



**OPTIMALISASI PROSES EMBARKASI DAN
DEBARKASI PENUMPANG GUNA
MEMBERANGKATKAN KAPAL KM. GUNUNG DEMPO
TEPAT WAKTU**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

TATA RAHMANINGTYAS

52155609 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

HALAMAN PERSETUJUAN

**OPTIMALISASI PROSES EMBARKASI DAN DEBARKASI
PENUMPANG GUNA MEMBERANGKATKAN KAPAL KM. GUNUNG
DEMPO TEPAT WAKTU**

Disusun Oleh:

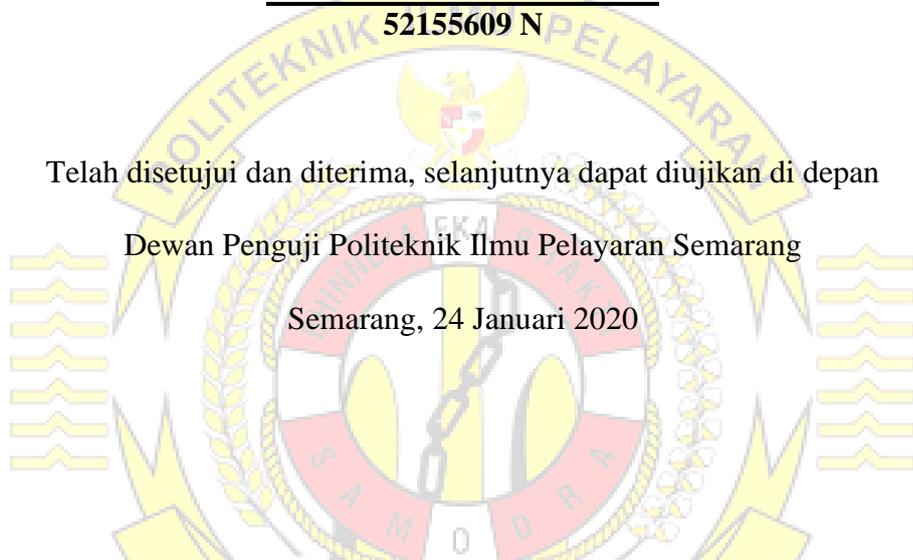
TATA RAHMANINGTYAS

52155609 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 24 Januari 2020



Dosen Pembimbing I
Materi

Capt. DWI ANTORO, MM, M.Mar

Penata Tk I, (III/d)

NIP. 19740614 199808 1 001

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan

ROMANDA ANNAS AMRULLAH, S.ST, MM

Penata Tk I, (III/b)

NIP. 19840623 201012 1 005

Mengetahui
Ketua Program Studi Nautika

Capt. DWI ANTORO, MM, M.Mar

Penata, (III/d)

NIP. 19740614 199808 1 001

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Skripsi dengan judul “OPTIMALISASI PROSES EMBARKASI DAN DEBARKASI PENUMPANG GUNA MEMBERANGKATKAN KAPAL KM. GUNUNG DEMPO TEPAT WAKTU” karya,

Nama : Tata Rahmaningtyas

NIT : 52155609 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Jumat, tanggal 31 Januari 2020

Semarang, 10 FEBRUARI 2020

Penguji I,  Penguji II,  Penguji III, 

<u>Capt. I KADEK LAJU, S.H., M.M.</u>	<u>DPL DWI ANTORO, MM, M.Mar</u>	<u>POERNOMO DWI ATMOJO, MH</u>
Penata Tk I, (III/d)	Penata Tk I, (III/d)	Pembina Tk I, (IV/b)
19730203 200212 1 002	NIP. 19740614 199808 1 001	19550605 198101 1 001

Mengetahui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc, M.Mar
Pembina Tk I, (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. “Hai orang-orang yang beriman, Jadikanlah sabar dan sholatmu Sebagai penolongmu, sesungguhnya Allah beserta orang-orang yang sabar” (Al-Baqarah: 153)
2. Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan. Maka apabila kamu telah selesai (dari suatu urusan), kerjakanlah dengan sungguh-sungguh urusan) yang lain. (Q.S Al-Insyirah 6-7)
3. “Sekali terjun dalam perjalanan jangan pernah mundur sebelum meraihnya, yakin usaha sampai. Karena sukses itu harus melewati banyak proses, bukan hanya mengimnginkan hasil akhir dan tahu beres tapi harus selalu keep on progress”. (Armeliyani)

Persembahan:

1. Orang tua saya, Kresno Yuntoro dan Ibu Atena
2. Dr. Capt Mashudi Rofik, M.Sc. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Adik kandung saya Kartika Sukmaningtyas
4. Almamater saya, PIP Semarang
5. Teman-teman taruna-taruni PIP Semarang angkatan LII yang telah berjuang bersama-sama.

PRAKATA

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya untuk kita semua sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul “OPTIMALISASI PROSES EMBARKASI DAN DEBARKASI PENUMPANG GUNA MEMBERANGKATKAN KAPAL KM. GUNUNG DEMPO TEPAT WAKTU”.

Maksud dari penulisan ini adalah untuk memenuhi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Sains Terapan Pelayaran (S.ST.Pel) Diploma IV (D.IV) pada jurusan Nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Dr. Capt Mashudi Rofik, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Capt. Dwi Antoro, MM, M. Mar selaku Ketua program studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Capt. Dwi Antoro, MM, M. Mar selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi.
4. Bapak Romanda Annas Amrullah, S.ST, MM selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan Skripsi.

5. Para Dosen dan Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat.
6. Kedua orang tua Ayahanda Kresno Yuntoro dan Ibunda Atena tercinta, yang selalu memberikan dukungan moril dan spiritual selama skripsi ini berjalan.
7. Yth. PT. Pelayaran Nasional Indonesia yang telah memberikan kesempatan penulis untuk melaksanakan praktek laut di kapal KM. GUNUNG DEMPO
8. Nakhoda beserta seluruh awak kapal KM. GUNUNG DEMPO yang telah memberikan inspirasi, dukungan, semangat dan doa dalam penyelesaian skripsi.
9. Teman-teman taruna-taruni PIP Semarang angkatan LII yang telah berjuang bersama-sama.
10. Semua pihak yang telah membantu dan mendukung dalam penyusunan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu. Tiada yang dapat penulis persembahkan kepada beliau dan semua pihak yang membantu, semoga Tuhan melimpahkan rahmat-Nya.

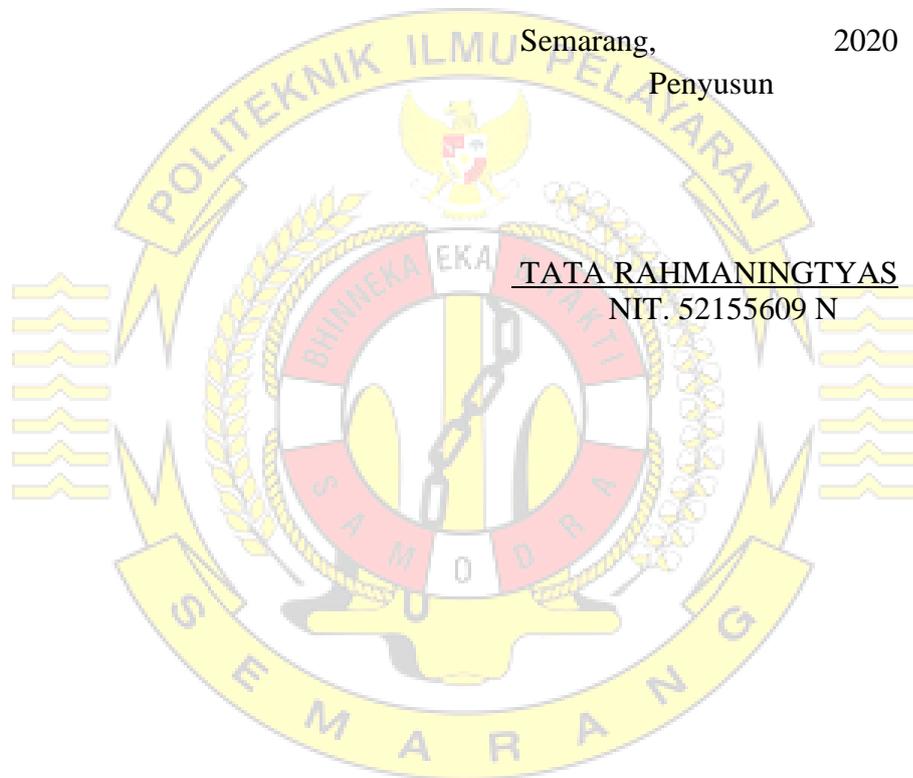
Dan kepada semua pihak yang tidak bisa dituliskan satu persatu namanya, dengan penuh kesadaran akan kerendahan hati, penulis mengucapkan banyak terima kasih atas segala bantuan mulai dari yang bernilai materil maupun moral. Tentu skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, maka dari itu saran, kritikas dari segenap pembaca sangat diharapkan untuk mengisi kekurangan yang dijumpai

dalam tulisan ini. Akhir kata, ketika nurani dan kebenaran ditutupi oleh hausnya kekuasaan, maka disanalah lahirnya tirani. semoga skripsi ini bermanfaat bagi kita semua. Amin. Akhir kata penulis mohon maaf apabila ada kekurangan dalam skripsi ini. Penulis berharap agar skripsi ini dapat bermanfaat bagi pengembangan pendidikan dan pelatihan pelayaran khususnya di lingkungan PIP Semarang.

