

**PENANGANAN MUATAN KELEBIHAN BAGASI UNTUK MENCEGAH  
KECELAKAAN DI KM. DOBONSOLO**



**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV**

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN**

**SEMARANG**

**2020**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**PENANGANAN MUATAN KELEBIHAN BAGASI UNTUK MENCEGAH  
KECELAKAAN DI KM. DOBONSOLO**

Disusun Oleh:

**TAUFAN DWI JULIAN**

**52155641 N**

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 27 Agustus 2020

Dosen Pembimbing I  
Matsri

Dosen Pembimbing II  
Penulisan

**Capt. ALI IMRAN R. MM. M.Mar.**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19570427 199603 1 001

**VEGA FONSULA A. S.St. S.Pd. M.Hum**  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19770326 200212 1 002

Mengetahui,  
Ketua Program Studi Nautika

**Capt. DWI ANTORO, M.M.Mar**  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19740614 19980 1 001

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Penanganan Muatan Kelebihan Bagasi Untuk Mencegah Kecelakaan di KM. Dobonsolo” karya,

Nama : Taufan Dwi Julian

NIT : 52155641 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Jum’at, tanggal 28 Agustus 2020

Semarang, 28 Agustus 2020

Penguji I



**Capt. H. Agus Hadi Purwantomo, M.Mar**  
Pembina Utama Muda (IV/c)  
NIP: 19560824 198203 1 001

Penguji II



**Capt. Ali Imran Ritonga, M.M, M.Mar**  
Pembina (IV/a)  
NIP: 19570427 199603 1 001

Penguji III



**Febria Surjaman, M.T.**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP: 19730208 199303 1 002

Mengetahui,

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG



**Dr. Capt. MASHUDLROFIK, M.Sc**  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19670605 199808 1 001

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : TAUFAN DWI JULIAN

NIT : 52155641 N

Program Studi : NAUTIKA

Dengan ini saya menyatakan bahwa Skripsi dengan judul **“Penanganan Muatan Kelebihan Bagasi Untuk Mencegah Kecelakaan di KM. Dobonsolo”** adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan/plagiat Skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari Skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat Skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 27 Agustus 2020

Yang menyatakan



**TAUFAN DWI JULIAN**  
**NIT. 52155641 N**

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. Tetap sabar, semangat dan tersenyum karena kamu sedang menimba ilmu di Universitas Kehidupan. Allah menaruhmu di tempatmu yang sekarang bukan karena kebetulan.
2. Sukses berjalan dari satu kegagalan ke kegagalan lain, tanpa kita kehilangan semangat.
3. Selama masih ada kesempatan, jangan pernah matikan semangat untuk meraih kemenangan.
4. Ini ceritamu, maka hanya kamulah yang berhak menentukan akhir ceritanya.



### Persembahan:

1. Orang tua penulis, Bapak Warsono dan Ibu Carmuti.
2. Kakak kandung penulis, Putri Lestari Eka Ningrum
3. Rekan, senior, dan junior saya dari Kasta Tegal.
4. Perusahaan pelayaran PT. PELNI yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk belajar secara langsung di kapal

## PRAKATA



Puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa. Berkat rahmat dan anugerah-Nya tugas skripsi dengan judul “Penanganan Muatan Kelebihan Bagasi Untuk Mencegah Kecelakaan di KM. Dobonsolo” dapat diselesaikan dengan baik.

Tujuan skripsi ini disusun adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang bagi Taruna Program Diploma IV Jurusan Nautika yang telah melaksanakan praktek laut di kapal-kapal pelayaran niaga.

Terselesaikan skripsi ini tentunya tidak terlepas dari dorongan dan bimbingan berbagai pihak. Maka dari itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada yang terhormat:

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Capt. Dwi Antoro, M.M., M.Mar., selaku Ketua Program Studi Nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Capt. Ali Imran Ritonga, MM, M.Mar selaku Dosen Pembimbing Materi penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.

4. Vega Fonsula Andromeda, S.St, S.Pd, M.Hum., selaku Dosen Pembimbing Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan serta pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Bapak dan Ibu Dosen yang dengan sabar dan penuh perhatian serta bertanggung jawab serta bersedia memberikan pengarahan dan bimbingan selama penulis menimba ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Bapak dan Ibunda tercinta, yang telah memberikan dukungan moril dan materiil, serta do'a nya kepada penulis selama penyusunan skripsi ini.
7. Semua pihak yang membantu dalam penyusunan Skripsi yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Semoga Tuhan Yang Maha Esa membalas segala kebaikan dan ketulusan semua pihak yang telah membantu menyelesaikan Skripsi ini dengan baik. Penulis mengharapkan saran atau koreksi dari para pembaca yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Dan apabila ada hal-hal yang tidak berkenan atau pihak-pihak lain yang merasa dirugikan, penulis mohon maaf. Penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan menambah wawasan serta pengetahuan bagi pembaca.

Semarang, 27 Agustus 2020

Penulis



**TAUFAN DWI JULIAN**

NIT. 52155641 N

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	<b>i</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN</b> .....	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b> .....	<b>iii</b>
<b>PERNYATAAN KEASLIAN</b> .....	<b>iv</b>
<b>MOTTO DAN PERSEMBAHAN</b> .....	<b>v</b>
<b>PRAKATA</b> .....	<b>vi</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>viii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>x</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>xi</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	<b>xii</b>
<b>ABSTRAK</b> .....	<b>xiii</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>xiv</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Review Penelitian Terdahulu.....	3
1.3. Rumusan Masalah.....	4
1.4. Tujuan Penelitian.....	5
1.5. Manfaat Penelitian.....	5
1.6. Sistematika Penulisan.....	5
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	<b>8</b>
2.1. Penanganan Muatan.....	8
2.2. Barang Bagasi dan Kelebihan Bagasi.....	9
2.3. Hak dan Kewajiban Penumpang Angkutan Laut.....	17
2.4. Ketentuan Penumpang dan Ketentuan lain.....	20
2.5. Kerangka Pikir.....	22
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN</b> .....	<b>48</b>
5.1. Kesimpulan.....	48
5.2. Saran.....	49



<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	50
<b>LAMPIRAN</b> .....	52
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP</b> .....	61



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka berpikir .....	22
Gambar 4.1. KM. Dobonsolo .....	32



## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Review Penelitian Terdahulu .....	3
Tabel 4.1 Jadwal Keberangkatan Kapal.....	33



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Ship Particular</i> .....	51
Lampiran 2 <i>Crew List</i> .....	52
Lampiran 3 Transkrip Wawancara.....	54
Lampiran 4 Sertifikat <i>Safety Management</i> .....	56
Lampiran 5 Surat Laut .....	57
Lampiran 6 Hasil Turnitin.....	58



## ABSTRAK

**Julian, Taufan Dwi. 2020**, NIT : 52155641 N “Penanganan Muatan Kelebihan Bagasi Untuk Mencegah Kecelakaan di KM. Dobonsolo”. Skripsi Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Capt. Ali Imran Ritonga, MM, M.Mar, Pembimbing II : Vega Fonsula Andromeda. S.ST. S.Pd. M.Hum.

KM. Dobonsolo adalah kapal penumpang yang dibangun pada tahun 1993. Ruang muatan kelebihan bagasi yang disiapkan dengan baik merupakan faktor yang sangat penting dalam meningkatkan pelayanan terhadap penumpang, sehingga pelaksanaannya harus dilakukan sebaik mungkin dan sesuai prosedur. Persiapan ruang muatan yang efektif, efisien, dan terkoordinasi dengan baik sangat memerlukan perencanaan dan penetapan strategi yang tepat.

Penulis melakukan penelitian saat melaksanakan praktek laut selama satu tahun di KM. Dobonsolo. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis dari orang-orang dan peristiwa yang diamati. Dalam hal ini data dikumpulkan dengan mengamati objek melalui observasi, wawancara langsung dan menggunakan dokumen terkait.

Dari hasil penelitian dan pembahasan masalah penataan mengalami keterlambatan disebabkan oleh tidak dilaksanakannya penanganan muatan kelebihan bagasi sesuai prosedur yang ditetapkan dipelabuhan, pengawasan dan keterlibatan dari perwira beserta jajarannya ketidakcermatan dalam melaksanakan prosedur yang ada di KM. Dobonsolo. Berdasarkan permasalahan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa penataan barang kelebihan bagasi diatas kapal belum maksimal. Untuk lebih meningkatkan penataan barang overbagasi tersebut, maka disarankan kepada pihak pelabuhan untuk meningkatkan fasilitas dalam pelayanan muatan kelebihan bagasi dan pengawasan yang dilakukan baik dipelabuhan maupun diatas kapal.

Kata kunci : penanganan dan pengaturan muatan , kelebihan bagasi , prosedur

## ***ABSTRACT***

**Julian, Taufan Dwi. 2020.** NIT : 52155641 N. “*Handling of Overbagage to Prevent Accidents on MV. Dobonsolo*”. Thesis. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Supervising I : Capt. Ali Imran Ritonga, MM, M.Mar., Supervising II : Vega Fonsula Andromeda. S.ST. S.Pd. M.Hum.

MV. Dobonsolo is a passenger ship that was built in 1993. The well-prepared overbagging cargo space is a very important factor in improving passenger service, so that the implementation must be carried out as well as possible and according to the procedure. Effective, efficient and well-coordinated cargo space preparation really requires proper planning and strategy setting.

