



**ANALISIS KETERLAMBATAN WAKTU BERANGKAT  
KAPAL KM. SINABUNG**

**SKRIPSI**

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

**Oleh**

**KEVIN REPAGITA S  
NIT. 561911137200 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKADIPLOMA IV  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG  
2023**

**HALAMAN PERSETUJUAN**  
**ANALISIS KETERLAMBATAN WAKTU BERANGKAT KAPAL KM.**  
**SINABUNG**

DISUSUN OLEH:

**KEVIN REPAGITA S**  
**NIT. 561911137200 N**

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

Dosen Pembimbing I

Materi

  
**YUSTINA SAPAN, S.SiT., M.M.**  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19771129 200502 2 001

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan Penulisan

  
**ARYANTI FITRIANINGSIH, S.T., M.T**  
Pembina IV/a (IV/a)  
NIP. 19800807 200912 2 001

Mengetahui,

Ketua Program Studi Nautika

  
**YUSTINA SAPAN, S.SiT., M.M.**  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19771129 200502 2 001

**HALAMAN PENGESAHAN**

Skripsi dengan judul "**ANALISIS KETERLAMBATAN WAKTU BERANGKAT KAPAL KM.SINABUNG**" karya,

Nama : Kevin Repagita S

NIT : 561911137200 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari ....., tanggal .....2023

Semarang, .....2023

**PENGUJI**

Penguji I : **Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO., M.Si.**  
Penata Tingkat I (IV/b)  
19710521 199903 1 001

Penguji II : **YUSTINA SAPAN, S.SiT., M.M.**  
Penata Tingkat I (III/d)  
19771129 200502 2 001

Penguji III : **PRANYOTO, S.Pi, M.AP.**  
Penata Utama Madya (IV/d)  
19610214 201510 1 001

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

**Dr. Capt. TRI CAHYADI, M.H., M.Mar.**  
Pembina Tk.I (IV/b)  
19730704 199803 1 001

**PERNYATAAN KEASLIAN**

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Kevin Repagita S

NIT : 561911137200 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul **“ANALISIS KETERLAMBATAN WAKTU BERANGKAT KAPAL KM. SINABUNG”**

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, 18 Juli 2023

Yang membuat pernyataan,



**KEVIN REPAGITA S**  
**NIT. 561911137200 N**

## MOTO DAN PERSEMBAHAN

### Moto:

1. "Pertolongan Tuhan tidak datang terlalu cepat, tidak juga terlalu lambat. Tetapi pertolongan Tuhan selalu datang disaat yang tepat dan waktu yang tak terduga."
2. *"I am still learning"* (Michelangelo)
3. Tidak mustahil bagi orang biasa untuk memutuskan menjadi luar biasa (Elon Musk)

### Persembahan:

Dengan rasa syukur yang mendalam, diselesaikannya skripsi ini penulis persembahkan kepada <sup>[1]</sup><sub>[SEP]</sub>:

1. Kedua orang tua dan kakak saya yang sangat saya cintai dan berharga bagi hidup saya. Terima kasih telah menyayangi dan mengasihi 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. <sup>[1]</sup><sub>[SEP]</sub>
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 kehadiran Tuhan Yang Maha Esa karena berkat limpahan rahmat dan hidayah-Nya, peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul “Analisis Keterlambatan Waktu Berangkat Kapal KM. Sinabung”.

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. 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 Yustina Sapan, S.SiT., M.M selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Yustina Sapan, S.SiT., M.M selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.
4. Ibu Aryanti Fitrianiingsih, S.T., M.T selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.

5. Bapak/Ibu Dosen Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Perusahaan PT. Pelni dan seluruh awak KM. Sinabung yang telah memberikan saya kesempatan untuk penelitian serta membantu penulisan Skripsi ini.
7. Ayah dan Ibu tercinta saya yang memberikan dukungan, motivasi dan doa, serta saudara saya yang selalu menyemangati.
8. Yang peneliti banggakan teman-teman kasta Semarang 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 C, 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

**KEVIN REPAGITA S**  
**NIT. 561911137200 N**

## ABSTRAKSI

**Repagita S, kevin, 561911137200,2023.** “*Analisis Keterlambatan Waktu Berangkat Kapal KM.SINABUNG*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Yustina Sapan, S.ST, MM., Pembimbing II: Aryanti Fitriyaningsih, S.T.,M.T.