Semarang, 2020

Penyusun

TATA RAHMANINGTYAS
NIT. 52155609 N



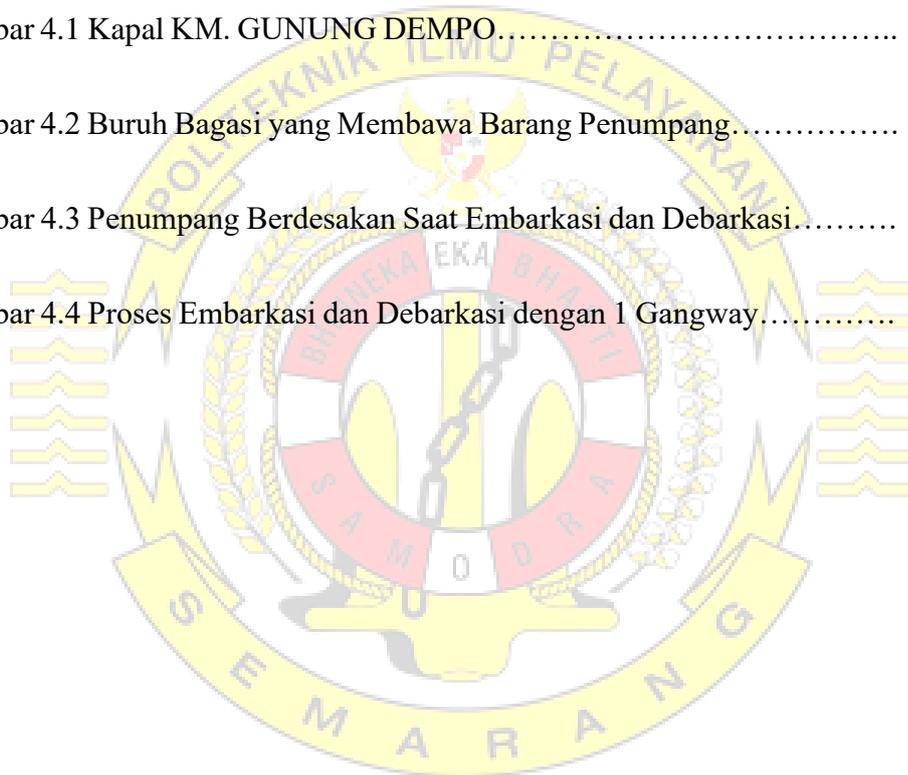
DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
ABSTRAKSI.....	xiii
ABSTRACT	xiv
BAB I : PENDAHULUAN	1
1.1 Latar belakang.....	1
1.2 Rumusan masalah.....	4
1.3 Tujuan penelitian.....	5
1.4 Manfaat penelitian.....	5
1.5 Sistematika penulisan.....	6
BAB II : LANDASAN TEORI.....	9

2.1 Tinjauan pustaka	9
2.2 Definisi operasional	16
2.3 Kerangka pikir.....	17
BAB III : METODE PENELITIAN.....	20
3.1 Pendekatan dan desain penelitian.....	20
3.2 Fokus dan lokus penelitian.....	22
3.3 Sumber data penelitian.....	25
3.4 Teknik pengumpulan data.....	27
3.5 Teknik keabsahan data.....	28
3.6 Teknik analisa data.....	29
BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN.....	31
4.1 Gambaran Umum Obyek yang Diteliti	31
4.2 Analisis Masalah.....	41
4.3 Pembahasan Masalah.....	49
BAB V : SIMPULAN DAN SARAN.....	56
5.1 Simpulan	56
5.2 Saran.....	57
DAFTAR PUSTAKA.....	59
LAMPIRAN.....	86
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	108

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Kapal KM. GUNUNG DEMPO.....	12
Gambar 2.2 Kapal Ro-ro KM. EGON.....	13
Gambar 2.3 Kerangka Pikir Penelitian.....	18
Gambar 4.1 Kapal KM. GUNUNG DEMPO.....	35
Gambar 4.2 Buruh Bagasi yang Membawa Barang Penumpang.....	48
Gambar 4.3 Penumpang Berdesakan Saat Embarkasi dan Debarkasi.....	47
Gambar 4.4 Proses Embarkasi dan Debarkasi dengan 1 Gangway.....	46



DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1 Kapasitas Penumpang KM. GUNUNG DEMPO.....	2
Tabel 2.1 Perbedaan Kelas Terminal Penumpang.....	15
Tabel 3.1 Jadwal Keberangkatan KM. GUNUNG DEMPO.....	23
Tabel 4.1 Ship Particular KM. GUNUNG DEMPO.....	35



DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran Wawancara.....	60
Lampiran Ship Particular.....	66
Lampiran Crew List.....	67
Lampiran Laporan Perjalanan Kapal.....	69



ABSTRACT

Rahmaningtyas, Tata, 52155609N, 2020, “*Optimalisasi Proses Embarkasi dan Debarkasi Penumpang Guna Memberangkatkan Kapal KM. Gunung Dempo Tepat Waktu*”. Thesis. Diploma IV Program, Nautical Department, Semarang Merchant Marine Polytechnic. 1st Supervisor: Capt. Dwi Antoro MM, M. Mar, 2nd Supervisor: Romanda Annas Amrullah, S.ST, MM.

This study aims to determine the cause of the delay in ship departure, to find out what factors can cause delays, and to find out how to reduce the delay in the departure of passenger ships.

The theoretical basis used by the authors in this observation is in the form of books, the internet, laws, ministerial regulations, and other sources. The type of observations used by the writer is descriptive qualitative. This observation takes place at the Port of Anging Mamiri Makassar. Sources of data obtained from sources (informants), events or activities, documents and archives.

The results obtained from the author's observations are the causes of ship departure delays which can include uncertain weather factors, human factors such as disorderly delivery, visitors, hawkers and baggage workers in the process of embarkation and debarkation of passengers, as well as damage machine. And the efforts made to avoid ship departure delays are to always carry out routine checks on the ship's engine, always inquire and check the weather conditions at the next port port, and do not allow deliverers, visitors, hawkers and baggage workers to board the ship .

Keywords: qualitative, delays, departures, passenger ships

ABSTRAK

Rahmaningtyas, Tata, 52155609N, 2020. *“Optimalisasi Proses Embarkasi dan Debarkasi Penumpang Guna Memberangkatkan Kapal KM. Gunung Dempo Tepat Waktu”*. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Di bawah bimbingan Capt. Dwi Antoro, MM, M. Mar Pembimbing I dan Romanda Annas Amrullah, S.ST, MM Pembimbing II.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penyebab terjadinya keterlambatan keberangkatan kapal, untuk mengetahui faktor apa saja yang dapat menyebabkan terjadinya keterlambatan, dan untuk mengetahui cara mengurangi terjadinya keterlambatan pemberangkatan kapal penumpang.

Landasan teori yang digunakan oleh penulis dalam pengamatan ini berupa buku, internet, undang-undang, peraturan menteri, dan sumber-sumber lain. Jenis pengamatan yang digunakan penulis adalah deskriptif kualitatif. Pengamatan ini mengambil lokasi di Pelabuhan Anjing Mamiri Makassar. Sumber data diperoleh dari narasumber (informan), peristiwa atau aktifitas, dokumen dan arsip.

Hasil yang di peroleh dari pengamatan si penulis adalah penyebab terjadinya keterlambatan keberangkatan kapal antara lain dapat berupa faktor cuaca yang tidak menentu, faktor manusia seperti tidak tertibnya pengantar, pengunjung, pedang asongan dan buruh-buruh bagasi pada proses embarkasi dan debarkasi penumpang, serta terjadinya kerusakan mesin. Dan upaya yang dilakukan agar tidak terjadi keterlambatan keberangkatan kapal adalah dengan selalu melakukan pemeriksaan rutin terhadap mesin kapal, selalu menanyakan dan mengecek keadaan cuaca di pelabuhan sandar berikutnya, serta tidak memperbolehkan pengantar, pengunjung, pedang asongan dan buruh-buruh bagasi untuk naik ke atas kapal.

Kata kunci : kualitatif, keterlambatan, keberangkatan, kapal penumpang

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Persaingan bisnis jasa transportasi umum pada saat ini semakin ketat. Kondisi tersebut membuat setiap perusahaan jasa pengangkut massal harus berbenah diri agar terus eksis di tengah persaingan yang ada. Tak berbeda dengan perusahaan yang bergerak di bidang transportasi lainnya. PT. PELNI (Pelayaran Nasional Indonesia) pun sebagai pelayanan nasional juga harus ikut berbenah.

Salah satu faktor yang penting untuk menentukan kelangsungan perusahaan PT. Pelni sebagai penyelenggara jasa angkutan laut nasional yang merupakan visi untuk menjadi operator pelayanan nasional dan jaringan internasional dengan perusahaan kelas dunia maka selayaknya PT. Pelni mengutamakan pelayanan prima kepada penumpang.

Arus penumpang atau yang di kenal dengan kata lain embarkasi dan debarkasi menurut W.J.S Poerwardaminta (1993) ialah pemberangkatan dan penurunan penumpang dengan kapal laut yang dilakukan dari tempat-tempat yang sudah di tetapkan sampai dengan tempat tujuannya.

Embarkasi dan derbarkasi itu mempunyai beberapa keadaan dan situasi dalam keadaan normal seperti pada hari-hari biasa dan situasi yang paling banyak peminatnya salah satu contoh adalah pada waktu lebaran dan liburan sekolah dimana situasi itu banyak masyarakat yang berpergian keluar

pulau. Karena banyaknya peminat tersebutlah sehingga dapat mempengaruhi jadwal keberangkatan penumpang pada umumnya.