The author conducted research while carrying out marine practices for one year on MV. Dobonsolo. The method used in this study is a qualitative method that produces descriptive data in the form of written words from people and events observed. In this case the data is collected by observing objects through observation, direct interviews and using related documents.

From the results of the research and discussion of the structuring problem, there was a delay due to the failure to handle overloaded cargo according to the procedures set out in the port, supervision and involvement of officers and their ranks inaccuracies in carrying out the procedures on MV. Dobonsolo. Based on the above problems, it can be concluded that the arrangement of goods overloaded on board has not been maximized. To further improve the overbagation of goods, it is advisable for the port to improve facilities for overloading and surveillance services carried out both at the port and on board.

Keywords: handling and regulating loads, overbagging, procedures

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

PT. Pelayaran Nasional Indonesia (PT.PELNI) Sebagai salah satu perusahaan pelayaran Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak di bidang angkutan barang dan jasa khususnya jasa angkutan penumpang. Untuk memenuhi tuntutan tersebut diatas sejak tahun 1983 pemerintah Indonesia telah membeli kapal khusus penumpang yang cukup modern pada saat itu PT. PELNI ditunjuk sebagai operator kapal penumpang yang sudah cukup dikenal di masyarakat Indonesia. Seiring dengan tuntutan masyarakat modern saat ini maka transportasi khususnya angkutan laut yang berhubungan dengan keselamatan dan pelayanan penumpang banyak mengalami perkembangan dalam segi mutu dan keselamatan angkutan laut yang modern, cepat, aman, dan yang tidak kalah pentingnya tuntutan kenyamanan selama dalam pelayaran.

Penumpang KM. Dobonsolo merupakan penumpang majemuk dengan beragam latar belakang dan tujuan mereka melakukan perjalanan dengan menggunakan kapal laut, ada yang berpariwisata, bermigrasi, berdagang, dan lain sebagainya. Penumpang tersebut tentunya membawa barang, baik itu barang keperluan selama perjalanan, ataupun barang untuk keperluan sesampainya di tujuan. Banyaknya barang yang dibawa penumpang menyesuaikan kebutuhan penumpang itu sendiri, kebanyakan

barang kelebihan bagasi adalah milik penumpang dengan latar belakang wirausahawan dan penumpang yang bermigrasi dari suatu daerah ke daerah lain di Indonesia melalui jalur laut. Barang dagangan yang dibawa oleh pedagang biasanya berupa kebutuhan pokok seperti sembako, barang tekstil dan elektronik. Barang-barang tersebut mudah rusak bila semuanya dimuat dalam palka muatan tanpa dipilah, kemungkinan tertindih dengan muatan berat lainnya yang kemungkinan dapat terjadi, sehingga diatas kapal disediakan ruangan khusus untuk meletakkan barang kelebihan bagasi sesuai dengan jenis dan prosedur penanganannya. Pada saat menjelang hari raya Idul Fitri, Natal dan Tahun baru, biasanya terjadi peningkatan jumlah penumpang 300 – 500% dari jumlah penumpang pada hari biasa, barang bawaan penumpang pada saat-saat itu pun meningkat seiring peningkatan jumlah penumpang, sementara operator tidak melakukan penambahan armada yang mengakibatkan penumpukan penumpang di sejumlah pelabuhan sehingga jumlah penumpang dan barang yang diangkut sebuah kapal pun maksimal.

Salah satu kejadian yaitu tertimpanya penumpang oleh barang overbagasi diatas KM. Dobonsolo yaitu pada Hari Kamis tanggal 21 Desember 2017 kapal bertolak dari pelabuhan Bau-bau ke Ambon dengan jumlah penumpang 1549 orang dengan rincian 401 orang penumpang lanjutan dari Makassar, 968 orang penumpang turun di Bau-bau dan 1148 orang penumpang naik dari Bau-bau. Kapal berlabuh pada pukul 13.00 WITA dan berangkat pukul 15.00 WITA, pada pukul 19.30 WITA seorang penumpang di Dek 5 depan yang sedang tertidur melantai dikarenakan



tempat tidur penumpang penuh, kemudian tertimpa tumpukan barang kelebihan bagasi milik penumpang itu sendiri dan penumpang lain yang sedang mengantri untuk melakukan *double check-in*, lebih lanjut penumpang tersebut mengaku kelelahan karena menunggu proses *double check-in*. Penumpang tertimpa barang overbagasi berbentuk kubus terbuat dari kardus yang berisikan sebuah *ricecooker* (mesin penanak nasi) berdiameter 30 cm yang tersusun ketiga dari bawah diatas tumpukan kardus lain yang ukurannya lebih besar namun memiliki permukaan tidak rata dan diatasnya terdapat tas-tas berisikan pakaian, penumpang yang bersangkutan tertimpa pada bagian kepala tepat pada dahi dan menimbulkan luka goresan sebesar jari telunjuk orang dewasa dan sepanjang 4cm.

Dengan adanya peristiwa ini penulis tertarik untuk mengangkat permasalahan dalam judul tulisan karya ilmiah terapan **“PENANGANAN MUATAN KELEBIHAN BAGASI UNTUK MENCEGAH KECELAKAAN DI KM. DOBONSOLO”**.

## 1.2. Review Penelitian Terdahulu

Tabel 2.1. Review Penelitian Terdahulu

No	Penelitian	Hasil
1.	Rinaldy Syam (2014) Efektivitas Penerapan Standar Operasional Prosedur (S.O.P) Pt.Pelni Selaku Operator Kapal Penumpang Dan Pengangkut Peti Kemas	Belum efektif

No	Penelitian	Hasil
2.	Hindar Bahadi (2016)  <i>MENINGKATKAN KESELAMATAN DAN KENYAMANAN PENUMPANG DI KAPAL KM.TIDAR</i>	Positif
3.	Farkhan Budiyanto (2017) Upaya Peningkatan Keselamatan Penumpang di KM. Bukit Siguntang Guna Mengurangi Angka Kecelakaan di Atas Kapal	Positif

### 1.3. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang di uraikan di atas dan melakukan pengamatan terhadap kondisi penumpang dan barang bawaannya, maka penulis akan melakukan penelitian sesuai dengan judul penelitian di atas dengan rumusan masalah sebagai berikut :

- 1.3.1. Faktor apa yang menyebabkan terjadinya Kelebihan Bagasi?
- 1.3.2. Dampak apa yang terjadi jika penanganan Kelebihan Bagasi tidak dilakukan?
- 1.3.3. Upaya apa yang dilakukan agar tidak terjadi Kelebihan Bagasi?

#### **1.4. Tujuan Penelitian**

Tujuan daripada pelaksanaan penelitian ini adalah untuk :

- 1.4.1. Untuk mengetahui faktor apa yang menyebabkan terjadinya kelebihan bagasi.
- 1.4.2. Untuk mengetahui dampak yang terjadi jika penanganan muatan kelebihan bagasi tidak dilaksanakan.
- 1.4.3. Untuk mengetahui upaya yang telah dilakukan agar tidak terjadi kelebihan bagasi.

#### **1.5. Manfaat Penelitian**

- 1.5.1. Secara Teoritis.  
Menambah wawasan atau bahan rujukan bagi para pembaca sekalian khususnya yang ingin melakukan penelitian dengan permasalahan yang serupa pada kesempatan yang akan datang.
- 1.5.2. Secara Praktis.  
Mampu memberikan masukan bagi para setiap pelaut khususnya yang bekerja dikawal penumpang agar dapat dilakukan peningkatan pengaturan dan penanganan muatan kelebihan bagasi sesuai prosedur yang ada di atas kapal.

#### **1.6. Sistematika Penulisan**

Untuk mencapai tujuan yang diharapkan serta memudahkan pemahaman dari penulis untuk pembacanya, penulisan kertas kerja disusun dengan sistematika terdiri dari lima bab yang dalam pembahasannya merupakan suatu rangkaian yang tidak terpisahkan. Adapun sistematika tersebut disusun sebagai berikut:

## BAB 1 PENDAHULUAN

- A. Latar Belakang
- B. Review Penelitian Terdahulu
- C. Rumusan Masalah
- D. Tujuan Penelitian
- E. Manfaat Penelitian
- F. Sistematika Penulisan

## BAB II LANDASAN TEORI

Berisikan tentang hal hal yang bersifat teoritis yang dapat digunakan sebagai landasan berfikir guna mendukung uraian dan memperjelas serta menegaskan dalam menganalisa data yang didapat.

## BAB III METODE PENELITIAN

Berisikan tentang uraian metode-metode yang dilakukan penulis dalam rangka memperoleh data guna menyelesaikan masalah yang ada seperti :

- A. Waktu dan tempat penelitian
- B. Metode pengumpulan data
- C. Jenis dan sumber data
- D. Metode analisis
- E. Teknik analisis

## BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN MASALAH

Bab ini menguraikan tentang hasil analisa dan penelitian dari permasalahan yang ada seperti, objek yang diteliti, temuan penelitian, analisa permasalahan dan pembahasan masalah yang timbul serta hasil akhir dari pengolahan data penelitian.

## BAB V PENUTUP

Penutup berisi Simpulan penelitian yang dipaparkan secara singkat dan saran peneliti sebagai upaya untuk memecahkan masalah serta mungkin dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait sesuai dengan fungsi penelitian dan bagi pihak yang akan melakukan penelitian yang terkait untuk masa selanjutnya.



## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1. Penanganan Muatan**

*Stowage* atau penanganan muatan yaitu suatu pengetahuan tentang memuat muatan dari dermaga dan membongkar muatan dari kapal sedemikian rupa agar terwujud 5 prinsip pemuatan yang baik (Martopo dan Soegiyanto, 2004). Lima prinsip pemuatan tersebut adalah:

##### 2.1.1. Melindungi Awak Kapal dan Buruh.

Melindungi Awak kapal dan Buruh adalah menyangkut atas keselamatan jiwa ABK dan Buruh, bahwa selama melaksanakan kegiatannya senantiasa selalu terhindar dari segala bentuk resiko yang mungkin dapat terjadi yang berasal atau akibat dari pelaksanaan bongkar muat.

##### 2.1.2. Melindungi Kapal

Melindungi kapal adalah suatu upaya agar kapal tetap selamat selama kegiatan bongkar muat berlangsung maupun selama kapal dalam pelayaran dari akibat muatan yang diangkut diatas kapal dari pelabuhan satu ke pelabuhan yang lain.

##### 2.1.3. Melindungi Muatan

Melindungi muatan dari pengaruh muatan lain, kapal, ataupun barang itu sendiri selama dalam pelayaran, dengan penggunaan penerapan (*dunnage*), pengikatan dan pengaman (*lashing and*

*securing*), pemberian ventilasi, pemisahan muatan, perencanaan yang prima sehingga muatan dapat tiba di tujuan dalam keadaan baik seperti pada saat pengiriman.

#### 2.1.4. Melakukan Bongkar Muat secara sistematis

Melakukan bongkar muat secara sistematis, hal ini dilakukan supaya muatan dapat dibongkar dan di muat dengan memanfaatkan waktu yang efektif dan efisien sehingga kapal dapat berangkat tepat waktu atau jadwal yang telah ditetapkan.

#### 2.1.5. Mencegah terjadinya ruang rugi

Penggunaan ruangan harus semaksimal mungkin sehingga tempat yang disediakan mampu menampung barang secara maksimal dan tentunya tidak mengganggu kenyamanan penumpang ataupun Awak Kapal dalam melakukan aktivitas selama pelayaran.

## 2.2. **Barang Bagasi dan Kelebihan Bagasi**

Barang bagasi adalah barang bawaan para penumpang yang berisi barang-barang kebutuhan penumpang yang akan digunakan selama dalam perjalanan yang diijinkan oleh maskapai untuk dibawa ke atas kapal. Kelebihan bagasi adalah kelebihan barang bawaan penumpang, karena setiap maskapai mempunyai kebijakan sendiri maka jika seorang penumpang ternyata kelebihan bagasi artinya kelebihan bagasinya akan dikenai biaya sesuai dengan kebijakan yang berlaku.

Berdasarkan surat edaran PT.PELNI nomor 05/SE/DIRUT/IX/2013, Setiap penumpang hanya dapat membawa barang berupa jinjingan dengan berat maksimum 50 kg per tiket dewasa dan dimensi ukuran maksimum 70x50x50 cm atau setara dengan 2 koli yang hanya dapat dijinjing satu orang, lebih dari ukuran tersebut merupakan barang kelebihan bagasi dan dikenakan biaya kelebihan bagasi yaitu Rp. 50.000/kg serta dibuatkan tiket kelebihan bagasi, juga penempatannya diatas kapal diluar ruang akomodasi penumpang yang ada diatas kapal dan dibawah pengawasan Nakhoda. Jadi setiap penumpang hanya dapat membawa 50kg barang bawaan mereka untuk dibawa ke ruang akomodasi, lebih dari itu termasuk barang kelebihan bagasi dan harus terdata serta dikenakan biaya kelebihan bagasi, kemudian ditempatkan pada ruang kelebihan bagasi yang telah disediakan diatas kapal.

Barang kelebihan bagasi sangat beresiko terhadap keamanan dan keselamatan apalagi barang bawaan penumpang yang tidak ditaruh di ruang khusus, barang yang hanya diletakkan di geladak atau tempat tidur penumpang dalam ruangan kapal, Ini dapat mengganggu kenyamanan penumpang lain dan jelas menyalahi aturan yang telah ditetapkan(Winata & Martono, 2019).

#### 2.2.1. Prosedur Penanganan Penumpang dan Barang bawaan.

Penanganan penumpang dan barang bawaan pada kapal laut milik PT. Pelni tentunya memiliki Tujuan dan *Standard Operational Procedure* (SOP). *Standard Operational Procedure* merupakan panduan yang digunakan untuk memastikan kegiatan operasional



organisasi atau perusahaan berjalan dengan lancar (Sailendra, 2015). SOP atau *Standard Operational Procedure* adalah dokumen yang berisi serangkaian instruksi tertulis yang dibakukan mengenai berbagai proses penyelenggaraan administrasi perkantoran yang berisi cara melakukan pekerjaan, waktu pelaksanaan, tempat penyelenggaraan dan aktor yang berperan dalam kegiatan (Insani, 2010). Maka jelas bahwa *Standard Operational Procedure* (SOP) penanganan penumpang dan barang yang diterapkan pada PT. Pelni adalah tolak ukur yang baku pelaksanaan dilapangan dalam penanganan dan pengawasan penumpang dan barang diatas kapal berkenaan dengan tata cara, waktu, tempat, dan pelaksana yang ada dalam kegiatan tersebut. Penanganan barang dan penumpang secara garis besar terdiri atas:

#### 2.2.1.1. Penanganan di Pelabuhan

Penanganan di pelabuhan merujuk kepada suatu aktivitas perusahaan pelayaran yang berkaitan dengan penanganan atau pelayanan terhadap para penumpang berikut bagasinya, kargo, pos, peralatan pembantu pergerakan kapal di area pelabuhan dan kapal itu sendiri selama berada di pelabuhan (“Ground Handling,” 2006), saat keberangkatan maupun kedatangan penanganan penumpang di pelabuhan dilakukannya proses *Check-in* (Halimanissa,2013). Proses *check-in* pertama di tiap

pelabuhan dilakukan dengan tujuan memberikan pelayanan prima terhadap tertib administratif pengguna jasa angkutan laut berkaitan dengan penumpang dan barang kelebihan bagasi dan menjamin penumpang mendapatkan tempat duduk/kabin diatas kapal dengan *Boarding pass* yang diberikan sehingga memastikan kapal berlayar sesuai kapasitas yang ditetapkan, dengan *Standard Operational Procsedure* (SOP) seperti berikut :

1. Petugas *check-in* harus beranggotakan minimal satu orang pada tiap loket.
2. Petugas *check-in* harus mengikuti apel dan melaksanakan absen 1 (satu) jam sebelum kegiatan *check-in* berlangsung
3. Petugas *check-in* harus mengenakan pakaian dinas harian sesuai ketentuan.
4. Petugas *Check-in* harus dilengkapi dengan alat komunikasi *Handy Talkie* (HT).
5. Petugas *Check-in* telah siap di loket paling lambat 30 menit sebelum loket dibuka.
6. Petugas *check-in* harus memastikan sistem dan peralatan penunjang kegiatan *Check-in* telah siap digunakan serta melaporkan segala bentuk masalah yang dihadapi kepada manajemen.

7. Petugas *Check-in* membuka loket pelayanan tepat 2 (dua) jam sebelum kapal diberangkatkan sesuai jadwal yang tertera pada tiket.
8. Petugas *Check-in* Memberikan senyum, dan sapa pada kesempatan pertama bertemu dengan calon penumpang.
9. Petugas *Check-in* memastikan calon penumpang melakukan *Check-in* untuk nama kapal, dan tujuan sesuai dengan jadwal keberangkatan.
10. Petugas *Check-in* harus memastikan identitas pada tiket sesuai dengan identitas resmi yang masih aktif yang dimiliki oleh setiap calon penumpang.
11. Petugas *Check-in* harus menimbang barang overbagasi yang dibawa oleh penumpang, mengenakan biaya overbagasi sesuai ketentuan yang ditetapkan dan memberikan tiket overbagasi kepada penumpang ataupun pemilik barang overbagasi.
12. Petugas *Check-in* memberikan label overbagasi pada barang overbagasi dan memastikan label tersebut terpasang dengan kuat.
13. Petugas *Check-in* harus memperhatikan berkebutuhan khusus setiap penumpang yang ada dan memberikan fasilitas sesuai kebutuhannya.
14. Petugas *Check-in* harus memastikan penumpang telah memenuhi syarat dan ketentuan sebagai calon penumpang yang telah ditetapkan.

15. Petugas *Check-in* memastikan *Boarding Pass* dan Tiket overbagasi penumpang telah diberikan.
16. Petugas *Check-in* memasukkan seluruh data terakhir penumpang kedalam sistem yang telah disediakan.
17. Petugas *Check-in* Menunjukkan arah penumpang menuju ruang tunggu terdekat dengan kapal yang akan digunakan.
18. Petugas *Check-in* mengucapkan salam perpisahan dan terimakasih.
19. Petugas *Check-in* wajib mengutamakan ketelitian, kesamaan data, dan keefektifan kerja dalam melaksanakan tugas.
20. Petugas *Check-in* melakukan panggilan melalui *Public Adressor* (Pengeras Suara) maksimal 3 (tiga) kali dengan *interval* tidak kurang dari 1 (satu) menit pada 30 menit terakhir sebelum keberangkatan kapal.
21. Petugas *Check-in* menutup pelayanan *Check-in* tepat 15 menit sebelum jadwal keberangkatan kapal dari pelabuhan.

