



**“PENINGKATAN PELAYANAN KAPAL DAN
PENUMPANG KAPAL PT. PELNI DI PELABUHAN
TANJUNG EMAS SEMARANG”**

SKRIPSI

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

Oleh

DIYAH AYU WARDANI

561911337455 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV TATA LAKSANA
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
TAHUN 2023**

HALAMAN PERSETUJUAN

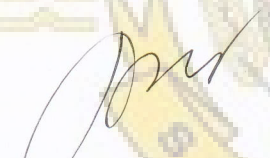
**“PENINGKATAN PELAYANAN KAPAL DAN PENUMPANG KAPAL PT.
PELNI DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG”**

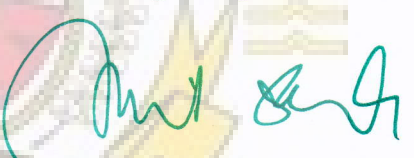
DISUSUN OLEH :
DIYAH AYU WARDANI
NIT. 561911337455 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
Semarang, 2023

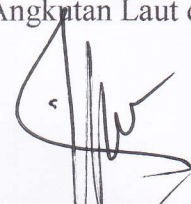
Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan penulisan


Purwantono, S.Psi, M.Pd.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19661015 199703 1 002


Capt. Mustamin, M.Pd, Mar.
Pembina, IV/a
NIP. 19681227 199903 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan


Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M
Penata Tingkat I, III/d
NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

“PENINGKATAN PELAYANAN KAPAL DAN PENUMPANG KAPAL PT.
PELNI DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG” karya :

Nama : Diyah Ayu Wardani
NIT : 561911337455 K
Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi **TALK**,
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari **Kamis**, tanggal
20 JULY 2023

Semarang, **20 JULY 2023**

PENGUJI

Penguji I : **FAJAR TRANSELASI, S.Tr., M.A.P**
Penata (III/c)
NIP. 19760310 201012 1 001

Penguji II : **PURWANTONO, S.Psi, M.Pd**
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19661015 199703 1 002

Penguji III : **DIDIK DWI SUHARSO, S.Si.T.,M.Pd**
Penata (III/c)
NIP. 19770920 200912 1 001

Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar
Pembina Tk I, IV/b
NIP. 19730704 1998031 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Diyah Ayu Wardani

NIT : 561911337455 K

Program Studi : TALK

Skripsi dengan judul **“PENINGKATAN PELAYANAN KAPAL DAN PENUMPANG KAPAL PT. PELNI DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG”**

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etika ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 20 July 2023..

Y...ataan,



Diyah Ayu wardani

NIT. 561911337455 K

MOTO DAN PERSEMBAHAN

Moto:

1. “Belajarlah kehidupan dari kegagalan karena dimana ada kegagalan disana ada kesuksesan yang menantimu jika kamu mau berusaha dan pantang menyerah untuk mencapai kesuksesan itu, *don't let your dreams become dreams and live only once fight*”.
2. “Meskipun sudah berada di atas, setidaknya sempatkan waktu untuk menengok ke bawah. Karena bagaimanapun juga, tidak dapat dipungkiri bawah hidup semua dimulai dari bawah”.
3. "Untuk memahami hati dan pikiran seseorang, jangan lihat apa yang sudah dia capai, tapi lihat pada apa yang dia cita-citakan." (Khalil Gibran).

Persembahan:

1. Kepada Bapak, Ibu, dan kakak penulis Bapak Agung Sukanto, Ibu Jasminah, dan Yunarti, Oki, Alfrido yang telah merawat, mendidik, membimbing, motivasi dan memberikan saya semangat untuk bisa mengerjakan skripsi ini.
2. Kepada Teman-teman Swieke Casta dan teman terdekat Khususnya Adinda Dira, Ayu Fitriani terima kasih untuk segala kebersamaan, suka duka dan kenangan yang telah dilalui bersama di mess Purwodadi tercinta.
3. Untuk Almamater, PIP Semarang beserta rekan -rekan seangkatan LVI dan juga pada senior dan junior, terimakasih atas dorongan semangat dan bantuannya selama ini.

PRAKATA

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh, Alhamdulillah segala puji syukur saya panjatkan kehadiran Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala dan hidayah-Nya yang telah dilimpahkan kepada hambanya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Sholawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita menuju jalan yang benar.

Skripsi ini mengambil judul “AKURASI SANDAR KAPAL TERHADAP PENUMPANG KAPAL PT. PELNI DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG” yang terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian selama dua belas bulan praktek darat di perusahaan PT. Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI).

Dalam usaha menyelesaikan penulisan skripsi ini, dengan penuh rasa hormat penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang berarti. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M. selaku Ketua Jurusan Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah

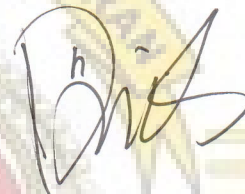
memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

3. Bapak Purwantono, S.Psi, M.Pd. selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.
4. Bapak Capt. Mustamin, M.Pd, Mar. selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Pimpinan beserta pegawai perusahaan PT. PELNI yang telah memberikan kesempatan pada penulis untuk melakukan penelitian dan praktek di kantor perusahaan.
6. Bapak David Ricardo Panggabean selaku kepala cabang batam dan juga mentor saya yang telah membimbing dan membantu penulis selama melaksanakan penelitian dan praktek di kantor perusahaan PT. Adhigana Pratama Mulya Batam.
7. Bapak dan ibu tercinta, Kakak saya yang telah memberikan dukungan moril dan spiritual kepada penulis selama penulisan skripsi ini.
8. Semua pihak dan rekan-rekan saya angkatan LVI yang telah memberikan motivasi dan membantu dalam penyusunan skripsi ini.
9. Hafid Yunan Mahastra yang selalu menemani saya dan memotivasi juga menyemangati dikala susah dan senang sampai saya bisa menyelesaikan skripsi saya dengan lancar dan tepat waktu.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat di jadikan pembaca untuk menimba ilmu yang bermanfaat bagi nusa dan bangsa. Akhir kata penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca. Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

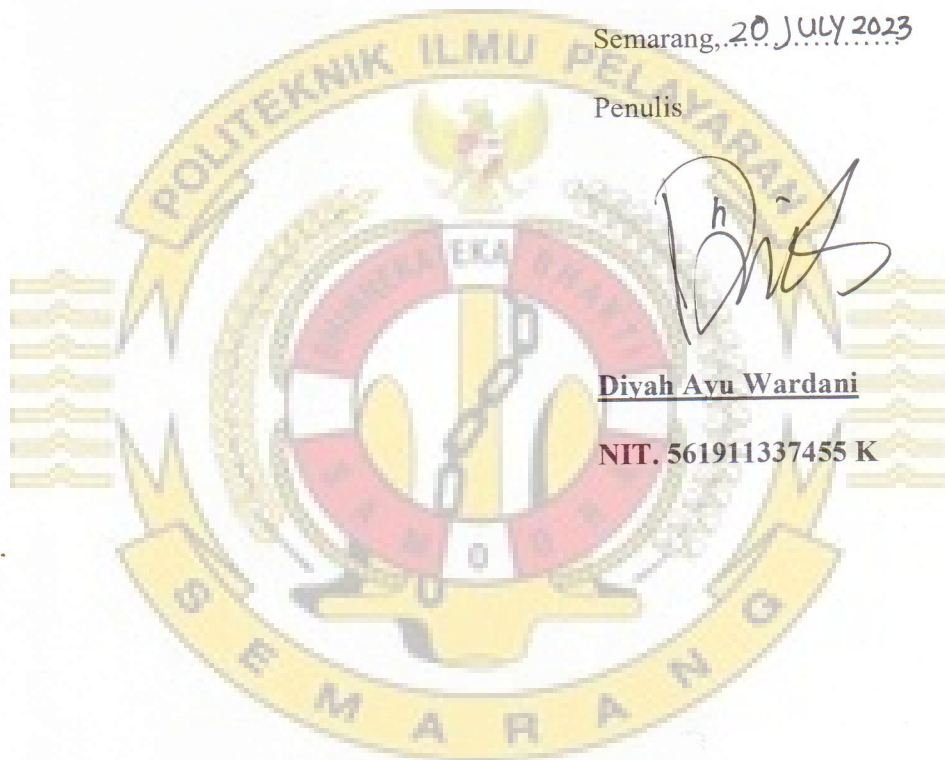
Semarang, 20 JULY 2023

Penulis



Diyah Ayu Wardani

NIT. 561911337455 K



ABSTRAKSI

Wardani, Diyah Ayu, NIT: 561911337455 K, 2023, “Akurasi Sandar Kapal Terhadap Penumpang Kapal PT. PELNI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang” Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Purwantonno, S.Psi, M.Pd. Pembimbing II : Capt. Mustamin, M.Pd, Mar.

Citra PT.PELNI sebagai salah satu armada penyedia barang dan jasa dalam bentuk pengangkutan penumpang dan *cargo* telah dipercaya masyarakat selama puluhan tahun sebagai alternatif transportasi jarak jauh. Hal ini menyebabkan seiring berkembangnya zaman, PT. PELNI membuat komitmen untuk terus menciptakan prosedur peningkatan pelayanan kapal dan penumpang untuk menciptakan pengangkutan yang kondusif dan efektif. Dengan mengambil sampel data kapal KM. Kelimutu Dan KM. Lawit yang merupakan armada andalan PELNI yang mendapatkan jadwal sandar di Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang kemudian dapat ditarik suatu konklusi bahwa Upaya peningkatan pelayanan kapal dan penumpang sejatinya belum dapat dioptimalkan dengan baik karena adanya banyak faktor seperti jadwal sandar yang tidak sesuai, proses *clearance in dan out* penumpang yang memakan waktu lama, dan faktor lain yang disebabkan oleh kurangnya management baik dari kapal atau penumpang yang baik.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif dengan pola pendekatan deskriptif dengan menguraikan secara sistematis prosedur peningkatan pelayanan kapal dan penumpang di PT. Pelni di Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang. Perolehan sumber data dilakukan dengan metode triangulasi yaitu wawancara, observasi, dan dokumentasi yang dilakukan disertai studi Pustaka untuk memperkuat penelitian ini.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kendala yang dihadapi oleh PT.PELNI dalam meningkatkan pelayanan adalah mutu kualitas dipelabuhan yang kurang efisien untuk manajemen pengaturan penumpang agar lebih tertib, tidak memperhitungkan dan memperhatikan jadwal sandar, proses embarkasi dan debarkasi serta ticketing penumpang yang berjalan lama dan tidak tertata, dan juga faktor-faktor eksternal yang terjadi seperti cuaca buruk. Sehingga, diharapkan kedepannya dapat tercipta evaluasi dan sinergitas yang baik antara perusahaan dan penumpang agar tercipta suatu kondisi perjalanan dan image yang baik di masyarakat karena pelayanan yang baik dan tertib.

Kata Kunci : Pelayanan, Penumpang PT.PELNI, Peningkatan.

ABSTRACT

Wardani, Diyah Ayu, NIT: 561911337455 K, 2023, “Akurasi Sandar Kapal Terhadap Penumpang Kapal PT. PELNI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang” *Thesis, Diploma IV Program, Port and Shipping Department, Merchant Marine Polytechnic Semarang, Advisor I: Purwantono, S.Psi, M.Pd. Advisor II : Capt. Mustamin, M.Pd, Mar.*

The image branding of PT.PELNI as one of the fleets of suppliers of goods and passanger services as the cargo transportation has been trusted by society for decades as an alternative to long-distance transportation. This is due to the evolution of time, PT. PELNI is committed to continuously creating procedures to improve ship and passanger service to create an effective and efficient transportation. Taking sample data of the MV. Kelimutu and and MV. Lawit which are the PT. PELNI’s forward choices that gets a shelter schedule in the Port of Tanjung Emas, Semarang can then be drawn a conclusion that efforts to improve the service of the ship and passengers can not be optimized well due to the presence of many factors such as inappropriate berthing schedule, long-lasting passanger clearance process, and other factors caused by the lack of management to maintain the satistactory of either the ship or management.

The research method used in this study is a qualitative method with a pattern of descriptive approach by systematically outlining procedures for improving the service of ships and passengers in PT. in the port of Tanjung Emas, Semarang. The acquisition of data sources is carried out using triangulation methods, from observations, interviews, and documentation conducted with the study of the library to strengthen this research.

The results of this research showed that the obstacles faced by the PT.PELNI in improving the service are the quality of the port that is less efficient for the management of passanger arrangements to be more orderly, not taking into account and paying attention to the shelter schedule, the embarkation and debarking process and the ticketing of passengers that are running long and unarranged, as well as external factors that occur such as bad weather. Thus, it is hoped that in the future can be created a good evaluation and synergy between the company and passengers to create a good travel conditions and image in the community because of good and orderly service.

