



**ANALISIS KETERLAMBATAN PROSES
EMBARKASI DAN DEBARKASI KM. BUKIT RAYA
AKIBAT GAGAL SANDAR DI PULAU MIDAI
SKRIPSI**

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

Oleh

WIKU YOGA ATHORIQ

NIT. 561911117059 N

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2023

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISIS KETERLAMBATAN PROSES EMBARKASI DAN DEBARKASI
KM. BUKIT RAYA AKIBAT GAGAL SANDAR DI PULAU MIDAI**

DISUSUN OLEH:

WIKU YOGA ATHORIQ

NIT. 561911117059 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,.....

Dosen Pembimbing I

Materi

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan Penulisan

Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO., M.Si.

Pembina Tingkat I (IV/b)

NIP. 19710521 199903 1 001

YOZAR FIRDAUS AMRULLAH, S.S, M.Hum

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19811007 200712 1 001

Mengetahui,

Ketua Program Studi Nautika

YUSTINA SAPAN, S.ST., M.M.

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19771129 200502 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “ANALISIS KETERLAMBATAN PROSES EMBARKASI DAN DEBARKASI KM. BUKIT RAYA AKIBAT GAGAL SANDAR DI PULAU MIDAI” karya,

Nama : WIKU YOGA ATHORIQ

NIT : 561911117059

Program Studi : NAUTIKA

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

.....

Semarang,

PENGUJI

Penguji I : Capt. Samsul Huda, MM M.Mar

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19721228 199803 1 001

Penguji II : Capt. Anugrah Nur Prasetya., M.Si.

Pembina Tingkat I (IV/b)

NIP. 19710521 199903 1 001

Penguji III : Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19660702 199203 2 009

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. TRI CAHYADI, M.H, M.Mar

Pembina Tingkat I (IV/b)

NIP. 19730704 1998031 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Wiku Yoga AthorIQ

NIT : 561911117059 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “ANALISIS KETERLAMBATAN PROSES EMBARKASI DAN DEBARKASI KM. BUKIT RAYA AKIBAT GAGAL SANDAR DI PULAU MIDAI”

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,.....

Yang membuat pernyataan,

WIKU YOGA ATHORIQ
NIT. 561911117059 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

Moto:

1. “Masa depan tergantung pada apa yang kamu lakukan hari ini” (Mahatma Gandhi)
2. “Jangan menilai saya dari kesuksesan, tetapi nilai saya dari seberapa sering saya jatuh dan berhasil bangkit kembali.” (Nelson Mandela)

Persembahan:

Dengan rasa syukur yang mendalam, diselesaikannya skripsi ini penulis persembahkan kepada :

1. Kedua orang tua dan adik saya yang sangat saya cintai dan berharga bagi hidup saya. Terima kasih telah menyayangi dan mengasahi dengan sepenuh hati, Semoga saya dapat membanggakan dan berbakti hingga kelak.
2. Teman-teman saya dan Orang yang terkasih Terima kasih untuk motivasi serta kasih sayang yang telah kalian berikan. Saya sangat bersyukur memiliki kalian dalam hidup saya.
3. Untuk diri saya sendiri terima kasih telah berjuang hingga kini, serta sahabat, teman-teman dan keluarga besar taruna-taruni Angkatan LVI. Terima kasih telah mewarnai hidup saya dengan beraneka suka dan duka.

PRAKATA

Puji syukur kehadirat Allah SWT Tuhan Yang Maha Esa karena berkat limpahan rahmat dan hidayah-Nya, peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul “Analisis Keterlambatan Proses Embarkasi dan Debarkasi KM Bukit Raya Akibat Gagal Sandar di Pulau Midai”.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam usaha menyelesaikan penulisan skripsi ini, peneliti juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini peneliti ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Ayah dan Ibu tercinta saya yang memberikan dukungan, motivasi dan doa, serta saudara saya yang selalu menyemangati.
2. 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.
3. Ibu Yustina Sapan, S.ST., M.M selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

4. Bapak Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO., M.Si selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.
5. Bapak Yozar Firdaus Amrullah, S.S, M.Hum selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.
6. Bapak/Ibu Dosen Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. Perusahaan PT. Pelni dan seluruh awak KM Bukit Raya yang telah memberikan saya kesempatan untuk penelitian serta membantu penulisan Skripsi ini.
8. Yang peneliti banggakan angkatan LVI serta orang-orang terkasih yang selalu memberikan semangat dan motivasi agar dapat sukses.
9. Seluruh teman-teman seangkatan LVI terkhusus kelas N VIII D, yang selalu memberikan semangat dan hiburan dalam penyusunan Skripsi ini.

Semoga segala bantuan yang telah diberikan kepada peneliti menjadi amalan yang akan mendapatkan balasan dari Allah SWT. Akhir kata, penulis berharap semoga Skripsi ini dapat memberikan pengetahuan yang baru serta bermanfaat bagi berbagai pihak dan seluruh pembaca.

Semarang,.....2023

WIKU YOGA ATHORIQ
NIT. 56191117059 N

ABSTRAK

Athoriq, Wiku Yoga, 2023. “*Analisis Keterlambatan Proses Embarkasi Dan Debarkasi KM. Bukit Raya Akibat Gagal Sandar di Pulau Midai*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Pembimbing I : Capt. Anugrah Nur Prasetyo., M.Si. Pembimbing II : Yozar Firdaus Amrullah, S.S. M.Hum.

Embarkasi dan debarkasi di atas kapal penumpang merupakan hal penting yang harus diperhatikan. Sehingga hal tersebut harus berjalan dengan memperhatikan faktor keamanan, keselamatan serta kenyamanan bagi penumpang. Gagal sandar mengakibatkan keterlambatan proses embarkasi dan debarkasi. Pada penelitian ini penulis merumuskan masalah penelitian faktor apa saja penyebab KM Bukit Raya mengalami gagal sandar di Pulau Midai?, Bagaimana *Standard Operational Procedure (SOP)* serta cara mengoptimalkan proses embarkasi dan debarkasi?

Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif, dengan pendekatan studi kasus instrumental, teknik pengumpulan data berupa observasi dan wawancara serta dokumentasi mengenai cara mengoptimalkan proses embarkasi dan debarkasi pada saat kapal gagal sandar. Tempat dilaksanakannya penelitian berada di KM Bukit Raya. Penelitian dilakukan oleh penulis saat sedang melaksanakan praktek laut yang berlangsung selama 12 bulan di KM Bukit Raya. Peneliti melibatkan tiga narasumber yaitu Nakhoda, Mualim 1, dan Mualim 3. Teknik analisis data yang digunakan peneliti adalah analisis diagram *fishbone*. Penulis menguji keabsahan data dengan menggunakan prinsip triangulasi yang mana mencocokkan antara obeservasi, wawancara serta dokumentasi.

Penyebab terjadinya KM Bukit Raya gagal sandar di Pulau Midai yaitu cuaca buruk dan kondisi pelabuhan yang tidak memadai. *SOP* embarkasi dan debarkasi kapal penumpang sudah tercantum pada surat keputusan direksi Nomor 06.29/2/SK/HKO.01/2016. Proses pengoptimalan embarkasi dan debarkasi pada saat kapal gagal sandar dilakukan dengan memaksimalkan kapal bantuan yang membantu proses tersebut. Dalam hal ini dapat disimpulkan bahwa keterlambatan proses embarkasi dan debarkasi penumpang pada saat kapal gagal sandar di sebabkan oleh kondisi cuaca dan pelabuhan serta kurangnya kapal bantuan untuk membantu kegiatan tersebut. Adapun saran penulis adalah Melengkapi fasilitas pelabuhan demi keselamatan dan keamanan kapal yang akan sandar. Perusahaan membuat *SOP* kegiatan embarkasi dan debarkasi pada saat kapal gagal sandar agar dapat terlaksana dengan aman dan nyaman serta menambah kapal bantuan untuk melaksanakan proses embarkasi dan debarkasi.

Keywords : Debarkasi dan embarkasi, Gagal sandar, KM Bukit Raya

ABSTRACT

Athoriq, Wiku Yoga, 2023. “*Analisis Keterlambatan Proses Embarkasi Dan Debarkasi KM. Bukit Raya Akibat Gagal Sandar Di Pulau Midai*”. Thesis Nautical Study Program, Diploma IV Program, Merchant Marine Polytechnic Semarang, Advisor I : Capt. Anugrah Nur Prasetyo., M.Si. Advisor II : Yozer Firdaus Amrullah, S.S. M.Hum.

Embarkation and debarkation on board passenger ships are important things that must be considered. So that it must run by paying attention to security, safety and comfort factors for passengers. Failure to berth results in delays in the embarkation process and debarks. In this study, the author formulates a research problem, what are the factors that cause KM Bukit Raya to fail to berth on Midai Island?, how is the Standard Operational Procedure (SOP) and how to optimize the embarkation and debarkation process?

The research method used is qualitative method, with instrumental case study approach, data collection techniques in the form of observation and interviews and documentation on how to optimize the embarkation and debarkation process when the ship fails to berth. The place where the research was carried out was at KM Bukit Raya. The research was conducted by the author while carrying out sea project that lasted for 12 months in KM Bukit Raya. The researcher involved three speakers, namely Nakhoda, Chief Officer, and Third Officer. The data analysis technique used by researchers is fishbone diagram analysis. The author tests the validity of the data using the principle of triangulation which matches conservation, interviews and documentation.

The cause of KM Bukit Raya failing to berth on Midai Island is bad weather and inadequate port conditions. SOPs for embarkation and debarkation of passenger ships have been stated in the decree of the board of directors Number 06.29/2/SK/HKO.01/2016. The process of optimizing embarkation and debarkation when a ship fails to berth is carried out by maximizing the assistance vessels that assist the process. In this case, it can be concluded that the delay in the embarkation and debarkation process of passengers when the ship fails to dock is caused by weather and port conditions and the lack of assistance ships to assist in these activities. The author's suggestion is to complete port facilities for the safety and security of the ship that will be docked. The Company makes SOPs for embarkation and debarkation activities when ships fail to dock so that they can be carried out safely and comfortably and add aid ships to carry out the embarkation and debarkation process.

Keywords : *Debarkation and embarkation, Failing to berth, KM Bukit raya*

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN	iv
MOTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
ABSTRAK	viii
<i>ABSTRACT</i>	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB 1 PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Fokus Penelitian.....	4
C. Rumusan Masalah	4
D. Tujuan Penelitian	5
BAB II KAJIAN TEORI.....	7
A. Deskripsi teori.....	7
B. Kerangka Penelitian	14
BAB III METODE PENELITIAN	Error! Bookmark not defined.
A. Metode Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
B. Tempat Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
C. Sampel Sumber Data Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.

D. Teknik Pengumpulan Data	Error! Bookmark not defined.
E. Metode Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	Error! Bookmark not defined.
G. Pengujian Keabsahan Data	Error! Bookmark not defined.
BAB IV HASIL PENELITIAN.....	Error! Bookmark not defined.
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
B. Deskripsi Data.....	Error! Bookmark not defined.
C. Temuan	Error! Bookmark not defined.
D. Pembahasan Hasil Penelitian	Error! Bookmark not defined.
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	15
A. Simpulan.....	15
B. Keterbatasan Penelitian	16
C. Saran.....	17
DAFTAR PUSTAKA	18
LAMPIRAN	20
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	40

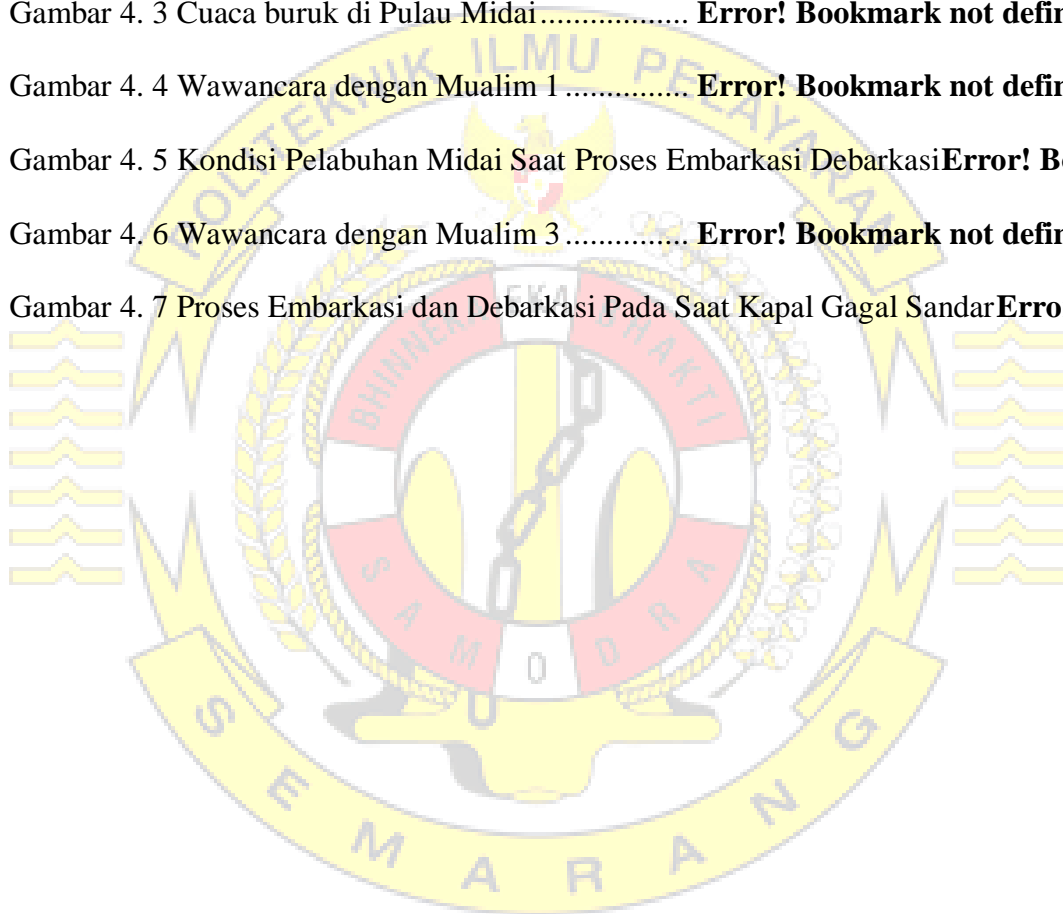
DAFTAR TABEL

Tabel	4.	1	Penelitian
Terdahulu.....			Error! Bookmark not defined.