Setelah proses *check-in* dilakukan penumpang diarahkan menuju pintu embarkasi kapal. Penumpang naik dengan pengawasan satuan pengamanan (satpam) pelabuhan yang berjaga di sisi luar tangga masuk kapal. Fasilitas pendukung lainnya di pelabuhan adalah Lapangan parkir, Ruang Tunggu yang Berpendingin ruangan, Pendeteksi Logam, Tangga Naik ramah penyandang disabilitas, Alur

pergerakan penumpang yang terpisah dengan aktivitas muatan cargo di pelabuhan dan koridor yang menghubungkan ruang tunggu ke dalam kapal (Sendow.T.K et al., 2014).

#### 2.2.1.2. Penanganan diatas Kapal

Penanganan di atas kapal adalah Penanganan lanjutan setelah penanganan di pelabuhan, penanganan yang dilakukan setelah penumpang berada diatas kapal meliputi kegiatan pengawasan pada saat di pintu embarkasi, *double check-in*, pengawasan terhadap penumpang dan barang gelap selama kapal bersandar di pelabuhan, dan penertiban penumpang/barang overbagasi tak bertiket ataupun barang overbagasi yang tidak pada tempatnya pada saat kapal berlayar. Tujuan diadakannya penanganan diatas kapal adalah untuk memberikan pelayanan prima kepada seluruh pengguna jasa angkutan laut berkaitan dengan informasi, tertib administratif, keamanan dan keselamatan terhadap penumpang/barang selama berlayar diatas kapal. Adapun Standard Operational Procedure (SOP) aebagai beikut :

- a. Satuan kerja penanganan di kapal dipimpin oleh Mualim 2 Yunior dibawah pengawasan Mualim 1 dan Nakhoda.
- b. Satuan kerja Penanganan di kapal beranggotakan:
  - 1 orang dokter dan 2 orang perawat sebaga tim medis.
  - 3 orang kerani sebagai administrator utama.

- 18 orang pelayan.
  - 11 orang Satuan Pengamanan.
  - 3 orang Cadet Dek.
- c. Seluruh satuan kerja harus berpakaian dinas harian lengkap, membawa alat komunikasi *Handy Talkie* (HT), melaksanakan apel sebelum melaksanakan tugas jaga embarkasi maupun pemeriksaan tiket dan absen sebelum bertugas pada jam jaganya.
- d. Pada tiap pintu embarkasi harus terdapat minimal 2 orang Satuan Pengamanan dan 2 orang pelayan yang bertugas:
- e. Pada loket *Check-in counter* harus terdapat 1 orang Ass. *Chief Steward* dan 2 orang pelayan serta 1 orang satuan pengamanan yang bertugas.
- f. Satuan pengamanan keliling terdiri atas 3 orang satuan pengamanan.
- g. Satuan kerja pemeriksa tiket melakukan pemeriksaan 1 x 24 jam atau 1 x selama perjalanan dari satu pelabuhan ke pelabuhan selanjutnya beranggotakan Muallim 2 sebagai komando, jajaran (*Kerani, Chief Steward, Ass. Chief Steward*), pelayan yang ditunjuk, serta kadet dek yang bertugas.

### 2.3. Hak dan Kewajiban Penumpang Angkutan Laut

Hak dan kewajiban penumpang tertuang dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD), UU 23 tahun 2007, UU 17 tahun 2008, dan UU 1 tahun 2009 tidak memberikan pengertian apa yang dimaksud dengan penumpang (Lesmana, 2017). Pengertian penumpang secara tegas didefinisikan pada UU 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Triana, 2016), maka sesuai dengan undang-undang tersebut:

#### 2.3.1. Kewajiban Penumpang Angkutan Laut.

2.3.1.1. Menyerahkan dirinya untuk diangkut.

2.3.1.2. Membayar ongkos angkutan dan bagasi (dalam hal ini overbagasi atau kelebihan barang bawaan yang telah diatur dalam aturan perusahaan tersendiri / pasal 533a).

2.3.1.3. Membayar biaya angkutan lebih dahulu (pasal 533i).

2.3.1.4. Bila pada awal perjalanan atau pada waktu melanjutkannya setelah berhenti sebentar, penumpang tidak pada waktunya berada dikapal dan karena itu tidak dapat melanjutkan perjalanan seluruhnya atau sebagian, maka ia harus membayar biaya angkutan sepenuhnya, dikurangi dengan suatu jumlah yang telah ditentukan oleh hakim untuk biaya pemeliharaan, bila ada perselisihan.

#### 2.3.2. Hak Penumpang Angkutan Laut

Menurut (Arrasyid Nurazmi, 2018) penumpang angkutan laut memiliki hak ganti rugi atas apapun yang terjadi dalam pelayaran.

2.3.2.1. Bila terjadi kecelakaan maka ganti rugi penumpang/ahli warisnya harus didahulukan terhadap ganti rugi lain (usaha)(pasal 526a).

2.3.2.2. Dengan menyimpang dari pasal 525 dan pasal 526, dapat dituntut ganti rugi sepenuhnya, bila cedera itu disebabkan oleh kesalahan atau kesengajaan daripada pengangkut (pasal 527).

2.3.2.3. Penumpang dapat diminta agar kepadanya oleh pengangkutdiberikan tiket perjalanan atau bukti tanda perjalanan (pasal 530).

2.3.2.4. Penumpang dapat membatalkan perjalanan sebelum perjalanan dimulai dengan pemberitahuan tertulis kepada pengangkut. Biaya angkutan yang telah dibayar harus dikembalikan tetapi pengangkut mempunyai hak atas ganti rugi yang sekiranya diderita karena pembatalan itu (pasal 533g).

2.3.2.5. Bila kapal yang dijanjikan untuk mengangkut penumpang tidak dapat memulai perjalanannya hingga waktu yang ditentukan atau melewati dari batas waktu yang ditentukan, maka penumpang berhak memutuskan perjanjian dan biaya yang telah dibayarkan wajib dikembalikan penuh (pasal 533h).



2.3.2.6. Biaya pemeliharaan penumpang selama pengangkutan termasuk dalam biaya angkutan. Bila diperjanjikan bahwa pemeliharaan penumpang tidak menjadi tanggungan pengangkut, maka dalam keadaan darurat ia bagaimanapun juga wajib memberi makan dan minum kepada penumpang dengan harga yang layak (pasal 533j).

2.3.2.7. Untuk penumpang yang meninggal di tengah perjalanan atau karena sakit dan terpaksa meninggalkan kapal, harus dibayar sebagian biaya angkutan yang ditentukan oleh hakim bila ada perselisihan. Apa yang telah dilunasi diatas jumlah usaha, harus dibayarkan kembali (pasal 533l).

2.3.2.8. Bila atas tindakan penguasa dicabut ruang kapal yang diperuntukkan bagi pengangkutan penumpang maka dari kedua belah pihak berhak untuk memutuskan perjanjian (pasal 533m bis).

2.3.2.9. Bila hari keberangkatan kapal tidak ditentukan, pengangkut wajib memulai perjalanan dalam waktu yang layak setelah penutupan perjanjian pengangkutan. Bila pengangkut tidak menaati kewajiban usaha, maka pihak penumpang dapat memutuskan perjanjian itu. Biaya angkutan yang telah dilunasi harus dibayarkan kembali (pasal 533w).

