapal pandu di wilayah perairan sungai Kabupaten Kutai Kartanegara.

II. PEMBAHASAN

A. Analisis Kewenangan Jasa Pelayaran Pandu

Kapal pandu memiliki peran yang sangat penting dalam memastikan keselamatan navigasi, khususnya di perairan yang padat dan berisiko tinggi seperti sungai, pelabuhan, dan jalur pelayaran sempit Seperti Alur pada Kecamatan Muara Muntai, Kecamatan Kenohan, Kecamatan kembang Janggut dan Kecamatan Tabang. Di Indonesia, pengaturan mengenai penggunaan kapal pandu telah diatur secara rinci dalam berbagai peraturan perundang-undangan yang bertujuan untuk menjaga kelancaran dan keamanan lalu lintas pelayaran.

Di wilayah Kutai Kartanegara, khususnya di Sungai Mahakam, peraturan ini menjadi sangat relevan mengingat kompleksitas alur sungai yang sering kali memerlukan keahlian khusus dalam navigasi. Pandu kapal di wilayah ini harus memiliki pemahaman mendalam tentang kondisi lokal dan mampu mengarahkan kapal dengan aman melewati rintangan alam seperti arus deras, tikungan tajam, dan kedalaman air yang bervariasi.

Sementara itu, Pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran dan informasi kepada Nahkoda tentang keadaan perairan setempat yang penting agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan. Jasa pemanduan merupakan kegiatan pandu memberikan informasi kenavigasian kepada nahkoda agar selamat dan tidak keluar alur saat melewati lingkungan pelabuhan (Rista Rikiatun & Martina, 2020).

Pemanduan yaitu kegiatan dengan fungsi sebagai kenavigasian dalam keselamatan pelayaran kapal yang disebabkan oleh ciri khas atau keadaan lingkungan yang dimiliki oleh setiap pelabuhan. Pemanduan sendiri merupakan kegiatan pandu yang berfungsi untuk membantu, memberikan saran serta informasi kepada nahkoda tentang kondisi suatu pelabuhan, perairan, dan alur pelayaran setempat yang penting agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan tertib dan lancar demi keselamatan kapal-kapal yang akan sandar di dermaga tersebut. Pemanduan dilakukan oleh perusahaan khusus yang bergerak di bidang jasa pandu yang ditetapkan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut yang memenuhi syarat sarana prasarana, awak kapal dan kewajiban lainnya.

Kegiatan pemanduan harus memiliki sarana kapal pandu, kapal tunda, kapal kupil, dan stasiun pandu. Salah satu pelayanan terhadap

kapal adalah pelayanan pemanduan. Pemanduan kapal adalah salah satu upaya untuk menjaga keselamatan kapal, penumpang maupun barang atau muatan pada saat memasuki alur pelayaran menuju dermaga ataupun menuju kolam pelabuhan untuk berlabuh maupun sebaliknya. Pengukuran standar pelayanan pemanduan di Indonesia mempergunakan *approach time* berdasarkan pada standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan direktorat jendral perhubungan laut. *Approaching time* itu sendiri adalah jumlah jam yang digunakan oleh pemanduan, sejak kapal bergerak dari lego jangkar sampai ikat tali di tambatan atau sebaliknya.

Dalam pengertian lain mekanisme dapat didefinisikan sebagai pandangan bahwa interaksi antar bagian yang satu dan bagian lainnya dalam suatu keseluruhan atau sistem secara tanpa disengaja menghasilkan kegiatan atau fungsi-fungsi yang sesuai dengan tujuan. Mekanisme disebut juga sebagai teori bahwa semua gejala yang terjadi dapat dijelaskan dengan prinsip-prinsip yang dapat digunakan untuk menjelaskan mesin-mesin tanpa bantuan inteligensi sebagai suatu sebab atau prinsip kerja.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 1 ayat 36, 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.