Keywords: Services, Passanger at PT.PELNI, Improvement.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
ABSTRAKSI	ix
ABSTRACT	x
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian	6
C. Rumusan Masalah	7
D. Tujuan Penelitian	7
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	8
BAB II KAJIAN TEORI	
A. Deskripsi Teori.....	9
B. Kerangka Penelitian	14
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Metode Penelitian.....	16
B. Tempat Penelitian	18
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan	20
D. Teknik Pengumpulan Data.....	21
E. Instrumen Penelitian.....	24
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	27
G. Pengujian Keabsahan Data	30

BAB IV HASIL PENELITIAN

A. Gambaran Konteks Penelitian..... 32
B. Deskripsi Data..... 48
C. Temuan..... 50
D. Pembahasan Hasil Penelitian 58

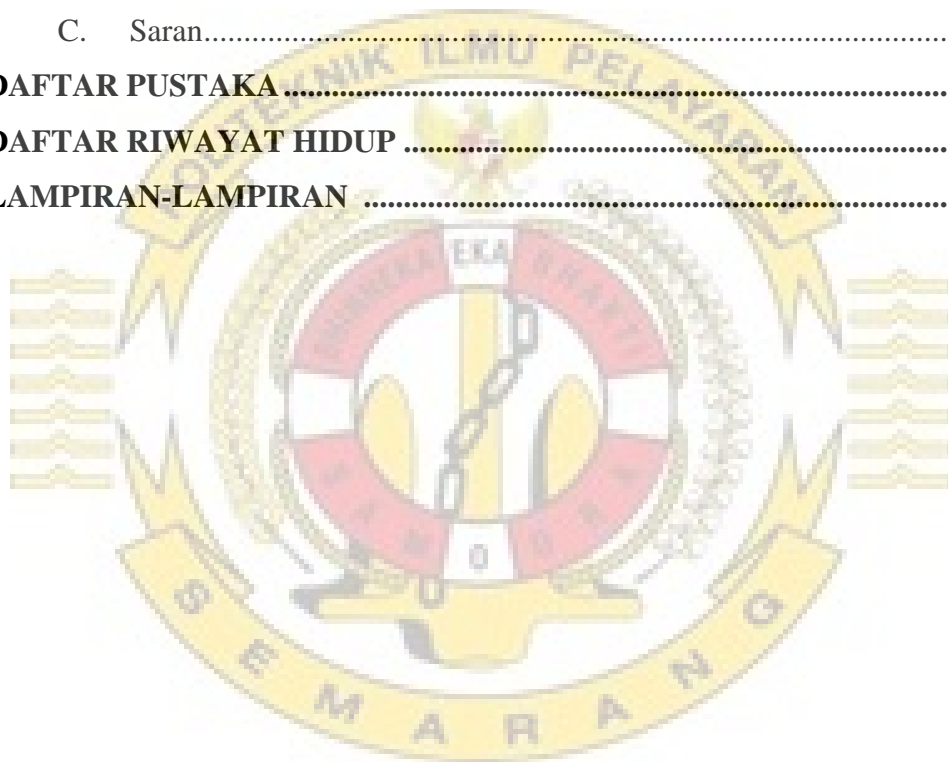
BAB V SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan 61
B. Keterbatasan Penelitian..... 61
C. Saran..... 62

DAFTAR PUSTAKA 63

DAFTAR RIWAYAT HIDUP 65

LAMPIRAN-LAMPIRAN 66



DAFTAR TABEL

Tabel 1 Jadwal KM. Kelimutu dan KM. Lawit 2

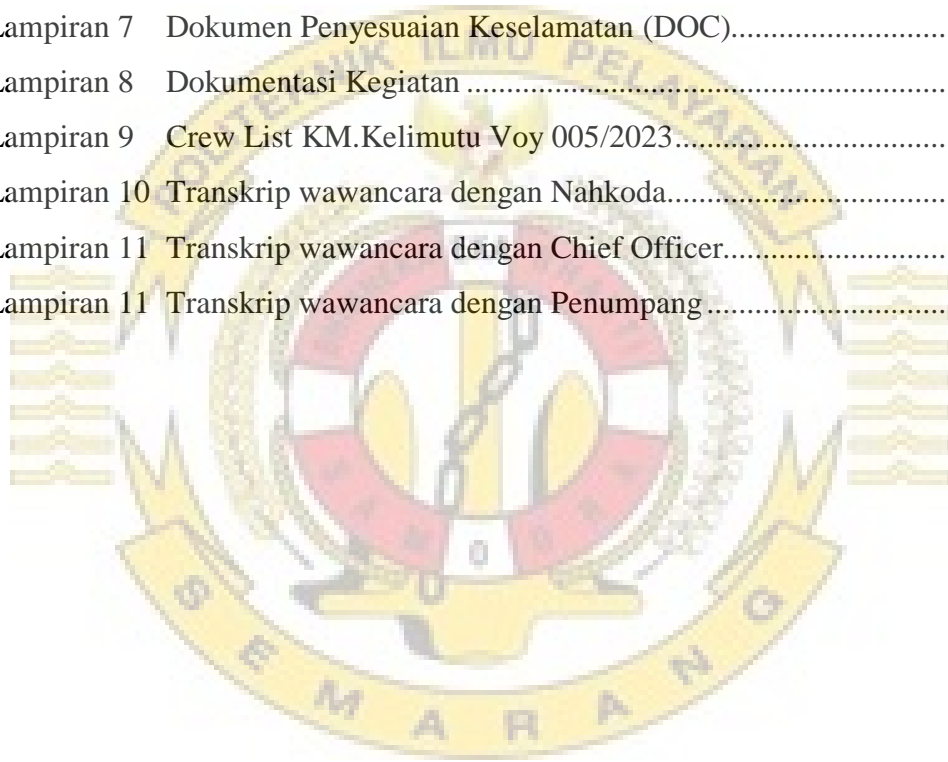


DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Penelitian	15
Gambar 3.1 Google Maps Area Pelabuhan.....	19
Gambar 3.2 Lokasi Jetty Area Semarang.....	19
Gambar 4.1 Kantor PT.PELNI Semarang.....	32
Gambar 4.2 Logo PT.PELNI	34
Gambar 4.3 Struktur Organisasi PT.PELNI	38
Gambar 4.4 Staf PT.PELNI	48
Gambar 4.5 Wawancara dengan Mualim 2 dan 3.....	50
Gambar 4.6 Kondisi Kapal Telat Sandar	51
Gambar 4.7 Pengurusan Dokumen <i>Clearence</i> di atas Kapal.....	55
Gambar 4.8 <i>Boarding Pass</i> dan Pengecekan Tiket.....	56
Gambar 4.9 Embarkasi Penumpang.....	57
Gambar 4.10 Debarkasi Penumpang.....	58
Gambar 4.11 Kondisi Luar Pelabuhan.....	59
Gambar 4.12 Kondisi Penumpang Saat Kapal Terlambat	60

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Dokumen Keselamatan Pengawakan.....	66
Lampiran 2	Sertifikat Keselamatan Penumpang.....	67
Lampiran 3	Sertifikat Keamanan Kapal.....	68
Lampiran 4	Ship Particular	69
Lampiran 5	Surat Laut	70
Lampiran 6	<i>Loading Test Gangway</i>	71
Lampiran 7	Dokumen Penyesuaian Keselamatan (DOC).....	72
Lampiran 8	Dokumentasi Kegiatan	73
Lampiran 9	Crew List KM.Kelimutu Voy 005/2023.....	75
Lampiran 10	Transkrip wawancara dengan Nahkoda.....	76
Lampiran 11	Transkrip wawancara dengan Chief Officer.....	77
Lampiran 11	Transkrip wawancara dengan Penumpang.....	79



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pelayanan kapal dan penumpang PT.PT. PELNI dalam melayani moda transport mengangkut barang-barang dan penumpang dalam jumlah besar maupun kecil sangatlah kondusif dan efektif. Maka dari itu sarana transportasi laut banyak digemari masyarakat dikarenakan moda transport tersebut dapat membantu atau memudahkan masyarakat menuju ke berbagai wilayah terpencil karena dianggap lebih efektif dan efisien dibanding moda transport lainnya. Sama halnya kondisi di Indonesia sendiri terdiri dari ribuan pulau dari yang berukuran besar maupun kecil yang terpisahkan daratan dan lautan yang memungkinkan pengangkutan barang dapat dilakukan melalui darat, laut maupun udara guna dapat menjangkau keseluruhan Indonesia yang hampir Sebagian besar wilayahnya lautan maka dari itu masyarakat lebih banyak yang memilih pengangkutan dengan menggunakan mode transport laut. Pelayanan tersebut sebagai penunjang agar masyarakat lebih percaya adanya mode transport laut karena bisa masuk di wilayah terpencil yang tidak bisa dilalui mode transport darat maupun udara salah satunya masyarakat banyak yang lebih memilih menunggunkaan mode transport laut dikarenakan biaya lebih murah.

Pelayanan di PT. PT. PELNI pada saat ini sangat berpengaruh penting sebagai kapal penumpang harapan dari semua pihak yang terlibat sangatlah

penting bagi pelayanan kapal dan penumpang guna untuk kelancaran saat beroperasinya kapal berlangsung. Dengan demikian pelayanan kapal dan penumpang PT. PT. PELNI sangatlah bermanfaat bagi masyarakat. Maka dari itu agar kebelakangnya lebih efektif dan semakin lancar lagi saat melakukan pelayanan kapal dan penumpang di PT. PT. PELNI pelayanan tersebut dimulai dari saat kapal tiba dan layanan penumpang pada saat penumpang akan masuk kapal dan harus memiliki beberapa tahapan yaitu boarding pass dan bagi penumpang tersebut membawa barang harus di timbang dulu beratnya. Kapal milik PT.PT. PELNI yang sandar di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang hanya 2 kapal yaitu kapal (KM. Kelimutu dan KM. Lawit) dengan rute yang sama yaitu Kumai-Sampit-Semarang-Karimunjawa kedua kapal tersebut tidak setiap hari hadir atau sandar di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang kedua kapal tersebut sandarnya bergantian dimana pergantian tersebut cuman seminggu ada yang 3 kali maupun 2 kali itu sendiri sandar tidak bersamaan harus sesuai dengan jadwal yang telah dibuat oleh PT. PT. PELNI.

Tabel 1
Jadwal KM. Kelimutu Dan KM. Lawit

No	Nama Kapal	Voy	Tiba				Berangkat			
			Hari	Tanggal	Jam	Dari	Hari	Tanggal	Jam	Tujuan
1	Lawit tidak tepat waktu	3	Selasa	31 Nov 21	10.00	Pontianak	Rabu	1 Des 21	12.00	Kumai
2	Lawit	3	Jumat	3 Des 21	17.00	Kumai	Jumat	3 Des 22	22.00	Karimunjawa
3	Lawit tidak tepat waktu	3	Minggu	5 Des 21	21.00	Karimunjawa	Senin	6 Des 21	13.00	Pontianak

No	Nama Kapal	Voy	Tiba				Berangkat			
			Hari	Tanggal	Jam	Dari	Hari	Tanggal	Jam	Tujuan
4	Kelimutu tidak tepat waktu	3	Rabu	8 Des 21	21	Sampit	Rabu	8 Des 21	23.59	Kumai
5	Kelimutu tidak tepat waktu	3	Sabtu	11 Des 21	3	Kumai	Sabtu	11 Des 21	08.00	Karimun jawa
6	Kelimutu	3	Senin	13 Des 21	00.01	Karimun jawa	Selasa	14 Des 21	08.00	Sampit

Kondisi saat ini pada dasarnya pihak PT.PT. PELNI telah menjadwalkan dengan data jadwal tersebut maka untuk saat tiba ataupun sandar harus dengan sesuai dengan jadwal tersebut. terkadang sudah sesuai kedatangan bias jadi telat karena kondisi cuaca yang tidak mendukung maka dari itu kapal sandar tidak tepat waktu hal itu menghambat para penumpang merasa kesal, kecewa dan kurang semangat kurang mood lagi untuk naik dikapal tersebut. Pada dasarnya pihak PT.PT. PELNI harus terlebih dahulu konfirmasi dari pihak kapal agar tau kedatangannya kapal jam berapa dan tepat waktu atau tidaknya maka dari itu pihak tiket mengkonfirmasi atau memberitahu kepada penumpang agar tidak tergesa-gesa untuk naik ke atas kapal agar bisa santai-santai terlebih dahulu.

Pada saat kapal sandar di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang sering mengalami ketidaktepatan waktu sandar atau keterlambatan waktu sandar dikarenakan kondisi cuaca dilaut dan mesin diatas kapal mengalami *trouble* atau rusak maka dari itu mengakibatkan waktu sandar terlambat dan juga petugas pada pihak pelabuhannya sendiri terkadang terlambat contoh petugas

kepil yang menarik tali pandu dari atas kapal mengalami datang terlambat kemudian kapal mengalami sandar terlambat. Petugas operasional dari pihak PT. PELNI pada saat kapal masih 1 jam sebelum kedatangan petugas sudah *stand by* di dalam Pelabuhan untuk mengetahui serta menginformasikan dari pihak kapal ke petugas operasional. Pada dasarnya saat kondisi di dalam pelabuhan terkadang kapal banyak terlambat sandar karena ada kapal yang harus ditempati oleh kapal PT. PELNI masih dipakai kapal lainnya karena kurangnya konfirmasi pada pelayanan Pelabuhan ke pihak PT.PELNI. Pada waktunya kapal PT. PELNI mau sandar kapal tersebut belum selesai pembongkaran maka dari itu kapal PT. PELNI mengalami keterlambatan sandar. Pada dasarnya pelabuhan di Semarang hanya mampu untuk menampung 2 kapal untuk sandar saja yaitu di dermaga dan nusantara. Pada saat naik turun-penumpang pelayanan sangat terkondisi dan terkontrol dengan baik dan efisien. Sama halnya debarkasi-embarkasi dalam pihak PT. PELNI saat melakukan debarkasi pihak operasional sudah menyiapkan tangga untuk menurunkan penumpang jika ada penumpang yang mengalami sakit maka saat turun dilakukan dengan paling akhir pada saat debarkasi harus turun dengan satu persatu atau baris satu trus memanjang sampai belakang.

Pada saat sampai di pelabuhannya sebelum keluar dari pelabuhan ada petugas karantina untuk mengecek tiket dan kesehatan serta barang bawaan takutnya jika ada penumpang yang membawa barang-barang terlarang maka dari itu terlebih dahulu harus dicek. Saat melakukan embarkasi pada pihak PT. PELNI harus melakukan boarding pass terlebih dahulu agar mengetahui

jumlah penumpang yang sudah datang dan jadi naik kapal terkadang ada juga penumpang yang mengalami pembatalan tiket atau datang terlambat maka dari itu jumlah tiket yang sudah dibeli sama penumpang dengan jumlah penumpang yang datang atau jadi naik kapal kurang dikarenakan terlambatnya itu dan pembatalan tiket adapun juga dengan melakukan *boarding pass* agar nama penumpang tersebut terdaftar di dalam *crew list* dan nantinya pada saat diatas kapal memiliki tempat duduk atau tempat istirahat, adapun jika tidak dilakukan *boarding pass* terlebih dahulu ada juga nantinya pada saat dikapal terdapat penumpang gelap atau penumpang tanpa membawa tiket guna pada saat naik turun penumpang agar berjalan dengan lancar pada saat waktu sandar kapal. PT. PELNI terlambat itu sangat menghambat saat proses *clearance in* dan *clearance out* karena kedatangan kapal yang tidak tepat waktu maka dari itu proses *clearance in* dan *clearance out* mengalami gangguan dan mengakibatkan kapal akan berangkat mundur dan nambah jam sandar karena menunggu proses *clearance in* dan *clearance out* jika kapal terlambat berangkat maka dari itu penumpang pun ikut menunggu juga dari banyaknya penumpang ada juga yang emosi dan jengkel dikarenakan keberangkatan kapal terlambat.