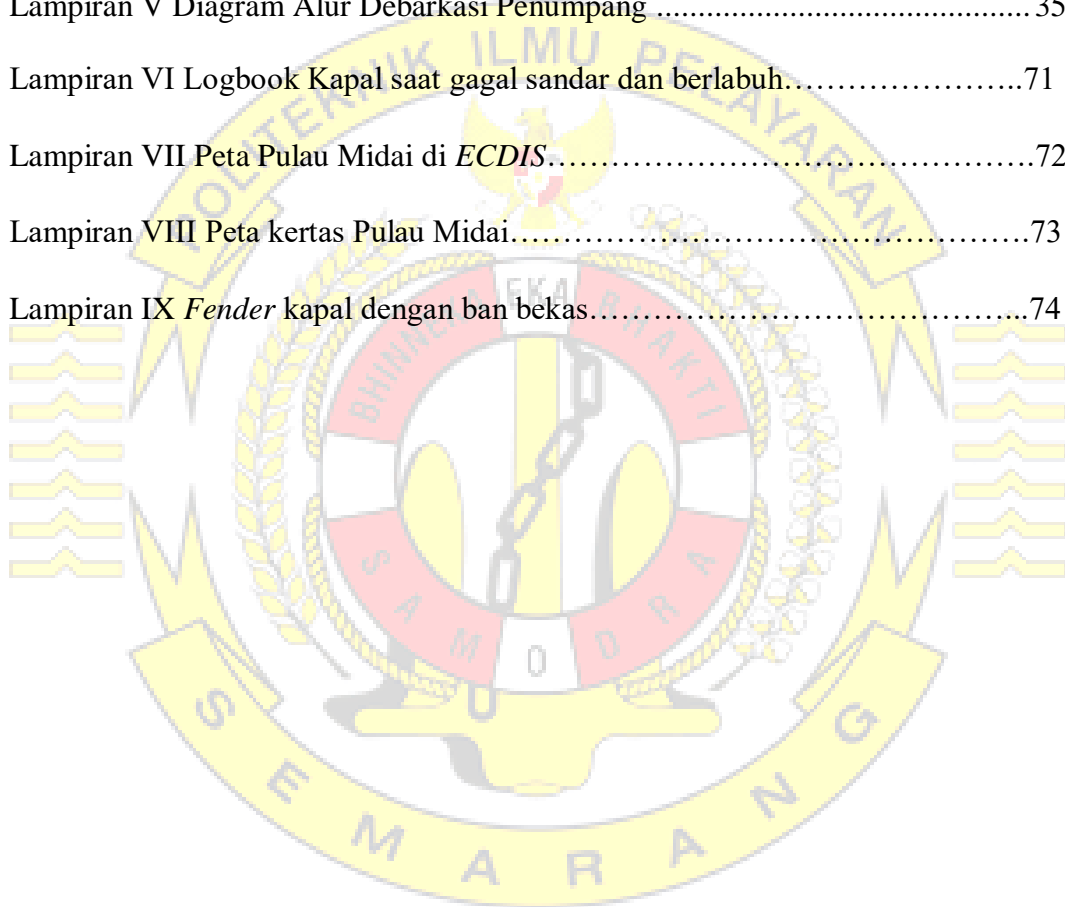
DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian.....	14
Gambar 3. 1 Diagram Triangulasi Teknik	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 1 KM Bukit Raya.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 2 Diagram Fishbone terjadinya Gagal Sandar di Pulau Midai.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 3 Cuaca buruk di Pulau Midai.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 4 Wawancara dengan Muallim 1	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 5 Kondisi Pelabuhan Midai Saat Proses Embarkasi Debarkasi.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 6 Wawancara dengan Muallim 3	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 7 Proses Embarkasi dan Debarkasi Pada Saat Kapal Gagal Sandar.....	Error! Bookmark not defined.



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran I Transkrip Wawancara Penelitian	20
Lampiran II Ship Particulars	24
Lampiran III List Crew Kapal PT. PELNI.....	25
Lampiran IV SK SOP embarkasi dan debarkasi	27
Lampiran V Diagram Alur Debarkasi Penumpang	35
Lampiran VI Logbook Kapal saat gagal sandar dan berlabuh.....	71
Lampiran VII Peta Pulau Midai di <i>ECDIS</i>	72
Lampiran VIII Peta kertas Pulau Midai.....	73
Lampiran IX <i>Fender</i> kapal dengan ban bekas.....	74



BAB 1

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Ketepatan waktu tiba dan berangkat merupakan salah satu jenis layanan dari PT Pelayaran Nasional Indonesia. Dikenal juga sebagai PT PELNI (Persero) yang sangat penting bagi pengguna jasa transportasi laut. Inilah yang menjadi suatu penilaian dari pelayanan perusahaan jasa transportasi laut dalam meningkatkan daya saing.

Keterlambatan jadwal kapal merupakan satu dari banyaknya masalah yang terjadi pada pelayaran KM Bukit Raya sehingga mengganggu jadwal yang sudah ditentukan sebelumnya. Kejadian ini tentu saja mengakibatkan ketidaknyamanan pengguna jasa transportasi laut.

Embarkasi dan Debarkasi adalah salah satu dari banyaknya bentuk layanan yang sangat berpengaruh terhadap pandangan masyarakat terhadap citra PT PELNI dalam hal ini proses naik dan turunya penumpang perlu diutamakan.

Cuaca mempunyai pengaruh penting dalam bidang pelayaran contohnya angin dan kondisi laut, terutama pada kapal penumpang yang memiliki konstruksi lebih tinggi dari kapal niaga lainnya. Jika kondisi angin kencang akan menyulitkan proses sandar kapal. Kondisi laut yang tidak mendukung mempengaruhi proses sandar kapal karena posisi kapal sulit dikendalikan. (Brian Ingpen, 2015).

Keterlambatan kapal KM Bukit Raya salah satunya disebabkan oleh cuaca buruk yang mengakibatkan kapal gagal sandar dan berlabuh jangkar, sehingga proses turun dan naiknya penumpang atau barang terhambat.

Cuaca menjadi salah satu faktor eksternal dalam proses sandar kapal. Proses yang seharusnya memakan waktu singkat menjadi lama dikarenakan risiko terjadinya kecelakaan karena cuaca buruk. Solusi utama saat kapal tidak bisa sandar adalah berlabuh jangkar.

Faktor terhambatnya proses embarkasi dan debarkasi saat kapal gagal sandar salah satunya adalah kurangnya transportasi untuk mengantar penumpang dari pelabuhan ke tempat kapal berlabuh sehingga membutuhkan waktu yang lama. Akibatnya kapal sampai di tempat pemberhentian/pelabuhan tujuan selanjutnya tidak tepat sesuai yang sudah dijadwalkan sebelumnya.

Proses embarkasi dan debarkasi memiliki beragam situasi. Saat situasi musim liburan banyak masyarakat yang berpergian ke luar pulau, pulang ke kampung halaman dan menghabiskan waktu liburan untuk berwisata. Sedangkan dalam keadaan normal, mayoritas masyarakat hanya bermobilitas seperlunya saja, untuk kepentingan pekerjaan atau keadaan darurat. Contohnya pada liburan NATARU 2023 (Natal dan Tahun Baru) pada puncak keberangkatan 10 Januari 2023 mencapai 3.569 orang, setelah normal kembali pada 16 Januari 2023 jumlah penumpang hanya 863 orang (Rengga Yuliandra, 2023). Karena banyaknya pengguna jasa transportasi laut pada

musim liburan, maka dibutuhkan kelancaran dan ketepatan jadwal dalam proses embarkasi dan debarkasi agar tidak mengganggu jadwal yang sudah ditentukan sebelumnya.

Persaingan antar perusahaan jasa transportasi umum semakin ketat, khususnya pada jasa transportasi laut. Situasi ini memaksa setiap perusahaan angkutan laut untuk terus berinovasi dalam cara kerjanya agar dapat bertahan dalam menghadapi persaingan yang ketat. Sama seperti perusahaan transportasi lainnya PT. PELNI sebagai perusahaan yang menyediakan jasa transportasi laut harus ikut berinovasi.

Satu dari sekian banyak tugas dan kewajiban dari penyedia jasa transportasi laut terutama kapal penumpang adalah memastikan kepuasan dan keselamatan penumpangnya. Oleh karena itu harapannya kapal penumpang KM Bukit Raya dapat memberi pelayanan yang memuaskan terhadap pengguna jasa transportasi laut. Tujuannya adalah agar hal-hal yang sering dikeluhkan pengguna jasa transportasi laut tidak terjadi lagi di kemudian hari, sehingga pandangan pengguna jasa transportasi laut terhadap layanan yang di sediakan semakin meningkat.

Berlandaskan paparan latar belakang tersebut, peneliti memiliki keinginan untuk membahas tentang penanganan proses embarkasi dan debarkasi dengan baik dan efektif saat kapal gagal sandar. Sebab itulah penulis mengambil skripsi yang berjudul “ANALISIS KETERLAMBATAN PROSES EMBARKASI DAN DEBARKASI KM BUKIT RAYA AKIBAT GAGAL SANDAR DI PULAU MIDAI”

B. Fokus Penelitian

Suatu penelitian diharuskan memiliki pusat pembahasan guna mengidentifikasi penetapan objek penelitian yang akan diteliti. Penetapan fokus penelitian ini lebih mengarah pada tingkat kebaruan informasi yang didapat dari keadaan di lapangan. Tujuannya adalah untuk membatasi kajian kualitatif dan membatasi penelitian untuk mengetahui informasi mana yang penting dan informasi mana yang tidak relevan. Salah satu perusahaan yang terkenal yaitu PT. PELNI tentunya mempunyai banyak sub-kerja, yang tentunya tiap sub-pekerjaan akan ada terjadi banyak permasalahan. Itulah yang membuat peneliti akhirnya membuat batasan penelitian yang berkaitan dengan proses embarkasi dan debarkasi KM BUKIT RAYA akibat gagal sandar di Pulau Midai.

C. Rumusan Masalah

Berlandaskan uraian pada penjabaran latar belakang, peneliti ingin melakukan penelitian berdasarkan rumusan masalah berikut :

1. Apa saja faktor penyebab KM Bukit Raya mengalami gagal sandar di Pulau Midai?
2. Bagaimana *Standard Operational Procedure (SOP)* embarkasi dan debarkasi KM Bukit Raya?
3. Bagaimana cara mengoptimalkan proses embarkasi dan debarkasi saat kapal gagal sandar di Pulau Midai?

D. Tujuan Penelitian

Tujuan penulis dalam penelitian ini adalah ingin mengetahui esensi mengatasi penumpang pada proses embarkasi serta debarkasi pada kapal saat gagal sandar. Tujuan dari penelitian ini, yaitu:

1. Untuk mengetahui faktor penyebab KM Bukit Raya gagal sandar di Pulau Midai
2. Untuk mengetahui *Standard Operational Procedure (SOP)* embarkasi dan debarkasi KM Bukit Raya?
3. Untuk mengetahui cara mengoptimalkan proses embarkasi dan debarkasi saat kapal gagal sandar di Pulau Midai?