PT. Pelni merupakan perusahaan pelayaran dibawah naungan BUMN (Badan Usaha Milik Negara) yang didirikan pada tanggal 5 September 1950. Selama perkembangannya kini PT. Pelni telah memiliki 32 armada, sebagian besar armada kapal adalah kapal yang dibangun oleh galangan kapal di Jerman. Kabin penumpang umumnya dibagi menjadi kelas 1 dan kelas ekonomi. Kabin terbaik adalah kelas 1 A diikuti dengan kelas 1 B, dan kelas ekonomi. Penumpang kelas ekonomi tidur beramai-ramai di sebuah kamar yang dilengkapi kasur. Di dalam kapal terdapat rumah makan, kafetaria, toko kelontong, bioskop mini, arena pertunjukan musik, dan mushola.

Diantara kapal yang dimiliki PT. Pelni adalah KM. GUNUNG DEMPO, dibuat tahun 2009 dengan kapasitas penumpang dan awak kapal 1696 orang dengan rincian sebagai berikut:

Tabel 1.1 Tabel Kapasitas Penumpang KM. GUNUNG DEMPO

Penumpang		
Kls I A	:	72 Org
Kls I B	:	24 Org
Kls Ekonomi	:	<u>1487</u> + Org
Jumlah	:	1583 Org
Anak Buah Kapal	:	<u>113</u> + Org
Total	:	1696 Org

Keterlambatan jadwal kapal adalah salah satu permasalahan yang sering dialami oleh KM. GUNUNG DEMPO didalam kegiatan pelayaran kapal laut. Kerugian yang ditimbulkan dari risiko ini pun meliputi kerugian finansial yang cukup besar.

Penyebab keterlambatan KM. GUNUNG DEMPO diantaranya adalah proses embarkasi dan debarkasi kapal yang sering tidak sesuai jadwal sehingga mengakibatkan keterlambatan kapal bertolak dari pelabuhan, sehingga kapal tiba di pelabuhan berikutnya juga mengalami keterlambatan, hal ini tentu mengakibatkan ketidaknyamanan penumpang.

Masalah lain yang sering menghambat adalah pengantar pengunjung dan buruh yang sering membuat kegaduhan di tangga penumpang naik dan turun sehingga menghambat proses pengecekan tiket dari petugas dan mengakibatkan proses *sweeping* tiket tidak berjalan optimal.

Salah satu tugas dan tanggung jawab dari perusahaan pelayaran adalah menjamin keamanan dan keselamatan kapal beserta penumpang dan muatannya. Oleh karena itu sebelum kapal dioperasikan diperlukan pengujian keselamatan dan keamanan berlayar sesuai ketentuan yang berlaku. Sampai saat ini kenyamanan dan keamanan di atas kapal penumpang menjadi masalah karena fasilitas dan pelayanan yang kurang baik terutama dirasakan oleh penumpang kelas ekonomi.

Di harapkan kapal penumpang KM. GUNUNG DEMPO dapat memberikan kepuasan kepada pengguna jasa supaya masalah-masalah yang

sering dikeluhkan penumpang tidak terulang lagi, sehingga citra pelayanan kapal penumpang akan meningkat.

Dari latar belakang tersebut maka penulis tertarik untuk membahas tentang bagaimana penanganan penumpang yang baik sehingga proses embarkasi dan debarkasi penumpang dapat berjalan dengan lancar oleh karena itu penulis mengambil judul untuk skripsi ini yaitu "OPTIMALISASI PROSES EMBARKASI DAN DEBARKASI PENUMPANG GUNA MEMBERANGKATKAN KAPAL KM. GUNUNG DEMPO TEPAT WAKTU".

1.2 Perumusan Masalah

Dari uraian latar belakang yang telah penulis jabarkan di atas, banyak sekali permasalahan yang terjadi saat sedang berlangsungnya embarkasi dan debarkasi. Maka penulis merumuskan masalah tersebut sebagai berikut :

- 1.2.1. Mengapa terjadi keterlambatan keberangkatan kapal KM. GUNUNG DEMPO?
- 1.2.2. Upaya-upaya apa saja yang dilakukan untuk mengurangi terjadinya keterlambatan pemberangkatan kapal KM. GUNUNG DEMPO?

1.3 Tujuan Penelitian

Dalam skripsi ini tujuan yang ingin penulis capai adalah untuk mengetahui pentingnya mengatasi penumpang pada saat embarkasi dan debarkasi di atas kapal. Tujuan dari penelitian ini adalah :

- 1.3.1. Untuk mengetahui penyebab terjadinya keterlambatan keberangkatan kapal KM. GUNUNG DEMPO.
- 1.3.2. Untuk mengetahui upaya-upaya apa saja yang dilakukan untuk mengurangi terjadinya keterlambatan pemberangkatan kapal KM. GUNUNG DEMPO.

1.4 Manfaat Penelitian

Penulisan skripsi ini dibuat dan dikerjakan dengan sebaik-baiknya menurut apa saja yang telah penulis dapat selama melakukan praktek di lapangan (prala) dan juga merupakan penerapan dari pada teori yang penulis dapatkan selama berada di bangku kuliah di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, yang juga sangat bermanfaat sekali untuk bahan pembelajaran bagi penulis. Semoga apa yang telah penulis tulis disini dapat dengan mudah dimengerti oleh yang membacanya. Bagi kampus sendiri, semoga penulisan skripsi ini berguna untuk menambah koleksi perpustakaan di lingkungan PIP Semarang. Semoga tulisan ini bermanfaat juga bagi taruna PIP Semarang pada khususnya, sebagai tambahan ilmu untuk kita semua.

Semoga penulisan ini bermanfaat bagi PT. Pelni yang selalu dengan terbuka tangan dan ramah menerima instansi-instansi yang datang ke perusahaan, baik dari sekolah kejuruan menengah, akademi pelayaran serta

mahasiswa lainnya dari perguruan tinggi lainnya yang ingin mempelajari tentang Ilmu Bidang Pelayaran yang terdapat di dalam manajemen PT. Pelni.

1.5 Sistematika Penulisan

Skripsi ini terdiri dari lima bab yang saling berkaitan satu sama lainnya. Untuk memudahkan dalam mengikuti seluruh uraian dalam bahasan atas skripsi ini maka penulisan skripsi ini dilakukan dengan sistematika.

BAB I. PENDAHULUAN

Pada bab ini terdiri dari latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan skripsi. Latar belakang berisi tentang alasan pemilihan judul dan pentingnya judul skripsi dan diuraikan pokok-pokok pikiran beserta data pendukung tentang pentingnya judul yang dipilih. Rumusan masalah adalah uraian tentang masalah yang diteliti, dapat berupa pernyataan dan pertanyaan. Tujuan penelitian berisi tujuan spesifik yang ingin dicapai melalui kegiatan penelitian. Manfaat penelitian berisi uraian tentang manfaat yang diperoleh dari hasil penelitian bagi pihak-pihak yang berkepentingan. Sistematika penulisan skripsi berisi susunan tata hubungan bagian skripsi yang satu dengan bagian skripsi yang lain dalam satu runtutan pikir.

BAB II. LANDASAN TEORI

Pada bab ini terdiri dari tinjauan pustaka dan kerangka pikir penelitian. Tinjauan pustaka berisi teori-teori atau pemikiran-pemikiran serta konsep-konsep yang melandasi judul penelitian. Kerangka pikir penelitian merupakan pemaparan penelitian atau tahapan pemikiran secara kronologis

dalam menjawab atau menyelesaikan pokok permasalahan penelitian berdasarkan pemahaman teori dan konsep.

BAB III. METODE PENELITIAN

Pada bab ini terdiri dari waktu dan tempat penelitian, data yang diperlukan meliputi pengalaman peneliti dan data tentang kejadian saat dikawal. Waktu dan tempat penelitian menerangkan lokasi dan waktu dimana dan kapan penelitian dilakukan. Data yang diperlukan merupakan cara yang dipergunakan untuk mengumpulkan data yang dibutuhkan. Metode pengumpulan data adalah prosedur yang sistematis dan standar untuk memperoleh data yang diperlukan. Teknik analisis data berisi mengenai alat dan cara analisis data yang digunakan dan pemilihan alat dan cara analisis harus konsisten dengan tujuan penelitian.

BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini terdiri dari gambaran umum obyek yang diteliti, deskripsi masalah dan pembahasan masalah. Gambaran umum obyek penelitian adalah gambaran umum obyek yang diteliti yaitu mengatasi keterlambatan keberangkatan kapal. Analisa masalah merupakan bagian dari bab IV dari skripsi dan pembahasan merupakan bagian inti dari bab IV yang berisi pemecahan dari masalah yang ditemui peneliti.

BAB V. PENUTUP

Pada bab ini terdiri dari simpulan dan saran. Simpulan adalah hasil pemikiran dari penelitian tersebut. Pemaparan kesimpulan dilakukan secara

kronologis, jelas dan singkat. Saran merupakan pemikiran peneliti sebagai upaya mengurangi terjadinya keterlambatan pemberangkatan kapal.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

2.1.1 Pengertian Optimalisasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Optimalisasi adalah berasal dari kata dasar optimal yang berarti terbaik, tertinggi, paling menguntungkan, menjadikan paling baik, menjadikan paling tinggi, pengoptimalan proses, cara, perbuatan mengoptimalkan sehingga optimalisasi adalah suatu tindakan, proses, atau metodologi untuk membuat sesuatu (sebagai sebuah desain, sistem, atau keputusan) menjadi lebih/sepenuhnya sempurna, fungsional, atau lebih efektif.