Saat ini, berbagai ragam pengguna jasa dan pemilik jasa angkutan laut, sering muncul sebagai permasalahan proses pengangkutan yang menggunakan transportasi laut. Adapun pelaksanaannya masing-masing pihak tersebut mengalami berbagai kendala-kendala biasanya terletak pada mutu kualitas dipelabuhan, sebagai contoh kurang efisiensinya manajemen untuk

mengatur para penumpang agar lebih teratur dan tepat waktu serta lancar dalam operasional kapal.

Permasalahan ini menyebabkan para penumpang atau pengguna transportasi laut merasa kurang nyaman PT. PELNI sebagai penyedia sarana transportasi tidak memperhatikan kualitas pelayanan, terkesan hanya mencari keuntungan saja salah satu contoh yang pernah terjadi di KM. Kelimutu adalah bahwa kurang tepatnya penumpang naik kapal atau terlambat datang sehingga mengakibatkan para crew kapal dan *crew* darat mengeluh saat proses keberangkatan yang kurang optimal atau tepat waktu. Perusahaan yang mampu memberi kualitas pelayanan yang baik. Prima dan lebih baik dari sekedar yang diharapkan oleh para pengguna jasa. Hal ini dikarenakan apabila semua pihak saling bekerja sama maka tentunya kepuasan dan kenyamanan akan dirasakan dan dinikmati oleh semua pihak. Berdasarkan uraian diatas, penulis ini mengangkat masalah yang terjadi dalam proses pelayanan waktu sandar, naik turun penumpang (debarkasi-embarkasi) sehingga penumpang dapat memperoleh pelayanan yang baik. Tentang pelaksanaan pelayanan naik turunnya penumpang, waktu sandar pada saat dipelabuhan. Untuk ini penulis ingin memilih judul **Peningkatan Pelayanan Kapal Dan Penumpang Kapal PT. PELNI Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.**

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian berdasarkan peningkatan pelayanan kapal dan penumpang kapal PT. PELNI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang maka

yang menjadi fokus penelitian yaitu tentang bagaimana pelayanan kapal PT. PELNI sandar di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, bagaimana pelayanan penumpang kapal PT. PELNI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang dipaparkan dan pengalaman penulis selama mengikuti pelatihan lapangan (PRADA), penulis ingin mengungkapkan pokok permasalahan dari proposal skripsi ini, yaitu.

1. Bagaimana Pelayanan Kapal PT.PELNI Sandar di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang?
2. Bagaimana Pelayanan Penumpang Kapal PT.PELNI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang?

D. Tujuan Penelitian

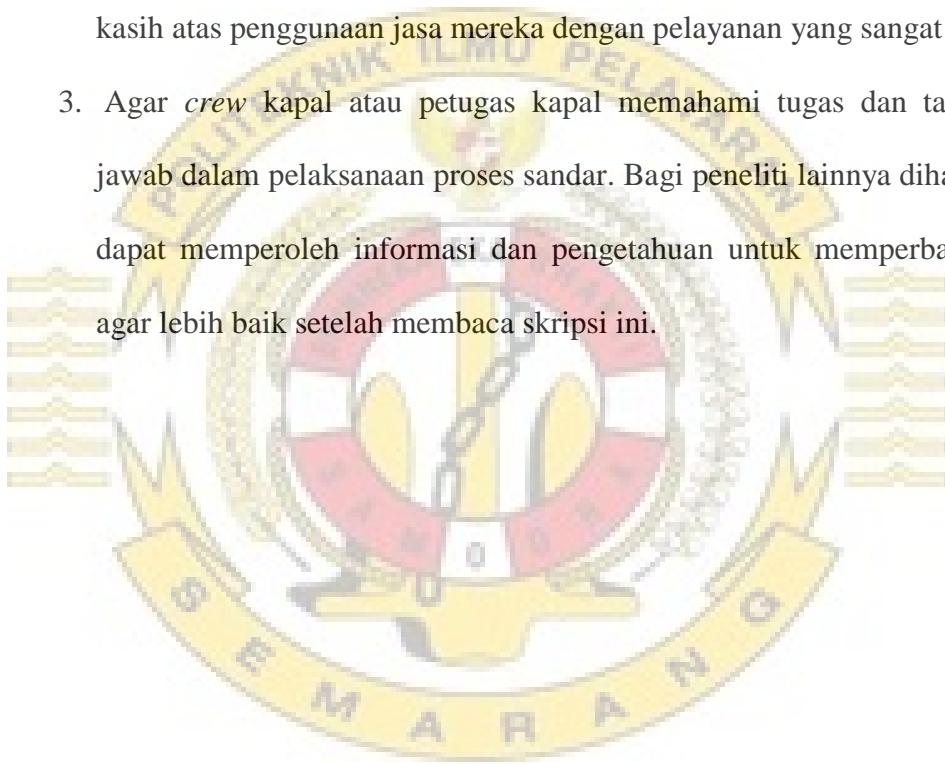
Penelitian ini saya dapat mengetahui pentingnya tugas dan tanggung jawab dari awak kapal dan petugas darat yang berhubungan dengan peningkatan pelayanan kapal dan penumpang kapal PT.PELNI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Berdasarkan uraian diatas penulis mempunyai tujuan yaitu:

1. Untuk mengetahui Pelayanan Kapal PT.PELNI Sandar di Pelabuhan Tanjung .Emas Semarang
2. Untuk mengetahui Pelayanan Penumpang Kapal PT.PELNI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

E. Manfaat Hasil Penelitian

Manfaat dari teoristis ini adalah :

1. Bagi pelabuhan diharapkan dapat melayani para pengguna jasa agar dapat merasakan kenyamanan dan kepuasan dalam menggunakan fasilitas pelabuhan.
2. Bagi PT. PELNI diharapkan memberikan informasi yang positif sehingga dapat meningkatkan pelayanan terhadap para pengguna jasa. Sehingga mereka akan merasa dihargai karena sebagai bentuk terima kasih atas penggunaan jasa mereka dengan pelayanan yang sangat baik.
3. Agar *crew* kapal atau petugas kapal memahami tugas dan tanggung jawab dalam pelaksanaan proses sandar. Bagi peneliti lainnya diharapkan dapat memperoleh informasi dan pengetahuan untuk memperbaiki diri agar lebih baik setelah membaca skripsi ini.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Pelayanan

Menurut Moenir (2014) menyatakan bahwa pelayanan adalah aktivitas yang dilakukan seseorang atau sekelompok orang dengan landasan faktor material melalui sistem, prosedur dan metode tertentu dalam rangka memenuhi kebutuhan orang lain sesuai dengan haknya. Sugiarto (2017) menyatakan pelayanan adalah suatu tindakan yang dilakukan untuk memenuhi kebutuhan orang lain (konsumen, pelanggan, tamu, klien, pasien, penumpang dan lain-lain) yang tingkat pemuasannya hanya dapat dirasakan oleh orang yang melayani maupun yang dilayani. Kotler (2016) menyatakan bahwa pengertian pelayanan yaitu setiap tindakan atau kegiatan yang dapat ditawarkan oleh satu pihak kepada pihak lain pada dasarnya tidak berwujud dan tidak mengakibatkan kepemilikan apapun. Tjiptono (2015) menyatakan bahwa pelayanan dapat dipandang sebagai suatu sistem yang terdiri dari dua komponen utama, yaitu kegiatan pelayanan yang seringkali tidak terlihat atau yang tidak disadari oleh pelanggan (*back office* atau *backstage*) dan penyampaian layanan yang biasanya terlihat (*visible*) atau dikenal pelanggan (sering juga disebut *front office* atau *front stage*). Sangadji (2018) mengemukakan bahwa pelayanan adalah suatu kegiatan atau urutan kegiatan yang terjadi dalam interaksi langsung

antara seseorang dengan orang lain atau mesin secara fisik, dan menyediakan kepuasan pelanggan. Setiadi (2016) mengemukakan bahwa pelayanan adalah produk tak terlihat yang membutuhkan usaha manusia dengan bantuan perangkat. Stanton (2016) mengusulkan bahwa layanan adalah suatu proses yang terdiri dari serangkaian aktivitas, interaksi, dan aktivitas penting untuk penyampaian layanan kepada pelanggan, di mana tujuan pengiriman tersebut adalah untuk menghasilkan keuntungan.

Menurut Hasan (2017) mengatakan bahwa kualitas pelayanan yang merupakan suatu gagasan yang menarik tentang bagaimana produk bersama dengan layanan menciptakan kekuatan yang menguntungkan bisnis dalam keuntungan dan bahkan dalam persaingan. Sumarna (2016) berpendapat bahwa pelayanan dapat diartikan sebagai suatu kegiatan yang bermanfaat atau dilakukan oleh satu pihak atau lebih bagi pihak lain, untuk memuaskan kebutuhan dan keinginan yang pada hakekatnya berwujud dan bukan menjadi pedoman bagi pimpinan yang diterimanya.

Supranto (2016) mengemukakan bahwa Pelayanan adalah proses pemenuhan kebutuhan melalui tindakan orang lain yang mereka terima secara langsung. Dengan kata lain dapat dikatakan bahwa pelayanan adalah suatu kegiatan yang dilakukan oleh orang lain sedemikian rupa sehingga setiap orang memperoleh manfaat dan kepuasan yang diharapkan. Jasa adalah setiap kegiatan atau manfaat yang dapat

ditawarkan oleh satu pihak kepada pihak lain yang secara inheren tidak berwujud dan tidak mengakibatkan kepemilikan apapun. Swastha (2017) menyatakan faktor-faktor yang mempengaruhi dan mengevaluasi kualitas jasa pelanggan umumnya menggunakan lima dimensi, antara lain:

- a. *Tangibles* merupakan bukti nyata dari kepedulian dan perhatian yang diberikan oleh penyedia jasa kepada pelanggan.
- b. *Reliability* atau keandalan merupakan kemampuan perusahaan untuk melaksanakan jasa sesuai dengan apa yang telah dijanjikan secara tepat waktu.
- c. *Responsiveness* atau daya tanggap merupakan kemampuan perusahaan yang dilakukan oleh langsung karyawan untuk memberikan pelayanan dengan cepat dan tanggap.
- d. *Assurance* atau jaminan merupakan pengetahuan dan perilaku employee untuk membangun kepercayaan dan keyakinan pada diri pelanggan dalam mengkonsumsi jasa yang ditawarkan.
- e. *Emphaty* merupakan kemampuan perusahaan yang dilakukan langsung oleh karyawan untuk memberikan perhatian kepada pelanggan secara individu.

Tjiptono (2018) menyatakan bahwa ciri-ciri pelayanan yang baik yang harus segera dapat dipenuhi sehingga keinginan pelanggan dapat diberikan secara maksimal antar lain.

- a. Tersedia sarana dan prasarana yang baik dimana pelanggan ingin dilayani secara prima. Untuk melayani pelanggan satu hal yang paling penting diperhatikan adalah sarana dan prasarana yang dimiliki. Meja dan kursi harus nyaman untuk diduduki. Udara dalam ruangan juga harus tenang dan tidak berisik dan sejuk. Kelengkapan dan kenyamanan sarana dan prasarana ini akan mengakibatkan pelanggan betah untuk berurusan dengan.
- b. Tersedia karyawan yang baik dimana kenyamanan pelanggan juga sangat tergantung dari petugas, petugas harus ramah, sopan, dan menarik. Selain itu, petugas harus cepat tanggap, pandai bicara, menyenangkan serta pintar.
- c. Bertanggung jawab kepada setiap pelanggan sejak awal hingga selesai dimana dalam menjalankan kegiatan pelayanan petugas bank harus mampu melayani dari awal sampai tuntas atau selesai. Jika terjadi sesuatu maka segera petugas yang dari semula mengerjakannya mengambil alih tanggung jawabnya.
- d. Mampu melayani secara cepat dan tepat dimana dalam melayani pelanggan diharapkan petugas harus melakukannya sesuai prosedur. Layanan yang diberikan sesuai jadwal untuk pekerjaan tertentu dan jangan membuat kesalahan dalam arti pelayanan yang diberikan sesuai dengan keinginan pelanggan.
- e. Mampu berkomunikasi dimana petugas harus mampu berbicara kepada setiap pelanggan, petugas harus dapat berkomunikasi dengan bahasa yang jelas dan mudah dimengerti.

- f. Memiliki pengetahuan dan kemampuan yang baik dimana untuk menjadi petugas harus memiliki pengetahuan dan kemampuan tertentu. Karena petugas selalu berhubungan dengan manusia, maka petugas perlu dididik secara khusus mengenai kemampuan dan pengetahuannya untuk menghadapi pelanggan atau kemampuan dalam bekerja.
- g. JAKARTA – PT. Pelni yang telah ditunjuk pemerintah untuk menyelenggarakan kegiatan pelayanan publik kapal perintis milik negara, wajib menjaga keselamatan dan keamanan penumpang dalam mengoperasikan kapal perintis. Sebagaimana tertuang dalam Pasal 8 Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Kegiatan Pelayanan Publik Kapal Perintis Milik Negara, Pemerintah telah menugaskan PT. Pelni untuk melayani angkutan laut perintis tahun 2016 dengan mengoperasikan 52 kapal negara. Penugasan tersebut diberikan kepada PT. Pelni karena PT. Pelni memiliki pengalaman, manajemen, dan sumber daya yang memadai untuk menjamin kualitas pelayanan angkutan laut perintis.
- h. Selain aspek keselamatan dan keamanan, dalam mengoperasikan kapal negara untuk pelayanan perintis, PT. Pelni wajib melayani jaringan trayek angkutan laut dalam negeri yang teratur dan berjadwal tetap yang telah ditetapkan dengan selalu memenuhi standar pelayanan kapal perintis. PT. Pelni juga wajib menjamin kelangsungan pelayanan yang berkesinambungan serta menyampaikan laporan bulanan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut (Dirjen Hubla).