E. Manfaat Hasil Penelitian

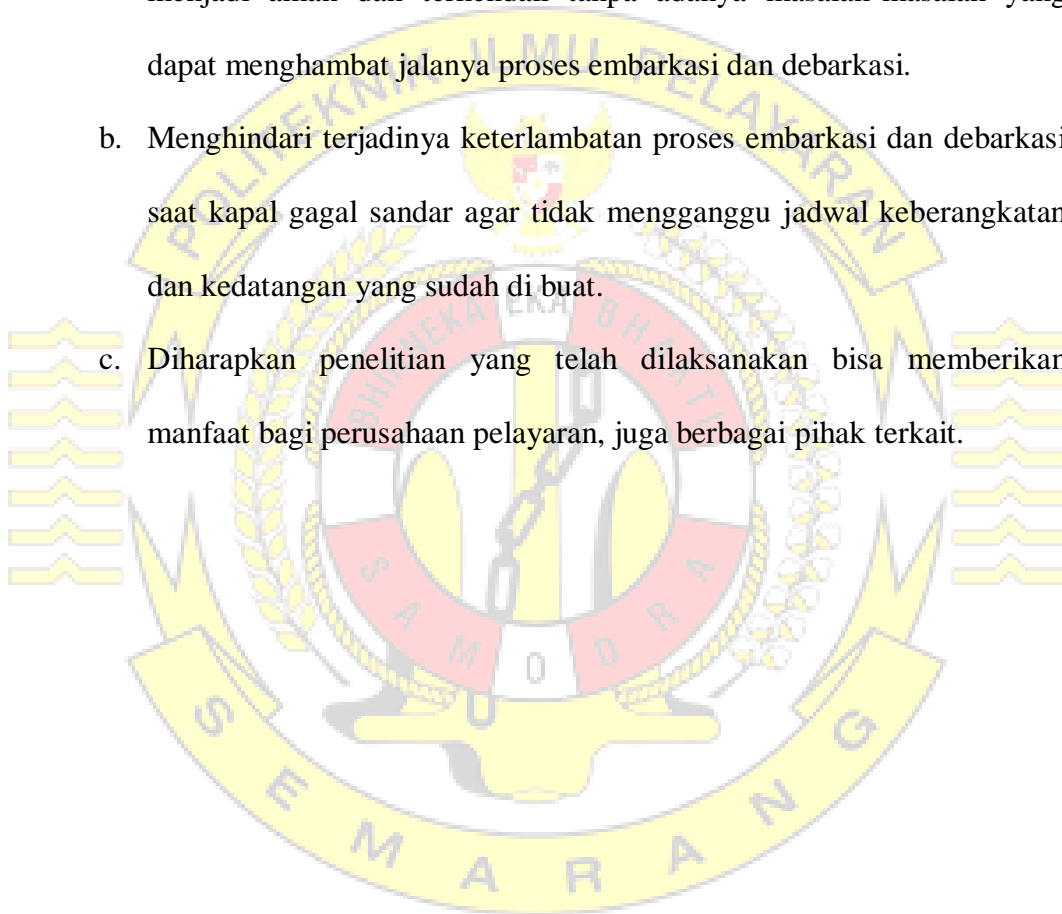
Penelitian ini diharapkan dapat mencapai tujuan yang diinginkan dan bermanfaat baik secara teoritis maupun praktis. Manfaat yang diharapkan, yaitu :

1. Manfaat Teoritis
 - a. Hasil Penelitian yang telah dilakukan dapat menjadi sebuah wacana yang berguna menambah pengetahuan Civitas Academica PIP Semarang tentang bagaimana proses embarkasi dan debarkasi pada saat kapal gagal sandar.
 - b. Memberikan wawasan pembaca mengenai keterkaitan akan hal-hal proses embarkasi dan embarkasi pada saat kapal gagal sandar.

- c. Dapat menjadi bahan acuan yang bisa digunakan sebagai bahan penelitian yang akan dilanjutkan kedepannya berkaitan dengan topik ini.

2. Secara Praktis

- a. Memahami *SOP* proses embarkasi dan debarkasi di PT PELNI agar menjadi aman dan terkendali tanpa adanya masalah-masalah yang dapat menghambat jalanya proses embarkasi dan debarkasi.
- b. Menghindari terjadinya keterlambatan proses embarkasi dan debarkasi saat kapal gagal sandar agar tidak mengganggu jadwal keberangkatan dan kedatangan yang sudah di buat.
- c. Diharapkan penelitian yang telah dilaksanakan bisa memberikan manfaat bagi perusahaan pelayaran, juga berbagai pihak terkait.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi teori

Deskripsi teori penelitian ini berdasarkan data sekunder yang diambil dari buku perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, serta yang terdapat di KM Bukit Raya. Ada juga beberapa sumber yang didapatkan melalui internet. Bagian deskripsi teori yang berkaitan dengan judul penelitian “Analisis Keterlambatan Proses Embarkasi dan Debarkasi KM Bukit Raya Akibat Gagal Sandar Di Pulau Midai” ini penting untuk dibuat karena menjadi pondasi dari penelitian tersebut.

1. Analisis

Analisis merupakan kejadian baik berupa perbuatan atau karangan agar terungkap situasi sesungguhnya (sumber perkara, sebab-akibat, dan sebagainya) (Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)). Penguraian kembali merupakan arti dari “analisis” yang dalam bahasa Yunani Kuno berarti analisis. Berdasarkan pengertian tersebut maka analisis merupakan pengamatan yang mendalam terhadap benda atau hal tertentu untuk dikelompokkan kembali menurut komponen yang membentuknya untuk diriset lebih lanjut.

Analisis menurut sumber Spradley dalam Sugiono (2015:335) adalah Kegiatan mencari pola. Definisi lainnya mengenai analisis yaitu Pendekatan berpikir yang berkaitan dengan pengujian yang terstruktur

terhadap suatu hal untuk memahami elemen-elemen, hubungan antara elemen-elemen tersebut, dan keseluruhan hubungannya.

Kesimpulan dari istilah analisis yang dijelaskan adalah penguraian sistematis suatu pokok masalah untuk menentukan bagian serta relasi tiap bagian yang berkaitan secara keseluruhan melalui penyelidikan untuk mendapatkan pemahaman sekaligus pengertian agar mengetahui realita yang ada. Sesuai yang telah diuraikan berhubungan dengan keterlambatan embarkasi dan debarkasi KM Bukit Raya yang disebabkan oleh gagal sandar akibat gagal cuaca buruk.

2. Keterlambatan

Widyawati (2020) mendefinisikan keterlambatan sebagai pengaplikasian ketidaksesuaian waktu dengan jadwal yang telah ditetapkan, yang mengakibatkan penundaan atau ketidakmampuan untuk melaksanakan kegiatan selanjutnya sesuai rencana. Keterlambatan dapat disimpulkan sebagai ketidaktepatan waktu atau ketidaksesuaian jadwal penyelenggaraan suatu kegiatan. Keterlambatan bisa terjadi karena memiliki sebab dan akibat. Keterlambatan juga dapat menimbulkan dampak yang merugikan bagi berbagai individu maupun kelompok. Faktor penyebab adanya keterlambatan embarkasi dan debarkasi berdasarkan pengamatan penulis adalah sebagai berikut:

a. Proses embarkasi dan debarkasi

Embarkasi dan debarkasi adalah salah satu proses penting pada kapal penumpang kegiatan ini mempunyai pengaruh besar kepada tepat tidaknya waktu berangkat.

b. Kegagalan mesin kapal (*engine trouble*)

Inti penggerak kapal adalah mesin. Oleh karena itu, mesin harus dalam kondisi bagus saat kapal berlayar, tolak serta sandar. Perawatan suatu mesin perlu diperhatikan karena mesin induk bekerja tanpa henti untuk kelancaran operasional kapal.

c. Menunggu dokumen *clearance in/out*

Setelah proses bongkar muat ataupun embarkasi dan debarkasi selesai, diajukan dokumen *clearance out* oleh pihak agen kepada pihak yang berwenang/regulator guna proses keberangkatan kapal. Kapal memiliki izin untuk meninggalkan pelabuhan apabila telah memenuhi syarat dokumen ini.

d. Kondisi cuaca

Cuaca adalah salah satu faktor eksternal yang mempengaruhi proses sandar atau tolak kapal sehingga jika pada saat cuaca buruk proses sandar atau tolak kapal menjadi terganggu dan dapat berpengaruh terhadap proses selanjutnya seperti embarkasi dan debarkasi penumpang maupun kegiatan bongkar muat.

PT PELNI sebagai pemilik kapal yang menyediakan layanan jasa transportasi laut harus mengupayakan kegiatan embarkasi dan debarkasi pada saat kapal gagal sandar secara maksimal untuk meningkatkan pelayanan dan kepuasan pengguna jasa transportasi laut. Permasalahan yang timbul akibat keterlambatan kapal seringkali menjadi keluhan bagi para pengguna jasa transportasi laut yang menyebabkan citra perusahaan menjadi menurun.

3. Embarkasi dan Debarkasi

Embarkasi dapat didefinisikan sebagai proses atau tindakan keberangkatan menggunakan kapal laut atau pesawat terbang dari berbagai tujuan yang telah ditentukan sebelumnya.

Adapun prosedur pelaksanaan embarkasi penumpang yaitu:

- a. 30 menit sebelum keberangkatan kapal, calon penumpang sudah harus bersiap di area terminal penumpang.
- b. Penumpang yang diutamakan naik dahulu adalah anak-anak dan wanita.
- c. Area di dekat kapal akan sandar harus bebas dari calon penumpang yang akan naik sebelum waktu kapal diberangkatkan.
- d. Terpasangnya tangga dan keberadaan oetugas merupakan tanda penumpang telah boleh naik. Selain itu, penumpang tidak diizinkan naik melalui tangga pandu yang tersedia di samping lambung kapal.

Embarkasi KM BUKIT RAYA dilaksanakan 2 jam sebelum jadwal yang sudah ditentukan, Mualim I atau yang mewakili (kerani *butler*) pada *deck 5* memiliki waktu 15 menit sebelum kegiatan embarkasi untuk memberitahu kepada seluruh tim embarkasi melalui *Public Address* (PA) sehingga saat embarkasi dimulai semua tim telah siap di tempat kerjanya masing-masing.

Pengertian debarkasi dalam KBBI adalah penurunan baik penumpang maupun muatan pada pesawat atau kapal laut dari beberapa tempat yang sebelumnya telah disediakan di lapangan udara ataupun pelabuhan.

Adapun prosedur pelaksanaan debarkasi penumpang yaitu:

- a. Demi keselamatan, penumpang harus menunggu penempatan tangga yang tepat dan aman.
- b. Diprioritaskan bagi Perempuan serta anak di bawah 15 tahun untuk mendarat lebih dahulu.
- c. Penumpang yang membawa barang bawaan yang berat harus menunggu hingga semua penumpang lainnya selesai meninggalkan kapal sebelum mereka dapat melanjutkan perjalanan.
- d. Penumpang yang *transit* dapat turun dan tersedia terminal untuk beristirahat.
- e. Barang bawaan penumpang perlu melalui pemeriksaan dari petugas pelabuhan sesaat setelah turun dari kapal.

Ketentuan proses embarkasi dan debarkasi di KM Bukit Raya dilaksanakan dengan sejumlah tahapan. Pertama disiapkan dua tangga dengan letak yang berbeda, satu tangga naik berada di *gangway* yang terhubung dengan *deck* enam, dan satu tangga lagi untuk turun pada bagian belakang *deck* empat dibantu dengan tangga manual. Saat kapal berlabuh, proses turun dan naiknya penumpang menggunakan *gangway* yang terhubung dengan *deck* enam, dan pintu bagian belakang *deck* empat digunakan untuk naik turunnya barang. Proses ini dibantu oleh kapal nelayan, namun proses turun dan naiknya penumpang saat berlabuh tidak efektif dan berbahaya bagi keselamatan penumpang maupun barang karena terbatasnya jumlah kapal nelayan dan kondisi laut yang tidak tenang. Pihak kapal harus berkoordinasi dengan pihak pelabuhan agar proses naik dan turunnya penumpang menjadi terkendali, pihak pelabuhan yang terlibat tim embarkasi terdiri atas kepala operasi, kepala keuangan beserta staf dan satpam yang siap siaga di pelabuhan.

4. Sandar

Kata demi kata yang diuraikan berikut merupakan arti dari proses sandar kapal. Suatu rangkaian kegiatan yang berkesinambungan dan menghasilkan suatu produk merupakan arti dari proses. Menurut KBBI Sandar memiliki definisi yaitu bersangga, betopang, dan tumpuan. Terakhir, kendaraan yang mampu mengangkut baik barang maupun penumpang di laut adalah definisi dari kapal.