## 2.4. Ketentuan Penumpang dan Ketentuan lain

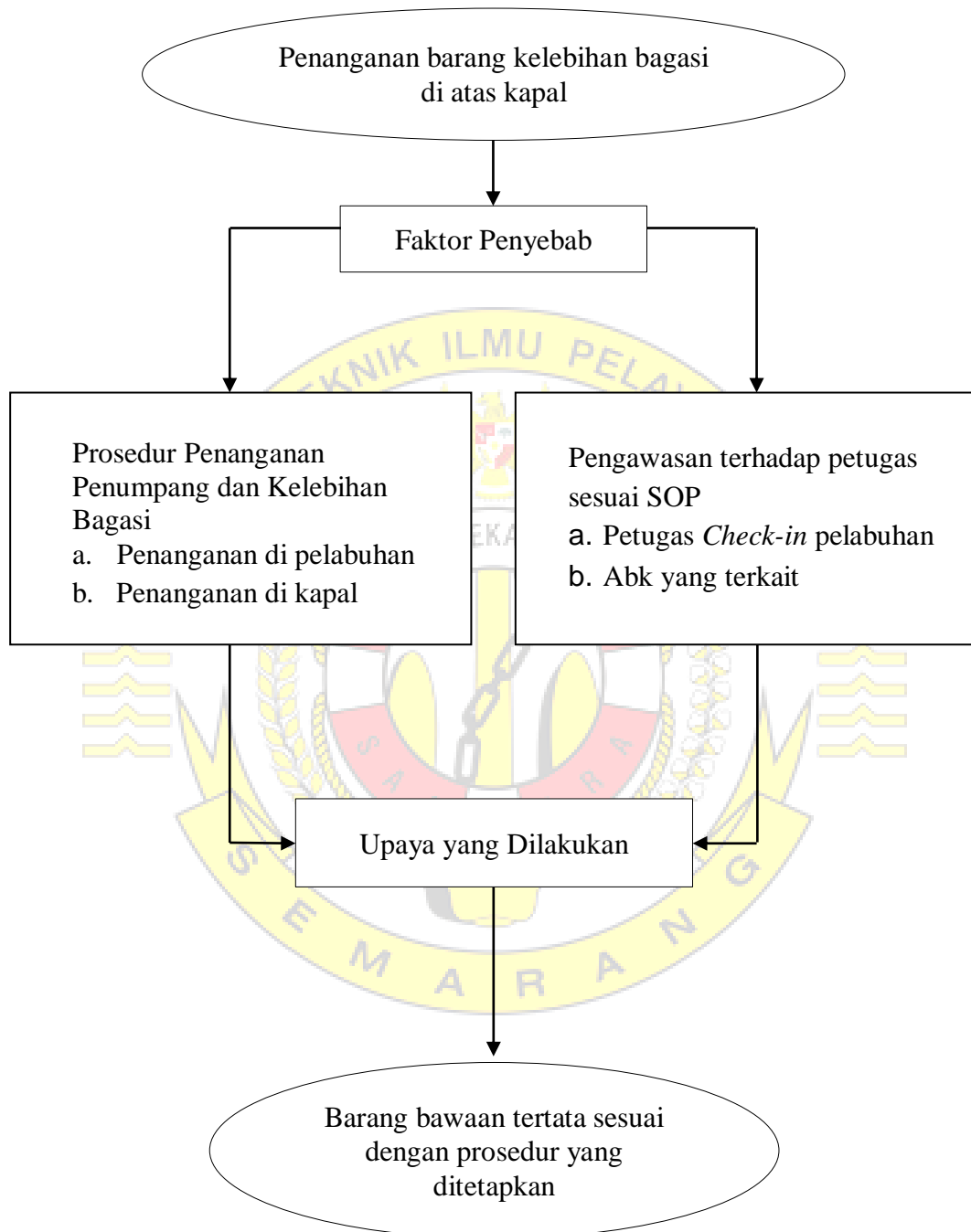
PT. Pelni selaku operator angkutan laut memiliki persyaratan dan ketentuan yang harus dipenuhi oleh semua calon penumpang dengan Syarat dan Ketentuan sebagai berikut:

- 2.4.1. Bukti pembayaran wajib ditukar menjadi tiket maksimal 3 jam sebelum keberangkatan di kantor cabang atau pelabuhan.
- 2.4.2. Kode *Booking* yang tertera pada bukti pembayaran adalah bersifat rahasia, PT. Pelni tidak bertanggung jawab apabila terjadi penyalahgunaan kode *booking* yang digunakan oleh pihak lain.
- 2.4.3. Pembatalan tiket dilayani setelah bukti pembayaran ditukar menjadi tiket pada kantor cabang sesuai ketentuan berlaku.
- 2.4.4. Pengangkut tidak bertanggungjawab atas kerugian yang ditimbulkan akibat pembatalan/keterlambatan calon penumpang.
- 2.4.5. Penumpang wanita hamil 6 bulan atau lebih, tidak diijinkan berlayar.
- 2.4.6. Penumpang dilarang berjudi, mengkonsumsi minuman keras, berdagang, dan membawa barang terlarang seperti:
  - 2.4.6.1. Petasan, bahan peledak, senjata api, senjata tajam dan lainnya.
  - 2.4.6.2. Barang berbau.
  - 2.4.6.3. Barang berbahaya
  - 2.4.6.4. Barang yang mengotori
  - 2.4.6.5. Hewan
  - 2.4.6.6. Narkoba
  - 2.4.6.7. Dan barang-barang yang dilarang sesuai perundangan yang berlaku.

- 2.4.7. Setiap penumpang hanya diijinkan membawa bagasi Cuma-Cuma maksimal 50kg dengan dimensi ukuran 70x50x50cm atau setara dengan 0,157m<sup>3</sup>.
- 2.4.8. Setiap kelebihan barang overbagasi dikenakan biaya tambahan Rp. 50.000,00/kg.
- 2.4.9. PT. Pelnindo tidak bertanggungjawab atas hilang/rusaknya tiket dan barang penumpang.

Ketika naik kapal laut, ada aturan yang harus dipatuhi oleh para penumpang dan awak kapal. Hal ini tidak dilakukan untuk membatasi kenyamanan, justru sebaliknya aturan itu diterapkan agar semua penumpang merasa nyaman dan yang terpenting, keselamatan penumpang lebih terjaga. Sebab, risiko kecelakaan yang terjadi ditengah laut dampaknya dua kali lipat dibandingkan terjadi didarat, saat kapal mengalami kecelakaan, meski penumpang bisa menyelamatkan diri keluar dari kapal, mereka belum tentu selamat ditengah laut (Paikah, 2019) dan (Syamsudin, 2017.). Oleh karena itu seluruh *team* embarkasi harus mampu bertanggung jawab dalam hal ini untuk menciptakan kenyamanan serta keselamatan penumpang selama pelayaran.

## 2.5. Kerangka Pikir



Gambar 2.1. Kerangka Pikir

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **5.1. Kesimpulan**

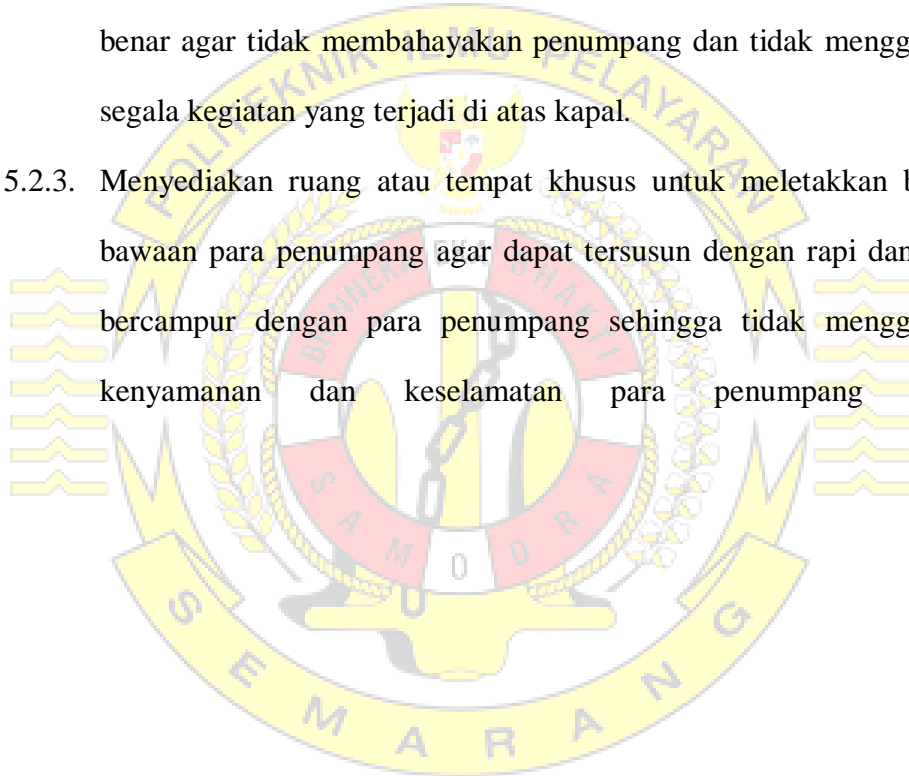
Berdasarkan penelitian yang peneliti lakukan terhadap penanganan muatan kelebihan bagasi dan bagaimana proses penanganan muatan kelebihan bagasi sesuai dengan prosedur yang harus dilaksanakan dengan baik dan benar. Ternyata kesigapan petugas dalam menangani penumpang dan barang bawaannya mempunyai pengaruh yang sangat besar. Dari uraian permasalahan yang sudah peneliti paparkan pada bab-bab sebelumnya, maka peneliti mencoba memberikan beberapa simpulan sebagai berikut :

- 5.1.1. Faktor penyebab terjadinya over bagasi adalah karena penanganan terhadap penumpang dan barang bawaannya yang dilaksanakan di pelabuhan maupun di kapal masih belum dilaksanakan sesuai dengan prosedur yang sudah ditetapkan. Selain itu pengawasan oleh petugas yang kurang ketat mempengaruhi keleluasaan penumpang membawa barang bawaan yang melebihi peraturan ke atas kapal.
- 5.1.2. Banyaknya muatan kelebihan bagasi ini menyebabkan beberapa dampak, yaitu membahayakan keselamatan para penumpang kapal. Selain itu, muatan over bagasi ini juga menyebabkan terganggunya kegiatan-kegiatan yang terlaksana di atas kapal karena beberapa akses jalan tertutup oleh muatan over bagasi tersebut.
- 5.1.3. Upaya yang telah dilakukan untuk mengatasi permasalahan tersebut yaitu memberikan tarif tambahan/denda untuk barang kelebihan bagasi dengan ketentuan biaya Rp. 50.000,-/kg.