- i. Kewajiban-kewajiban pelayanan tersebut tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 6 tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Kegiatan Pelayanan Publik Kapal Perintis Milik Negara yang ditetapkan pada 1 Januari 2016 dan diundangkan oleh Kementerian Hukum dan HAM pada 28 Januari 2016.
- j. PM. 6 Tahun 2016 juga mengatur kewenangan Dirjen Hubla untuk menetapkan jaringan trayek, jangkauan, dan frekuensi pelayaran. Selain itu, juga diberi wewenang untuk melaksanakan pemantauan, analisis, evaluasi, serta verifikasi terhadap pelaksanaan angkutan laut perintis. Dirjen Hubla dapat memberikan sanksi apabila penyelenggaraan angkutan laut perintis tidak sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- k. Selain menjalankan trayek yang sudah ditetapkan oleh Dirjen Hubla, PT. Pelni juga dapat mengusulkan jaringan trayek. Usulan trayek tersebut tetap harus sesuai Standard Operating Procedure (SOP) serta mekanisme evaluasi dan penyusunan jaringan trayek angkutan laut perintis.
- l. Dalam menjalankan penugasan ini, PT. Pelni akan diberikan kompensasi oleh Pemerintah yang dialokasikan pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) Kementerian Perhubungan.
- m. Penyelenggaraan pelayanan publik kapal perintis negara bertujuan untuk menghubungkan daerah tertinggal, terpencil, terluar, daerah yang moda transportasi lainnya belum memadai, dan daerah yang secara komersial

belum menguntungkan untuk dilayani oleh pelaksana kegiatan angkutan laut, angkutan sungai dan danau, atau angkutan penyeberangan. Selain itu, pelayanan publik kapal perintis negara tersebut diselenggarakan untuk mewujudkan fokus kerja Kementerian Perhubungan yaitu peningkatan keselamatan dan keamanan, peningkatan kualitas pelayanan, dan peningkatan kapasitas. Hal ini juga sebagai wujud komitmen Kementerian Perhubungan untuk menjalankan program Nawa Cita ke-3 Presiden Republik Indonesia, yaitu membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan. Selengkapnya terkait peraturan tersebut dapat diunduh pada link berikut:

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2016

2. Kapal penumpang

Kapal penumpang merupakan kapal yang mengangkut atau membawa penumpang untuk meningkatkan efisiensi dan melayani lebih luas kapal penumpang untuk perjalanan pendek terjadwal dalam bentuk kapal ferry atau berupa kapal ro-ro di Indonesia kapal yang mengoperasikan kapal penumpang hanya di PT. PELNI sedangkan kapal ro-ro penumpang dan kendaraan mengoperasikan PT. Dharma Lautan Utama (DLU), PT. Jembatan Madura, PT. Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan Indonesia Ferry Persero (ASDP). Hidayat (2012) menyatakan bahwa kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mesin, tenaga angin atau tenaga, termasuk kendaraan yang

daya dukung dinamis, kendaraan yang berada di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang dapat dipindah-pindah.

3. Penumpang

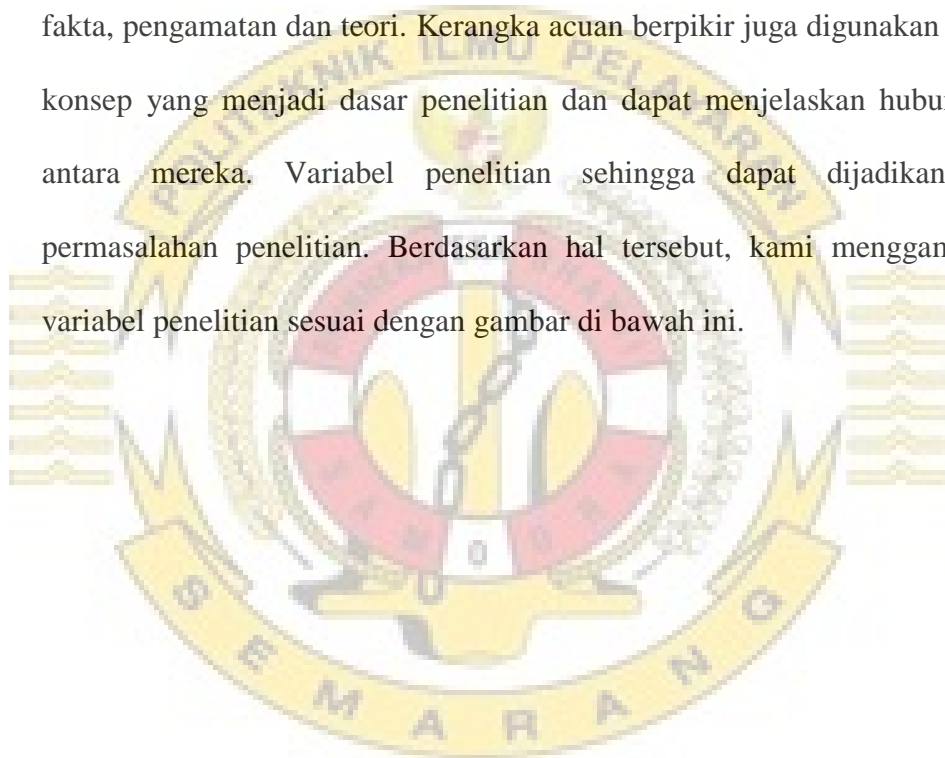
Di dalam kitab undang-undang hukum dagang (KUHD) pengertian kapal diatur dalam buku kedua kitab undang-undang hukum pidana (KUHP). Namun penyebutan arti istilah penumpang tidak diatur secara jelas, melainkan dapat disimpulkan bahwa penumpang adalah semua orang yang berada di atas kapal atau orang lain yang namanya tidak disebutkan dalam daftar maritim. Penumpang bisa naik karena sudah memiliki tiket. Dengan tiket ini, penumpang telah mengadakan kontrak dengan operator kapal. Penumpang mana yang harus diangkut tergantung dari jenis angkutan, jarak tempuh dan besarnya biaya angkutan. Layanan transportasi utama adalah makanan, minuman dan perawatan ringan selama perjalanan, serta hiburan. Adanya kontrak pengangkutan antara pengangkut dan penumpang pada akhirnya menimbulkan hak dan kewajiban yang juga dibagi dengan penumpang (Subekti 2012).

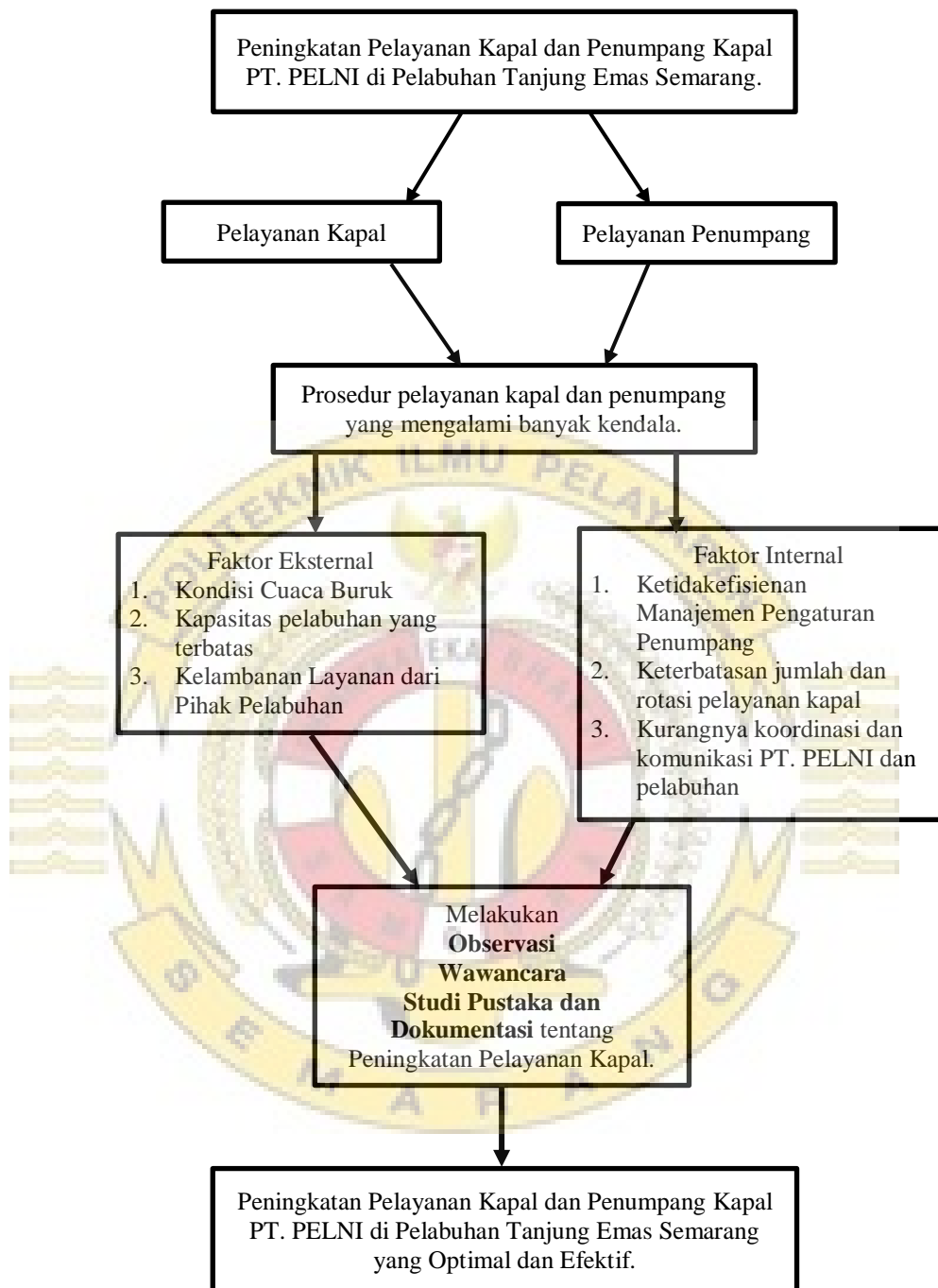
B. Kerangka Penelitian

Untuk memudahkan dalam penyusunan skripsi, penulis perlu menjabarkan konstruksi alur pemikiran agar permasalahan dan tujuan penulisan dapat berjalan selaras dan tidak kabur (*obscure*). Peningkatan Pelayanan Kapal dan Penumpang Kapal masih mengalami berbagai permasalahan yang tentunya perlu dikaji untuk meningkatkan pelayanan dan memberikan solusi terhadap permasalahan yang ada, khususnya pada PT.

PELNI di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Kesejahteraan dan hak para penumpang kapal perlu diperhatikan dengan melakukan analisis permasalahan yang ada yaitu dengan langsung melakukan observasi lapangan.

Menurut Ridwan (2013) menyatakan bahwa kerangka berpikir merupakan dasar suatu kajian yang bersumber dari kajian pustaka terhadap fakta, pengamatan dan teori. Kerangka acuan berpikir juga digunakan sebagai konsep yang menjadi dasar penelitian dan dapat menjelaskan hubungan di antara mereka. Variabel penelitian sehingga dapat dijadikan dasar permasalahan penelitian. Berdasarkan hal tersebut, kami menggambarkan variabel penelitian sesuai dengan gambar di bawah ini.





Gambar 2.1 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan analisis dan pembenaran yang telah dilakukan pada bab IV maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

- a. Peningkatan pelayanan saat kapal sandar yang kurang optimal. Pada saat kapal akan melaksanakan sandar di pelabuhan Tanjung Emas Semarang dikarenakan kurangnya bekerja sama kepada pihak Pelabuhan serta kurangnya bekerja sama kepada petugas darat & petugas kapal sehingga mengakibatkan kapal sandar tidak tepat waktu dan membuat penumpang merasa kecewa, jengkel, marah, kesal.

Perusahaan jasa yang terlibat :

PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) III Menurut UU RI No. 17 Tahun 2008 Pasal 93 tentang Pelayaran, Badan Usaha Pelabuhan (BUP) berperan sebagai operator yang mengoperasikan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya. Sedangkan dalam UU RI No. 17 Tahun 2008 Pasal 94 tentang Pelayaran berisi mengenai kewajiban Badan Usaha Pelabuhan (BUP), yaitu:

- 1)Menyediakan dan memelihara kelayakan fasilitas pelabuhan.
- 2). Memberikan pelayanan kepada pengguna jasa pelabuhan sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan oleh Pemerintah.
- 3). Menjaga keamanan, keselamatan, dan ketertiban pada fasilitas pelabuhan yang dioperasikan.

4). Ikut menjaga keselamatan, keamanan, dan ketertiban yang menyangkut angkutan di perairan.

5). Memelihara kelestarian lingkungan.

6). Memenuhi kewajiban sesuai dengan konsensi dalam perjanjian.

7). Memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan, baik secara nasional maupun internasional. Dalam

<https://indonesiashippingline.com/daftar-pelabuhan-utamadan-cabang/2981-sekilas-profil-pt-pelindo-iii-persero.html> (diakses pada 12 April 2020) PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) III merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dalam jasa layanan operator terminal pelabuhan. Perusahaan dibentuk berdasarkan PP RI no 58 Tahun 1991 tentang pengalihan bentuk Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan III menjadi Perusahaan Perseroan (Persero). Sebagai operator di sektor terminal pelabuhan Pelindo III mengelola 43 pelabuhan umum yang terdiri atas cabang utama, kelas 1,2,3 dan kawasan di 7 wilayah provinsi Indonesia yaitu Provinsi Jawa tengah, Jawa Timur, Kalimantan Selatan, Kalimantan Tengah, NTT, NTB, dan Bali.

pelayanan jasa dengan menggunakan pusat kontrol layanan kepelabuhanan (Port Operation Command Centre) di lingkungan PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) III Tanjung Emas Semarang. Launching sistem Port Operation Command Centre (POCC) di PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) III

Tanjung Emas. POCC merupakan sistem yang didalamnya mencakup hampir seluruh aspek pelayanan aktivitas di pelabuhan mulai dari pemberitahuan kapal akan datang, melakukan muat/bongkar muatan sampai dengan kapal meninggalkan pelabuhan menuju pelabuhan selanjutnya. Sistem tersebut tergolong baru bagi pengguna jasa (Stakeholder) di dalam lingkungan pelabuhan Tanjung Emas Semarang sehingga ada perbedaan aktivitas yang biasanya dilakukan oleh stakeholder dari waktu sebelumnya. Kategori yang dimaksud adalah sebagai berikut :

a. Eksternal

1. Agen Pelayaran & Cargo Owner Single

point of contact bagi seluruh kegiatan operasional.

2. Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS)

Penyedia informasi keberangkatan kapal dan detail informasi bongkar atau muat dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan.

3. Perusahaan Trucking

Penyedia informasi jadwal kegiatan di pelabuhan agar dapat memprediksi armada yang dibutuhkan.

4. Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan

Penyedia informasi mengenai kegiatan operasional di pelabuhan termasuk apabila terdapat unusual condition yang terjadi

b. Internal

1. Pelindo Marine Service

Penyedia layanan jasa pandu untuk kapal yang berlabuh dan keluar dari wilayah pelabuhan.

2. Terminal Pelindo III

Penyedia jasa layanan terminal untuk kegiatan pelabuhan dalam lingkungan PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) III.