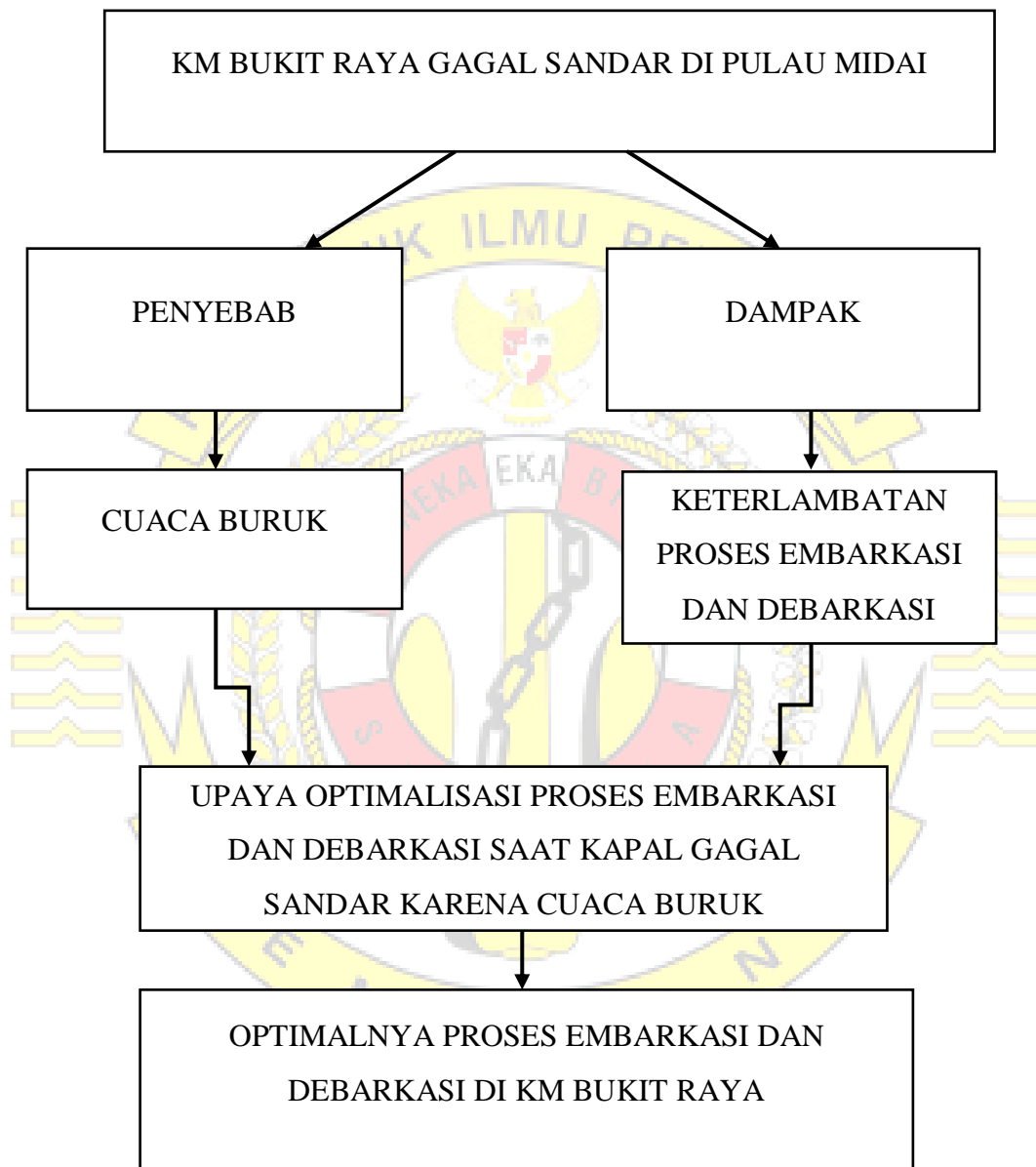
Dengan pengertian di atas maka disimpulkan bahwa pendaratan kapal atau kumpulan aktivitas yang dapat dilakukan di dermaga seperti mengisi air bersih, bahan bakar kapal, air minum, bongkar muat, dan naik turunnya penumpang adalah definisi sandar kapal.

5. Kapal Penumpang

Menurut UU No. 17 (2008) tentang Pelayaran sesuai pasal 36 disebutkan bahwa Kapal merupakan suatu jenis kendaraan air yang memiliki bentuk dan jenis khusus, yang dapat digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, atau sumber energi lainnya. Kapal dapat ditarik, ditunda, memiliki kemampuan daya dukung dinamis, dan ada pula yang beroperasi di bawah permukaan air. Selain itu, kapal juga mencakup alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Kapal berfungsi sebagai sarana transportasi untuk mengangkut penumpang dan barang di laut, berbeda dengan sampan atau perahu yang ukurannya lebih kecil. Kapal memiliki dimensi yang cukup besar sehingga dapat membawa perahu kecil seperti sekoci.

Selanjutnya Kapal penumpang merujuk kepada kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut penumpang. Dalam rangka meningkatkan efisiensi atau memenuhi kebutuhan yang lebih luas, kapal penumpang dapat berupa kapal Ro-Ro (Roll-on/Roll-off) di mana penumpang dapat memasuki atau meninggalkan kapal dengan membawa kendaraan mereka sendiri. Selain itu, untuk perjalanan yang lebih singkat, penggunaan kapal feri digunakan sebagai alternatif transportasi.

B. Kerangka Penelitian



Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil pembahasan yang telah diperoleh dari penelitian dapat diketahui faktor-faktor yang menyebabkan kapal gagal sandar sehingga terjadi keterlambatan proses embarkasi dan debarkasi, *SOP* Embarkasi dan Debarkasi KM Bukit Raya, serta cara mengoptimalkan proses embarkasi dan debarkasi saat kapal gagal sandar di Pulau Midai. Untuk itu dapat ditarik sejumlah kesimpulan sebagai berikut:

1. Faktor alam sangat mempengaruhi kegiatan olah gerak kapal. Kondisi cuaca buruk memaksa kapal untuk berlabuh jangkar, sehingga proses embarkasi dan debarkasi dilaksanakan di tengah laut. Hal ini menyebabkan proses turun naik penumpang menjadi lama dan kapal mengalami keterlambatan untuk tiba di pelabuhan berikutnya. Perlengkapan pelabuhan yang tidak terpenuhi atau mengalami kerusakan berpengaruh pada lancar tidaknya kegiatan sandar kapal. Kondisi karet pelindung benda dari benturan (*rubber fender*) di pelabuhan yang lepas dan hilang menjadi pertimbangan pihak kapal untuk memutuskan berlabuh.
2. *SOP* embarkasi dan debarkasi sudah tercantum jelas pada Surat Keputusan Direksi Nomor: 06.29/2/SK/HKO.01/2016 tentang *Standard Operational Procedure (SOP)* Pelayanan Embarkasi dan Debarkasi penumpang di

Kapal-Kapal PT PELNI. Oleh karena itu ketentuan ini wajib dipedomani dalam operasional kapal PT PELNI bersama dengan SOP lainnya agar kegiatan berjalan tertib, lancar, aman dan selamat.

3. Proses embarkasi dan debarkasi dapat dioptimalkan dengan memaksimalkan kehadiran kapal bantuan untuk membantu mempercepat proses naik dan turunnya penumpang. Dengan kurangnya kapal bantuan, maka proses naik turunnya penumpang dan barang menjadi lama, ditambah dengan adanya kondisi alun yang cukup besar sehingga dapat mengancam keselamatan penumpang.

B. Keterbatasan Penelitian

Keterbatasan penelitian merupakan sesuatu yang mengurangi keleluasaan penulis dalam melakukan penelitian suatu karya ilmiah. Pada penulisan penelitian ini penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan. Adapun beberapa keterbatasan yang dialami oleh penulis yang mempengaruhi penelitian ini. Berikut merupakan keterbatasan-keterbatasan yang dialami peneliti:

1. Dokumentasi saat kejadian terbatas karena penulis sedang melaksanakan tugas dinas jaga.
2. Dalam pelaksanaan wawancara yang dilakukan dengan narasumber ada beberapa narasumber yang kesulitan menentukan waktu untuk melakukan sesi wawancara.
3. Dalam peneliti melakukan observasi terhadap permasalahan di atas kapal sewaktu Prala, acapkali terhambat oleh kegiatan harian sebagai *cadet*.

C. Saran

Pada akhir penelitian ini, penulis menyampaikan beberapa saran berdasarkan kesimpulan yang didapat, dengan harapan dapat bermanfaat bagi seluruh pihak yang terlibat, baik untuk pihak kapal, perusahaan, maupun untuk para calon penumpang kapal KM Bukit Raya. Adapun saran yang bisa diberikan agar proses embarkasi dan debarkasi pada saat kapal gagal sandar menjadi efektif dan aman adalah sebagai berikut:

1. Fasilitas pelabuhan wajib untuk dilengkapi, salah satunya adalah *fender rubber* sebagai sarana untuk kapal tetap dapat melaksanakan sandar termasuk pada saat cuaca buruk demi keselamatan dan keamanan kapal serta penumpang.
2. Perusahaan dan pengelola kapal menegakkan pelaksanaan *SOP* mengenai proses embarkasi dan debarkasi saat kapal gagal sandar, supaya proses embarkasi dan debarkasi dapat terlaksana dengan baik, sehingga penumpang bisa merasa aman dan nyaman.
3. Menambah kapal bantuan dalam proses turun dan naiknya penumpang pada kondisi labuh akibat gagal sandar, guna mempercepat waktu dan menjaga penumpang tetap aman dan selamat.

DAFTAR PUSTAKA

- Albi Anggito, J. S. (2018). Metodologi penelitian kualitatif. CV Jejak (Jejak Publisher).
- Aliyah, I. M., Yuhana, Y., & Santosa, C. A. H. F. (2019). Kemampuan Koneksi Matematis Siswa Ditinjau dari Kemampuan Awal dan Gender. *Jurnal Didaktik Matematika*, 6(2), 161-178.
- Mamik. (2015). Metodologi Kualitatif (N. Retmowati (ed.); 1st ed.). Zifatama Publisher.
- Nasir, M. (2014). Metode Deskriptif Kualitatif. Deepublish.
- Rahman, H., Satria, A., & Iskandar, B. H. (2017). PENENTUAN FAKTOR DOMINAN PENYEBAB KECELAKAAN KAPAL DI KESYAHBANDARAN UTAMA TANJUNG PRIOK. I(3), 277–284.
- Rahmaningtyas, T., Antoro, D., & Amrullah, R. . (2020). Embarkasi dan Debarkasi Penumpang Kapal KM. GUNUNG DEMPO. *Dinamika Bahari*, 1(1), 53–60.
- Sahide, M. A. K. (2019). Buku Ajar Metodologi Penelitian Sosial: Keahlian Minimum untuk Teknik Penulisan Ilmiah. Fakultas Kehutanan, Universitas Hasanuddin.
- Sudaryono. (2016). Metode Penelitian Pendidikan. Prenada Media.
- Sugiyono. (2013). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Tindakan.

Sugiyono. (2017). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D.

Sugiyono. (2019). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D.

Sumardi. (2020). Analisis Kualitas Pelayanan Transportasi Laut (Survei pada Perusahaan Pelayaran di Pelabuhan Tanjung Priok, 2015). *Majalah Ilmiah Bahari*, 18(1), 37–56. <https://doi.org/10.33489/mibj.v18i1.227>

Verawati, K., Rahmayanti, H., Hadi, W., & Costa, A. (2022). Keterlambatan Pengeluaran Barang Impor di Lapangan Penumpukan Wilayah 2 Terminal Multipurpose PT Pelabuhan Tanjung Priok. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, 24, 21–32.

Widyawati, N. (2020). Analisis Keterlambatan dan Efektifitas Kinerja Bongkar Muat Petikemas Terhadap Pendapatan Terminal Mirah.

Winarni, E. W. (2021). Teori dan Praktik Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, *PTK, R & D*. Bumi Aksara.

Yuliandra R. (2023) Libur Nataru Usai, Penumpang Kapal Kelud Kembali Normal. <https://metro.batampos.co.id/libur-nataru-usai-penumpang-kapal-kelud-kembali-normal/>. Diakses pada 25 Juni 2023.

LAMPIRAN

Lampiran I Transkrip Wawancara Penelitian

TRANSKRIP WAWANCARA 1

Informan 1

Jabatan : Nakhoda

Tanggal : 12 Desember 2021

Tempat : KM Bukit Raya

Dengan hasil wawancara sebagai berikut :

Wiku : Selamat siang capt terima kasih sudah bersedia meluangkan waktu
Untuk menjadi narasumber mengenai penelitian saya. Mohon ijin
bertanya capt

Capt : Gimana det?