## 5.2. Saran

Dari simpulan-simpulan yang telah diuraikan, maka peneliti memiliki beberapa saran, yang mungkin bisa atau dapat berguna untuk ke depannya. Adapun saran-saran dari peneliti adalah :

- 5.2.1. Melaksanakan penanganan muatan sesuai dengan prosedur yang berlaku agar kecelakaan dan kendala lainnya dapat dihindarkan.
- 5.2.2. Menyusun atau menata barang kelebihan bagasi dengan baik dan benar agar tidak membahayakan penumpang dan tidak mengganggu segala kegiatan yang terjadi di atas kapal.
- 5.2.3. Menyediakan ruang atau tempat khusus untuk meletakkan barang bawaan para penumpang agar dapat tersusun dengan rapi dan tidak bercampur dengan para penumpang sehingga tidak mengganggu kenyamanan dan keselamatan para penumpang kapal.



## DAFTAR PUSTAKA

- Arrasyid Nurazmi. (2018). *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Pengangkutan Barang Penumpang Melalui Kapal Ferry Di PT PELNAS Baruna Jaya Kepulauan Riau*. Universitas Islam Indonesia.
- Choirul, A., & F, V. (2020). *Penanganan Muatan Peti Kemas Guna Menunjang Keselamatan Muatan Kapal Selama Berlayar Studi Kasus Di MV.Sinar Sumba*. Majalah Ilmiah Gema Maritim.
- Garçon, V. C., Bell, T. G., Wallace, D., Arnold, S. R., Baker, A., Bakker, D. C. E., Bange, H. W., Bates, N. R., Bopp, L., Boutin, J., Boyd, P. W., Bracher, A., Burrows, J. P., Carpenter, L. J., de Leeuw, G., Fennel, K., Font, J., Friedrich, T., Garbe, C. S., ... Ziska, F. (2014). *Perspectives and integration in SOLAS science*. In *Ocean-Atmosphere Interactions of Gases and Particles*.
- Ground handling. (2006). In *Air Transport and the GATS*.
- H. Mudjia Rahardjo. (2010). *Triangulasi dalam Penelitian Kualitatif*. Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
- IMO. (2012). *Ship noise*. International Maritime Organization.
- Lesmana, M. V. (2017). *Pelaksanaan Pemenuhan Hak Penumpang Kapal Laut Atas Alat-Alat Keselamatan (Suatu Penelitian Di Pelabuhan Rute Ulee Lheu-Balohan)*. Skripsi Fakultas.
- Nuryanto, E. M. A. (2014). *Metode Penelitian Terapan Bidang Pendidikan*. Endang Mulyatiningsih.

- Paikah, N. (2019). *Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Di Indonesia*. Al-Adalah: Jurnal Hukum Dan Politik Islam.
- Rahardjo, M. (2011). *Metode pengumpulan data penelitian kualitatif*.
- Sendow.T.K, Londong.J, & Manoppo.M.R.E. (2014). *Analisis Tingkat Pelayanan Dermaga Sorong*. Jurnal Sipil Statik.
- Sugiyono. (2007). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta. Journal of Chemical Information and Modeling.
- Sugiyono. (2012). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2016). *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Syamsudin, M. (n.d.). *Perlindungan Hukum Konsumen Penumpang Kapal Laut (Studi di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya)*.
- Triana, L. (n.d.). *Leni Triana : Hak Dan Kewajiban Penumpang Dan Pengirim Barang Di Dalam Undang-Undang Rrepublik Indonesia No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*. Retrieved July 15, 2020.
- Winata, H., & Martono, H. K. (2019). *Analisis Tanggung Jawab Perusahaan Terhadap Kerugian Penumpang Akibat Hilangnya Bagasi*. Jurnal Hukum Adigama.



# LAMPIRAN

## LAMPIRAN 1

### *Ship Particular*

#### SHIPS PARTICULARS

01 NAME OF VESSEL	: M.V " DOBONSOLO "
02 CALL SIGN	: Y E V X
03 NATIONALITY	: INDONESIA
04 PORT OF REGISTRY	: JAKARTA
05 REGISTRY NUMBER	: 34,437
06 IMO NUMBER	: 9032147
07 TANDA SELAR	: GT. 14.403 No. 2891/Ba
08 GROSS TONNAGE	: 14,403 GT
09 NET TONNAGE	: 5,323 NT
10 DEAD WEIGHT	: 3,450 DWT
11 LENGTH OVER ALL	: 148,50 M
12 LENGTH BETW PERPENDIE	: 130,00 M
13 BREADTH EXTREME OUTSIDE	: 23,40 M
14 DEPTH TO DECK 5	: 13,40 M
15 SHIP YARD / NEW BUILD	: JOS . L. MEYER PAPERBURG - EMS / 632
16 YEAR OF BUILD	: 13 - 08 - 1992
17 DATE OF DELIVERY	: 10 - 10 - 1993
18 DATE OF OPERATIONAL	: 08 - 11 - 1993
19 MAIN ENGINE	: KRUPP MAK 6 M 601 C : OUTPUT : 6400 KW 428 RPM TYPE : VTR - 454 - 11.
20 PROPULSION POWER	: 2 X 6.400 KW AT 428 RPM.
21 PROPELER	: LIPPS 4 DAUN DIAMETER 4,100 mm CONTROLLABLEPITCH
22 TRANSVERSAL THRUSTROP	: LIPPS - BV - 736 KW-1.470 RPM
23 SPEED CRUISING	: 20,30 KNOT
24 BUNKER CAPASITY	: 894 TON
25 PRESH WATER	: 1,054 TON
26 DESIGN DRAFT	: 5,89 M
27 PASSENGER	: 1,046 PERSON
28 CARGO CAPASITY - CONTAINER	: 43 TEUS
- CAR	: 12 TRUCK
	: 40 KK
29 COMPLEMENT	: OFFICIER & CREW INCL MASTER 109 PERSON
30 OWNERS	: DIRECTORATE GENERAL OF SEA COMMUNICATION
31 OPERATORS	: PT.PELNI JAKARTA
32 NUMBER OF DECKS	: 10 ( TEN )
33 TYPE	: CAR PASSENGER CARGO SHIP
34 LUB OIL CAPASITY	: 67 TON
35 SPECIFICATION OF PASSENGER FECILITIES	: 1 St CLASS = 44 PERSON : 2 Nd CLASS = 88 PERSON : 3 Rd CLASS = 272 PERSON EKONOMI CLASS : DECK No.5 = 266 PERSON : DECK No.4 = 254 PERSON : DECK No.3 = 122 PERSON : DECK No.2 = 0 PERSON TOTAL = 1,046 PERSON ( KELAS EKONOMI = 642 PERSON )

M.V. DOBONSOLO, 01 JANUARI 2016  
MASTER  
  
(CAPT. TARMIN)  
NRP. 04400

## LAMPIRAN 2

### Crew List



PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (Persero)  
( PELNI )

Nama Kapal : KM. DOBONSOLO  
Bendera : INDONESIA  
Pemilik : PT. PELNI  
LINE TRAYEK : NP - 12  
Nakhoda : Capt. Tarmin

CREW LIST VOY.13/2018  
TGL : 23 JULI 2018 S/D 06 AGUSTUS 2018

Pel.Pendaftaran : JAKARTA  
Call Sign : Y E V X  
Isi Kotor : 14.403 GT  
Isi Bersih : 5.323 NT  
NO. IMO : 9032147