- b. Peningkatan pelayanan penumpang saat naik dan turunnya penumpang yang kurang optimal diakibatkan adanya kemungkinan kurang dan tidak tertibnya kerjasama antara staf darat dan petugas kapal dalam mengontrol arus penumpang naik atau turun. *Embarkasi* dan *Debarkasi* pada saat naik dan turun dengan petugas yang ada baik staf darat maupun petugas kapal yang masih belum memiliki tanggung jawab untuk menaikkan dan menurunkan penumpang di pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

B. Keterbatasan Penelitian

- a. Berkaitan dengan naik-turun penumpang, sebaiknya pihak pengelola darat (PT. PELNI, KPLP) bekerjasama dengan baik dan lebih bertanggung jawab dalam mengatur proses naik-turun penumpang. Misalnya: setiap ada penumpang masuk kapal Ketika petugas memberikan informasi tentang rute yang benar. Penumpang harus benar-benar diarahkan atau diantar ke tangga kapal, Sehingga penumpang dapat dipandu dan kemacetan seminimal mungkin.
- b. Tegakkan aturan yang tegas bagi calo dan orang tertentu di pelabuhan sehingga mempersulit penumpang untuk beroperasi dan sistem tiket harus diperbaiki agar calon penumpang yang membeli tiket puas dengan

pelayanan perusahaan yang cepat dan tidak ribet penjualan tiket sehingga dipastikan calon penumpang pasti tidak akan membeli tiket dari calo pelabuhan penumpang.

C. Saran

- a. Masih adanya penumpang di kapal KM. KELIMUTU yang tidak mengetahui tentang pembelian tiket. Dalam hal ini karena pihak perusahaan tidak memberikan tujuan dan pengarahannya kepada penumpang untuk benar-benar memahami bahwa saat membeli tiket masih banyak penumpang yang membeli tiket dari calo dan ternyata tiket yang dibeli tanpa pemberitahuan terlebih dahulu kepada petugas PT.PELNI karena tiket tersebut pada saat di *boarding pass* tidak tercantum dan ternyata sudah kadaluwarsa. Saat awak kapal turun dan tiba di kapal awak kapal memanfaatkan situasi tersebut untuk memanfaatkan dan membebaskan penumpang yang tidak sesuai dengan manifestasi di surat kapal.
- b. Petugas *ticketing* yang kurang memperlihatkan tiket penumpang saat pelaksanaan *boarding pass* sehingga mengakibatkan penumpang tanpa menggunakan tiket bisa masuk ke dalam kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Arifin, Z. (2017). *Penelitian Kuantitatif: Teori dan Aplikasi dalam Pendidikan*. Kencana.
- Arikunto, (2019), *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktek*, Rineka Cipta, Jakarta, 136.
- Azwar, (2019), *Analisis Dan Pengumpulan Data Dalam Metodologi Penelitian*, 122.
- Borkowski, T., & Tarnapowicz, D. (2015), “*Shore To Ship*” *System – An Alternative Electric Power Supply In Port*, *Journal of KONES*, 19(3), 49-58.
- Creswell, J. W. (2015). *Penelitian Kualitatif & Desain Riset*. Pustaka Pelajar.
- Eldi, S. (2016). *Metode Penelitian Kualitatif*. Salemba Empat.
- Hasan, H. (2017). *Kualitas Pelayanan dalam Bisnis*. Jakarta: PT. Buku Kita.
- Hidayat, A. (2012). *Ilmu Pelayaran*. Jakarta: PT. Kompas Media Nusantara.
- Komaridah, A. (2013). *Metode Penelitian Kualitatif: Prinsip dan Aplikasi*. Alfabeta.
- Komaridah, A. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. CV. Aneka Ilmu.
- Kotler, P. (2016). *Manajemen Pemasaran*. Jakarta: Salemba Empat.
- Moelnir, A. (2014). *Pelanggan dan Pelayanan*. Jakarta: Kencana.
- Purwanto, E. (2018). *Penelitian Kuantitatif untuk Ilmu-Ilmu Sosial*. Prenadamedia Group.
- Ridwan, R. (2013). *Metode Observasi dalam Penelitian*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Sangadji, E. (2018). *Manajemen Pemasaran*. Jakarta: PT. Indeks.
- Sanjaya, W. (2015). *Penelitian Kualitatif & Penelitian Kuantitatif*. Prenadamedia Group, Jakarta.**

Sanjaya, W. (2015). Penelitian Kualitatif, Kuantitatif, dan Penelitian Gabungan. Kencana.

Sanjaya, Wina. (2015). Penelitian Pendidikan. Jakarta: Prenada Media Group.

Seltiadi, D. (2016). Marketing Mix. Yogyakarta: CAPS (Center for Academic Publishing Service).

Seltiawan, A. M. (2014). Panduan Praktis Penyusunan Instrumen Penelitian. Bumi Aksara.

Stanton, W. (2016). Dasar-Dasar Pemasaran. Jakarta: Erlangga.

Subelkti, A. (2012). Hukum Maritim Indonesia. Jakarta: PT. Bumi Aksara.

Sugiarto. (2017). Pelayanan Prima dalam Bisnis. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Sugiyono, S (2013), Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D, Bandung: Alfabeta.

Sumarna, N. (2016). Konsep Pelayanan yang Efektif. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.

Supranto, J. (2016). Pengantar Bisnis Jasa. Jakarta: Rineka Cipta.

Suratni Ginting (2022), Penanganan dan Pengaturan Muatan di Atas Kapal Bagian 1 (Pertama), (n.p.): Media Sains Indonesia.

Tjiptono, F. (2015). Pemasaran Jasa. Yogyakarta: Andi.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Undang-Undang RI No.32 Tahun 2009 Perlindungan & Pengelolaan Lingkungan

Hidup dan AMDAL, Pena Pustaka Yogyakarta, Jakarta, 2009.

Wachjoe, C. K., Zein, H., Supriyanti, Y., Gantina, T. M., Kurniasetiawati, A., & Marensaputri, P, (2020), Pengurangan Pencemaran Udara berdasarkan Konsep Pelabuhan Hijau, ELKOMIKA: Jurnal Teknik Energi Elektrik, Teknik Telekomunikasi, & Tekni

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Diyah Ayu Wardani
 NIT : 561911337455 K
 Tempat/Tanggal Lahir : Demak , 10 Mei 2001
 Jenis Kelamin : Perempuan
 Agama : Islam



Nama Orang Tua

Nama Ayah : Agung Sukamto

Nama Ibu : Jasminah

Alamat : Desa Wonorejo RT.05 RW 08
 Kec. Kedungjati, Kab. Grobogan

Riwayat Pendidikan

1. SDN Brambang : 2007 - 2013
2. SMPN 1 Kedungjati : 2013 - 2016
3. SMAN 1 Wonosegoro : 2016 - 2019
4. PIP Semarang : 2019 - sekarang

Pengalaman Praktek Darat

1. Perusahaan Pelayaran : PT. PELNI Cabang Semarang
 PT. Patin Resources Jakarta
2. Alamat : Semarang & Jakarta Selatan
3. Masa Praktek : 1 Tahun

LAMPIRAN 1
DOKUMEN KESELAMATAN PENGAWAKAN MINIMUM
(SAFE MANNING) KM. KELIMUTU



REPUBLIC INDONESIA
 Republic of Indonesia

DOKUMEN KESELAMATAN PENGAWAKAN MINIMUM
MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT

No. AL.529 / 2 / 12 / SYB.Tpr-2023

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, berdasarkan Bab V Aturan 14(2), Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut, 1974 beserta amandemennya dan peraturan-peraturan nasional Republik Indonesia, dengan ini menyatakan bahwa :

Directorate General of Sea Transportation having regards to the principles and guidelines issued under the provision of Chapter V Regulation 14(2) of the International Convention for the safety of Life at Sea, 1974 as amended, and the national requirement of the Republic of Indonesia, hereby states that :

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>		Tanda Panggilan <i>Call of Sign</i>	Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Sistem Kamar Mesin yang tidak diawaki secara berkala <i>Periodically unmanned machinery Space System</i>	
KELIMUTU		Y D V E	JAKARTA	NONE	
Nomor Pendaftaran <i>Official Number</i>	Nama Perusahaan/Operator Kapal <i>Company's Name/Ship's Operator</i>		Nomor IMO <i>IMO Number</i>	Daerah Pelayaran <i>Trading Area</i>	
1998 Ba No. 1358/L	PT. PELNI (Persero)		8502341	INDONESIAN WATERS	
Tipe Kapal <i>Type of Ship</i>	PASSENGER	Tonase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	6.022	Daya Mesin Penggerak (kW) <i>Total Main Engine Power (kW)</i>	2 x 1.601

Kapal yang namanya tersebut pada dokumen ini dapat berlayar dengan aman jika jumlah dan jabatan awak kapal tidak kurang dari yang sebagaimana tertera pada tabel dan hal-hal lain terkait kondisi khusus sebagaimana tercantum di bawah ini:

The ship named on this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grade/capacity of the personnel specified in the table(s) below, subject to any special condition stated herein:

Jabatan <i>Grade/Capacity</i>	STCW Reg	Jumlah Numbers	Jabatan <i>Grade/Capacity</i>	STCW Reg	Jumlah Numbers	Jabatan <i>Grade/Capacity</i>	STCW Reg	Jumlah Numbers
Nahkoda <i>Master</i>	II/2.1	1 (One)	Kepala Kamar Mesin <i>Chief Engineer Officer</i>	III/2 ; III/3	1 (One)	Petugas Jaga Bagian Dek <i>Rating in Charge of a Navigational Watch</i>	II/4	3 (Three)
Mualim I <i>Chief Officer</i>	II/1 ; II/2	1 (One)	Masinis II <i>Second Engineer Officer</i>	III/1 ; III/2	1 (One)	Petugas Bagian Dek <i>Rating as Able Seafarer Deck</i>	II/5	1 (One)
Mualim/Perwira Dek <i>Officer in Charge of a Navigational Watch</i>	II/1	2 (Two)	Masinis <i>Officer in Charge of a Engineering Watch</i>	III/1	1 (One)	Petugas Jaga Bagian Mesin <i>Rating Forming Part of Engine Room Watch</i>	III/4	3 (Three)
Operator Radio GMDSS <i>GMDSS Radio Operator</i>	--	--	Perwira Teknik Elektro <i>Elektro Technical Officer</i>	--	--	Petugas Bagian Mesin <i>Rating as Able Seafarer Engine</i>	III/5	1 (One)
Operator Radio <i>Radio Operator</i>	--	--	Anak Buah Teknik Elektro <i>Elektro Technical Rate</i>	--	--	Lain-lain <i>Other</i>	VI/1	2 (Two)

LAMPIRAN 2 SERTIFIKAT KESELAMATAN KAPAL PENUMPANG (SKPP) KM. KELIMUTU



REPUBLIC OF INDONESIA
Republik Indonesia

SERTIFIKAT KESELAMATAN KAPAL PENUMPANG
PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE

AL. 904/ 16...1 IS...1 KSOP. TG. EMAS-23

Diterbitkan menurut ketentuan
Issued under the provisions of the

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO.17 TAHUN 2008
TENTANG PELAYARAN
INDONESIAN SHIPPING ACT NO.17 / 2008

REPUBLIC OF INDONESIA
The Republic Of Indonesia

BENAR

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
By Directorate General of Sea Transportation

Nama kapal Name of ship	Angka atau huruf pengenal Distinctive number or letters	Pelabuhan pendaftaran Port of registry	Isi kotor Gross tonnage
KELIMUTU	YDVE	JAKARTA	6022

Daerah operasi radio kapal (Peraturan IV/2) Sea areas in which ship is certified to operated (Regulation IV/2)	Nomor IMO ² IMO Number ²
A1 + A2 + A3	8502341

Tanggal pembangunan Date of build			
Kontrak Contract	Peletakan lunas Keel laid	Serah terima Delivery	Perubahan Conversion
-	TAHUN 1985	-	-

DENGAN INI DINYATAKAN
THIS IS TO CERTIFY

1. Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan peraturan dan perundangan yang berlaku
That the ship has been surveyed in accordance with the present rule and regulation.

2. Bahwa pemeriksaan menunjukkan bahwa:
That the survey showed that:

2.1 kapal memenuhi persyaratan peraturan dan perundangan yang berkaitan dengan:
the ship complied with the requirements of the rule and regulation as regards:

1. bagunan, permesinan utama dan bantu, ketel dan benda-benda lainnya;
the structure, main and auxiliary machinery, boiler and other pressure vessel;
2. tata susunan dan rincian subdivisi kedap air;
the watertight subdivision arrangements and details;
3. garis muat subdivisi berikut ini;
the following subdivision load line;

**CATATAN PERLENGKAPAN UNTUK MEMENUHI PERATURAN
PERUNDANG-UNDANGAN REPUBLIK INDONESIA**

(FORM P)

No. AL.501/ 16...1 IS...1 KSOP. TG. EMAS-23

1. Data Kapal Particulars of ship		
Nama Kapal : KELIMUTU		
Nomor atau huruf pengenal : YDVE		
Jumlah penumpang yang diijinkan : 920 (Sembilan Ratus Dua Puluh) ORANG Number of passengers for which certified		
Jumlah minimum orang yang memenuhi syarat untuk mengoperasikan instalasi radio : 1 (ONE) PERSON REC-II HOLDER Minimum number of persons with required qualification to operate the radio installations		
2. Rincian sarana penyelamatan diri Details of life saving appliance		
1. Jumlah total pelayar dimana tersedia perlengkapan keselamatan jiwa Total number of persons for which life saving appliances are provided	1284	
	Sisi Kiri Port Side	Sisi Kanan Starboard Side
2. Jumlah total sekoci penolong Total number of lifeboats	4	
2.1 Jumlah total pelayar yang dapat ditampung Total number of persons accommodated by them	378	378
2.2 Jumlah sekoci penolong bermotor tertutup sebagian (Kode LSA Sekel 4.5)¹ Number of partially enclosed lifeboats (LSA Code section 4.5) ¹	4	4
2.3 Jumlah sekoci penolong bermotor tertutup sepenuhnya (Kode LSA Sekel 4.6)¹ Number of totally enclosed lifeboats with a self-contained air support system (LSA Code, section 4.6)	-	-
2.4 Sekoci yang lain Other lifeboats	-	
2.4.1 Jumlah Number	-	
2.4.2 Tipe Type	-	
3. Jumlah sekoci penolong bermotor (termasuk jumlah sekoci penolong tersebut diatas) Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above)	8	
3.1 Jumlah sekoci penolong yang dilengkapi dengan lampu sorot Number of lifeboats fitted with searchlights	8	
4. Jumlah sekoci penyelamat Number of rescue boats	2	
4.1 Jumlah sekoci yang termasuk dalam jumlah total sekoci penolong tersebut diatas Number of boats which are included in the total lifeboats shown above	2	
5. Rakit penolong Liferafts		
5.1 Yang disyaratkan untuk dilengkapi dengan alat peluncur yang diakui Those for which approved launching appliance are required		
5.1.1 Jumlah rakit penolong Number of life rafts	10	
5.1.2 Jumlah pelayar yang dapat ditampung Number of persons accommodated by them	250	
5.2 Yang disyaratkan untuk tidak dilengkapi dengan alat peluncur yang diakui Those for which approved launching appliances are not required		