Menurut Winardi (1999 : 63) optimalisasi adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan atau target. Berdasarkan pengertian tersebut, dapat disimpulkan bahwa optimalisasi adalah suatu proses, melaksanakan program yang telah direncanakan dengan terencana guna mencapai tujuan/target sehingga dapat meningkatkan kinerja secara optimal.

2.1.2 Pengertian Embarkasi dan Debarkasi

Embarkasi secara definisi dapat diartikan sebagai pemberangkatan dengan menggunakan pesawat terbang atau dengan

menggunakan kapal laut yang dilakukan dari tempat-tempat yang sudah ditetapkan.

(<https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/Embarkasi>).

Debarkasi dapat diartikan sebagai penurunan penumpang atau muatan dari kapal laut atau pesawat terbang dari tempat-tempat yang sudah disediakan baik di pelabuhan maupun di lapangan udara.

(<https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/debarkasi>)

Ketentuan embarkasi dan debarkasi dari kapal penumpang KM. GUNUNG DEMPO adalah bagaimana caranya supaya penurunan dan kenaikan penumpang kapal berjalan dengan lancar yang biasanya menggunakan satu tangga di beberapa pelabuhan bisa menggunakan dua tangga. Yang letak posisi tangga tersebut satu di *gangway* untuk naik dan yang satu lagi di *deck* empat belakang untuk turun. Pengamanan pada waktu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang sangat diperlukan guna menciptakan kenyamanan dan kelancaran. Banyaknya penumpang yang akan naik maupun turun serta maraknya pedagang asongan, buruh-buruh bagasi dan pengantar menjadi penyebab, maka perlu ditingkatkan pengamanan embarkasi dan debarkasi penumpang.

2.1.3 Pengertian Keberangkatan

Keberangkatan dapat diartikan dengan mulainya perjalanan (pergi) yang akan melepaskan perjalanan baik menggunakan alat transportasi darat, laut, udara atau tanpa alat

transportasi dengan tujuan selamat sampai tujuan dengan pertimbangan keamanan, kecepatan dan efisiensi.

(<https://www.kamusbesar.com/berangkat>)

2.1.4 Definisi Kapal Penumpang dan Kapal *Ro-ro*

Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut, sungai seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Sedangkan dalam istilah Inggris, dipisahkan antara *ship* yang lebih besar dan *boat* yang lebih kecil.

Berabad-abad kapal digunakan oleh manusia untuk mengarungi sungai atau lautan yang diawali oleh penemuan perahu. Biasanya manusia pada masa lampau menggunakan kano, rakit ataupun perahu, semakin besar kebutuhan akan daya muat maka dibuatlah perahu atau rakit yang berukuran lebih besar yang dinamakan kapal. Bahan-bahan yang digunakan untuk pembuatan kapal pada masa lampau menggunakan kayu, bambu ataupun batang-batang papyrus seperti yang digunakan bangsa Mesir Kuno kemudian digunakan bahan-bahan logam seperti besi/baja karena kebutuhan manusia akan kapal yang kuat. Untuk penggeraknya manusia pada awalnya menggunakan dayung kemudian angin dengan bantuan layar, mesin uap setelah muncul revolusi Industri dan mesin diesel serta nuklir. Beberapa penelitian memunculkan kapal bermesin yang berjalan mengambang di atas air seperti

Hovercraft dan *Eakroplane*. Serta kapal yang digunakan di dasar lautan yakni Kapal Selam.

Kapal penumpang adalah kapal besar yang difungsikan untuk mengangkut penumpang dalam jumlah yang banyak.. Kapal penumpang juga digunakan untuk angkutan barang (dalam truk dan kadang-kadang *container* pengiriman *unpowered*) dan bahkan gerbong kereta.

(<https://bukanfabianmr.wordpress.com/2014/12/01/jenis-jenis-kapal-laut-berdasarkan-fungsinya/>)

Berikut akan dilampirkan contoh gambar kapal penumpang KM. GUNUNG DEMPO milik Perusahaan PT. PELNI.(Pelayaran Nasional Indonesia) :



Gambar 2.1 Kapal KM. Gunung Dempo

Sumber :<https://kapalpelni.com/jadwal-kapal-gunung-dempo-terbaru/>

Kapal *Ro-Ro* adalah kapal yang bisa memuat kendaraan yang berjalan masuk ke dalam kapal dengan penggerakya sendiri dan bisa keluar dengan sendiri juga, sehingga disebut sebagai kapal *roll on - roll off* atau disingkat *Ro-Ro*. Oleh karena itu, kapal ini dilengkapi dengan pintu rampa yang dihubungkan dengan *moveble bridge* atau dermaga apung ke dermaga.

Kapal *Ro-ro* selain digunakan untuk angkutan truk juga digunakan untuk mengangkut mobil penumpang, sepeda motor serta penumpang jalan kaki.



Gambar 2.2 Kapal *Ro-ro* KM. EGON

Sumber : <https://id.wikipedia.org/wiki/Berkas:Kapalroro.jpg>

2.1.5 Pelayanan Penumpang

Menteri Perhubungan mengeluarkan ketentuan-ketentuan bahwa tarif pelayanan terminal penumpang kapal laut dikenakan kepada:

2.1.5.1 Kapal laut yang berangkat

2.1.5.2 Pengantar atau penjemput yang masuk kedalam ruangan terminal penumpang.

2.1.5.3 Penumpang kapal laut yang singgah dan keluar pelabuhan serta masuk untuk kembali melanjutkan perjalanan dengan kapal laut.

2.1.6 Kelas terminal penumpang dan syarat-syaratnya

Seiring dengan perkembangan zaman kini terminal penumpang dibagi dalam beberapa kelas yaitu kelas A, kelas B, dan kelas Ekonomi. Hal ini dilakukan untuk memberikan pelayanan yang optimal bagi penumpang dan memberikan kenyamanan bagi penumpang yang sedang menunggu datangnya kapal.

Dengan pembagian kelas terminal ini keamanan penumpang lebih terjamin karena hanya penumpang yang memiliki tiket yang dapat masuk sehingga terhindar dari tindak kejahatan seperti copet, pedagang asongan dan keluarga pengantar yang sering membuat desak-desakan karena memenuhi terminal yang seharusnya disediakan bagi penumpang yang menunggu kedatangan kapal.

Berikut akan dilampirkan tabel perbedaan fasilitas terminal yang disediakan bagi penumpang yang menunggu kedatangan kapal penumpang perusahaan PT. Pelni:

Tabel 2.1 Perbedaan Kelas Terminal Penumpang

TERMINAL KELAS A	TERMINAL KELAS B	TERMINAL KELAS C
<ul style="list-style-type: none"> • Bangunannya harus permanen / bangunan arsitektur di daerah yang khusus sebagai terminal penumpang • Ber-AC untuk calon penumpang. • Ruang ber-AC untuk pengantar/penjemput ruang yang terpisah dengan para calon penumpang. • Ruang bagi Pejabat Penting (<i>VIP Room</i>). • Tempat parkir yang cukup. • Kelengkapan lainnya seperti: fasilitas ruang informasi, pelayanan kesehatan,tempat sholat, toilet, kantin. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bangunannya permanen / bangunan arsitektur di daerah yang khusus bagi terminal penumpang • Memilih ruangan untuk calon penumpang • Dilengkapi kipas angin dan tempat duduk • Memiliki ruangan bagi pengantar atau penjemput • Memiliki fasilitas lain: ruang informasi, tempat sholat, toilet • Memiliki tempat parkir 	<ul style="list-style-type: none"> • Bangunan gedung semi permanen • Fasilitas yang disediakan yaitu: toilet, tempat sholat, pengeras suara dll.

2.2 Definisi Operasional

- 2.2.1 Kapal penumpang adalah bentuk transportasi, biasanya perahu atau kapal digunakan untuk membawa penumpang dan kendaraan mereka di badan air. Kapal penumpang juga digunakan untuk angkutan barang (dalam truk dan *container* pengiriman *unpowered*) dan bahkan gerbong kereta.
- 2.2.2 Tiket adalah suatu karcis yang harus dibeli pada saat mau menaiki atau memasuki kapal.
- 2.2.3 *Gangway* adalah tangga kapal yang berfungsi sebagai akses naik turunnya orang.
- 2.2.4 Pagar pelindung (*railing*) adalah perlengkapan kapal yang berguna untuk kebutuhan perlindungan orang diatas kapal untuk menghindarkan orang jatuh kelaut.
- 2.2.5 *Sweeping* tiket adalah kegiatan pengecekan tiket penumpang sebelum kapal bertolak dari pelabuhan.
- 2.2.6 Pemeriksaan tiket adalah kegiatan pengecekan tiket penumpang ketika kapal telah mulai bertolak dari pelabuhan, pemeriksaan tiket dilakukan setelah *sweeping* tiket selesai dilaksanakan.
- 2.2.7 Pelayaran lokal adalah pelayaran yang bergerak dalam Provinsi atau beberapa Provinsi yang berbatasan. Sesuai dengan paket peraturan November 1998, luas wilayah operasi perusahaan pelayaran lokal di Indonesia tidak boleh melebihi radius 200 mil dan berkapasitas kurang lebih 200 DWT.