Wiku : Apa penyebab Kapal gagal sandar dan akhirnya memutuskan
berlabuh Capt?

Capt : Kapal gagal sandar gara-gara cuaca buruk det karena jadwal sudah
ada jadi kita harus berlabuh buat naik turun penumpang.

Wiku : Apa resiko jika tetap dipaksakan sandar capt?

Capt : Jika tetep di paksakan akan berbahaya bagi kapal dan penumpang
yang sudah menunggu di pelabuhan det.

Wiku : Baik capt terima kasih informasinya

Capt : iya det sama-sama



TRANSKRIP WAWANCARA 2

Informan 2

Jabatan : Mualim 1

Tanggal : 12 Desember 2021

Tempat : KM Bukit Raya

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Wiku : Selamat sore *chief* sebelumnya terima kasih sudah meluangkan waktu dan kesempatan untuk menjawab beberapa pertanyaan dari saya. Ijin bertanya *chief*

Chief : Sore det, Bagaimana?

Wiku : Menurut wawancara yang saya lakukan dengan Nakhoda penyebab kapal gagal sandar adalah cuaca buruk, apakah ada penyebab selain hal tersebut *chief*?

Chief : Ada det, penyebab kita tidak berani sandar yaitu kondisi pelabuhan yang berbahaya karena fendernya banyak yang hilang karena gesekan dengan kapal yang akan sandar. Jika kita paksa sandar berbahaya untuk lambung kapal det.

Wiku : Baik *chief* terima kasih atas informasi dan waktunya

Chief : Oke det sama-sama

TRANSKRIP WAWANCARA 3

Informasi 3

Jabatan : Mualim 3

Tanggal : 13 Desember 2021

Tempat : KM Bukit Raya

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Wiku : Selamat Siang *third*, terima kasih telah bersedia meluangkan waktu untuk menjadi narasumber dari penelitian saya, ijin bertanya *third*

Third : iya det

Wiku : KM Bukit Raya telah melakukan embarkasi dan debarkasi di tengah laut menurut *third* apakah hal ini membahayakan?

Third : menurut saya ya sangat berbahaya det mereka dari kapal ke kapal bantuan tidak menggunakan alat keselamatan di tambah lagi tidak semua penumpang bisa berenang,


Wiku : Kenapa Proses embarkasi dan debarkasi pada saat berlabuh memakan waktu lama *third*?

Third : Prosesnya lama karena kapal bantuan cuma sedikit det dan hanya lewat tangga *gangway* di salah satu sisi kapal.

Wiku : Baik *third*, Terima kasih atas informasi dan waktunya

Third : ya det sama-sama

Lampiran II Ship Particulars

 PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (Persero) (PT. PELNI)	
SHIP PARTICULARS	
Name Of Ship : M V. BUKIT RAYA	Owner : DIRJENHUBLA
Call Sign : Y E W A	Operator : PT. PELNI
Port Of Registry : JAKARTA	Country : Republik Indonesia (RI)
Registry Number : GT. 6022 No. 1256 / Ba	Ship : Passenger Ship
Sign Of Selar : 2002 Pst NO.2819 / L	Ship Yard : Jos L. Meyer, Papenburg-Germany
Class : KI-A 100 I Pass. Ship+SM O	Keel Laying : 22 Oktober 1993
I M O Number : 9 0 3 2 1 7 3	Ship Launching : 08 Juli 1994
MMSI Number : 525005005	Date Of Operasional : Nopember 1994
Gross Tonnage : 6.022,0 RT	Length Over All : 99,80 Meter
Netto Tonnage : 1.812,0 RT	Length Between PP : 90,50 Meter
D W T : 1.408,0 Tons	Breadth Moulded : 18,00 Meter
Displacement : 4.694,1 Tons	Design Draft : 4,20 Meter
Lighth Ship : 3.296,7 Tons	Lighth Ship Draft : 3,13 Meter
Speed Cruising : 15,0 Knots	Operasional Speed : 13,50 Knots
Number Of Deck : 8 Deck	Cargo Hold Capacity = * Bales : 490 M ³
Depth to Deck 3 : 6,90 Meter	* Grain : 530 M ³
Depth to Deck 4 : 9,40 Meter	Loading Cranes : Schrodgers Hidraulis-SWL. 2 x 5 t
Spesification Of Passenger :	Life Boats & Life Savings :
1st Class = 14 Persons	* 4 Fassmer Motor Life Boat / Caps. 60 Pers
2nd Class = 40 Persons	Type : SEL 8,5/II (8,5 x 2,9 x 1,25 m)
Economy Class Deck 5 = 102 Persons	* 2 Fassmer Motor Life Boat / Caps. 150 Pers
Economy Class Deck 4 = 279 Persons	Type : SEL 11,8/II (11,8 x 4,2 x 1,62 m)
Economy Class Deck 3 = 418 Persons	* 2 Fassmer Motor Life Boat / Caps. 112 Pers
Economy Class Deck 2 = 117 Persons	Type : SEL 11,2/II (11,15 x 3,85 x 1,62 m)
Passenger Total = 970 Persons	Motors Perkins Boats - Diesel - Engines
Disp. Of Passenger = 681 Persons	Type : Perama M 30 / 20,5 KW / 3600 RPM
Grand Total = 1.651 Persons	* ILR 25 DKF Viking/Caps. @ 25 Pers : 50 Units
Crew + Owner + Pilot = 87 Persons	* Life Bouy : 4 Psc
Tank Capacity :	* Life Bouy + Lamp : 4 Psc
Fresh Water : 825,5 M3	* Life Bouy + Line 30 mtr : 2 Psc
Water Ballast : 799,8 M3	* Life Bouy + Line + Lamp & Smoke : 2 Psc
Fuel Oil : 360,0 M3	* Life Jacket For Adult : 1.682 Psc
Lub Oil : 36,5 M3	* Life Jacket For Children : 115 Psc
Main Machinery : 2 KRUPP MAK 6 Mu 453 C / 1600 KW / 600 RPM	
	2 ABB TURBO CHARGER TYPE : VTR 304
Propellers : 2 Lips 4 C11 / Ø 2800 mm / 4 Blades, Copper - Nickel-Aluminium Alloy	
Aux Machinery : 4 Daihatsu Engines / Type : 6 DL - 19 / 456 KW / 1000 RPM	
Emergency Machinery : Carterpillar / CAT 3406 DI-TA / 200 KW / 1500 RPM	
Bow Thurster : 1 LIPS / CT 06 H-2 F / Ø 1550 mm Cu Nial	
	Output : 480 KW / 1450 RPM / 1 AEG E-Motor / Type : BNS 315 X
Steering Gear : 1 Hatlapa Type : Teletwin RHZ 10-35 / Max. Torque : 2 x 70 kNm	
	2 Hatlapa Hydraulic Pump-Units / AEG Motors, 10 KW
Mooring Engine : 1 & 2 Comb Anchor & Autom Mooring Winchers/Hatlapa/Nominal Full 84 & 60 KN	
Anchor Equipment : 3 Patents Anchor / Spek Size 2850 Kg / Ø Chain 52 mm	

Lampiran III List Crew Kapal PT. PELNI

PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (Persero)
(PELNI)

Nama Kapal : BUKIT RAYA
 Bendera : INDONESIA
 Pemilik : PT. PELNI
 Lin : NP - 15
 Tanda Selar : No. 1256/Ba
 Nakhoda : Capt. Heri Sasongko

PeL Pendaftaran : JAKARTA
 Call Sign : Y E W A
 Isi Kotor : 6022 GT
 Isi Bersih : 1806 NT
 NO. IMO : 9032173
 Ijazah : ANT./2016

CREWLIST ABK KM. BUKIT RAYA VOYAGE : 11/2022 (04 JUNI 2022 S/D 05 JULI 2022)

NO	N A M A	NRP	JABATAN	IJASAH	No. BUKU PELAUT	MASA BERLAKU
1	Capt. Heri Sasongko	07796	Nakhoda	ANT II/2016	F 082282	23-Nov-22
2	Agvalman Museliza	06149	Mualim I	ANT II/2018	F 114447	24-Oct-23
3	Fadli Herdiansyah	N 8792	Mualim II	ANT III/2017	E 116046	29-Aug-23
4	Juniarto Ode	N 14414	Mualim III	ANT III/2017	E 157557	23-Feb-24
5	Didik Hariyanto	N 14405	Mualim IV	ANT III/2017	G 086039	8-Jul-24
6	Imam Wahyudi	06862	Markonis I	SRE II/2018	F 093749	27-Dec-22
7	U s m a n	07346	PUK I	BST/2020	G 017234	29-Sep-23
8	Budi Santoso	07698	PUK II	BST/2020	G 021017	30-Sep-23
9	Agung Teguh A.W.	08393	Perawat	BST/2015	F 030324	5-Jun-22
10	Idit Tardi	06234	Jenang	BST/2016	F 303814	3-Dec-22
11	Muhammad Illias	06030	K K M	ATT I/2018	F 325832	10-Feb-23
12	A n h a r	06405	Masinis I	ATT II/2020	F 069205	5-Feb-23
13	Agus Uthomo	N 14301	Masinis II	ATT II/2020	G 059690	7-Jul-24
14	S u s a n t a	05396	Masinis III	ATT IV/2015	F 196632	4-Nov-22
15	Basra	06632	Mainis IV	ATT III/2022	E 108928	22-Aug-23
16	S u h a r t o n o	07192	Ahli Listrik I	BST/2016	F 245586	12-Jul-22
17	Taufik Hidayat	07685	Ahli Listrik II	ETO/2018	G 109193	8-Dec-24
18	Muhaimin Ardhi	07038	Juru Motor	ATT. VI/2014	F 071195	26-Sep-22
19	Entus Ma'mun	07521	Juru Motor	BST/2015	G 078912	3-Aug-24
20	Dedi Suwandi	06949	Serang	ANTD/2007	D 081986	28-May-22
21	Zulkfli Ali	07742	Kasap Dek	ANTD/2002	F 303552	29-Nov-22
22	M a n s y u r	06065	Mistri	ANTD/2004	F 337592	3-Aug-23
23	A n g g r a	08295	Juru Mudi	Ratings/2019	G 075097	12-Apr-24
24	S u t i y o	06257	Juru Mudi	Ratings/2019	H 000098	16-Mar-25
25	Muhammad Amin	N 15191	Juru Mudi	BST/2021	H 005565	17-Feb-25
26	H e r m a n	07169	Panjarwala	BST/2015	F 155224	12-Jul-23
27	K a r y o n o	06384	Kelasi	Ratings/2019	F 024989	18-May-24
28	Mad Yusuf	08010	Mandor Mesin	BST/2020	H 000099	16-Mar-25
29	Muammar Hafidz	08329	Pandal Besi	Ratings/2018	F 080340	19-Oct-22
30	Muhamad Fahrudin	N 11138	Kasap Mesin	Ratings/2017	F 325623	29-Jan-23
31	Ridwan Arifin	N 15157	Juru Minyak	Rating/2015	F 317668	16-Jan-23
32	Rido Rimbis Partogi	07096	Juru Minyak	BST/2017	F 061317	28-Aug-22
33	Ardi Wiranata	N 14848	Juru Minyak	BST/2020	G 019090	16-Nov-23
34	S u y a n t o	04607	Perakit Masak	BST/2020	F 108162	5-Feb-23
35	Widodo Mulyono	N 11521	Juru Masak	BST/2020	D 081409	30-Jun-22
36	Syaiful Bachri	07244	Juru Masak	BST/2015	F 322455	5-Mar-23

37	Joni Wahyu Wibowo	06583	Pelayan Kapal	BST0015	E 065216	1-Mar-25
38	Heru Eko Pujantoro	06088	Pelayan	BST0020	G 137216	7-Jan-25
39	M. Usman Sofwan	06516	Pelayan	BST0015	G 106440	7-Oct-24
40	Gunawan	07258	Pelayan	BST0015	F 087188	15-Jan-27
41	Eriwandi	06608	Pelayan	BST0015	E 060830	4-Mar-23
42	Achmad	06243	Pelayan	BST0021	G 076685	3-May-24
43	Wahyudi	N 11301	Pelayan	BST0021	G 137371	7-Jan-25
44	Suroso	06353	Pelayan	BST0020	E 002440	22-Aug-22
45	Pujo Harono	07043	Pelayan	BST0015	E 086488	7-Apr-23
46	Muhammad Yakub	07479	Pelayan	BST0015	F 170132	30-Aug-22
47	Anmad Fatis	06407	Pelayan	BST0015	F 011510	27-May-24
48	Thoha Maksudi	M 11489	Prnalu	BST0020	G 040950	28-Feb-24
49	Gutarno	-	Selpan	BST0021	E 071218	27-Jun-22
50	Supriyaga	-	Selpan	BST0015	E 087508	27-Jun-23
51	Azis	-	Selpan	BST0015	F 129779	3-Apr-23
52	Sopian Nurys	-	Selpan	BST0015	F 201103	15-Feb-24
53	Ahryani Indah Ayu Afni	-	Kadet Deck	BST0020	G 110024	27-Aug-24
54	Junita Sehadu	-	Kadet Deck	BST0019	F 212958	11-Nov-24
55	Wilku Yogo Athoris	-	Kadet Deck	BST0020	G 050212	19-Apr-24
56	Beri Febrlyoko	-	Kadet Mesin	BST0020	G 008800	22-Jun-24
57	Tracy Natasya B. Susanti	-	Kadet Mesin	BST0020	G 065530	16-Apr-24
58	Berman Sahatma Sitonga	-	Kadet Mesin	BST0020	G 058800	31-Oct-24
Total Crews / Total Awak :		58	Orang termasuk Nakhoda			