Dwi Anggono (29:2018) di dalam modul pelayanan jasa kapal menjelaskan bahwa 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. Kapal angkutan laut berbendera Indonesia yang melakukan kegiatan angkutan laut dalam negeri yang mengangkut barang ekspor atau impor dengan kegiatan *Transshipment* di pelabuhan dalam negeri dikenakan tarif pelayanan jasa kapal dalam negeri. Adapun untuk jasa pelayanan kapal tersebut meliputi :

1. Jasa Labuh Pelayanan

Jasa labuh dikenakan terhadap setiap kapal yang berkunjung dan menggunakan perairan pelabuhan di dalam daerah lingkungan kerja dan atau daerah lingkungan kepentingan pelabuhan. Setiap kapal yang berkunjung ke pelabuhan akan dikenakan tarif

pelayanan jasa labuh per kunjungan yang didasarkan pada GT kapal berpedoman pada surat ukur kapal.

2. Jasa Tambat

Layanan yang disediakan oleh otoritas pelabuhan atau pihak terkait untuk membantu kapal dalam proses berlabuh atau menambatkan kapal di dermaga atau pelabuhan. Layanan ini meliputi pengaturan tempat berlabuh, penggunaan fasilitas tambat seperti tali atau kabel untuk mengikat kapal, serta penyediaan peralatan atau tenaga kerja yang diperlukan untuk memastikan kapal dapat berlabuh dengan aman.

3. Jasa Pandu

Jasa yang diberikan untuk kapal keluar masuk menuju dermaga melalui alur pelabuhan, agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan.

4. Jasa Penundaan (Tunda)

Jasa yang diberikan oleh kapal tunda untuk mendorong atau menarik kapal menuju atau keluar dermaga yang terhadap kapal dengan panjang 70 (tujuh puluh) meter atau lebih yang berolah gerak ke tambatan atau lepas dari tambatan di perairan wajib pandu untuk menjamin keselamatan pelayaran. Jam pemakaian kappa tunda akan dihitung sejak kapal tunda tiba di lokasi kapal yang ditunda sampai dengan selesai menunda ditambah jumlah jam keberangkatan dari dan kembali ke pangkalan (Mobilisasi dan Demobilisasi) yang disebut dengan waktu operasi.

Di dalam PM 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal, disebutkan bahwa seorang Pandu dalam melakukan kegiatan pelayanan pemanduan diharuskan memenuhi persyaratan antara lain: telah lulus pendidikan dan pelatihan untuk peningkatan keahlian dan keterampilan untuk memandu kapal yang dibuktikan dengan sertifikat pandu yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut; memiliki sertifikat pengukuhan (endorsement) yang masih berlaku, yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut; memiliki buku saku pemanduan; memahami sistem dan prosedur atau protap pemanduan setempat; Batas usia pandu, khusus untuk Aparatur Sipil Negara berlaku sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang Aparatur Sipil Negara; Sehat jasmani dan rohani, yang dibuktikan dengan keterangan kesehatan dari rumah sakit pemerintah yang ditunjuk oleh Direktur Jenderal melalui medical check up secara periodik; dan melaporkan kegiatan pelayanan

pemanduan setiap bulan kepada pengawas pemanduan setempat berdasarkan buku saku yang dimiliki.

Kewenangan dalam penyelenggaraan jasa pelayaran pandu di Indonesia secara umum diatur oleh pemerintah pusat melalui Kementerian Perhubungan. Hal ini diatur dalam berbagai peraturan perundang-undangan yang menggarisbawahi bahwa kegiatan pandu-memandu adalah bagian dari kenavigasian yang menjadi tanggung jawab pemerintah pusat.