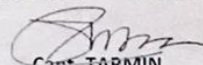
ANT-I / 2016

NO	N A M A	NRP	SIJIL	JABATAN	IJASAH	No. BUKU PELAUT	MASA BERLAKU	KODE PELAUT
1	Capt. Tarmin	N14325	-	Nakhoda	ANT - I / 2016	D 011699	13-Nov-2019	6200038795
2	Jahrodin	07795	455	Mualim - I	ANT - I / 2014	B 009570	25-Nov-2019	6200082553
3	Ronald Obednego Gandy	07946	177	Mualim - II Sr	ANT - II / 2015	X 016161	21-Sep-2018	6200083422
4	Totok Sudarto	06007	348	Mualim - II Yr	ANT - II / 2016	E 009069	12-Oct-2018	6200158495
5	Ardhian Mukti Aji	08144	456	Mualim - III Sr	ANT - II / 2016	A 051671	25-Jun-2019	6200418911
6	Teguh Yudha Arifianto	08412	368	Mualim - III Yr	ANT - III / 2005	E 155461	23-Feb-2020	6200116228
7	Thomas Purwo Yunarto	06865	267	Markonis - I	SRE - II / 2012	E 155277	16-Feb-2020	6200043476
8	Ariesta Kurniawan	06530	367	Markonis - II	SRE - II / 2002	D 052561	26-Mar-2020	6200414844
9	Fortis	07003	278	P U K - I	B S T	F 155720	12-Jul-2021	6200523396
10	Agus Setiawan	07654	440	P U K - II	B S T	F 140615	21-May-2021	6201030266
11	Morris Siburian	4781	386	P U K - III	B S T	B 060060	16-Apr-2020	6200362325
12	Mohammad Subhan	06155	457	Jenang - I	B S T	B 034197	18-Jan-2020	6201010296
13	Idit Tardi	06234	416	Jenang - II	B S T	D 005005	23-Sep-2019	6200409634
14	dr. Nurtanio Agustio	N14094	328	D o k t e r	B S T	E 000335	19-Aug-2018	6211528901
15	Sunarko	06522	280	Perawat - I	B S T	E 071205	27-Jun-2019	6200155823
16	Elli Kasih Telaumbanua	06019	377	Perawat - II	B S T	E 113838	6-Dec-2019	6201109210
17	Sutarwoco	N14245	471	K K M	ATT - I / 2017	C 037933	12-Feb-2019	6200037655
18	Winarno	06041	432	Masinis - I Sr	ATT - II / 2016	E 071127	28-Apr-2019	6200068809
19	Djana	04544	388	Masinis - I Yr	ATT - III / 2017	C 026438	29-Nov-2018	6200018838
20	Dadang Suplandi	07070	360	Masinis - II	ATT - III / 2017	F 030218	31-May-2020	6200009452
21	Bambang Pujoadi	05298	469	Masinis - III Sr	ATT-III/2016	C 005651	26-Sep-2018	6200007490
22	Abdul Jamal M	08670	204	Masinis - III Yr	ATT - III / 2015	A 055058	4-Jul-2019	6201493662
23	Koestunggoro Rahmad P	N 8717	451	Masinis - IV Sr	ATT - III / 2016	F 005107	22-Mar-2020	6201659058
24	Dadang Juhaidri	07268	406	Masinis - IV Yr	ATT - IV / 2015	F 107731	29-Jan-2021	6200501117
25	Nasir	05309	349	A. Listrik - I	ETO / 2018	F 005197	31-Mar-2020	6200403196
26	Edison	07188	389	A. Listrik - II	ETO / 2018	F 066779	6-Sep-2020	6200140040
27	Anton Sutendi	08006	385	Juru Motor	ATT - V / 2017	F 071900	6-Oct-2020	6200086299
28	Wahyu Munarsono	06628	463	Juru Motor	ATT - V / 2016	F 113222	26-Feb-2021	6200155830
29	Djony Jeffry	07017	282	Juru Motor	ATT - V / 2015	F 054969	25-Aug-2020	6200090791
30	Imam Nurcholiz	05402	146	Juru Motor	ATT - V / 2017	B 088014	23-Jul-2020	6200071001
31	Suherman M.	05933	260	Serang	B S T	B 057439	8-Apr-2020	6202002424
32	Suud	06591	379	Tandil	ANTD - 2010	E 144216	26-Jan-2020	6201575924
33	Sigit Sulistiana	08354	443	Kasap Dek	ANTD - 2010	E 130944	5-Jan-2020	6200396491
34	Lukman Hakim	07714	233	Mistri - I	ANTD - 2002	C 059205	29-Apr-2019	6200083339
35	Kaharuddin	07063	358	Mistri - II	B S T	A 050283	12-May-2019	6200426053
36	Deni Mulyadi	07513	402	Juru Mudi	ANTD - 2010	B 011372	23-Oct-2019	6200425716
37	Anggra	08295	422	Juru Mudi	ANTD - 2010	C 058767	23-Apr-2019	6201297188
38	Ridwan Arifin	08296	403	Juru Mudi	ANTD 2010/RATINGS	E 008934	23-Sep-2018	6201290435
39	Untung Sumanto	08303	441	Juru Mudi	ANTD - 2010	E 074269	23-Mar-2019	6200266243
40	Wartono K.S.	05341	286	Panjarwala	B S T	E 145681	22-Feb-2020	6200270129
41	Amat Sopingi	06696	445	Panjarwala	B S T	C 018081	8-Dec-2018	6200424675
42	Pietherson Hans. M	07976	359	Kelasi	ANTD - 2002	E 073122	2-May-2019	6211522567
43	M. Ilpansyah	07245	287	Kelasi	ANTD - 2007	F 004278	22-Mar-2020	6200017482
44	Dedi	06545	284	Kelasi	ANTD - 2012	Y 060421	5-Aug-2018	6200273997
45	Rasidi	06265	215	Kelasi	B S T	E 148546	30-Jan-2020	6200271577
46	Lukman Ahyanudin	05384	412	Mandor Mesin	ATTD - 2001	C 029955	16-Dec-2018	6211611745
47	Tateng Supriyatna	05428	444	Pandai Besi	B S T	C 047889	12-Mar-2019	6200251718
48	Bernard Siagian	07296	279	Kasap Mesin	ATTD - 2011	F 011230	24-Mar-2020	6200418861
49	Setyawan	06710	369	Juru Minyak	ATTD - 2012	E 045212	21-Dec-2018	6200033463
50	Slamet Riyadi	07103	466	Juru Minyak	ATTD - 2001	F 004284	22-Mar-2020	6200071799
51	Syamsudin Sugeng	07272	283	Juru Minyak	ATTD - 2011	Y 069240	23-Aug-2018	6200523446
52	Entus Ma'mun	07521	347	Juru Minyak	B S T	C 070193	3-Jul-2019	6201655719
53	Juara Siagian	07587	263	Juru Minyak	ANTD - 2012	A 026871	22-Mar-2019	6200487755

54	Muammar Hafidz	08329	205	Juru Minyak	ATTD - 2011	F 080340	19-Oct-2020	6201199077
55	Hārjono	04525	311	Botlier - I	B S T	B 077756	16-Jun-2020	6200410395
56	Deden Alamsyah	06349	468	Botlier - II	B S T	C 002334	2-Jan-2019	6200010120
57	Darwi M.	04493	417	Botlier - III	B S T	C 033864	28-Jan-2019	6200409618
58	Joko Sulistiono	04603	270	Perakit Masak	B S T	F 109100	14-Feb-2021	6201030645
59	Sumpono	07566	067	Perakit Masak	B S T	B 064684	23-May-2020	6200496318
60	Andri	N11377	449	Juru Masak	B S T	E 049483	10-Jan-2019	6200196946
61	Jajang Suherman	N11407	281	Juru Masak	B S T	B 059977	15-Apr-2020	6202014618
62	Yulis Adi Ichwanto	N11522	210	Juru Masak	B S T	E 071125	28-Apr-2019	6200356395
63	La Ongki	05188	218	Juru Masak	B S T	Y 068596	2-Nov-2018	6200403546
64	Winariyono	06426	353	Juru Masak	B S T	E 068312	23-Mar-2019	6200408078
65	Abdul Rasyid Badolo	04528	378	Penatu	B S T	E 019906	19-Oct-2018	6200414563
66	Tatang Hidayat	07158	320	Pelayan	B S T	F 081627	26-Oct-2020	6200523459
67	Hanur Pribadi	06754	168	Pelayan	B S T	C 047890	12-Mar-2019	6200427096
68	Heru Eko Pujiantoro	06698	271	Pelayan	B S T	E 041945	4-Dec-2018	6200271860
69	Sugiyana	06774	163	Pelayan	B S T	Y 044301	17-Aug-2018	6201303647
70	Taryo	06996	171	Pelayan	B S T	Y 054439	11-Oct-2018	6200410369
71	Asep Budiman	06775	292	Pelayan	B S T	F 002912	9-Mar-2020	6200006320
72	M.Y. Syahrudin	03855	262	Pelayan	B S T	F 011231	24-Mar-2020	6200386308
73	Sujatma Syarif	N11357	088	Pelayan	B S T	E 061378	22-Feb-2019	6200273414
74	Abdullah	06763	167	Pelayan	B S T	F 011228	24-Mar-2020	6200523362
75	Ewar	06428	272	Pelayan	B S T	E 041946	4-Dec-2018	6200012934
76	Idham	07313	295	Pelayan	B S T	F 093245	15-Dec-2020	6200428779
77	Arif Sulistiyanto	N11530	297	Pelayan	B S T	E 041947	4-Dec-2018	6200353701
78	Alwi Hayong	05611	461	Pelayan	B S T	C 015793	6-Nov-2018	6200409625
79	Sodik	07152	079	Pelayan	B S T	E 145815	21-May-2020	6200273998
80	Bambang Irawan	07295	164	Pelayan	B S T	C 005637	26-Sep-2018	6201313893
81	Muh. Effendi	07172	072	Pelayan	B S T	F 011227	24-Mar-2020	6200406903
82	Agus Sonjaya	08272	462	Pelayan	B S T	A 053324	5-Jul-2019	6200389354
83	W. Darmawan	04427	264	Pelayan	B S T	F 004277	22-Mar-2020	6200040461
84	Retlin	N11353	219	Pelayan	B S T	E 009062	11-Oct-2018	6200267825
85	M. Basyarudin	06697	078	Pelayan	B S T	E 071126	28-Apr-2019	6200403370
86	Ujang Muhamad Ramli	N11204	261	Pelayan	B S T	C 023256	14-Nov-2018	6201583331
87	Sulaeman	05100	447	Pelayan	B S T	A 065536	24-Sep-2019	6200418873
88	Suharjono	07597	294	Pelayan	B S T	C 015790	6-Nov-2018	6201335756
89	Rochmad	05768	080	Pelayan	B S T	C 073210	17-Jul-2019	6200406904
90	Muh. Usman Setiawan	05516	296	Pelayan	B S T	C 073138	12-Aug-2019	6201651667
91	Bondowolo	06356	198	Pelayan	B S T	E 049484	10-Jan-2019	6201041560
92	Yanuar Riyanto	N11362	411	Pelayan	B S T	E 049480	10-Jan-2019	6200496869
93	Mujiran Adi Wibowo	P I D C	338	Dan Satpam	B S T	D 084218	12-Jul-2020	6200355498
94	La Ande F.	P I D C	337	S a t p a m	B S T	B 087940	22-Jul-2020	6200487408
95	Darwis Simanulang	P I D C	366	S a t p a m	B S T	E 138625	27-Mar-2020	6200265556
96	I Syarip Hidayat	05268	468	S a t p a m	B S T	A 003550	27-Jan-2019	6200405622
97	Syamsul Arifin	P I D C	364	S a t p a m	B S T	E 053811	21-Jan-2019	6211567203
98	Andre Alexander	P I D C	439	S a t p a m	B S T	D 081407	30-Jun-2020	6200267129
99	Martua Pardede	06568	420	S a t p a m	B S T	Y 051038	19-Sep-2018	6200413276
100	Iwan Rusmin	06301	415	S a t p a m	B S T	D 052557	26-Mar-2020	6200265216
101	I Syarip Hidayat	05268	468	S a t p a m	B S T	A 003550	27-Jan-2019	6200405622
102	Haryanto Paron	P I D C	472	S a t p a m	B S T	D 056022	11-Mar-2020	6200266226
103	Asep Sugandi	P I D C	473	S a t p a m	B S T	D 024015	13-Nov-2019	6201112010
104	Yosep Adrian	Prola	401	Kadet Deck	B S T	F 062029	9-May-2020	6211414415
105	Aziz Fahrurrozi	Prola	418	Kadet Deck	B S T	F 093097	14-Dec-2020	6211713804
106	Taufan Dwi Julian	Prola	384	Kadet Deck	B S T	F 028585	19-Jun-2020	6211703982
107	Ardiyanto	Prola	373	Kadet Mesin	B S T	F 003480	16-Mar-2020	6211573934
108	M. Andika Hidayat	Prola	407	Kadet Mesin	B S T	F 047298	12-Sep-2020	6211702760
109	Ilham Syaiful	Prola	421	Kadet Mesin	B S T	F 090360	27-Dec-2020	6211719795
110	Rizky Wiyantoro	Prola	410	Kadet Mesin	B S T	F 052006	9-Oct-2020	6211608115