2.2.8 Pelayaran Nusantara adalah pelayaran yang wilayah operasi perusahaan pelayaran meliputi seluruh wilayah perairan Republik Indonesia. Usaha Pelayaran Nusantara ini pada umumnya menggunakan kapal berukuran 1000 sampai dengan 3000 DWT. Dalam pengertian Pelayaran Nusantara ini tercakup didalam jenis Pelayaran Rakyat yaitu pelayaran dalam bentuk yang lebih sederhana dari Pelayaran Samudera dengan wilayah operasi diseluruh Teritorial Indonesia. Ukuran kapal yang dipakai pada Pelayaran Rakyat relatif lebih kecil dari kapal Pelayaran Nusantara, jumlahnya lebih banyak sehingga sering disebut Armada Semut.

2.2.9 Pelayaran Samudera adalah jenis pelayaran yang beroperasi diperairan Internasional dan bergerak antara satu negara ke negara yang lain dan harus memperhatikan Hukum serta Konvensi Internasional yang berlaku.

2.3 Kerangka Pikir Penelitian

Untuk mempermudah pembahasan skripsi mengenai pengaruh embarkasi dan debarkasi terhadap keberangkatan kapal KM.GUNUNG DEMPO maka kerangka pikir dari penulis dapat dijabarkan sebagai berikut

BAB V

PENUTUP

Berdasarkan uraian-uraian pada bab sebelumnya, pembahasan tentang “OPTIMALISASI PROSES EMBARKASI DAN DEBARKASI PENUMPANG GUNA MEMBERANGKATKAN KAPAL KM. GUNUNG DEMPO TEPAT WAKTU”, maka sebagai bagian akhir dari skripsi ini penulis memberikan simpulan dan saran yang berkaitan dengan masalah yang dibahas dalam skripsi ini, yaitu :

5.1 Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan uraian pembahasan, maka dapat disimpulkan bahwa:

5.1.1 Yang menjadi penyebab keterlambatan pemberangkatan kapal KM. GUNUNG DEMPO antara lain tidak tertibnya penumpang, pengantar, buruh-buruh bagasi dan pedagang asongan pada proses embarkasi dan debarkasi penumpang, cuaca ekstrim yang tidak menentu, dan terjadinya kerusakan pada mesin kapal.

5.1.2 Upaya yang bisa dilakukan untuk mengurangi keterlambatan pemberangkatan adalah dengan menambah petugas keamanan untuk menertibkan para penumpang, pengantar, dan pedagang asongan untuk menaati tata tertib yang ada, menambah fasilitas pelabuhan di dermaga penumpang, serta meningkatkan fasilitas dan pelayanan bagi penumpang.

5.2 Saran

Berdasarkan dari simpulan diatas maka penelitian memberikan saran kepada perusahaan PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Pelni) beserta jajarannya sebagai berikut:

5.2.1 Yang dilakukan agar tidak terjadi keterlambatan pemberangkatan adalah dengan cara melakukan pengecekan rutin terhadap mesin kapal agar tidak terjadi kerusakan pada saat perjalanan, selalu menanyakan dan mengecek keadaan cuaca di pelabuhan sandar selanjutnya, dan tidak memperbolehkan penumpang, pengantar, pengunjung, pedagang asongan, dan buruh-buruh bagasi untuk naik ke atas kapal.

5.2.2 Upaya mengatasi agar tidak terjadi keterlambatan keberangkatan kapal KM. GUNUNG DEMPO:

5.2.2.1 Meningkatkan fasilitas dan pelayanan bagi penumpang seperti hanya memperbolehkan penumpang yang sudah memiliki tiket dapat naik ke atas kapal dan dapat mencari tempat sesuai yang tertulis di tiket., selama proses embarkasi dan debarkasi berlangsung.

5.2.2.2 Petugas harus mengarahkan penumpang agar tidak memperbolehkan penumpang turun sebelum tangga embarkasi dan debarkasi terpasang dengan baik.

5.2.2.3 Penambahan fasilitas di dermaga seperti diberi pagar pembatas yang tinggi dan terbuat dari besi guna mencegah

penumpang, buruh-buruh bagasi, pengantar, pengunjung, pedagang asongan dan orang-orang yang tidak berkepentingan yang akan mengganggu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi.



DAFTAR PUSTAKA

Sugiyono, 2009, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Alfabeta.

1996, *Peraturan Pemerintah RI No. 70 Tahun 1996 tentang Kepelabuhan*, Departemen Perhubungan RI

2019, *Pedoman Penyusunan Skripsi*, Semarang : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Sumber-sumber lain :

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 28 Tahun 2016 tentang *Kewajiban Penumpang Angkutan Penyeberangan Memiliki Tiket*.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Tahun 2015 tentang *Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut*.

KBBI, 2008, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta: Departemen Pendidikan Nasional. [Online] Available at: <http://pengertian.org/pengertian-optimalisasi-menurut-para-ahli.html>, [Diakses 17 September 2019]

KBBI, 2016. *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)*. [Online] Available at: (<https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/Embarkasi>), [Diakses 10 Oktober 2019].

KBBI, 2016. *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)*. [Online] Available at: (<https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/debarkasi>), [Diakses 10 Oktober 2019].

KBBI, 2016. *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)*. [Online] Available at: (<https://www.kamusbesar.com/berangkat>), [Diakses 12 Oktober 2019].

(<https://bukanfabianmr.wordpress.com/2014/12/01/jenis-jenis-kapal-laut-berdasarkan-fungsinya/>), diakses pada tanggal 16 Oktober 2019

Company Profile PT. PELNI. dari: <http://www.pelni.co.id/> [Diakses 12 Desember 2019]

LAMPIRAN WAWANCARA

Tempat: kapal penumpang KM. GUNUNG DEMPO

Pertanyaan:

Nahkoda KM. GUNUNG DEMPO Capt. SUJEMI.

1. Bagaimana prosedur pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang yang dilakukan di KM. GUNUNG DEMPO?

Jawab:

Prosedur pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang dilakukan sebagai berikut:

- a. Penumpang naik (Embarkasi)

Prosedur pelaksanaan Embarkasi penumpang adalah sebagai berikut:

- 1) calon penumpang harus berada di daerah terminal penumpang kurang lebih setengah jam sebelum kapal berangkat
- 2) penumpang wanita dan anak-anak terlebih dahulu diperbolehkan naik
- 3) calon penumpang naik tidak boleh memasuki daerah dekat kapal sandar sebelum jam keberangkatan kapal
- 4) penumpang hanya boleh naik jika tangga sudah terpasang dengan baik dan benar serta petugas telah ada dan dilarang naik lewat tangga monyet disebelah lambung kapal.

- b. Penumpang turun (Debarkasi)

Prosedur pelaksanaan Debarkasi penumpang adalah sebagai berikut:

- 1) penumpang harus menunggu sampai tangga terpasang dengan baik dan benar
 - 2) penumpang wanita dan anak-anak turun terlebih dahulu
 - 3) penumpang dengan bawaan berat menunggu turun paling akhir
 - 4) penumpang yang akan melanjutkan perjalanan boleh turun dan beristirahat sebentar di terminal penumpang dan
 - 5) penumpang yang baru saja turun dari kapal harus melalui pemeriksaan petugas tentang barang bawaannya.
2. Siapa saja perwira *deck* yang bertanggung jawab terhadap pelaksanaan

embarkasi dan debarkasi penumpang?

Jawab:

Perwira *deck* yang bertanggung jawab terhadap pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang :

- a. Mualim 1

Bertanggung jawab kepada Nahkoda

Tugas-tugas Mualim 1 pada waktu pelaksanaan Embarkasi dan debarkasi penumpang adalah

- 1) memberikan perintah kepada Tim embarkasi dan debarkasi untuk mengarahkan penumpang yang akan naik dan turun kapal.
- 2) memonitor jalannya embarkasi dan debarkasi dari Anjungan juga memonitor langsung proses embarkasi dan debarkasi dari pintu embarkasi dan debarkasi yang terletak di Deck 3

- 3) memberikan perintah kepada Satpam untuk melakukan penjagaan pada waktu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi di pintu embarkasi dan debarkasi yang terletak di Deck 3.
- 4) memberikan perintah kepada Jenang supaya mengkoordinasi anak buahnya (pelayan kelas ekonomi, pelayan kelas I dan II) untuk membantu penumpang menunjukkan kelas-kelasnya sesuai dengan tiket yang telah dibeli.
- 5) memberikan perintah kepada Mualim II untuk melakukan pemeriksaan tiket kepada penumpang setelah kapal berlayar atau mesin sudah dalam keadaan maju penuh (full away), dan
- 6) melakukan koordinasi dengan perwira deck lainnya untuk mengarahkan penumpang yang akan naik dan turun melalui tangga yang telah ditentukan.

b. Mualim II

Mualim II dalam pelaksanaan embarkasi dan debarkasi bertanggung jawab kepada mualim I

Tugas-tugas Mualim II pada waktu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang adalah:

- 1) melakukan koordinasi dengan perwira deck lainnya untuk mengarahkan penumpang yang akan naik dan turun melalui tangga yang telah ditentukan.