Namun, dalam praktiknya, pelaksanaan jasa pandu di daerah-daerah Kutai Kartanegara hanya sebatas Beberapa aspek kewenangan yang perlu diperhatikan dalam konteks ini meliputi:

1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian, kewenangan utama dalam regulasi dan pengawasan jasa pandu berada pada pemerintah pusat. Kementerian Perhubungan memiliki tanggung jawab untuk menetapkan standar operasional, kualifikasi pandu, dan pengawasan atas kegiatan pandu di seluruh perairan Indonesia, termasuk Sungai Mahakam.
2. Pelaksanaan Operasional Meskipun regulasi berada di tangan pemerintah pusat, pelaksanaan operasional jasa pandu seringkali melibatkan peran serta pemerintah daerah. Di Kabupaten Kutai Kartanegara, pelaksanaan operasional ini bisa meliputi penyediaan infrastruktur pendukung, seperti dermaga pandu, serta pengawasan atas kepatuhan kapal-kapal terhadap kewajiban penggunaan jasa pandu.
3. Pemerintah daerah memiliki kewenangan terbatas dalam jasa pelayaran pandu, terutama terkait dengan pengelolaan dan penyediaan fasilitas pendukung serta pengawasan atas implementasi kebijakan yang ditetapkan oleh pemerintah pusat. Peran pemerintah daerah di Kutai Kartanegara dapat ditingkatkan melalui kerjasama dengan otoritas pelabuhan dan lembaga terkait lainnya, guna memastikan pelaksanaan jasa pandu yang efisien dan sesuai dengan standar keselamatan.
4. Koordinasi antara pemerintah pusat dan daerah. Meskipun regulasi dan kebijakan ditetapkan oleh pusat, pelaksanaan di lapangan memerlukan dukungan dari pemerintah daerah, terutama dalam hal pengawasan dan penegakan aturan.

5. Infrastruktur pendukung jasa pandu di Kutai Kartanegara, seperti kapal pandu dan dermaga, masih terbatas. Selain itu, ada kebutuhan untuk meningkatkan kapasitas sumber daya manusia yang terlibat dalam operasional pandu. Pemerintah daerah perlu mendorong investasi dalam infrastruktur dan pelatihan pandu untuk meningkatkan kualitas layanan
6. Dalam rangka memperkuat peran pemerintah daerah, perlu adanya klarifikasi dan perluasan kewenangan daerah dalam pengelolaan jasa pandu. Hal ini dapat dilakukan melalui revisi peraturan yang memberikan otoritas lebih besar kepada pemerintah daerah dalam aspek-aspek tertentu, seperti penyediaan fasilitas dan pengawasan lokal.

B. Analisis Penatausahaan Kapal pandu di Pelayaran Kutai Kartanegara

Pemanduan kapal adalah salah satu komponen vital dalam operasi pelayaran yang bertujuan untuk memastikan keselamatan dan efisiensi navigasi, terutama di jalur-jalur pelayaran yang kompleks dan berisiko tinggi. Berdasarkan hasil penelitian Ayu Purnamasari pada Tahun 2022 di PT Pelindo III Semarang, faktor yang menyebabkan rendahnya utilitas kapal pandu karena banyaknya kerusakan mesin kapal yang sering terjadi, rendahnya nilai produksi kapal yang masuk d, serta faktor cuaca yang terkadang buruk. Dan terdapat kesimpulan untuk cara menanggulangnya atau meningkatkan utilitas yaitu dengan melakukan pengecekan secara berkala terhadap keadaan kapal-kapal pandu, dan mengganti moda transportasi baru. Dengan begitu utilitas kapal pandu akan terjaga dengan baik dan tidak akan merugikan perusahaan secara besar.

Perairan/Pelabuhan/Terminal Khusus yang ada di wilayah Kutai Kartanegara berdasarkan Daftar Perairan Pandu :

1. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Samarinda dan Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Kuala Samboja berdasarkan KP 244 Tahun 2021 adanya Penetapan Perairan Wajib Pandu Kelas I pada Perairan Pelabuhan Samarinda sampai Muara Muntai yang melewati Jembatan Martadipura, Perairan Muara Jawab, dan Perairan Kuala Samboja, Kalimantan Timur.
2. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Samarinda dan Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Kuala Samboja berdasarkan KP 1494 Tahun 2018 adanya Perubahan Keputusan

Menteri Perhubungan Nomor KP 1021 Tahun 2018 tentang Penetapan Perairan Pelabuhan Samarinda dan Perairan Pelabuhan Kuala Samboja, Kalimantan Timur.

3. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Tanjung Santan bernomor PP.304/1/16/DJPL-15 tentang Penetapan Perairan Pandu Luar Biasa Pada Perairan Terminal Khusus Santan Marine Terminal di Kalimantan Timur.
4. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Kuala Samboja bernomor PP.304/1/16/DJPL-15 tentang Penetapan Perairan Pandu Luar Biasa Pada Perairan Terminal Khusus Santan Marine Terminal di Kalimantan Timur.

Berdasarkan analisis Peranan Pemanduan Dalam Keluar Masuk Kapal Peranan pemandu adalah salah satu usaha untuk menjaga keselamatan kapal, penumpang dan muatan sewaktu memasuki alur pelayaran menuju dermaga atau kolam pelabuhan untuk berlabuh, sifat melayani maka menurut ordinasi dinas kepanduan tetap berada di tangan nahkoda. Didalam pelaksanaan pemanduan, petugas pemandu akan melayani di bagi antara lain:

1. Pandu bandar: yang bertugas memandu kapal di batas perairan bandar pandu (kolam pelabuhan).
2. Pandu laut: yang memandu kapal diperairan antara batas bandar dengan batas luar perairan wajib pandu.

Secara oprasional fungsi dan tugas pandu adalah membantu syabandar dalam bidang mengawasi dan mengamat alur pelayaran. Masalah kepanduan adalah hal - hal yang menyangkut antara kapal, dermaga atau pelabuhan dan jasa kepanduan. Memandu kapal baik yang masuk ataupun keluar bukanlah suatu pekerjaan yang ringan dan tetapi memerlukan perhatian dan keseriusan dalam menangani kapal yang hendak di pandu. Para pejabat pandu dalam menjalankan tugas di berikan petunjuk- petunjuk sebagai berikut:

- a. Seorang pandu harus selalu mengikuti semua perubahan sarana navigasi sepanjang perairan pandu baik tanda-tanda alam.
- b. Seorang pandu harus menguasaikapal dan menguasai situasi dan kondisi sepanjang daerahnya dalam perairan wajib pandu.
- c. Seorang pandu harus mengetahui dan menguasai ciri
- d. Ciri kapal antara lain: lebar, panjang, sifat daya alat penggerak dan putaran baling baling ke kanan dan ke kiri.

Penatausahaan kapal pandu merupakan salah satu aspek penting dalam pengelolaan lalu lintas perairan, terutama di wilayah yang memiliki alur sungai strategis seperti Kutai Kartanegara. Sungai Mahakam, yang

menjadi jalur utama transportasi di wilayah ini, memerlukan sistem penatausahaan kapal pandu yang efektif untuk memastikan keselamatan, efisiensi, dan keberlanjutan aktivitas pelayaran. Untuk itu, penatausahaan kapal pandu harus dilakukan sesuai dengan regulasi dan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia.

Langkah pertama dalam penatausahaan kapal pandu adalah memahami dan menerapkan semua regulasi dan peraturan yang relevan. Beberapa regulasi yang harus dijadikan acuan meliputi:

1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran: Mengatur kewajiban penggunaan kapal pandu untuk memastikan keselamatan pelayaran di perairan Indonesia.
2. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian: Mengatur tata cara dan kriteria pelaksanaan pandu, termasuk kewajiban kapal untuk menggunakan jasa pandu di perairan tertentu.
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2015 tentang Syarat dan Tata Cara Pelaksanaan Pandu di Perairan Indonesia: Menjelaskan syarat dan tata cara pelaksanaan pandu, kualifikasi pandu, dan standar operasional pandu di perairan Indonesia.