Garis muat subdivisi yang ditetapkan dan dimarkiskan pada sisi kapal bagian tengah (Peraturan 11.1.1B) ³ Subdivision load line assigned and marked on the ship's side amidships (Regulation 11-1.1B) ³	Lambung timbul Freeboard	Berlaku bilamana ruangan-ruangan dimana penumpang diangkat termasuk ruangan alternatif berikut ini To apply when the spaces in which passengers are carried including the following alternative spaces
P.1	805 mm	-

- 2.2 kapal memenuhi persyaratan Perundang-undangan yang berkaitan dengan tata susunan perlindungan kebakaran, sistem dan sarana kebakaran serta bagian pengendali kebakaran
the ship complied with the requirements of the Act as regards structural fire protection, fire safety systems and appliances and fire control plans;
- 2.3 sarana dan perlengkapan penyelamatan diri dari sekoci penolong, rakit penolong dan sekoci penyelamat dilengkapi sesuai dengan persyaratan Perundang-undangan,
the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, life rafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Act;
- 2.4 kapal dilengkapi dengan alat pelontar tali dan instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri sesuai dengan persyaratan peraturan Perundang-undangan
the ship was provided with a line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Act;
- 2.5 kapal memenuhi persyaratan Perundang-undangan yang berkaitan dengan instalasi radio;
the ship complied with the requirements of the Act as regards radio installations;
- 2.6 fungsi instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri memenuhi persyaratan peraturan Perundang-undangan,
the functional of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Act;
- 2.7 kapal memenuhi persyaratan Perundang-undangan berkaitan dengan perlengkapan navigasi pelayaran, sarana embarkasi pandu dan publikasi nautika;
the ship complied with the requirements of the Act as regards ship borne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;
- 2.8 kapal dilengkapi dengan penerangan, sosok dan sarana pembuat isyarat bunyi dan isyarat marabahaya sesuai dengan persyaratan Perundang-undangan dan peraturan Internasional tentang Pencegahan Tabrakan di Laut,
the ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals, in accordance with the requirements of the Act and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;
- 2.9 dalam segala hal kapal memenuhi persyaratan terkait Konvensi,
in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention;
- 2.10 kapal telah / tidak mengalami perubahan bentuk dan susunan yang berkaitan dengan pemenuhan peraturan perundangan kapal non konvensi,
the ship was / was not subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of Act non convention vessel
- 2.11 dokumen yang membenarkan persetujuan akan perubahan bentuk dan susunan keselamatan yang berkaitan dengan kebakaran ditambahkan / ditambah pada catatan dalam sertifikat ini;
a Document of approval of alternative design and arrangements for fire safety is / is not appended to this Certificate

3. Bahwa kapal tidak / diterbitkan Sertifikat Pembebasan
That an Exemption Certificate has / has not been issued

Sertifikat ini berlaku sampai dengan **28 AGUSTUS 2023**
This Certificate is valid until

Tanggal selesainya pemeriksaan sebagai dasar penerbitan sertifikat ini **SEMARANG, 04 APRIL 2023**
Completion date of the survey on which this certificate is based

Diterbitkan **SEMARANG** Pada tanggal **05 APRIL 2023**
Issued at **SEMARANG** Date on **05 APRIL 2023**

PUP 1 No. : 21.034271
Gedung : AN. MENTERI PERHUBUNGAN
OB. MINISTER OF TRANSPORTATION

**KAPAL KANTOR
KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN
KELAS I TANJUNG EMAS
KABID. STATUS HUKUM DAN SERTIFIKASI KAPAL**

DIAN LESMANA
Pembina Tk. I (IV/B)
NIP. 196609071997031001

1. Tidak diwajibkan Not required	1.3.3 Radioteleponi Radiotelephony	FITTED
	1.3.4 Radiotelegrafi cetak langsung Direct printing radiotelegraphy	-
	1.4 Stasiun bumi kapal INMARSAT INMARSAT ship earth station	FITTED
	2. Alat peringatan sekunder Secondary means of alerting	PROVIDED
	3. Fasilitas penerima informasi keselamatan maritim Facilities for reception of maritime safety information	
	3.1 Penerima penerima NAVTEX NAVTEX receiver	FITTED
	3.2 Penerima penerima EGC EGC receiver	-
	3.3 Penerima penerima radiotelegrafi cetak langsung HIF HF direct-printing radiotelegraph receiver	-
	4. EPIRB Satellite Satellite EPIRB	
	4.1 COSPAS SARSAT COSPAS SARSAT	PROVIDED
	4.2 INMARSAT INMARSAT	-
	5. EPIRB VHF VHF EPIRB	-
	6. Transponder radar kapal Ship's radar transponder	PROVIDED
	4. Metode yang digunakan untuk menjamin ketersediaan fasilitas radio (Peraturan IV/15.6 dan 15.7) Methods used to ensure availability of radio facilities (Regulations IV/15.6 and 15.7)	
	4.1 Duplikasi perlengkapan Duplication of equipment	AVAILABLE
	4.2 Pemeliharaan di darat Shore-based maintenance	AVAILABLE
	4.3 Kemampuan pemeliharaan di laut At-sea maintenance capability	-
	5. Keterangan tentang sistem dan perlengkapan navigasi Details of navigational system and equipment	
	1.1 Pedoman magnet standar Standard magnetic compass	FITTED
	1.2 Pedoman magnet cadangan ² Spare magnetic compass ²	PROVIDED
	1.3 Pedoman Gasing ³ Gyro compass ³	FITTED
	1.4 Repeter haluan pedoman gasing ³ Gyro compass heading repeater ³	-
	1.5 Repeter baringan pedoman gasing ³ Gyro compass bearing repeater ³	FITTED
	1.6 Sistem kendali haluan atau lintasan ³ Heading or track control system ³	FITTED
	1.7 Pelorus atau alat baringan pedoman ³ Pelorus or compass bearing device ³	PROVIDED
	1.8 Alat koreksi garis haluan dan baringan Means of correcting heading device and bearing	PROVIDED

1. Tidak diwajibkan
Not required

LAMPIRAN 3
SERTIFIKAT KEAMANAN KAPAL INTERNASIONAL KM. KELIMUTU



**SERTIFIKAT KEAMANAN KAPAL
INTERNASIONAL
INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE**

**REPUBLIK
INDONESIA**

No. : 01 - 0844 - DN

Diterbitkan berdasarkan ketentuan
KODA INTERNASIONAL TENTANG KEAMANAN KAPAL DAN FASILITAS PELABUHAN
Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND PORT FACILITIES (ISPS CODE)
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>	: KELIMUTU
Nomor atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	: Y D V E
Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	: Jakarta
Tipe Kapal <i>Type of Ship</i>	: Passenger Ship
Tonase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	: 6,022
Nomor IMO <i>IMO number</i>	: 8502341
Nama dan Alamat Perusahaan <i>Name and Address of the Company</i>	: PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (PELNI) Jl. Gajah Mada NO. 14 Jakarta Pusat 10130 - Indonesia IMO Company : 0313668

Dengan ini dinyatakan:
This is to certify:

1. bahwa sistem dan perlengkapan keamanan yang diperlukan oleh kapal telah diverifikasi sesuai seksi 19.1 Bagian A dari ISPS Code;
that the security system and associated security equipment of ship has been verified in accordance with section 19.1 of part A of the ISPS Code;
2. verifikasi menunjukkan bahwa sistem dan perlengkapan keamanan terkait diatas kapal dari segala aspek berada dalam kondisi memuaskan dan bahwa kapal memenuhi persyaratan yang berlaku dari Bab XI-2 dari Konvensi dan Bagian A dari ISPS Code;
that the verification showed that the security system and associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code;
3. kapal dilengkapi Rancangan Keamanan Kapal yang telah disetujui.
that the ship is provided with an approved Ship Security Plan

Tanggal Verifikasi Awal / Pembaruan **25 September 2019**
Date of Initial-/ Renewal Verification on which this certificate is based September 25th, 2019

Sertifikat ini berlaku sampai dengan **05 Oktober 2024** dengan catatan harus melaksanakan verifikasi
This Certificate is valid until Oktober 05th, 2024 subject to verifications in accordance with section 19.1.1

Sesuai seksi 19.1.1 bagian A dari ISPS Code
Of part A of the ISPS Code

Diterbitkan di **Jakarta**
Issued at

Tanggal, **14 Oktober 2019**
Date of issue, October 14th, 2019

A.n. **DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**
O.b. Director General of Sea Transportation
DIREKTUR KESATUAN PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI
Director of Sea And Coast Guard



Ir. AHMAD, M.MTr
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19670317 199403 1 001

Kode Billing : **820191009494143**

LAMPIRAN 4 SHIP PARTICULAR KM. KELIMUTU



PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA

(PELNI)

SHIP PARTICULARS


1. NAME OF VESSEL	: KM. KELIMUTU
2. CALL SIGN	: Y D V E
3. IMO NUMBER	: 8502341
4. COMPANY IMO NUMBER	: 0313668
5. BUILT BY	: JOS L. MEYER PAPENBURG JERMAN
6. LAUNCHING DATE	: 21 JANUARI 1985
7. DELIVERY DATE	: 31 JANUARI 1986
8. L O A	: 99,80 METER
9. L B P	: 90,50 METER
10. BREADTH MOULDED	: 18,00 METER
11. MEAN DRAFT/ SUMMER DRAFT	: 4.2 METER
12. FREEBOARD	: 2.6 METER
13. GROSS TONNAGE	: 6022 RT
14. NETTO TONNAGE	: 1807 RT
15. DEAD WEIGHT SUMMER DRAFT	: 1450 METRIK TON
16. CARGO HOLD CAPACITY	: BALE : 491,8 M3, GRAIN : 534,5 M3
17. DEPTH TO 2 DECK	: 4,40 METER
18. DEPTH TO 3 DECK	: 6,90 METER
19. DEPTH TO 4 DECK	: 9,40 METER
20. CLASS	: BKI + 1001 PASSENGER VESSEL + MC AUT
21. MAXIMUM SPEED	: 14 KNOT
22. CREWS	: 84 PERSONS
23. TOTAL PASSENGER	: 920 PERSONS, DISPENSASI : 1602 PERSONS
	: 1 ST CLASS 7 KAMAR X 2 : 14 PERSONS
	: 2 ND CLASS 10 KAMAR X 4 : 40 PERSONS
	: EKONOMI CLASS : 866 PERSONS
24. MAIN ENGINE	: DECK 2 = 117, DECK 3 = 389, DECK 4 = 264, DECK 5 = 96 (PENUMPANG) : KRUPP MAK GMU 453B 4 TAK (2 UNIT) : TENAGA : 2X2176 HP/ PUTARAN : 600 RPM
25. AUXILIARY ENGINE OUTPUT	: DAIHATSU 6DS-18A (4 UNIT), 4X620 HP DI BANGUN DI JAPAN 1985
26. ENGINE NUMBER	: 26895 (STARBOARD), 26896 (PORTSIDE)
27. PROPELER	: 2 LIPS PRO DIAMETER 2.8 METER, 4 BLADES
28. BOW THRUSTER	: 1 LIPS BT CT 06 H 2F DIAMETER 1,225 MTR
29. FRESH WATER	: 825,5 M3, 828,5 TONS
30. BALLAST WATER	: 796,3 M3, 816,7 TONS
31. FUEL OIL VOLUME	: 327,9M3, 275.0 TONS
32. LUBRICATING OIL	: 36.2 M3, 32.8 TONS
33. SPECIAL TANK	: 301.7 M3, 289.0 TONS
34. MAXIMUM HEIGHT	: 26.9 METER
35. OFFICIAL NUMBER (NO. PENDAFTARAN)	: 1998 Ba No. 1358/L
36. MMSI NUMBER	: 525005038
37. RADIO SSB MF-VHF	: JRC JSS-800, 100 WATT, 0,49-22,855 MHZ
38. INMARSAT C	: JRC JUE 75 A, 25 WATT, 1625.5-1645.5 MH
39. RADIO VHF	: JRC JHS 32 A, 25 WATT, 156,0-162,0 MHZ
40. SART	: JRC JQK 20 A, 0.4 WATT, 9200-9500 MHZ
41. NAVTEX	: JRC NCR 300 A, 3.0 WATT 518.0 KHZ
42. RADIO VHF TWO WAY	: JRC JHS 7, 1.0 WATT, 156.025-162.025 MHZ
43. EPIRB	: SAMSUNG SEP-406, 5 WATT, 406,0 MHZ
44. JENIS DINAS RADIO	: HX
45. AAIC	: IA05
46. OWNER	: DIRJEN HUBLA/ PT. PELNI JAKARTA
47. PORT REGISTER	: JAKARTA
48. LIFE BOAT CAPACITY NO. 1 & 2	: @56 PERSONS = 112 PERSONS
49. LIFE BOAT CAPACITY NO. 3 & 4	: @ 60 PERSONS = 120 PERSONS
50. LIFE BOAT CAPACITY NO. 5,6,7,8	: @ 131 PERSONS = 523 PERSONS
51. FIRE EXTINGUISHER	: DRY POWDER @6 KG = 63 PCS, @50 KG = 3 PCS : CO2 @ 6KG = 10 PCS, CO2 INSTALATION @45 KG = 23 PCS : FOAM AB @9 LITER = 1 PCS, BREATING APARATUS @200 BAR = 27 PCS
52. INFLAMABLE LIFE RAFT (ILR)	: MERK CSM, CERTIFICATE SS-170104.1.1 TYPE A-25(II), CAPACITY 25, SERIAL NO. A0725487, LENGTH OF PAINTER 28 MTR, FABRIC TYPE NATURAL RUBBER, DATE OF MANUFACTURE 11-2007, MAX STOWAGE HEIGHT 18 MTR CYLINDERS CONTENS CO2 : 4.4KG, N2 0.3KG, SOLAS PACK SERIAL NO.A0725487

KM. KELIMUTU, 28 DESEMBER 2022
NAKHODA,



Capt. MUH. ANWAR NOOR
NRP 07636

LAMPIRAN 5 SURAT LAUT KM. KELIMUTU



SURAT LAUT
REPUBLIC INDONESIA

Diterbitkan berdasarkan ketentuan Pasal 58
Permenhub Nomor PM 13 Tahun 2012

Yang bertanda tangan di bawah ini Direktur Perkapalan dan Kepelautan menyatakan bahwa : Kapal Motor

NAMA KAPAL	TANDA PANGGILAN	TEMPAT PENDAFTARAN	TANDA PENDAFTARAN
KELIMUTU	Y D V E	JAKARTA	1998 Ba No. 1358/L

UKURAN P X L X D (M)	TONASE KOTOR (GT)	TONASE BERSIH (NT)	TAHUN PEMBANGUNAN	NOMOR IMO
91.50 X 18.00 X 9.40	6022	1807	1985	

PENGERAK UTAMA	MEREK TK/TW	BAHAN UTAMA KAPAL	JUMLAH GELADAK	JUMLAH BALING-BALING
MESIN	MAK 1600 KW	BAJA	TIGA	SATU

Milik PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (Persero) berkedudukan di JAKARTA memenuhi syarat sebagai Kapal Indonesia, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, oleh karena itu berhak berlayar dengan mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal.