- 2) menerima penumpang yang akan naik ke kapal melalui tangga kapal pelabuhan yang terletak di deck 3.
- 3) memimpin pelaksanaan sweeping tiket setelah kapal berlayar yang dibantu dengan tim pemeriksaan tiket, memberikan sanksi kepada penumpang gelap (penumpang tanpa tiket) dengan dua kali lipat dari harga tiket.
- 4) melayani perpindahan kelas, dari kelas sesuai pada tiket yang telah dibeli oleh penumpang ke kelas baru karena sesuai hal, sehingga dikenakan tambahan biaya tertentu.
- 5) menerima penumpang kelas I dan II yang baru naik ke kapal di ruang informasi deck III untuk memberikan kunci kamar sesuai dengan tiket dan nomor kabin yang dimiliki penumpang, dan
- 6) melakukan penjualan tiket kapal kepada penumpang yang belum memiliki tiket.

c. **Mualim III**

Mualim III dalam pelaksanaan embarkasi dan debarkasi bertanggung jawab kepada Mualim II

Tugas-tugas Mualim III pada waktu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang adalah:

- 1) menerima dan mengecek over baggage penumpang
- 2) menerima muatan atau barang yang akan dimuat di palka

- 3) membantu perwira deck lainnya untuk melaksanakan embarkasi dan debarkasi penumpang setelah kegiatan bongkar muat barang di palka telah selesai
- 4) melakukan pemeriksaan tiket bersama tim pemeriksaan tiket, dan
- 5) melakukan koordinasi dengan perwira deck lainnya untuk mengarahkan penumpang yang akan naik dan turun melalui tangga-tangga yang telah ditentukan.

3. Bagaimana solusi yang dilakukan untuk mengatasi keinginan penumpang dan calon penumpang yang ingin segera turun dan naik kapal yang akan menimbulkan masalah desak-desakan penumpang?

Jawab:

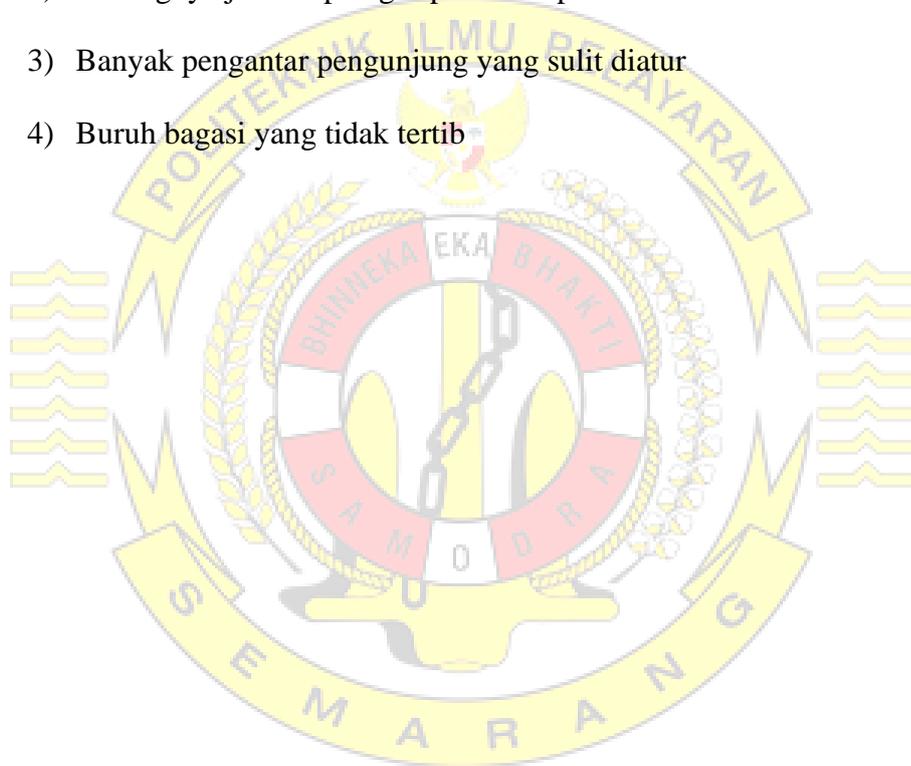
Untuk menanggapi masalah penumpang yang berdesak-desak, mualim I telah bekerja sama dengan perwira deck lain dan dibantu satpam, jenang, serang dan beberapa pelayan untuk mengatur jalannya arus penumpang dan barang yang masuk dan keluar dari kapal. Penumpang wanita dan anak-anak diperbolehkan turun dahulu dan penumpang yang membawa barang bawaan berat harus turun belakangan. Penumpang yang turun diatur tidak boleh berdesak-desakan, bila penumpang yang berdesak-desak dikawatirkan akan jatuh kelaut atau tergelincir kelaut.

4. Apa penyebab keberangkatan kapal di tunda?

Jawab :

Keberangkatan kapal merupakan salah satu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi yang sulit dipecahkan karena keberangkatan kapal ditunda disebabkan oleh:

- 1) Penumpang yang sulit untuk diatur
- 2) Kurangnya jumlah petugas pada saat proses embarkasi da debarkasi
- 3) Banyak pengantar pengunjung yang sulit diatur
- 4) Buruh bagasi yang tidak tertib



LAMPIRAN 2 SHIP PARTICULAR

SHIP PARTICULAR

1	Nama Kapal	NM Gunung Dempo	No. IMO	1400000
2	Penyedia Kapal	PT. NIS	No. NIS	00000000
3	Induk Kapal	NI - A 1001 Passenger ship - 1000		
4	Tempat Asal	1. Medan, Sumatera Utara		
5	Perusahaan	PT. NIS		
6	Perusahaan Kapal	PT. NIS		
7	Tempat Asal Kapal	Medan		
8	Tempat Asal Kapal	Medan		
9	Tempat Asal Kapal	Medan		
10	Tempat Asal Kapal	Medan		
11	Tempat Asal Kapal	Medan		
12	Tempat Asal Kapal	Medan		
13	Tempat Asal Kapal	Medan		
14	Tempat Asal Kapal	Medan		
15	Tempat Asal Kapal	Medan		
16	Tempat Asal Kapal	Medan		
17	Tempat Asal Kapal	Medan		
18	Tempat Asal Kapal	Medan		
19	Tempat Asal Kapal	Medan		
20	Tempat Asal Kapal	Medan		
21	Tempat Asal Kapal	Medan		
22	Tempat Asal Kapal	Medan		
23	Tempat Asal Kapal	Medan		
24	Tempat Asal Kapal	Medan		
25	Tempat Asal Kapal	Medan		
26	Tempat Asal Kapal	Medan		
27	Tempat Asal Kapal	Medan		
28	Tempat Asal Kapal	Medan		
29	Tempat Asal Kapal	Medan		
30	Tempat Asal Kapal	Medan		
31	Tempat Asal Kapal	Medan		
32	Tempat Asal Kapal	Medan		
33	Tempat Asal Kapal	Medan		
34	Tempat Asal Kapal	Medan		
35	Tempat Asal Kapal	Medan		
36	Tempat Asal Kapal	Medan		
37	Tempat Asal Kapal	Medan		
38	Tempat Asal Kapal	Medan		
39	Tempat Asal Kapal	Medan		
40	Tempat Asal Kapal	Medan		
41	Tempat Asal Kapal	Medan		
42	Tempat Asal Kapal	Medan		
43	Tempat Asal Kapal	Medan		
44	Tempat Asal Kapal	Medan		
45	Tempat Asal Kapal	Medan		
46	Tempat Asal Kapal	Medan		
47	Tempat Asal Kapal	Medan		
48	Tempat Asal Kapal	Medan		
49	Tempat Asal Kapal	Medan		
50	Tempat Asal Kapal	Medan		
51	Tempat Asal Kapal	Medan		
52	Tempat Asal Kapal	Medan		
53	Tempat Asal Kapal	Medan		
54	Tempat Asal Kapal	Medan		
55	Tempat Asal Kapal	Medan		
56	Tempat Asal Kapal	Medan		
57	Tempat Asal Kapal	Medan		
58	Tempat Asal Kapal	Medan		
59	Tempat Asal Kapal	Medan		
60	Tempat Asal Kapal	Medan		
61	Tempat Asal Kapal	Medan		
62	Tempat Asal Kapal	Medan		
63	Tempat Asal Kapal	Medan		
64	Tempat Asal Kapal	Medan		
65	Tempat Asal Kapal	Medan		
66	Tempat Asal Kapal	Medan		
67	Tempat Asal Kapal	Medan		
68	Tempat Asal Kapal	Medan		
69	Tempat Asal Kapal	Medan		
70	Tempat Asal Kapal	Medan		
71	Tempat Asal Kapal	Medan		
72	Tempat Asal Kapal	Medan		
73	Tempat Asal Kapal	Medan		
74	Tempat Asal Kapal	Medan		
75	Tempat Asal Kapal	Medan		
76	Tempat Asal Kapal	Medan		
77	Tempat Asal Kapal	Medan		
78	Tempat Asal Kapal	Medan		
79	Tempat Asal Kapal	Medan		
80	Tempat Asal Kapal	Medan		
81	Tempat Asal Kapal	Medan		
82	Tempat Asal Kapal	Medan		
83	Tempat Asal Kapal	Medan		
84	Tempat Asal Kapal	Medan		
85	Tempat Asal Kapal	Medan		
86	Tempat Asal Kapal	Medan		
87	Tempat Asal Kapal	Medan		
88	Tempat Asal Kapal	Medan		
89	Tempat Asal Kapal	Medan		
90	Tempat Asal Kapal	Medan		
91	Tempat Asal Kapal	Medan		
92	Tempat Asal Kapal	Medan		
93	Tempat Asal Kapal	Medan		
94	Tempat Asal Kapal	Medan		
95	Tempat Asal Kapal	Medan		
96	Tempat Asal Kapal	Medan		
97	Tempat Asal Kapal	Medan		
98	Tempat Asal Kapal	Medan		
99	Tempat Asal Kapal	Medan		
100	Tempat Asal Kapal	Medan		