PT.PELNI masih menemukan kendala dalam melaksanakan tanggung jawabnya sebagai salah satu penyedia sarana transportasi laut nasional. beberapa kendala yang ditemukan diantaranya adalah kurang optimalnya proses naik turunnya penumpang dan kurangnya pengawasan terhadap proses naik dan turunnya penumpang sehingga mengakibatkan terjadinya keterlambatan waktu berangkat kapal. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor penyebab terjadinya keterlambatan waktu berangkat kapal, serta upaya untuk mengurangi terjadi keterlambatan waktu berangkat kapal.

Metode penelitian yang digunakan peneliti adalah metode kualitatif, dengan teknik pengumpulan data berupa observasi dan wawancara serta dokumentasi mengenai keterlambatan waktu berangkat kapal. Tempat dilaksanakannya penelitian berada di KM.Sinabung.

Hasil penelitian dari pengamatan penulis ialah Faktor penyebab terjadinya keterlambatan waktu berangkat kapal adalah banyaknya jumlah penumpang yang naik dan turun dari kapal serta pedagang asongan dan buruh, kondisi cuaca yang tidak bisa di prediksi, serta kurangnya pengawasan pihak pelabuhan dan kru kapal terhadap para pengantar. Upaya dalam mencegah terjadinya keterlambatan waktu berangkat kapal adalah Meningkatkan koordinasi dan kerjasama untuk menertibkan banyaknya jumlah penumpang yang akan naik dan turun kapal, Tambahan waktu dalam proses embarkasi dan debarkasi, Meningkatkan ketertiban dan kerjasama antara pihak kapal dan pihak pelabuhan untuk menanggulangi buruh-buruh bagasi dan pedagang asongan, Memberi batasan bagi pengantar, Menambah akses naik dan turunnya penumpang.

Kata Kunci : Keterlambatan, Waktu, Keberangkatan, Kapal



## ABSTRACT

**Repagita S, kevin, 561911137200,2023.** “*Analisis Keterlambatan Waktu Berangkat Kapal KM.SINABUNG*” Thesis. Diploma IV Program, Nautical Department, Semarang Merchant Marine Polytechnic g, 1<sup>st</sup> Supervisor : Yustina Sapan, S.ST, MM., 2<sup>nd</sup> Supervisor : Aryanti Fitriyaningsih, S.T., M.T.

PT.PELNI still finds obstacles in carrying out its responsibilities as one of the providers of national sea transportation facilities. Some of the obstacles found include the lack of optimization of the process of getting on and off passengers and the lack of supervision of the process of getting on and off passengers resulting in delays in ship departure time. This study aims to determine the factors that cause delays in ship departure time, as well as efforts to reduce delays in ship departure time.

The research method used by researchers is a qualitative method, with data collection techniques in the form of observation and interviews and documentation regarding delays in ship departure time. The place where the research was carried out was at KM.Sinabung.