Kepada seluruh pejabat yang berwenang dan pejabat-pejabat Republik Indonesia maupun mereka yang bersangkutan berkewajiban supaya memperhatikan nakhoda kapal dan muatannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan Republik Indonesia dan perjanjian-perjanjian dengan negara-negara lain.

Tanda Selar : GT. 6022 No. 530/Ba

RUP.IND.13082265

Didaftarkan dalam Register Surat Laut
No. Urut : 3381
No. Halaman : 183
Buku Register : XXXII

Diterbitkan di : Jakarta
Pada tanggal : 3 September 2013

An. MENTERI PERHUBUNGAN
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
U. D.
KELOMPOK PENGUKURAN, PENDAFTARAN
DAN PEMBANGUNAN KAPAL

CERTIFICATE OF NATIONALITY

Issued under the provisions of
Minister of Transportation Regulation Number PM 13 Year 2012 Article 58

The undersigned the Director of Marine Safety
declares that : Motor Vessel

NAME OF SHIP	CALL SIGN	PORT OF REGISTRY	REGISTRATION MARK
KELIMUTU	Y D V E	JAKARTA	1998 Ba No. 1358/L

DIMENSION P X L X D (M)	GROSS TONNAGE (GT)	NET TONNAGE (NT)	YEAR OF BUILT	IMO NUMBER
91.50 X 18.00 X 9.40	6022	1807	1985	-

MAIN PROPULSION ENGINE	MEREK HP/KW	SHIP'S MATERIAL	NO. OF DECK	NO. OF PROPELLER
	MAK 1600 KW	STEEL	THREE	ONE

Owned by PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (Persero) at JAKARTA has compiled as an Indonesian Vessel in accordance with the provisions of applicable regulation, and therefore is entitled to fly the Indonesian flag.

To all authorities and officials of the Republic of Indonesia and all others to whom this may concern are therefore requested to give appropriate treatment to the master with his vessel and cargoes in accordance with the provisions stipulated in the laws of the Republic of Indonesia and the treaties concluded with other sovereign countries.

Mark of Tonnage Certificate :
GT. 6022 No. 530/Ba

Issued at : Jakarta
Date : 3rd September 2013

Ob. MINISTER OF TRANSPORTATION
FOR THE DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION
DIRECTOR OF MARINE SAFETY
HEADQUARTERS OF THE DIRECTORATE OF MEASUREMENT,
REGISTRATION AND SHIP NATIONALITY

ZAHARA SUPUTRA, ST., MM
NIP. 19830618 198903 1 002

Recorded in the register of certificate of nationality in :
Serial Number : 3381
Page No. : 183
Reg. Book : XXXII

HALAMAN PENGUKUHAN ENDORSEMENT

<p>1. Pengukuhan Endorsement Pelabuhan : MAKASSAR Port of : Makassar Tanggal : 16 Oktober 2014 Date : 16 October 2014 Nomor : 69 Number : 69 Syahbandar Harbour Master H. ABY SIFA S.H., MM NIP. 196103271079031001</p>	<p>2. Pengukuhan Endorsement Pelabuhan : MAKASSAR Port of : MAKASSAR Tanggal : 21 SEPTEMBER 2015 Date : 21 SEPTEMBER 2015 Nomor : 125/IX/2015 Number : 125/IX/2015 Syahbandar Harbour Master I. MONA WY PRAWONG NIP. 19600402198803 1 001</p>
<p>3. Pengukuhan Endorsement Pelabuhan : KUMAI Port of : KUMAI Tanggal : 24 SEP 2016 Date : 24 SEP 2016 Nomor : PK-208/21/06/ABP/KAR/16 Number : PK-208/21/06/ABP/KAR/16 Syahbandar Harbour Master Cary K. A. S. S. M. Mar. MM NIP. 19630605199010 1 002</p>	<p>4. Pengukuhan Endorsement Pelabuhan : TANJUNG EMAS Port of : TANJUNG EMAS Tanggal : 29 SEPTEMBER 2017 Date : 29 SEPTEMBER 2017 Nomor : 1022/IX/1308 Tg. Emas-17 Number : 1022/IX/1308 Tg. Emas-17 Syahbandar Harbour Master M. H. S. S. M. Mar. MM NIP. 19621107199203 1 001</p>
<p>5. Pengukuhan Endorsement Pelabuhan : KUMAI Port of : KUMAI Tanggal : 13 SEPTEMBER 2018 Date : 13 SEPTEMBER 2018 Nomor : PK-205/23/17/KSOP/Ami-2018 Number : PK-205/23/17/KSOP/Ami-2018 Syahbandar Harbour Master D. S. S. M. Mar. MM NIP. 19630605199010 1 002</p>	<p>6. Pengukuhan Endorsement Pelabuhan : TANJUNG EMAS Port of : TANJUNG EMAS Tanggal : 11 SEPTEMBER 2019 Date : 11 SEPTEMBER 2019 Nomor : 1508/IX/1308 Tg. Emas-19 Number : 1508/IX/1308 Tg. Emas-19 Syahbandar Harbour Master A. B. I. D. STATUS HUKUM EKSPERIKAS KAPAL M. H. S. S. M. Mar. MM NIP. 19621107199203 1 001</p>
<p>7. Pengukuhan Endorsement Pelabuhan : TANJUNG EMAS Port of : TANJUNG EMAS Tanggal : 16 SEPTEMBER 2020 Date : 16 SEPTEMBER 2020 Nomor : 1697/IX/1308 Tg. Emas-20 Number : 1697/IX/1308 Tg. Emas-20 Syahbandar Harbour Master A. B. I. D. STATUS HUKUM EKSPERIKAS KAPAL M. H. S. S. M. Mar. MM NIP. 19621107199203 1 001</p>	<p>8. Pengukuhan Endorsement Pelabuhan : TANJUNG EMAS Port of : TANJUNG EMAS Tanggal : 18 SEPTEMBER 2021 Date : 18 SEPTEMBER 2021 Nomor : 1830/IX/1308 Tg. Emas-2021 Number : 1830/IX/1308 Tg. Emas-2021 Syahbandar Harbour Master A. B. I. D. STATUS HUKUM EKSPERIKAS KAPAL M. H. S. S. M. Mar. MM NIP. 19621107199203 1 001</p>
<p>9. Pengukuhan Endorsement Pelabuhan : KSOP KELAS III SAMPIT Port of : KSOP KELAS III SAMPIT Tanggal : 12 SEP 2022 Date : 12 SEP 2022</p>	<p>10. Pengukuhan Endorsement Pelabuhan : Port of : Tanggal : Date :</p>

LAMPIRAN 6 LOADING TEST GANGWAY KM. KELIMUTU



PT. SURYA SEGARA *SAFETY marine*

• AUTHORIZED SERVICE STATION IIR, LIFEBOAT, DAVIT LAUNCHING APPLIANCE
• Fire Extinguisher, CO2 Fix System Service and Safety Equipment Supply
Head Office : Jl. Perak Timur 358 Surabaya - Indonesia, Telp. +62 31 3292021, 3292022 Fax. +62 31 3291423
APPROVAL : SAI GLOBAL ISO 9001, ABS, LLOYD'S REGISTER, DNV-GL, NKK, BTKP, BKI | www.suryasegara.com



PT. SURYA SEGARA *SAFETY marine*

• AUTHORIZED SERVICE STATION IIR, LIFEBOAT, DAVIT LAUNCHING APPLIANCE
• Fire Extinguisher, CO2 Fix System Service and Safety Equipment Supply
Head Office : Jl. Perak Timur 358 Surabaya - Indonesia, Telp. +62 31 3292021, 3292022 Fax. +62 31 3291423
APPROVAL : SAI GLOBAL ISO 9001, ABS, LLOYD'S REGISTER, DNV-GL, NKK, BTKP, BKI | www.suryasegara.com

Accommodation Ladder/Gangways Certificate of Load Test

Hereby state that the Accommodation Ladder/Gangways as fitted

VESSEL NAME : KM. KELIMUTU
PORT REGISTRY : SURABAYA
CLASS : BKI
IMO NUMBER : 8602341
CALL SIGN : YDVE

Description

Accommodation Ladder : PORTSIDE & STARBOARD SIDE
Ladder Type : SELF STOWING ACCOMMODATION LADDER
Number of Step : 30
Design Length : 11 M
Angle of Use : 55°
Design Load : 2250 Kg
Max Operational Load : 2000 Kg

The above Accommodation Ladder/Gangways was subject to Operationally tested as per SOLAS reg by adding load as the maximum operational load 2000 kgs of water bag.
The load applied as uniformly as possible along the length of accommodation ladder/gangways, at an angle of inclination corresponding to the maximum bending moment on the Accom. Ladder.

Load Test Result	Remarks
Deflection / deformation Status	No Deflection
Brake Mechanism	Good Condition

Comments : Accommodation Ladder functional has been inspected and tested with good condition and davit/brake test system has functional good order.



ANNUAL INSPECTION CHECK LIST

Accommodation Ladder :

Type of Ladder	Self Stowing Accommodation Ladder		
Serial Number	Port Side	Starboard Side	N/A
Number of Steps	30 steps		
Design Legth	11 m		
Maximum Operational Load	2000 Kg		

No	Items	Port Side			Remarks	Starboard Side		
		Result of inspection and servicing	1. Good	2. Part Exchange		3. Repair	Result of inspection and servicing	1. Good
1	Steps	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Platforms	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	All Support Points	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	All Suspension Points	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	Stanchions	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	Rigid Handrails	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	Hand Ropes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	Turntables	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	Davit Structure	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	Wire & Sheaves	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Note :

No	Items	Port Side			Remarks	Starboard Side		
		Result of inspection and servicing	1. Good	2. Part Exchange		3. Repair	Result of inspection and servicing	1. Good
1	Brake Mechanism (If Fitted)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Remote Control System	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Power Supply System	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	Wires and Davits	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	Access To Deck	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	Wire	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Note :

 SYUKRON FIRMANSYAH	Service Engineer  SYUKRON FIRMANSYAH	PT. SURYA SEGARA SAFETY MARINE Certificate No : SS-220346.1 Date Inspection : 12 MAY 2022
---	---	---



PT. SURYA SEGARA *SAFETY marine*

• AUTHORIZED SERVICE STATION IIR, LIFEBOAT, DAVIT LAUNCHING APPLIANCE
• Fire Extinguisher, CO2 Fix System Service and Safety Equipment Supply
Head Office : Jl. Perak Timur 358 Surabaya - Indonesia, Telp. +62 31 3292021, 3292022 Fax. +62 31 3291423
APPROVAL : SAI GLOBAL ISO 9001, ABS, LLOYD'S REGISTER, DNV-GL, NKK, BTKP, BKI | www.suryasegara.com



PT. SURYA SEGARA *SAFETY marine*

• AUTHORIZED SERVICE STATION IIR, LIFEBOAT, DAVIT LAUNCHING APPLIANCE
• Fire Extinguisher, CO2 Fix System Service and Safety Equipment Supply
Head Office : Jl. Perak Timur 358 Surabaya - Indonesia, Telp. +62 31 3292021, 3292022 Fax. +62 31 3291423
APPROVAL : SAI GLOBAL ISO 9001, ABS, LLOYD'S REGISTER, DNV-GL, NKK, BTKP, BKI | www.suryasegara.com

STATEMENT (ACCOMMODATION LADDER/GANGWAYS ARRANGEMENT)

This is to confirm that the following Accommodation Ladder/Gangways arrangements have been carried out periodic maintenance in accordance with SOLAS Chapter II-1 Regulation 3-9 and IMO 1/Circ 1331 and that these Accommodation Ladder/Gangways arrangements have been found to be fit for purpose.

Name of ship	: KM KELIMUTU	IMO No. : 8502341
Name of owner	: PT PELAYARAN NASIONAL INDONESIA	
Flag	: INDONESIA	
Type of ship	: PASSENGER SHIP	
Class	: BKI	
Accommodation Ladder	Type	: Self Stowing Accommodation Ladder
	Design Length	: 11 m
	Angle of Use	: Max. 55 degree
	Number of Step	: 30 steps
	Design Load	: 2250 Kg
	Maximum Operational Load	: 2000 Kg

Date Inspection : 12 MAY 2022
Next Annual Inspection : 12 MAY 2023
Next 5-yearly Inspection : 12 MAY 2027

Remarks :
"ACCOMMODATION LADDER ALL IN GOOD CONDITION"

Service Company : PT. SURYA SEGARA SAFETY MARINE	Service Engineer :  SYUKRON FIRMANSYAH	Certificate No. SS-220346.1
---	---	--------------------------------

BERITA ACARA SELESAI MASA GARANSI/PEMELIHARAAN

Pada hari ini tanggal 12 Agustus 2022 bertandatangan dibawah ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa Pekerjaan Loadtest Tangga Gangway untuk Kapal-Kapal PT. Pelni (Persero) dengan data sebagai berikut:

Invoice No : SS-220346
Kapal : KM. KELIMUTU

Masa Garansi/Pemeliharaan telah berakhir dengan kondisi Material dalam keadaan baik

Demikian Berita Acara Selesai Masa Garansi ini kami buat dengan sebenarnya untuk dipergunakan sebagaimana mestinya

Surabaya, 12 Agustus 2022

PT. Surya Segara

PT. PELNI(Persero)

KM. KELIMUTU



Syukron Firmansyah

(.....)