LAMPIRAN 3 CREW LIST KAPAL



PT. "PELAYARAN NASIONAL INDONESIA" (PERSERO)
(P E L U R I)

Nama Kapal : KMA GUNUNG BENTENG
No. IMO : 9400324
Beranda : INDONESIA
Mata Kaca : GUNUNG BENTENG/PT. PELURI

CREW - LIST
Mo. 10/2018 (18-05-2018 s.d. 31-05-2018)

Call Sign : W B N 06
L. O. A. : 0407.000 N
Isi Kotak : 04.007 GT
Waktu Tempel : 04P - 20

NO.	SUJUK	NAMA	NRP.	JABATAN	TAWARAN/TAMBAHAN	INSTRUKSI		BERKAS	
						INSTRUKSI	BERKAS	INSTRUKSI	BERKAS
1		Capt. Sujem	03898	Nakhoda					
2	506	Hindar Bahadi	06148	Mualim I	ANT II / 2017	6200636041N10117	C 015910	6-Nov-18	
3	561	Purnomo	04809	Mualim I	ANT I / 2015	6200681117N10315	C 077710	12-Jul-19	
4	433	Amarudin Ali Let Let	07943	Mualim III Sr	ANT III / 2018	6200029470N20118	F 129300	29-Mar-21	
5	580	Anggi Inanto	N.14167	Mualim III Sr	ANT III / 2014	6200062050N20114	C 074113	25-Jun-19	
6	325	Debora Yirki-Virgonia	N.14110	Mualim III Yr	ANT III / 2015	6201390844N30115	B 000811	19-Sep-18	
7	273	Handaya	06158	Markonis I	ANT III / 2015	6201657532N30315	A 026524	7-May-19	
8	592	Syamsul Hidayat	06528	Markonis II	SRE II/7/2015	1037/SRE-II/7/2015	0 029588	6-Jan-20	
9	479	Adhi Wahyu Pranoto	08766	ITTO	SRE II/7/2017	1240/SRE-II/7/2017	0 088465	22-Jun-18	
10	266	Darma Setiawan	03812	KRM	SQU / 2016	51928/SQU/V/2016	E 059575	4-Feb-19	
11	570	Engkus Kusnadi	06887	Masims II Sr	ATT IV / 2017	6200009773T10217	B 077918	4-Jul-18	
12	430	Sarjana Pihadin	05287	Masims II Yr	ATT III / 2014	6200012646T20214	0 008538	19-Oct-19	
13	532	Bima Anif Setiawan	06024	Masims II	ATT III / 2016	6200033055S0116	B 057818	13-Apr-20	
14	102	Muhamad Tegar Nusari	N.8685	Masims III Sr	ATT III / 2017	6200008212T30304	D 075667	28-Apr-20	
15	487	Dzulhidir Farhan Anief	N.8700	Masims III Yr	ATT III / 2015	6201348583T30115	B 052129	18-Mar-20	
16	587	Basuki Setiawan	06611	Masims III Sr	ATT III / 2016	6201477488T30216	C 020660	29-Oct-18	
17	597	Sony Sandra	05390	Masims IV Yr	ATT IV / 2015	6200067846T40315	C 037880	3-Feb-19	
18	422	Budi Santoso	05641	A. Distrik II	ATT IV / 2018	6201004610T40218	A 054836	13-Jul-19	
19	310	Eddy Triana	07878	A. Distrik III	B.S.T	6200263604010315	D 045829	4-Feb-20	
20	487	Mahfud	07870	A. Distrik III	B.S.T	6201483412010711	C 047201	7-Mar-19	
21	311	Leonard Ratu	05130	Juru Motor	B.S.T	6200412436010115	F 036811	4-Jul-20	
22	113	Sugiono	04820	Juru Motor	ATT V / 2013	6200198619T50213	C 060259	5-May-19	
23	567	Supono N.	06625	Juru Motor	ATT V / 2016	6200428285552416	B 033283	20-Feb-20	
24	175	Suratno	06648	Juru Motor	ATT V / 2010	6200422960T50510	F 000707	30-Mar-20	
25	378	Bibi Wahyu Widodo	05912	PUK I	ATT V / 2017	6200095626552417	C 037881	3-Feb-19	
26	418	Dwi Hendro Setyoto	04406	PUK II	B.S.T	6200404379011316	B 097484	19-Sep-18	
27	564	Bambang Wijanarko	07496	PUK III	B.S.T	6200011428010115	A 065445	10-Sep-19	
28	477	Rudiana Marche	07492	Perawat I	B.S.T	6200419448010115	B 026870	18-Dec-19	
29	529	Akhmad Khunani	06020	Perawat II	B.S.T	6201030927010315	B 030948	8-Jan-20	
30	460	Endro Darmanto	06223	Serang	B.S.T	6200264584010319	B 065285	13-Apr-20	
31	598	Helmi Ronaldo Rasubala	05355	Tandil	ANT II / 2001	6200017616N60101	R 025602	18-May-20	
32	168	Mulyadi	06576	Kasap Deck	ANT II / 2001	6200074327N60101	E 019963	20-Oct-18	
33	585	Subman	05553	Mistri II	ANT V / 2013	6200026679N50213	E 008983	18-Sep-18	
34	353	Amah Rasyadi DM	05068	Mistri III	ANT II / 2001	6200070701N60101	F 068777	5-Dec-20	
35	38	Heru An Yandi	07239	Juru Mudi	ANT II / 2002	6200500050N60102	E 027426	27-Oct-18	
36	315	Nis Rundi Ikhshan	06253	Juru Mudi	ANT II / 2003	6201020120N60103	F 017671	28-Apr-20	
37	333	Adi Supriadi	07397	Juru Mudi	ANT II / 2002	6200083336N60102	D 084220	12-Jul-18	
38	327	Mari Setijono	05371	Panjarwala	ANT V / 2014	6200095584N50214	E 070529	4-Aug-20	
39	456	Munandar	07591	Panjarwala	ANT II / 2002	6200089018N60102	D 003183	24-Aug-19	
40	39	Tno Kurniawan	06355	Panjarwala	ANT V / 2015	6200263586N50515	C 006192	19-Sep-18	
41	42	Azi Bekri	07166	Panjarwala	ANT II / 2011	6200523462N60711	0 084269	28-Jul-19	
42	295	Ridho Setaji	04517	Panjarwala	B.S.T	6200422609010115	F 016477	18-Apr-20	
43	586	Budi Hartono	02994	Panjarwala	ANT II / 2003	6201002937N60303	E 070521	9-Jul-20	
44	432	Ujang Saefullah	06961	Kelasi	ANT II / 2002	6200090964N60102	D 011585	4-Dec-19	
45	48	Karyono	06384	Kelasi	B.S.T	6200097833010315	B 025003	13-May-20	
46	440	Gurawan	05383	Mandar Mesin	ANT II / 2011	6200426782N60711	F 024889	18-May-20	
47	519	Atang Triono	07696	Pandai Besi	ATT II / 2003	6201030756010115	E 108420	15-Aug-19	
48	50	Rimanto	07722	Kasap Mesin	ATT II / 2003	6201011912T60309	A 040946	16-Sep-19	
49	457	Maulana	06270	Juru Minyak	ATT II / 2004	6200068771T60101	D 056015	11-May-20	
50	441	Jainuddin Siantun	07029	Juru Minyak	ATT II / 2013	6200412438T60713	B 004762	02-Oct-19	
51	346	Rohim	07098	Juru Minyak	ATT II / 2010	6200417473T60711	Y 063297	28-Jul-18	
52	595	Nanang Mashuda	07173	Juru Minyak	ATT II / 2010	6200043278T60710	Y 048389	5-Jun-18	
53	298	Iwan Setiawan	08089	Juru Minyak	ATT II / 2012	6200410360T60712	A 003584	26-Jan-19	
54	592	Astena	04034	Jenang I	ATT II / 2011	6200404713T60711	D 068536	19-Oct-19	
55	268	Mukhtar	03982	Jenang II	B.S.T	6200418725010315	B 087191	8-Sep-18	
56	421	Amrul Aeromin	06952	Peli Kepala II	B.S.T	6200409620T10115	D 071703	4-Jun-18	
57	594	Amarudin	06309	Peli Kepala III	B.S.T	6200426060T10316	B 072970	29-Mar-19	
58	599	Deddy Wardy	04082	Peli Kepala III	B.S.T	6200403554010316	F 031901	6-Jul-20	
					B.S.T	6200267573010116	C 085327	19-Aug-19	