Jumlah Crew Termasuk Nakhoda = 110 Orang

KM. DOBONSOLO, AGUSTUS 2018

  
**Capt. TARMIN**  
 Nrp : N14325

## LAMPIRAN 3

### Transkrip Wawancara

#### Sumber Informasi

Jabatan : Satpam

Tempat : KM. Dobonsolo

#### Daftar Pertanyaan

1. Selaku orang yang memberikan pertolongan pertama, menurut anda apa yang menyebabkan terjadinya kecelakaan tersebut?

Jawab : Penataan barang bawaan dari penumpang yang tidak teratur adalah salah satu penyebab terjadinya kecelakaan. Hal tersebut terjadi karena penumpang tidak memahami pentingnya penataan barang bawaan. Selain itu dari pihak kami sendiri selaku petugas yang bertanggung jawab juga tidak memberikan arahan dengan baik kepada para penumpang. Kami juga tidak menyediakan tempat atau ruang untuk menempatkan barang bawaan yang dibawa oleh para penumpang, sehingga penumpang tidur bersamaan dengan barang bawaan mereka. Penertiban kepada penumpang yang membawa barang melebihi kapasitas yang telah ditentukan juga tidak berjalan dengan baik. Kurangnya pengawasan terhadap para penumpang yang murni kesalahan dari para petugas juga merupakan salah satu faktor yang menyebabkan penumpukan barang over bagasi.

## **Sumber Informasi**

**Jabatan : Penumpang (korban)**

**Tempat : KM. Dobonsolo**

## **Daftar Pertanyaan**

1. Selaku korban, mengapa kecelakaan bisa terjadi sesuai dengan pengalaman yang anda alami?

Jawab : Mungkin karena saya tidak mendengarkan arahan dari petugas sehingga saya menata barang bawaan saya dengan sembarangan dan tidak rapi, sehingga barang-barang tersebut mudah terjatuh. Selain itu juga barang bawaan yang saya bawa terlalu banyak, melebihi dari kapasitas yang telah ditentukan dari pihak kapal atau perusahaan. Dari pihak kapal sendiri juga tidak menyediakan ruang atau tempat untuk menempatkan barang-barang bawaan dari penumpang yang membawa barang terlalu banyak, sehingga kita para penumpang tidur bersamaan dengan barang yang kami bawa.

## LAMPIRAN 4

### Sertifikat *Safety Management*

**REPUBLIK**  
**INDONESIA**



**SERTIFIKAT MANAJEMEN KESELAMATAN INDONESIA**  
**SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE**

No. : PK.401/3485/SMC/DK-14.....

Diterbitkan berdasarkan ketentuan **KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG KESELAMATAN JIWA DI LAUT, 1974** sebagaimana diubah dan ditambah  
*Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended*  
berdasarkan wewenang **PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA**  
*Under the Authority of the Government of the Republic of Indonesia*  
oleh **DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**  
*by Directorate General of Sea Transportation*

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Nomor atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Tonase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	Nomor IMO <i>IMO Number</i>
<b>DOBONSOLO</b>	<b>Y E V X</b>	<b>JAKARTA</b>	<b>14,403</b>	<b>9032147</b>

Tipe Kapal <i>Type of Ship</i>	Nama dan Alamat Perusahaan <i>Name and Address of the Company</i>	Nomor Identifikasi Perusahaan <i>Company Identification Number</i>
<b>PASSENGER SHIP</b>	<b>PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (PERSERO)</b> JL. GAJAH MADA NO. 14 JAKARTA 10130 - INDONESIA	<b>IMO Company 0313668</b>

DENGAN INI DINYATAKAN BAHWA Sistem Manajemen Keselamatan Kapal telah diaudit dan memenuhi ketentuan dari Kode Manajemen Internasional untuk Keselamatan Pengoperasian Kapal dan Pencegahan Pencemaran ( ISM - Code ), melengkapi verifikasi yang menyatakan bahwa Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan Perusahaan dapat dipergunakan untuk tipe kapal ini.  
*THIS IS TO CERTIFY THAT the Safety Management System of the Ship has been verified and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM - Code), following verification that the Document of Compliance for the Company is applicable to this type of ship.*

Sertifikat ini berlaku sampai dengan **17 Juli 2018** dengan kewajiban dilaksanakan  
*This Safety Management Certificate is valid until July 17th, 2018 subject to periodical verification*  
verifikasi berkala dan mengikuti masa berlaku Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan.  
*and the Document of Compliance remaining valid.*

Tanggal selesai verifikasi sebagai dasar penerbitan sertifikat : **30 Desember 2013**  
*Completion date of the verification on which this certificate is based : December 30th, 2013*

Diterbitkan di **Jakarta** Tanggal **22 Agustus 2014**  
*Issued at Date of issue August 22nd, 2014*

A.n. MENTERI PERHUBUNGAN  
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN  
U.b.  
KASUBDIT. PENCEMARAN DAN MANAJEMEN  
KESELAMATAN KAPAL  
O.b. Minister of Transportation  
Director General of Sea Transportation  
Director of Marine Safety  
Director for Marine Pollution  
Director for Ship Safety Management

**JENG WIBOWO**  
Jember, 14 Agustus 2014  
19620305 128803 1 002

PJP.NO.14342070





## LAMPIRAN 6

### Hasil Turnitin

SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI  
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING  
No. 174/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/08/2020

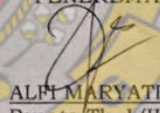
Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : TAUFAN DWI JULIAN  
NIT : 52155641 N  
Prodi/Jurusan : NAUTIKA  
Judul : PENANGANAN MUATAN OVERBAGASI UNTUK MENCEGAH KECELAKAAN DI KM. DOBONSOLO

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (index similarity) dengan skor/hasil sebesar 6 %\* (Enam Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 12 Agustus 2020  
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN

  
ALFI MARYATI, SH  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19750119 199803 1 002

\*Catatan:  
> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"



# PENANGANAN MUATAN OER BAGASI UNTUK MENCEGAH KECELAKAAN DI KM. DOBONSOLO

## ORIGINALITY REPORT

<b>6%</b>	<b>7%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>
SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS	STUDENT PAPERS

## PRIMARY SOURCES

<b>1</b>	<b>pelni.co.id</b> Internet Source	<b>2%</b>
<b>2</b>	<b>kalenghukum.blogspot.com</b> Internet Source	<b>2%</b>
<b>3</b>	<b>pip-semarang.ac.id</b> Internet Source	<b>2%</b>

Exclude quotes  On      Exclude matches  < 2%  
Exclude bibliography  On

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Taufan Dwi Julian
2. Tempat, Tanggal lahir : Jakarta, 03 Juli 1996
3. Alamat : Ds. Kalipancur RT. 001 / RW.  
001 Kecamatan Bojong  
Kabupaten Pekalongan
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
  - a. Ayah : Warsono
  - b. Ibu : Carmuti
6. **Riwayat Pendidikan**
  - a. SD Negeri 01 Kalipancur Lulus Tahun 2008
  - b. SMP Negeri 03 Bojong Lulus Tahun 2011
  - c. SMA Negeri 01 Bojong Lulus Tahun 2014
  - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. **Pengalaman Praktek Laut (PRALA)**

Kapal : KM. Dobonsolo

Perusahaan : PT. PELNI (PERSERO)

Alamat : Jl. Gajah Mada No. 14, RT. 6/RW. 2, Petojo  
Utara, Kecamatan Gambir, Kota Jakarta Pusat,  
Daerah Khusus Ibukota Jakarta 10130