KM. Bukit Raya, 02 Oktober 2022

Nakhoda,



Capt. HERI SASONGORO
NRP. 07796

Lampiran IV SK SOP embarkasi dan debarkasi



PT PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (PERSERO)

SALINAN

SURAT KEPUTUSAN DIREKSI

NOMOR : 06.29/2/SK/HKO.01/2016

TENTANG

**STANDARD OPERATING PROCEDURE (SOP)
PELAYANAN EMBARKASI DAN DEBARKASI PENUMPANG
DI KAPAL-KAPAL PT.PELNI (PERSERO)**
"DIREKSI PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (PERSERO)"

- Menimbang : a. bahwa PT.Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) merupakan Badan Usaha Milik Negara yang bergerak dalam bidang pengangkutan laut dituntut untuk memberikan pelayanan yang maksimal kepada penumpang;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan pada butir 1 diatas, maka perusahaan memandang perlu untuk menetapkan Keputusan Direksi tentang Standard Operating Procedure (SOP) Pelayanan Embarkasi dan Debarkasi Penumpang Perusahaan Perseroan (Persero) PT.Pelayaran Nasional Indonesia. ;
- Mengingat : 1. Undang - Undang Nomor Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (Lembaran Negara Tahun 2003 Nomor 70, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4297);
2. Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tanggal 16 Agustus 2007 tentang Perseroan Terbatas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 106, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4756);
3. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 13);
4. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM.37 Tahun 2015 tanggal 17 Februari 2015 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut;
5. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM.119 Tahun 2015 tanggal 14 Agustus 2015 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.37 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut;
6. Akta Pendirian PT. PELNI (Persero) Nomor 31 tanggal 30 Oktober 1975 yang dibuat di hadapan Soeleman Ardjasmita S.H., Notaris di Jakarta dan Akta Nomor 10 Tanggal 19 Desember 2008, dibuat dihadapan Raden Mas Soediarso Soenarto, S.H., Sp.N. Notaris di Jakarta, beserta perubahan terakhir Akta Pernyataan Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara selaku RUPS Perusahaan Perseroan (Persero) Pelayaran Nasional Indonesia Nomor : 1 Tanggal 01 Februari 2016 yang dibuat di hadapan Ida Adiningsih, SH, Notaris di Jakarta;
7. Surat Keputusan Direksi Nomor : 12.31/7/SK/HKO.01/2014 tanggal 31 Desember 2014 tentang Penetapan Pedoman Penerapan Prinsip-Prinsip *Good Corporate Governance* (GCG) pada Perusahaan Perseroan (Persero) PT. Pelayaran Nasional Indonesia;
8. Surat Keputusan Direksi Nomor : 12.31/8/SK/HKO.01/2014 tanggal 31 Desember 2014 tentang Penetapan Pedoman Perilaku (*Code of Conduct*) pada PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero);





9. Surat Keputusan Direksi Nomor : 09.08/1/SK/HKO.01/2015 sebagaimana telah diubah dengan Nomor : 04.12/3/SK/HKO.01/2016 tanggal 12 April 2016 tentang Struktur Organisasi, Tugas Pokok dan Fungsi PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero).

MEMUTUSKAN

Menetapkan : **STANDARD OPERATING PROCEDURE (SOP) PELAYANAN EMBARKASI DAN DEBARKASI PENUMPANG PERUSAHAAN PERSEROAN (PERSERO) PT.PELAYARAN NASIONAL INDONESIA**

BAB I KETENTUAN UMUM

PASAL I PENGERTIAN

Dalam Surat Keputusan Direksi ini yang dimaksud dengan :

- (1). Direksi adalah organ perseroan yang bertanggung jawab penuh atas pengurusan perseroan untuk kepentingan dan tujuan perseroan serta mewakili perseroan baik di dalam maupun di luar pengadilan sesuai dengan ketentuan Anggaran Dasar.
- (2). Senior Manager Operasi Kapal adalah Pimpinan Divisi Operasi Kapal yang bertindak atas nama Direktur Operasi & Pelayanan sesuai dengan ruang lingkup kegiatan operasional dalam pelayanan embarkasi dan debarkasi penumpang.
- (3). Nakhoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (4). Kepala Cabang adalah Pimpinan Kantor Cabang PT. PELNI (Persero) yang bertindak atas nama Direktur sesuai dengan ruang lingkup kegiatan di Kantor Cabang serta bertindak sebagai penanggung jawab dalam pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang.
- (5). Kapal Penumpang adalah sarana transportasi laut sebagai angkutan penumpang yang dioperasikan oleh PT. PELNI (Persero) dan digerakkan oleh tenaga mesin utama melalui tenaga mekanik.
- (6). Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batasan-batasan tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang dan dilengkapi fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.
- (7). Terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/ atau tempat bongkar muat barang.
- (8). Terminal Penumpang adalah fasilitas ruang tunggu yang disediakan oleh operator pelabuhan kepada calon penumpang sebelum naik ke atas kapal (*boarding*).



- (9). *Departure Control System* selajutnya disingkat *DCS* adalah unit yang bertugas untuk mengatur dan memantau seluruh kegiatan dimulai dari proses kedatangan hingga keberangkatan kapal.
- (10). *Barcode Scanner* adalah alat yang digunakan untuk membaca barcode yang tertulis pada tiket penumpang.
- (11). Stempel validasi adalah stempel yang dibubuhkan pada tiket penumpang setelah tiket tersebut dinyatakan sesuai dengan data penumpang (*valid*) yang dilakukan oleh Petugas *DCS*.
- (12). *Contact Center* adalah pusat informasi yang bertindak dan bertanggung jawab atas nama PT. PELNI (Persero) untuk melayani informasi produk dan layanan *booking* reservasi serta menampung dan menangani keluhan pelanggan.
- (13). Embarkasi adalah proses menaikkan penumpang mulai dari luar terminal penumpang sampai dengan naik ke atas kapal.
- (14). Debarkasi adalah proses menurunkan penumpang dari atas kapal menuju luar terminal.
- (15). Anggota Tim Embarkasi Debarkasi Cabang PT.PELNI (Persero) adalah personil yang merupakan Pegawai Cabang PT.PELNI (Persero), ditempatkan pada pelayanan penumpang dan bertugas di darat untuk mengatur naik/turunnya penumpang serta susunannya ditetapkan dalam nota dinas Kepala Cabang.
- (16). Anggota Tim Debarkasi Embarkasi Kapal adalah personil yang merupakan Anak Buah Kapal (ABK) dan bertugas di atas kapal untuk mengatur naik/turunnya penumpang.
- (17). Jadwal kapal adalah daftar perjalanan kapal dengan rute yang telah ditentukan berdasarkan *emplooi* yang telah disahkan dan disetujui oleh PT. PELNI (Persero).
- (18). Calon Penumpang adalah setiap calon pelayar yang telah memiliki tiket kapal PT.PELNI yang namanya tercantum didalam daftar penumpang (*manifest*) tetapi belum naik diatas kapal (*boarding*).
- (19). Penumpang adalah setiap pelayar selain Anak Buah Kapal yang telah memiliki tiket dan namanya tercantum di dalam daftar penumpang (*manifest*) serta telah berada di atas kapal (*boarding*).
- (20). Penumpang Prioritas adalah penumpang yang telah memiliki tiket dengan kategori lanjut usia, hamil, balita, dan cacat.
- (21). Tiket adalah surat berharga/dokumen yang diterbitkan oleh PT. PELNI (Persero) sebagai tanda bukti pembayaran calon penumpang untuk dan atas nama serta hanya dapat dipergunakan oleh penumpang yang namanya tertera dalam tiket untuk 1 (satu) kali perjalanan dengan keberangkatan dan tujuan sesuai yang tertera di dalam tiket dan tidak dapat dipergunakan oleh orang lain serta merupakan perjanjian pengangkutan antara PT. PELNI (Persero) dan calon penumpang.
- (22). Pas Pelabuhan adalah tanda bukti pembayaran dan ijin memasuki wilayah pelabuhan embarkasi mulai dari pintu masuk pelabuhan sampai dengan dermaga/tangga kapal.
- (22). Dermaga adalah fasilitas yang disediakan oleh operator pelabuhan untuk menyandarkan kapal PT. PELNI (Persero).
- (23). Petugas Terminal Penumpang (*Port Security*) adalah petugas dari pengelola pelabuhan (Pelindo) yang membantu pelaksanaan embarkasi debarkasi.
- (24). Bagasi bebas/cuma-cuma adalah barang-barang bawaan penumpang berupa jinjingan dengan ukuran/volume terbatas sesuai ketentuan dalam tiket.



- (25). Over bagasi adalah barang milik penumpang yang melebihi ketentuan dalam tiket penumpang dan atau barang selain muatan palka yang mempergunakan tiket mesin over bagasi.
- (26). Barang Non Bagasi adalah jenis barang yang dibawa penumpang dan tidak diijinkan ditempatkan di ruang penumpang /kabin dengan ketentuan tersendiri di luar ketentuan bagasi.
- (27). Barang Berbahaya (*Dangerous Goods*) adalah barang-barang yang masuk kategori dilarang dimuat dikapal penumpang dan menurut jenisnya dapat membahayakan keselamatan kapal, ABK dan penumpangnya seperti bahan peledak, petasan, senjata api, peluru, senjata tajam, narkotika, bahan kimia (zat asam basah, air raksa, cuka, air accu dan lain-lain).

PASAL 2 MAKSUD DAN TUJUAN

- (1) Maksud Standard Operating Procedure ini adalah :
- a. Memberikan petunjuk teknis operasional tentang pelayanan embarkasi dan debarkasi penumpang kepada Pihak Cabang dan Pihak Kapal;
 - b. Memberikan kejelasan tugas, wewenang, dan tanggung jawab tentang pelayanan embarkasi dan debarkasi penumpang.
- (2) Tujuan Standard Operating Procedure ini adalah memberikan standard pelayanan embarkasi dan debarkasi penumpang.

BAB II RUANG LINGKUP

PASAL 3

Ruang lingkup SOP Pelayanan Embarkasi dan Debarkasi meliputi rangkaian dari proses kegiatan pelayanan penumpang pada saat penumpang akan masuk kedalam terminal penumpang sampai dengan naik ke atas kapal maupun pelayanan penumpang pada saat penumpang akan turun dari atas kapal sampai dengan keluar dari terminal penumpang.

BAB III PELAYANAN EMBARKASI DAN DEBARKASI PENUMPANG

PASAL 4

Pelayanan embarkasi dan debarkasi penumpang dilakukan pada saat kapal tiba/sandar di pelabuhan, dengan tetap mendahulukan pelaksanaan debarkasi dan diikuti dengan pelaksanaan embarkasi.

PASAL 5 PELAYANAN DEBARKASI PENUMPANG DI ATAS KAPAL

- (1). Satu jam sebelum kapal sandar, Pihak Kapal mengumumkan rencana jam tiba kapal di pelabuhan tujuan kepada seluruh penumpang diatas kapal.
- (2). Anggota Tim Debarkasi Embarkasi Kapal telah menempati pos jaga masing – masing tiga puluh menit sebelum kapal sandar untuk melayani penumpang turun dari atas kapal dengan berpakaian dinas sesuai ketentuan perusahaan.



- (3) Sebelum dilakukan debarkasi, Pihak Kapal mengumumkan agar penumpang yang tujuannya telah berakhir agar turun dari atas kapal melalui tangga-tangga yang telah disediakan.
- (4) Saat kapal tiba/sandar di pelabuhan, Anggota Tim Debarkasi Embarkasi Kapal berkoordinasi dengan Anggota Tim Embarkasi Debarkasi Cabang dalam menyiapkan tangga turun dan selanjutnya mengarahkan penumpang untuk turun dengan tertib.
- (5) Pihak Kapal memberitahukan kepada penumpang lanjutan dan Anggota Tim Embarkasi Debarkasi Cabang mengenai jam keberangkatan kapal dan diumumkan kepada penumpang yang akan turun atau transit dari kapal agar membawa tiket dan kartu identitasnya masing – masing.
- (6) Anggota Tim Debarkasi Embarkasi Kapal wajib membantu dan memberi akses untuk penumpang prioritas yang turun dari atas kapal.