Pemerintah daerah di Kutai Kartanegara perlu menyusun Prosedur Operasional Standar (SOP) untuk pelaksanaan kapal pandu di wilayah mereka. SOP ini harus mencakup:

1. Langkah-langkah detail yang harus diikuti oleh pandu selama proses pemanduan, mulai dari persiapan sebelum pandu, proses pemanduan di sungai, hingga penyelesaian pemanduan.
2. Penentuan jadwal operasional kapal pandu dan penetapan rute yang harus dilalui untuk memastikan keamanan dan efisiensi. Penanganan situasi darurat selama proses pemanduan, seperti cuaca buruk atau kerusakan kapal.
3. Infrastruktur yang memadai sangat penting untuk penatausahaan kapal pandu. Pemerintah daerah perlu memastikan bahwa fasilitas seperti dermaga pandu, kapal pandu, dan pusat kontrol navigasi tersedia dan berfungsi dengan baik. Hal ini termasuk:
 - a. Kapal pandu harus memenuhi standar teknis dan operasional yang telah ditetapkan oleh regulasi. Pemerintah daerah perlu melakukan inspeksi rutin dan pemeliharaan kapal pandu untuk memastikan kapal tersebut selalu dalam kondisi siap operasi.

- b. Dermaga pandu dan pusat kontrol navigasi harus dibangun dan dilengkapi dengan teknologi yang mendukung monitoring dan komunikasi yang efektif antara pandu dan kapal.
4. Kualitas pemandu kapal (pandu) sangat menentukan keberhasilan penatausahaan kapal pandu. Oleh karena itu, pelatihan dan sertifikasi pandu sesuai dengan standar yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan harus menjadi prioritas.
5. Koordinasi antara pemerintah pusat dan daerah sangat penting untuk memastikan bahwa penatausahaan kapal pandu berjalan sesuai dengan kebijakan nasional.

Kapal pandu adalah kapal atau sarana transportasi laut bagi petugas pandu untuk naik/turun ke/dari kapal yang dipandu dalam berolah gerak di perairan wajib pandu, perairan pandu luar biasa, perairan di luar perairan wajib pandu pada saat masuk/keluar pelabuhan atau sandar dan lepas ke/dari dermaga/tambatan (Pelabuhan Indonesia, 2000). Setiap kapal yang berukuran 500 GT atau lebih yang akan masuk atau meninggalkan perairan pelabuhan wajib pandu atau gerakan tersendiri harus mengajukan permintaan jasa pandu secara tertulis kepada pihak pelabuhan setempat. Ketentuan ini tidak berlaku bagi kapal perang, kapal negara dan kapal rumah sakit yang dipergunakan untuk tugas pemerintah. Pihak pelabuhan akan menyiapkan petugas pandu dan kapal pandu yang akan mengantar ke kapal atau sebaliknya. Petugas pandu akan memandu kapal mulai dari batas perairan wajib pandu sampai kapal sandar di tambatan atau sebaliknya, dan pemanduan juga dilakukan terhadap kapal yang berolah gerak karena pindah tempat di perairan wajib pandu (Pelabuhan Indonesia, 2000).

Pelayanan pemanduan yang diberikan merupakan bantuan kepada Nahkoda atau pemimpin kapal agar dapat mengambil tindakan yang tepat untuk keselamatan, jetertiban dan kelancaran lalu lintas kapal dalam bernavigasi. Dalam bertugas pandu wajib segera melaporkan kepada ADPEL/Syahbandar apabila menjumpai adanya kekurangan persyaratan 15 kelaiklautan kapal dan apabila kapal melaksanakan gerakan tersendiri tanpa melalui prosedur selama pemanduan. Tugas dari petugas pemanduan yang tak kalah pentingnya adalah melakukan pengamatan terhadap kondisi sarat kapal muka dan belakang stabilitas setiap kali sebelum melakukan pemanduan. Pelaksanaan dan penyelenggaraan jasa pemanduan dilaksanakan oleh pihak pelabuhan sesuai ketentuan PP 15 Tahun 1983, dimana perusahaan mengadakan dan menyelenggarakan jasa pemanduan bagi kapal-kapal dengan:

1. Dengan isi kotor kapal yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan wajib menggunkan jasa pandu.
2. Waktu pemanduan dihitung sejak pandu naik di atas kapal dan berakhir setelah kapal sampai di tujuan (pandu turun dari kapal). Di dalam pelaksanaan pelayanan pemanduan, petugas pandu yang akan melayani dibagi antara lain:
 - a. Pandu bandar bertugas memandukan kapal di perairan bandar pandu (kolam perairan).
 - b. Pandu laut bertugas memandu kapal di perairan antara batas bandar dengan batas luar perairan wajib pandu.

Penatausahaan kapal pandu di sungai memiliki dimensi yang kompleks, melibatkan aspek hukum, teknis, serta pengelolaan sumber daya manusia dan material. Dalam konteks regional, peran kapal pandu menjadi sangat vital untuk memastikan kapal-kapal dapat bermanuver dengan aman di alur sungai yang seringkali sempit dan memiliki kedalaman yang bervariasi. Oleh karena itu, diperlukan kajian mendalam mengenai : Penatausahaan kapal pandu di wilayah Kutai Kartanegara guna meningkatkan efisiensi operasional dan mengurangi risiko kecelakaan di perairan sungai.

III. PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan kajian yang telah dilakukan terhadap penatausahaan kapal pandu di wilayah Kutai Kartanegara, dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Kapal pandu memiliki peran yang sangat strategis dalam menjamin keselamatan dan kelancaran lalu lintas di perairan sungai, khususnya di Sungai Mahakam. Penatausahaan yang baik terhadap kapal pandu di wilayah ini sangat penting mengingat karakteristik sungai yang berpotensi menimbulkan risiko navigasi, terutama bagi kapal-kapal besar.
2. Kewenangan jasa pelayaran pandu di Kabupaten Kutai Kartanegara terutama berada di bawah kendali pemerintah pusat, dengan peran penting yang dimainkan oleh pemerintah daerah dalam pelaksanaan operasional dan penyediaan fasilitas pendukung. Meskipun demikian, terdapat kebutuhan untuk memperjelas dan memperkuat peran pemerintah daerah guna memastikan pelaksanaan jasa pandu yang lebih efektif dan efisien. Dengan peningkatan koordinasi dan investasi dalam infrastruktur serta sumber daya manusia, jasa pelayaran pandu di Kutai Kartanegara dapat terus mendukung keselamatan dan kelancaran lalu lintas di perairan Sungai Mahakam.
3. Optimalisasi Aset Daerah dalam hal untuk mengoptimalkan potensi fisik, lokasi, nilai, jumlah/volume, legal dan ekonomi yang dimiliki aset tersebut tentunya memiliki tujuan yang sangat baik. Beberapa aset yang dikuasai Pemda diidentifikasi dan dikelompokkan atas aset yang memiliki potensi dapat dikelompokkan berdasarkan sektor-sektor unggulan yang menjadi tumpuan dalam strategi pengembangan ekonomi nasional, baik dalam jangka pendek, menengah maupun jangka panjang. Tetapi, dalam proses pemanfaatan aset ini, tentunya juga ada pengaturan mengenai batasan kewenangan daerah yang diatur dalam perundang-undangan juga perlu menjadi perhatian bersama.

B. Saran

Berdasarkan kajian dan Kesimpulan yang telah didapatkan, tim penyusun tidak menyarankan kebijakan mengenai penatausahaan kapal pandu di wilayah Kabupaten Kutai Kartanegara untuk diteruskan menjadi suatu Rancangan Peraturan Daerah.

Daftar Pustaka

1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
2. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian.
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan penundaan kapal.