NO	SKILL	NAMA	NRP.	KEMAHKODAN	KEMAHKODAN/TAHUN		REKAM JEJAK PELAKSANA	
					B/S/T	NOMOR	NOMOR	BERLAKU
59	537	Bersono	06669	Per. Masak II	B-S-T	6200273748010115	F 135273	7-May-21
60	517	Naim Iskandar	05500	Per. Masak III	B-S-T	6200027181010116	0 023111	9-Dec-19
61	372	Isnandar	04851	Juru Masak	B-S-T	6201321671010115	B 089545	6-Dec-19
62	444	Muhammad Amirudin	07558	Juru Masak	B-S-T	6202014623010315	D 084239	21-Jul-18
63	428	Sochib	05483	Juru Masak	B-S-T	6200034128010316	F 017762	2-May-20
64	453	Nazar B. Ayuk	05151	Juru Masak	B-S-T	6200430278010316	B 045693	13-May-20
65	169	Wansito	N.11296	Juru Masak	B-S-T	6200116297010316	D 083255	24-Jun-18
66	323	Muhammad Mubbin	05496	Juru Masak	B-S-T	6200159145010315	B 064688	23-May-20
67	514	Taryano	06729	Penata	B-S-T	6200421168010113	D 005565	24-Aug-19
68	82	Riyanto	N.11354	Penata	B-S-T	6201012359010315	R 017761	2-May-20
69	172	Johmi Kaware	07409	Pelayan	B-S-T	6200623401020115	E 094945	7-Apr-20
70	469	Padi Sumantri	N.11230	Pelayan	B-S-T	6201197772010710	F 084333	7-Nov-20
71	377	Juju Haryanto	N.11342	Pelayan	B-S-T	6200165240010315	D 022872	1-Dec-19
72	185	Urip Sumanwa	N.11360	Pelayan	B-S-T	6201027541010115	Y 061195	18-Jul-18
73	582	Rumangsang Andi Uolo	07423	Pelayan	B-S-T	6200030842010115	F 089417	13-Dec-20
74	133	Murkapu	N.11351	Pelayan	B-S-T	6201320223010315	A 027863	21-Mar-19
75	488	Ade Muhlisdin	07287	Pelbayan	B-S-T	6200256718010116	Y 051040	19-Sep-18
76	911	Muhammad Rizki	N.11348	Pelayan	B-S-T	6201407686010712	B 018351	2-Dec-19
77	662	Saebudihanto	06992	Pelayan	B-S-T	6200271581010115	B 038422	14-Feb-20
78	152	Jajang Budi Permana	N.11458	Pelayan	B-S-T	6200480719010707	C 069132	26-Jun-19
79	524	Sudarsidodo	06674	Pelayan	B-S-T	6200265095010115	D 032249	23-Dec-19
80	302	Fransiskus SP Mamik	07502	Pelayan	B-S-T	6201108213010709	B 038890	1-Feb-20
81	358	All Rusman	06547	Pelayan	B-S-T	6200409640010315	E 070530	4-Aug-20
82	328	All Sopian	06785	Pelayan	B-S-T	6200420858010315	E 009066	11-Oct-18
83	303	Sukarto	05585	Pelayan	B-S-T	6200036220010116	B 009375	28-Oct-19
84	455	Acep Komara	04838	Pelayan	B-S-T	6200273784010709	F 017388	27-Apr-20
85	565	Ruskawi Suryadneta	04581	Pelayan	B-S-T	6200274032010115	F 084115	3-Nov-20
86	538	Jenaka	06984	Pelayan	B-S-T	6200417232010316	Y 063285	27-Jul-18
87	89	Siswanto	05539	Pelayan	B-S-T	6200033783010115	B 060081	21-Apr-20
88	452	Andy Yanuar	06074	Pelayan	B-S-T	6200483638010115	C 054099	9-Apr-19
89	530	Abdul Malik	05579	Pelayan	B-S-T	6200000743010116	C 017976	12-Nov-19
90	92	Dadang Rodiana	N.11330	Pelayan	B-S-T	6200495132010315	E 067606	9-Mar-19
91	575	Hendrizal	05573	Pelayan	B-S-T	6200273986011116	B 064682	23-May-20
92	163	Irpan Firmansyah	N.11455	Pelayan	B-S-T	6201036405010704	Y 050980	7-Sep-18
93	138	Cecep Setia Sutawinata	05543	Pelayan	B-S-T	6200423814010315	E 098158	19-Jul-19
94	95	Maryo	N.11343	Pelayan	B-S-T	62010210906010716	A 029469	3-Apr-19
95	248	Nandi Sebadi	07042	Pelayan	B-S-T	62004211172010115	F 017496	27-Apr-20
96	326	Wijatzmiko	05136	Pelayan	B-S-T	6200540014010315	A 001155	14-Jan-19
97	329	Eddy Makabata	PIDC	Satpam	B-S-T	6200266812010115	E 094734	21-Nov-19
98	555	Jon Eheni	08275	Satpam	B-S-T	6200266420010116	D 056725	10-May-20
99	583	Syamsuddin	05512	Satpam	B-S-T	6201305696010115	C 015791	6-Nov-18
100	381	Semuel Hetharian	08274	Satpam	B-S-T	6200263740010115	D 057061	16-Mar-20
101	556	Rafly Andry	06277	Satpam	B-S-T	6200082915010115	C 048891	16-Mar-19
102	495	Suherman	07512	Satpam	B-S-T	6200401240010115	D 045257	12-Feb-20
103	547	Paah	PIDC	Satpam	B-S-T	6200486830010115	F 129606	3-Apr-21
104	663	Pintor	PIDC	Satpam	B-S-T	6201111877010715	B 086382	17-Jul-18
105	583	Rusmanto	PIDC	Satpam	B-S-T	6201110058010714	E 106556	18-Aug-19
106	531	Annsa Dewi Kartikasari	Prala	Kadet Deck	B-S-T	6211579424010116	F 025183	18-May-20
107	535	Tata Rahmangtyas	Prala	Kadet Deck	B-S-T	6211709486010317	F 023484	13-Jun-20
108	560	Akbar Wibisana	Prala	Kadet Deck	B-S-T	6211578288010116	F 081634	26-Oct-20
109	529	Mohamad Adam Fahmilu	Prala	Kadet Mesin	B-S-T	6211364895010516	F 016309	2-Jun-20
110	536	Ridho Bakapaksi Zni-Senawan	Prala	Kadet Mesin	B-S-T	6211711049010317	F 028610	4-Jul-20
111	538	Satya Prayudi Wibowo	Prala	Kadet Mesin	B-S-T	6211585010010516	F 054595	15-Aug-20
112	573	Mochamad Hermawan	Prala	Kadet Mesin	B-S-T	6211719989010517	F 090062	19-Dec-20
113	574	Wahyu Hadi	Prala	Kadet Mesin	B-S-T	6211702730013817	F 047273	12-Sep-20

Jumlah : 113 ORANG (+ NAHKODAN)

KOM. Gunung Dampas, Mei 2008
 NAHKODA

 Kap. SUJUDAH
 NRP. 03938



LAMPIRAN 4

LAPORAN PERJALANAN KAPAL

PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (P.E.N.I.)

LAPORAN PERJALANAN NO: 0107/2018/11/01/2018

Nama Kapal : KM. CUNJANG DEMPO Dimulai dari : 19 Pilot Pelabuhan/origi dimulai tanggal : dan berakhir tanggal :	Lan : melalui : Surabaya/Majene/Selayar/Makassar/Wanar/Nelewa/Lojopo 31 Oct 2017 /di 14 Jan 2017 14-Jan-2018
NP - 08	Perjalanan ke: 01 / 2018

jumlah masa berlayar : 13 Hari	5,3 Jam
jumlah port yang ditransit : 5048 Mil	
kecepatan rata-rata selama seluruh perjalanan : 17,50 Mil/Jam	

Reaksi - reaksi yang ada di kapal

Masalah	Aksi diambil	Alasan	No. m a	Ditanyakan	Ditanyakan (p)
Masalah Dakota tidak berfungsi	6	6	1001-18 1002-18	08-01-2018	08-01-2018
Masalah Pembangkit tenaga listrik tidak berfungsi	6	6	1001-18 1002-18	08-01-2018	08-01-2018
Masalah Kekurangan tenaga listrik	6	6	1001-18 1002-18	08-01-2018	08-01-2018
Masalah Kekurangan tenaga listrik	6	6	1001-18 1002-18	08-01-2018	08-01-2018
Masalah Kekurangan tenaga listrik	6	6	1001-18 1002-18	08-01-2018	08-01-2018
Masalah Kekurangan tenaga listrik	6	6	1001-18 1002-18	08-01-2018	08-01-2018
Masalah Kekurangan tenaga listrik	6	6	1001-18 1002-18	08-01-2018	08-01-2018
Masalah Kekurangan tenaga listrik	6	6	1001-18 1002-18	08-01-2018	08-01-2018
Masalah Kekurangan tenaga listrik	6	6	1001-18 1002-18	08-01-2018	08-01-2018
Masalah Kekurangan tenaga listrik	6	6	1001-18 1002-18	08-01-2018	08-01-2018
Masalah Kekurangan tenaga listrik	6	6	1001-18 1002-18	08-01-2018	08-01-2018

Manajer Kapal
 N. K. H. O. S.

Manajer Kapal
 N. K. H. O. S.

NO	PELARIHIAN	TANGGAL	BONGKAR / MUAT	KETERANGAN
1	1	31-12-17	Bongkar/Muat	
2	2	01-01-18	Bongkar/Muat	
3	3	02-01-18	Bongkar/Muat	
4	4	03-01-18	Bongkar/Muat	
5	5	04-01-18	Bongkar/Muat	
6	6	05-01-18	Bongkar/Muat	
7	7	06-01-18	Bongkar/Muat	
8	8	07-01-18	Bongkar/Muat	
9	9	08-01-18	Bongkar/Muat	
10	10	09-01-18	Bongkar/Muat	
11	11	10-01-18	Bongkar/Muat	
12	12	11-01-18	Bongkar/Muat	
13	13	12-01-18	Bongkar/Muat	
14	14	13-01-18	Bongkar/Muat	
15	15	14-01-18	Bongkar/Muat	
16	16	15-01-18	Bongkar/Muat	
17	17	16-01-18	Bongkar/Muat	
18	18	17-01-18	Bongkar/Muat	
19	19	18-01-18	Bongkar/Muat	