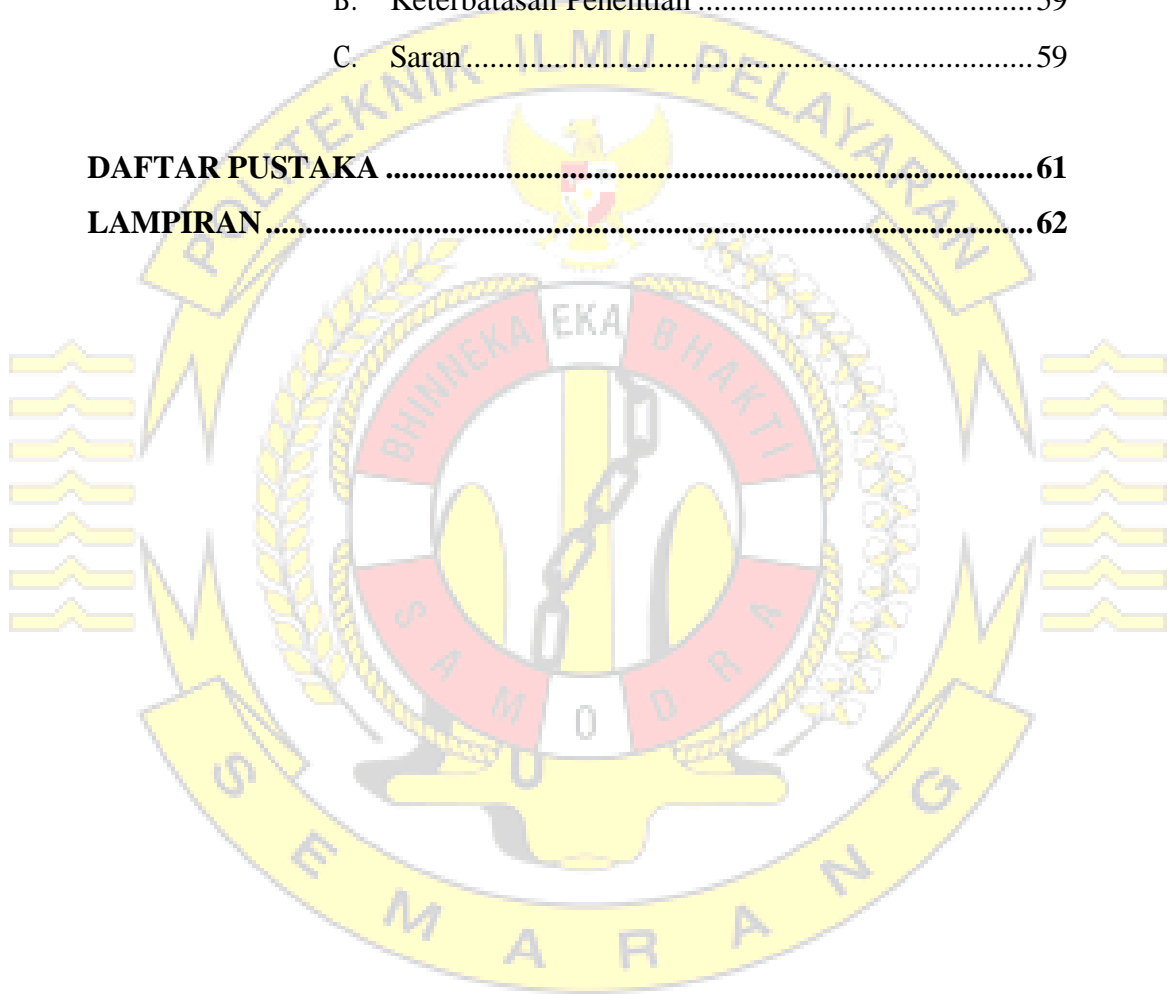
The results of the research from the author's observations are the factors that cause delays in the departure time of the ship are the large number of passengers getting on and off the ship as well as hawkers and laborers, weather conditions that cannot be predicted, as well as the lack of supervision of the port and crew of the ship against the deliverymen. Efforts made in preventing delays in ship departure time are Increasing coordination and cooperation to curb the large number of passengers who will board and disembark the ship, Additional time in the embarkation and debarkation process, Increasing order and cooperation between the ship and the port to deal with baggage workers and hawkers, Providing restrictions for introducers, Increasing access to boarding and disembarking passengers.

Keywords: Delay, Time, Departure, Ship

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	<b>i</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN</b> .....	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b> .....	<b>iii</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN</b> .....	<b>iv</b>
<b>HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN</b> .....	<b>v</b>
<b>PRAKATA</b> .....	<b>vi</b>
<b>ABSTRAKSI</b> .....	<b>viii</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>ix</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>x</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>xii</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	<b>xiv</b>
<b>BAB I : PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Fokus Penelitian.....	5
C. Rumusan Masalah.....	5
D. Tujuan Penelitian .....	6
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	6
<b>BAB II: KAJIAN TEORI</b> .....	<b>8</b>
A. Deskripsi Teori .....	8
B. Kerangka Penelitian.....	21
<b>BAB III: METODE PENELITIAN</b> .....	<b>22</b>
A. Metode Penelitian .....	22
B. Tempat Penelitian .....	23
C. Sampel Sumber Data Penelitian .....	24
D. Teknik Pengumpulan Data .....	25
E. Instrumen Penelitian .....	26
F. Teknik Analisa Data Kualitatif.....	27
G. Pengujian Keabsahan Data.....	28