PASAL 6
PELAYANAN DEBARKASI PENUMPANG
DARI ATAS KAPAL MENUJU DERMAGA

- (1) Anggota Tim Embarkasi Debarkasi Cabang menyiapkan tangga-tangga darat dan berkoordinasi dengan Anggota Tim Debarkasi Embarkasi Kapal untuk memastikan tangga darat telah terpasang dengan baik dan aman.
- (2) Setelah tangga terpasang dengan baik dan aman, Anggota Tim Debarkasi Embarkasi Kapal mengarahkan penumpang turun melalui tangga-tangga yang telah disediakan.
- (3) Penumpang yang telah turun dari kapal diarahkan oleh Anggota Tim Embarkasi Debarkasi Cabang menuju akses pintu keluar atau jalur keluar penumpang yang telah ditentukan;
- (4) Anggota Tim Embarkasi Debarkasi Cabang dibantu oleh Petugas Terminal Penumpang (*Port Security*) memandu, mengatur kelancaran dan ketertiban selama proses debarkasi penumpang.
- (5) Anggota Tim Debarkasi Embarkasi Kapal wajib membantu dan memberi akses untuk penumpang prioritas dari dermaga menuju pintu keluar.

PASAL 7
PELAYANAN EMBARKASI PENUMPANG
SEBELUM MASUK TERMINAL

- (1) Anggota Tim Embarkasi Debarkasi Cabang telah menempati pos jaga yang telah ditentukan dua jam sebelum kapal tiba/sandar dengan berpakaian dinas sesuai dengan ketentuan perusahaan.
- (2) Anggota Tim Embarkasi Debarkasi Cabang mempersiapkan akses untuk jalur masuk ke dalam terminal yang akan digunakan oleh penumpang.
- (3) Anggota Tim Embarkasi Debarkasi Cabang memberikan pengumuman kepada penumpang dua jam sebelum kapal tiba/sandar mengenai pelaksanaan embarkasi penumpang.
- (4) Anggota Tim Embarkasi Debarkasi Cabang memberikan informasi dengan menggunakan media informasi mengenai barang-barang terlarang, barang berbahaya (*dangerous goods*) serta himbauan kepada penumpang yang akan naik ke atas kapal.



- (5). Anggota Tim Embarkasi Debarkasi Cabang memeriksa tiket dan barang-barang bawaan penumpang di luar Terminal Penumpang sesuai dengan SOP Pemasaran Tiket PT.PELNI (Persero).
- (6). Anggota Tim Embarkasi Debarkasi Cabang yang menemukan barang milik penumpang melebihi ketentuan dalam tiket penumpang maka barang tersebut masuk dalam kategori barang overbagasi dan atau barang general cargo yang akan diproses sesuai ketentuan yang berlaku.
- (7). Setelah Anggota Tim Embarkasi Debarkasi Cabang memastikan pemeriksaan sebelum masuk terminal telah selesai maka penumpang diarahkan masuk ke ruang tunggu terminal penumpang melalui pintu yang telah ditentukan.

PASAL 8
PELAYANAN EMBARKASI PENUMPANG
DIDALAM TERMINAL

- (1). Anggota Tim Embarkasi Debarkasi Cabang memastikan kesiapan fasilitas Terminal Penumpang.
- (2). Anggota Tim Embarkasi Debarkasi Cabang mengendalikan akses dan antrian calon penumpang, serta mencocokkan tiket dengan kartu identitas di depan pintu masuk terminal.
- (3). Calon penumpang melewati pintu masuk pemeriksaan dengan memperlihatkan tiket kepada Petugas Terminal Penumpang (Port Security) dipintu masuk terminal.
- (4). Anggota Tim Embarkasi Debarkasi Cabang mengarahkan calon penumpang untuk menempatkan barang bawaannya kedalam alat pemeriksaan (*Metal Detector/X-Ray*) yang disediakan oleh pengelola terminal. Apabila ditemukan barang yang mencurigakan atau berbahaya maka barang bawaan penumpang tersebut tidak diperbolehkan naik keatas kapal dan diproses sesuai ketentuan yang berlaku.
- (5). Petugas counter DCS melakukan pengecekan tiket dengan menggunakan *barcode scanner* dan selanjutnya melakukan validasi dengan stempel validasi.
- (6). Setelah dilakukan validasi, maka penumpang yang dinyatakan valid diperkenankan memasuki terminal penumpang. Apabila pada proses validasi tersebut ditemukan adanya ketidaksesuaian data pada tiket maka penumpang tersebut harus ditangani sesuai ketentuan berlaku oleh petugas yang ditunjuk oleh Kepala Cabang.
- (7). Bagi pelabuhan yang belum diberlakukan DCS maka proses validasi dilakukan secara manual dengan cara mencocokkan tiket dengan Kartu Identitas Penumpang dan daftar manifest penumpang lalu dibubuhkan stempel validasi pada lembaran tiketnya.
- (8). Penumpang yang sudah melakukan proses *Check-In* di *Counter DCS* diarahkan oleh Anggota Tim Embarkasi Debarkasi Cabang ke ruang tunggu terminal.
- (9). Setelah Pihak Kapal dan Pihak Cabang menyatakan kesiapan untuk melakukan embarkasi, penumpang diarahkan menuju dermaga untuk naik ke atas kapal dengan memperhatikan jadwal keberangkatan.



PASAL 9
PELAYANAN EMBARKASI PENUMPANG
DARI DERMAGA KE ATAS KAPAL

- (1). Anggota Tim Embarkasi Debarkasi Cabang melakukan koordinasi dengan Pihak Kapal untuk memastikan kesiapan embarkasi penumpang.
- (2). Anggota Tim Embarkasi Debarkasi Cabang mengarahkan penumpang yang ada di dalam terminal penumpang menuju dermaga dan selanjutnya diarahkan ke tangga naik.
- (3). Anggota Tim Embarkasi Debarkasi Cabang yang berada ditangga kapal memeriksa kembali tiket penumpang untuk memastikan tiket telah divalidasi dan selanjutnya diarahkan naik keatas kapal melalui tanggatangga yang telah disediakan.

PASAL 10
PELAYANAN EMBARKASI PENUMPANG DI ATAS KAPAL

- (1). Setelah penumpang berada diatas kapal, Anggota Tim Debarkasi Embarkasi Kapal mengarahkan penumpang sesuai dengan kelas yang tertera dalam tiket.
- (2). Setelah debarkasi selesai, Anggota Tim Debarkasi Embarkasi Kapal berkoordinasi dengan Anggota Tim Embarkasi Debarkasi Cabang untuk melakukan pemeriksaan bersama diatas kapal. Bila ditemukan penumpang yang belum mempunyai tiket maka penumpang tersebut diturunkan untuk diproses sesuai ketentuan yang berlaku.
- (3). Setelah pemeriksaan bersama selesai, Anggota Tim Debarkasi Embarkasi Kapal kembali menempati pos jaga yang telah ditentukan dan Anggota Tim Embarkasi Debarkasi Cabang turun dari atas kapal.

PASAL 11
PELAYANAN PENUMPANG PRIORITAS

- (1). Penumpang prioritas wajib mendapatkan akses diutamakan pada saat embarkasi dan debarkasi penumpang.
- (2). Anggota Tim Embarkasi Debarkasi Cabang berkoordinasi dengan Petugas Terminal Penumpang (*Port Security*) dalam hal penanganan khusus untuk penumpang sakit didalam terminal pada saat menunggu kapal sandar.
- (3). Bila penumpang yang sakit memakai kursi roda, Anggota Tim Embarkasi Debarkasi Cabang membantu menaikkan/mengangkat kursi roda sampai keatas kapal.
- (4). Anggota Tim Embarkasi Debarkasi Cabang berkoordinasi dengan Pihak Kapal atau Dokter Kapal untuk penempatan maupun penanganan penumpang sakit selama berada diatas kapal.



**BAB IV
PENUTUP**

Keputusan ini berlaku sejak tanggal ditetapkan dan dengan berlakunya Keputusan Direksi ini maka segala ketentuan yang bertentangan dengan Keputusan ini dinyatakan tidak berlaku lagi.

Ditetapkan di : J A K A R T A
Pada tanggal : 29 Juni 2016

**A.N. DIREKSI
DIREKTUR UTAMA**

ttd

ELFIEN GOENTORO

Salinan Keputusan ini disampaikan Kepada Yth :

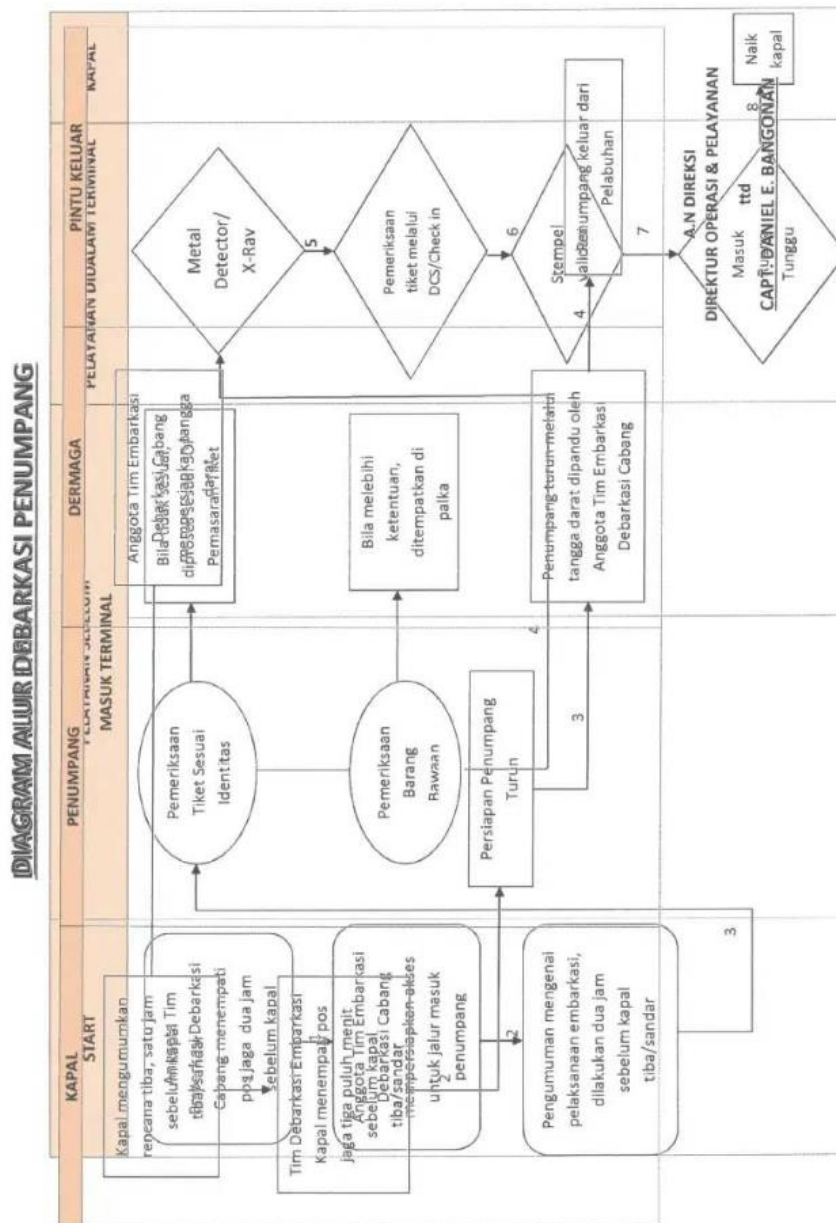
1. Direksi PT. PELNI (Persero);
2. Kepala SPI/Kepala DPA-ISM Code/Senior Manager/
Manager PT. PELNI (Persero);
3. Kepala Cabang PT. PELNI (Persero);
4. Nakhoda PT. PELNI (Persero);
5. Arsip.