(DEADEN/PELNI/.....)

Registered & Approved IACS Program by



LAMPIRAN 7
DOKUMEN PENYESUAIAN MANAJEMEN KESELAMATAN (DOC)
KM. KELIMUTU



REPUBLIC INDONESIA
 REPUBLIC OF INDONESIA

**DOKUMEN PENYESUAIAN MANAJEMEN
 KESELAMATAN**
DOCUMENT OF COMPLIANCE

No. AL.601/186/16/DK/2021.....

Diterbitkan berdasarkan ketentuan KONSENVI INTERNASIONAL TENTANG KESELAMATAN JIWA DI LAUT, 1974,
 sebagaimana telah di amandemen
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 PERUSAHAAN <i>Company Name</i>	ALAMAT PERUSAHAAN <i>Company Address</i>	NOMOR IDENTIFIKASI PERUSAHAAN <i>Company Identification Number</i>
PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (PELNI)	JL. GAJAH MADA NO. 14 JAKARTA 10310 - INDONESIA	IMO 0313668

DENGAN INI MENYATAKAN BAHWA Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan telah diaudit dan memenuhi ketentuan Koda Manajemen Internasional untuk Keselamatan Pengoperasian Kapal dan Pencegahan Pencemaran (ISM Code), untuk tipe kapal tersebut di bawah ini (coret yang tidak perlu).
 THIS IS TO CERTIFY THAT the Safety Management System of the Company has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), for the types of ships listed below (deleted as appropriate).

Kapal penumpang
Passenger Ship
 Kapal penumpang dengan kecepatan tinggi
Passenger high-speed craft
 Kapal barang dengan kecepatan tinggi
Cargo high-speed craft
 Kapal pengangkut muatan curah
Bulk-carrier
 Kapal tangki minyak
Oil tanker
 Kapal tangki pengangkut bahan kimia
Chemical tanker
 Kapal tangki pengangkut gas
Gas carrier
 Unit pengeboran lepas pantai berpindah
Mobile-offshore drilling-unit
 Kapal barang lainnya
Other cargo ship

Dokumen ini berlaku sampai dengan
This Document of Compliance is valid until

AUGUST 10th, 2025

Dengan kewajiban dilaksanakan verifikasi berkala.
subject to periodical verification.

Tanggal verifikasi terakhir yang dijadikan dasar penerbitan Sertifikat : AUGUST 07th, 2020
Completion date of the verification on which this certificate is based

Diterbitkan di JAKARTA
Issued at

Tanggal DECEMBER 23rd, 2020
Date of issue

PUP.NO.820210228797296

A.n. MENTERI PERHUBUNGAN
 O.b. MINISTER OF TRANSPORTATION
 DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
 DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION
 DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
 DIRECTOR OF MARINE SAFETY AND SEAFARERS

U.b.
 For

KEPALA SUBDIREKTORAT PENCEGAHAN PENCEMARAN
 DAN MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL DAN
 PERLINDUNGAN LINGKUNGAN DIPERAIRAN
 DEPUTY DIRECTOR FOR MARINE POLLUTION PREVENTION
 AND SHIP SAFETY MANAGEMENT AND
 ENVIRONMENT PROTECTION

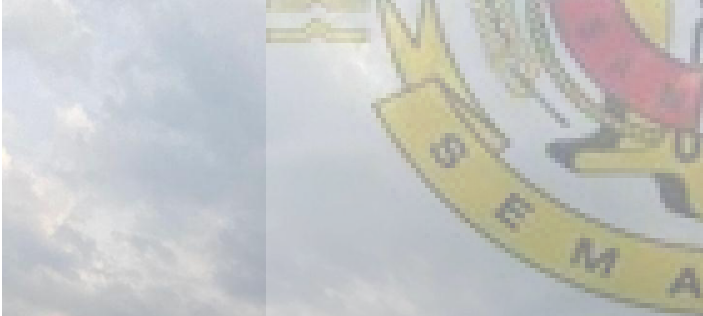
Pelaksana Harian
 Acting Official in Charge
 WAHYU ARDHIYANTO, S.T., M.T.
 Penata Tk. I (III/d)
 NIP. 19800901 200604 1 001

DKP. II - 31a

B 003154

LAMPIRAN 8
DOKUMENTASI KEGIATAN DI KM. KELIMUTU





LAMPIRAN 9
CREW LIST KM. KELIMUTU VOY 005/2023



Form 22
IMMIGRATION ACT
(CHAPTER 133)
IMMIGRATION REGULATIONS
CREW LIST



Name of Vessel / Nama Kapal : KM. KELIMUTU
Gross Tonnage / GT Kapal : 6.022 GT
Agent in Port / Keagenan : PT. PELNI
Owner's / Pemilik : PT. PELNI
Date Of Arrival / Tanggal Tiba : 10-Apr-2023
Date Of Departure / Tanggal Berangkat : 11-Apr-2023

Last Port / Pelabuhan Sebelumnya : Tg Emas Semarang
Next Port / Pelabuhan Selanjutnya : Tg Perak Surabaya

Table with columns: No., Name / Nama Awak, Sex / Jenis Kelamin, Date of Birth / Tanggal Lahir, Nationality / Kebangsaan, Travel Document No. / No. Buku Pelaut, Doc. Of Travel Expired / Tanggal Berakhir Buku Pelaut, Duties on Board / Jabatan, Seafarer Code / Kode Pelaut, No. PKL, Date of Sign On / Tanggal Sign On, Certificate / Sertifikat / Ijazah Pelaut, Certificate No. / No. Sertifikat Ijazah Pelaut, NIK Untuk WNI / Passport Untuk WNA, and VAKSIN. It lists 69 crew members with their respective details.

Acknowledge
Harbour Master

Manager

LAMPIRAN 10

TRANSKIP WAWANCARA DENGAN NAHKODA KM. KELIMUTU

Script Wawancara

Nama Narasumber : Capt. Nursyamsi Salam
Jabatan : Nakhoda KM. KELIMUTU
Tanggal Pelaksanaan : 5 Januari 2022

1. Anda sebagai seorang Nakhoda, apa tugas anda dalam peningkatan pelayanan kapal & penumpang di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang ?

Jawab :

Sebagai seorang Nakhoda bertanggung jawab terhadap semua kegiatan peningkatan layanan penumpang serta kapal yang akan melakukan *debarkasi* ataupun *embarkasi* untuk memberikan informasi atas pelaksanaannya guna kelancaran serta ketertiban bagi penumpang. Nakhoda memberikan tugas kepada perwira kapal tentang pelaksanaan *embarkasi* dan *debarkasi*.

2. Anda sebagai pimpinan diatas kapal apa yang akan anda lakukan jika mendapati penumpang yang tidak membawa tiket?

Jawab:

Saya akan memerintahkan kepada *security* untuk mempertegas bagi penumpang yang tidak membawa tiket serta diserahkan kepada pihak PT.PELNI untuk diturunkan secara paksa. Lalu nakhoda memerintahkan perwira dan *security* untuk mengecek ulang kembali tiket kepada penumpang yang sudah naik diatas kapal.

3. Bila ada seorang penumpang yang melapor kepada anda jika salah satu saudara atau teman mengalami datang terlambat,tindakan apa yang akan anda lakukan ?

Jawab:

Saya akan memberikan keringanan dan dispensasi waktu 10 menit kepada salah satu penumpang yang mengalami keterlambatan. Serta memberikan arahan kepada penumpang agar dilain waktu tidak terlambat kembali.

4. Apakah menurut anda yang menjadi faktor utama perlunya diadakan peningkatan pelayanan oleh PT.PELNI?

Jawab :

Sebagaimana yang kita tahu bahwa PT.PELNI saat ini masih menjadi primadona pilihan masyarakat untuk moda transportasi laut antar pulau karena memang harganya yang terjangkau dan fasilitas yang di dapat sudah bagus. Saya rasa, yang perlu ditingkatkan adalah manajemen ticketing dari perusahaan yang up to date dengan meninggalkan cara konvensional untuk meningkatkan efisiensi waktu dan tenaga. Selain itu, menurut saya system embarkasi dan debarkasi penumpang masih menjadi momok utama menjadi tidak terakomodirnya jalur keluar masuk penumpang karena memang penumpang sangat banyak dan tidak tereduksi dengan baik tentang prosedur menaiki kapal.

LAMPIRAN 11
TRANSKRIP WAWANCARA DENGAN CHIEF OFFICER
KM. KELIMUTU

Script Wawancara

Nama Narasumber : Aan Sukmana
Jabatan : Mualim 1
Tanggal Pelaksanaan : 28 Desember 2021.

1. Anda sebagai mualim 1 Apakah sarana penunjang bagi peningkatan pelayanan kapal dan penumpang PT.PELNI apakah sudah baik ?
Jawab:
 Menurut saya kurang begitu memadai.
2. Menurut anda sarana apa saja yang ada pada saat pelayanan kedatangan serta keberangkatan kapal di PT.PELNI ?
Jawab:
 Adanya tangga penghubung untuk melakukan penurunan dan kenaikan penumpang sehingga penumpang dalam melakukan proses naik turun tidak kesusahan.
3. Bagaimana proses keberangkatan dan penurunan penumpang di PT.PELNI ?
Jawab:
 Dilakukannya petugas darat berkoordinir kepada nahkoda untuk melakukan penyandaran kapal terlebih dahulu dan harus petugas darat memberitahu petugas jetty untuk membantu proses sandar serta kepil untuk menaruh tali pengikat yang dilempar dari atas agar kapal jika mengalami ombak tidak goyang, Petugas darat meminta seluruh dokumen kapal untuk dilakukan proses *clearance in* dan *clearance out*, Dilakukan pemeriksaan kepada penumpang yang akan turun serta anak buah kapal oleh petugas kesehatan.
4. Menurut anda apakah peningkatan pelayanan kapal dan penumpang kapal KM. KELIMUTU di PT.PELNI Pelabuhan Tanjung Emas Semarang sudah sesuai prosedur pada jadwal yang telah ditetapkan oleh pihak PT.PELNI?
Jawab:
 Pelaksanaan peningkatan pelayanan kapal dan penumpang kapal KM.KELIMUTU di PT.PELNI belum sesuai jadwal atau prosedur yang sudah ditetapkan.
5. Pernahkah KM. KELIMUTU mengalami keterlambatan jadwal?
Jawab:
 KM. KELIMUTU sering sekali mengalami keterlambatan jadwal, baik itu kedatangan ataupun keberangkatan.
6. Menurut anda faktor apakah yang menjadikan peningkatan pelayanan kapal mengalami keterlambatan jadwal KM. KELIMUTU?
Jawab:
 - Faktor yang menjadikan keterlambatan jadwal keberangkatan adalah banyaknya muatan yang dimuat di atas kapal, sehingga kapal harus menunggu sampai seluruh muatan selesai di muat di atas kapal. Sedangkan yang menyebabkan kedatangan kapal terlambat adalah etrbatasnya tempat untuk *sandar*, sehingga kapal harus menunggu pelabuhan kosong
 - Faktor cuaca *ekstrem* yang menjadikan kapal mengalami keterlambatan datang.
 - Faktor kerusakan atau *trouble* pada mesin kapal yang mengakibatkan kapal berlabuh sejenak sehingga kapal mengalami datang terlambat.

7. Menurut saudara dapatkah KM. KELIMUTU melaksanakan proses debarkasi dan embarkasi penumpang sesuai dengan jadwal ?

Jawab:

KM. KELIMUTU dapat melaksanakan proses *debarkasi* dan *embarkasi* penumpang sesuai dengan jadwal apabila semua faktor pendukung pelaksanaan *debarkasi* dan *embarkasi* penumpang dapat bekerja dengan baik tanpa ada kendala.

8. Menurut anda jika layanan atau kedatangan kapal mengalami keterlambatan datang maka bagaimana penumpang akan bereaksi?

Jawab:

Pasti penumpang akan merasa kecewa,kesal, dan emosi dengan pelayanannya, maka dari itu kepada pihak PT.PELNI dihimbau untuk memberi informasi terlebih dahulu kepada penumpang bahwa kapal mengalami keterlambatan.



LAMPIRAN 12
TRANSKIP WAWANCARA DENGAN PENUMPANG
KM. KELIMUTU

TRANSKRIP WAWANCARA

Nama Narasumber : Hesti Natalia Sandra

Jabatan : Penumpang

Tanggal Pelaksanaan : 12 Januari 2022

1. Apakah menurut saudara pelaksanaan peningkatan pelayanan penumpang di PT.PELNI sudah berjalan dengan lancar?

Jawab :

Menurut saya pelaksanaan layanan penumpang diPT. PELNI belum berjalan dengan lancar, karena terlalu banyak penumpang, prosedur pemeriksaan tiket yang kurang tertata dan sistematis dan juga kurangnya petugas yang terlibat.

2. Menurut anda apa yang membuat proses pelayanan penumpang belum berjalan dengan baik?

Jawab:

Yang menjadikan proses pelayanan penumpang tidak berjalan dengan baik adalah dikarena kurangnya sistem pengawasan dan pengaturan, baik dari pihak kapal ataupun dari pihak darat serta petugas pelabuhan.

3. Bagaimana menurut saudara tentang pengaturan kelebihan pengangkutan barang bawaan yang dibawa oleh petugas kepil yang akan di masukkan ke dalam KM. KELIMUTU sudah berjalan dengan lancar ?

Jawab:

Belum berjalan dengan lancar, karena harus mengantre dan tidak ada tata tertib yang jelas bagaimana tata cara penumpang melaksanakan pengangkutan barang bawaan oleh petugas sehingga menyebabkan penumpang bingung terutama yang baru pertama kali naik ke atas kapal.

4. Apa yang membuat pengaturan kelebihan pengangkutan barang bawaan yang dibawa oleh petugas kepil yang akan dimasukkan ke dalam KM.KELIMUTU belum berjalan dengan lancar?

Jawab:

Dikarenakan adanya penempatan over bagasi yang diletakkan pada tempat yang tidak semestinya seperti di dekat tempat tidur kelas ekonomi ataupun dipinggiran pintu masuk yang akan menghalangi akses masuknya penumpang.