<b>BAB IV: HASIL PENELITIAN.....</b>	<b>30</b>
A. Gambaran Konteks Penelitian .....	30
B. Deskripsi Data.....	38
C. Temuan .....	40
D. Pembahasan Hasil penelitian .....	47
<b>BAB V: SIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>58</b>
A. Simpulan.....	58
B. Keterbatasan Penelitian .....	59
C. Saran.....	59
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>61</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>62</b>



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 PT. PELNI.....	33
Gambar 4.2 KM. SINABUNG.....	36
Gambar 4.3 <i>Ship's Particular</i> KM. Sinabung .....	37
Gambar 4.4 Jadwal Kapal KM.Sinabung VOY 12.....	41
Gambar 4.5 Laporan Perjalanan Kapal KM.Sinabung VOY 12.....	42
Gambar 3.1 Jadwal Keberangkatan Kapal KM. SINABUNG .....	62
Gambar 3.2 Jadwal Keberangkatan Kapal KM. SINABUNG .....	63
Gambar 4.4 Jadwal Kapal KM.Sinabung VOY 12.....	64
Gambar 4.5 Laporan Perjalanan Kapal KM.Sinabung VOY 12.....	65
Gambar 4.6 Jadwal Kapal KM.Sinabung VOY 13.....	66
Gambar 4.7 Laporan Perjalanan Kapal KM.Sinabung VOY 13.....	67
Gambar 4.8 Jadwal Kapal KM.Sinabung VOY 14.....	68
Gambar 4.9 Laporan Perjalanan Kapal KM.Sinabung VOY 14.....	69
Gambar 4.10 Jadwal Kapal KM.Sinabung VOY 15.....	70
Gambar 4.11 Laporan Perjalanan Kapal KM.Sinabung VOY 15.....	71
Gambar 4.12 Jadwal Kapal KM.Sinabung VOY 16.....	72
Gambar 4.13 Laporan Perjalanan Kapal KM.Sinabung VOY 16.....	73
Gambar 4.14 Jadwal Kapal KM.Sinabung VOY 17.....	74
Gambar 4.15 Laporan Perjalanan Kapal KM.Sinabung VOY 17.....	75
Gambar 4.16. Proses Embarkasi dan Debarkasi yang Tidak Lancar .....	76
Gambar 4.17. Proses Embarkasi dan Debarkasi di Bagian Depan.....	76
Gambar 4.18. Kepadatan Penumpang Saat Embarkasi Debarkasi.....	77
Gambar 4.19 Kepadatan Penumpang Saat Embarkasi Debarkasi.....	77
Gambar 4.20 Kepadatan Penumpang Saat Embarkasi Debarkasi.....	78
Gambar 4.21 Kepadatan Penumpang Saat Embarkasi Debarkasi.....	78
Gambar 4.22 Jumlah penumpang di atas kapal.....	79

**DAFTAR TABEL**

Tabel 1.1 Tabel Daya Muat Penumpang KM.SINABUNG .....	1
Tabel 4.1 Penelitian Terdahulu.....	30
Table 4.2 Hasil wawancara.....	61



**DAFTAR LAMPIRAN**

Lampiran Gambar.....	58
Lampiran Hasil wawancara .....	79
Lampiran Ship Particular .....	82
Lampiran Crew List.....	83
Lampiran Perjalanan Kapal.....	85



## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. LATAR BELAKANG**

Menurut Salim (2015) definisi Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dengan demikian transportasi dapat didefinisikan sebagai pengangkutan benda atau penumpang dari satu tempat ke tempat lain.