Salinan sesuai dengan aslinya
Biro Hukum



Benny Marganda Sinaga
 NRP: 08522

Lampiran V Diagram Alur Debarkasi Penumpang



Lampiran VI Logbook kapal gagal sandar dan berlabuh

21 Berlayar di Laut NAWA Dan PONTIANAK
Pada hari Minggu Tanggal 26 FEBRUARI

Jenis cuaca	Jumlah Underway per hour	Kondisi kapal	Haluan Kemudi Steered course			Variasi + Deviasi Var + Dev			Hujan Seputih Rain Shower	Awan & Kekuatan Angin Wind Direct & Force	Kondisi Awan Cloudiness	Kondisi Cuaca Weather Condition	Kondisi Laut Sea Condition	Biotometer	Suhu Udara Air Temperature	Suhu Air Laut
			000°	-	012	+3	0	015								
00.00	000°	000°	000°	-	012	+3	0	015	AS NS	0/5	DEZ2LE	MODERATE SEA	1015	26°C	28°C	
01.00	000°	000°	000°	-	000	+3	0	000	SI	RAIN			1014	26°C	33°C	
02.00	000°	000°	000°	-	000	+3	0	000								
03.00	000°	000°	000°	-	000	+3	0	000								
04.00	000°	000°	000°	-	000	+3	0	000								
05.00	000°	000°	000°	-	000	+3	0	000								
06.00	000°	000°	000°	-	000	+3	0	000								
07.00	000°	000°	000°	-	000	+3	0	000								
08.00	000°	000°	000°	-	000	+3	0	000								
09.00	000°	000°	000°	-	000	+3	0	000								
10.00	000°	000°	000°	-	000	+3	0	000								
11.00	000°	000°	000°	-	000	+3	0	000								
12.00	000°	000°	000°	-	000	+3	0	000								
13.00	000°	000°	000°	-	000	+3	0	000								
14.00	000°	000°	000°	-	000	+3	0	000								
15.00	000°	000°	000°	-	000	+3	0	000								
16.00	000°	000°	000°	-	000	+3	0	000								
17.00	000°	000°	000°	-	000	+3	0	000								
18.00	000°	000°	000°	-	000	+3	0	000								
19.00	000°	000°	000°	-	000	+3	0	000								
20.00	000°	000°	000°	-	000	+3	0	000								
21.00	000°	000°	000°	-	000	+3	0	000								
22.00	000°	000°	000°	-	000	+3	0	000								
23.00	000°	000°	000°	-	000	+3	0	000								
24.00	000°	000°	000°	-	000	+3	0	000								

ke SERAJAN Parah Syahbandar
From 20 22 paraship by Harbour Master

Tanki (Cm) Tank (Cm)	Goti (Cm) Ridge (Cm)	Penentuan posisi kapal secara nyata bearing 1 setiap 15 menit bearing 2, bearing 3, bearing 4, bearing 5, dtd. Observation true bearings, soundings marks, moderately precise, etc.	Pagar Mutiara Jaga Inner contour mark	Catatan Nakhoda Annotations of the Master
		01.00 Gpr: 01°31' S / 108°21' E 01.10 Gpr: 01°31' S / 108°21' E 03.00 Gpr: 01°43' S / 108°21' E 04.00 Gpr: 02°01' S / 108°21' E		
		05.00 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 05.10 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 05.20 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 05.30 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 05.40 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 05.50 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 06.00 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 06.10 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 06.20 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 06.30 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 06.40 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 06.50 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 07.00 Gpr: 02°13' S / 108°21' E		
		07.00 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 07.10 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 07.20 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 07.30 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 07.40 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 07.50 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 08.00 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 08.10 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 08.20 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 08.30 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 08.40 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 08.50 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 09.00 Gpr: 02°13' S / 108°21' E		
		09.00 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 09.10 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 09.20 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 09.30 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 09.40 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 09.50 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 10.00 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 10.10 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 10.20 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 10.30 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 10.40 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 10.50 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 11.00 Gpr: 02°13' S / 108°21' E		
		11.00 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 11.10 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 11.20 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 11.30 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 11.40 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 11.50 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 12.00 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 12.10 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 12.20 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 12.30 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 12.40 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 12.50 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 13.00 Gpr: 02°13' S / 108°21' E		
		13.00 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 13.10 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 13.20 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 13.30 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 13.40 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 13.50 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 14.00 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 14.10 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 14.20 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 14.30 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 14.40 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 14.50 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 15.00 Gpr: 02°13' S / 108°21' E		
		15.00 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 15.10 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 15.20 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 15.30 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 15.40 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 15.50 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 16.00 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 16.10 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 16.20 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 16.30 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 16.40 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 16.50 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 17.00 Gpr: 02°13' S / 108°21' E		
		17.00 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 17.10 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 17.20 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 17.30 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 17.40 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 17.50 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 18.00 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 18.10 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 18.20 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 18.30 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 18.40 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 18.50 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 19.00 Gpr: 02°13' S / 108°21' E		
		19.00 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 19.10 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 19.20 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 19.30 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 19.40 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 19.50 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 20.00 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 20.10 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 20.20 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 20.30 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 20.40 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 20.50 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 21.00 Gpr: 02°13' S / 108°21' E		
		21.00 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 21.10 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 21.20 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 21.30 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 21.40 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 21.50 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 22.00 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 22.10 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 22.20 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 22.30 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 22.40 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 22.50 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 23.00 Gpr: 02°13' S / 108°21' E		
		23.00 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 23.10 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 23.20 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 23.30 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 23.40 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 23.50 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 24.00 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 24.10 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 24.20 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 24.30 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 24.40 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 24.50 Gpr: 02°13' S / 108°21' E 25.00 Gpr: 02°13' S / 108°21' E		

Pada hari Minggu tgl. 26 FEBRUARI 2023
Day

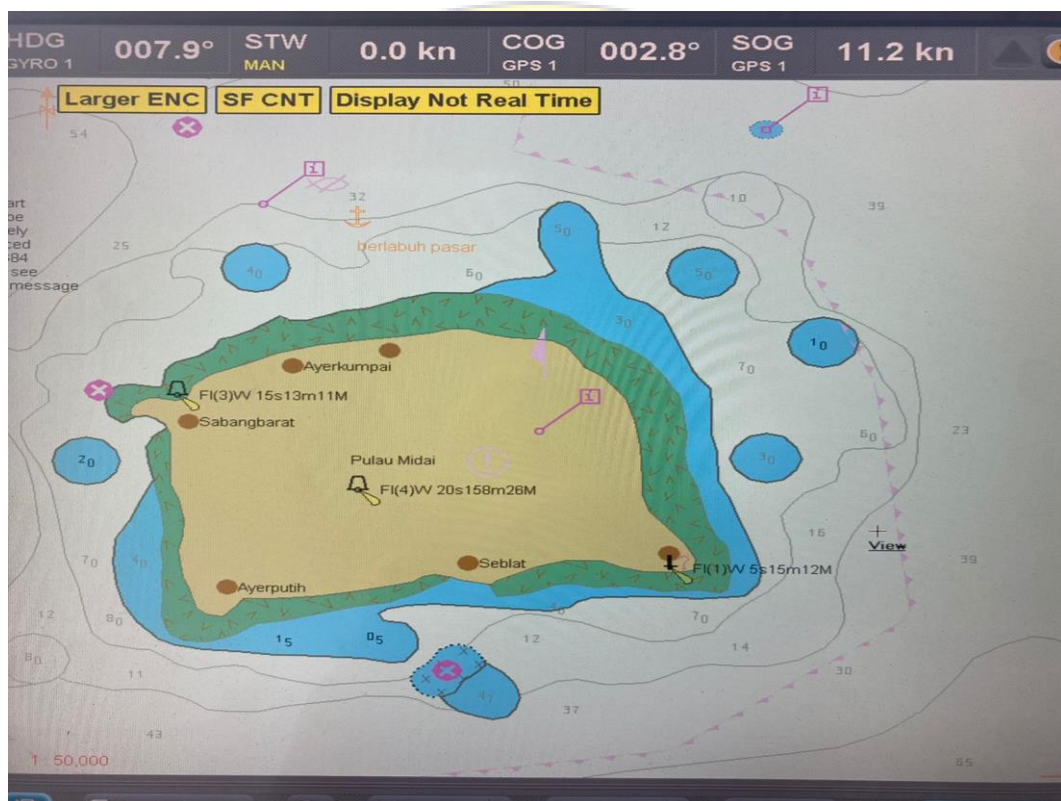
Posisi Kapal pada tengah hari tanggal _____ 20 _____
Position at noon on _____
Lintang duga
DR Latitude

Perkiraan yang dilakukan dan latihan
Asterix and practice with
Alas2 keamanan dan alat2 pendukung
Safety and the using equipment

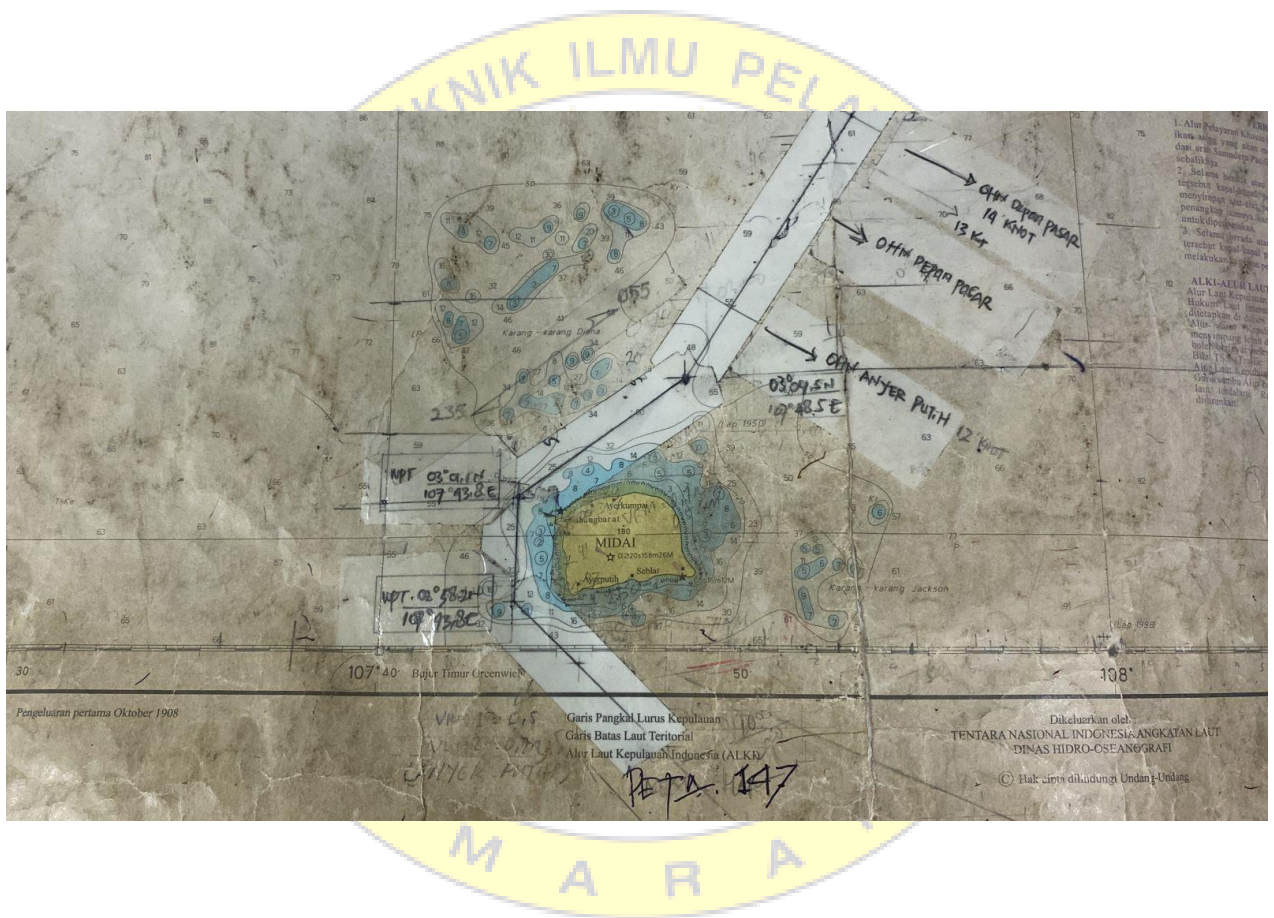
NAKHODA
Master



Lampiran VII Peta Pulau Midai di ECDIS



Lampiran VIII Peta kertas Pulau Midai



Lampiran IX *Fender* kapal dengan ban bekas



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Wiku Yoga Athoriq
2. Tempat, Tanggal Lahir : Bandung, 29 Agustus 2000
3. NIT : 561911117059 N
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Laki - laki
6. Golongan Darah : A
7. Alamat : Asrama Yonif 511 RT 03 RW 09 Kota Blitar
8. Nama Orang Tua :
Ayah : Warsono
Ibu : Tutik Kusmiati
9. Riwayat Pendidikan :
SD : SDN SINDANGLAYA 1 2006 - 2012
SMP : SMPN 4 KOTA BLITAR 2012-2015
SMA : SMAN 1 KOTA BLITAR 2015-2018
Perguruan Tinggi : PIP SEMARANG 2019-2023
10. Praktek Laut :
Perusahaan Pelayaran : PT PELNI
Nama Kapal : KM. Bukit Raya
Masa Praktek : 08 Agustus 2021-12 Agustus 2022