Persaingan bisnis jasa transportasi laut semakin ketat. Keadaan ini memaksa setiap penyedia jasa angkutan untuk meningkatkan sistem agar bisa bertahan dalam persaingan yang ada. Hal tersebut tidak berbeda dengan penyedia lainnya. PT PELNI (Pelayaran Nasional Indonesia) dan layanan pemerintah juga harus memberikan kontribusi untuk perbaikan.

Aspek penting untuk menjamin keberlangsungan industri angkut di PT Pelni sebagai penyedia jasa transportasi laut nasional dan visinya ialah menjadi penyedia jasa nasional dan ruang lingkup internasional dengan industri kelas dunia. PT. Pelni sangat mementingkan pelayanan prima bagi penumpangnya.

Angkutan laut ialah bagian dari transportasi yang perlu diatur dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional untuk memperluas penyediaan pelayanan transportasi sesuai keperluan dan memberikan pelayanan yang terpadu, tertib, mudah dijangkau dan bermutu, harga aman dan terjangkau, layanan pengiriman aman dan tepat waktu, ketersediaan angkutan laut.

KM. Sinabung merupakan salah satu transportasi laut yang paling diminati masyarakat. KM. Sinabung merupakan bagian dari kapal yang dioperasikan oleh PT. Pelayaran Nasional Indonesia atau PT PELNI. PT PELNI merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang menyediakan jasa transportasi laut dengan menggunakan kapal penumpang, feri berkecepatan tinggi, dan kapal kargo..

PT.PELNI ialah salah satu perusahaan yang dibimbing oleh BUMN ( Badan Usaha Milik Negara ) yang berdiri tanggal 5 september 1950. Seiring berjalannya waktu PT.PELNI saat ini mempunyai 32 armada,beberapa armada kapal ialah kapal yang dibuat di galangan jerman. Kabin penumpang terdapat kelas I dan kelas ekonomi. Kamar penumpang dibagi 4 yaitu : kelas I , kelas II kelas III dan kelas Ekonomi. Terdapat juga fasilitas hiburan yang ada didalam kapal yaitu kafetaria, bioskop, persewaan playstation, mushola, ruang karaoke, dan pertunjukkan musik.

Salah satu kapal PT.PELNI ialah KM.SINABUNG, dibuat tahun 1997 oleh jos L.Meyer, Papenburg di Jerman dengan daya tampung 1906 orang antara lain :

Tabel 1.1 Tabel Daya Muat Penumpang KM.SINABUNG

PENUMPANG	
KELAS 1	144 ORANG
KELAS II	364 ORANG
KELAS III	594 ORANG
KELAS EKONOMI	804 ORANG
TOTAL	1906 ORANG



Sebagai penyedia angkutan laut dalam negeri, PT. PELNI berkewajiban atas keamanan dan perlindungan penumpang dan/atau barang yang dibawa oleh KM. Sinabung. Pertanggungjawaban yang dimaksud dapat timbul dari perjalanan kapal seperti lenyap, hilang atau barang yang dibawa rusak, terlambatnya pembawaan penumpang dan/atau pengangkutan.

KM. SINABUNG ialah bagian dari satu kapal penumpang atau *passenger ship* yang dimiliki oleh PT. Pelni dengan tujuan :*Surabaya – Makassar - Bau-Bau - Banggai – Bitung – Ternate – Bacan – Sorong – Manokwari – Biak- Jayapura.* KM. SINABUNG merupakan salah satu kapal penumpang yang ber-*type* 2000 dengan kemampuan memuat penumpang sekitar 1906 orang. Selama peneliti melaksanakan praktek laut di kapal KM.Sinabung, kapal sering mengalami keterlambatan keberangkatan di setiap pelabuhan dikarenakan kurang optimalnya dalam proses embarkasi dan debarkasi dan kondisi cuaca yang buruk. Pada saat kapal sandar di pelabuhan di dalam kondisi terlambat maka menyebabkan waktu proses embarkasi dan debarkasi yang tidak sesuai dengan jadwal dan akibat kapal yang sudah mengalami keterlambatan waktu keberangkatan akan berpengaruh terhadap waktu tiba (ETA) pelabuhan selanjutnya selain itu berpengaruh juga terhadap kurangnya waktu proses kegiatan embarkasi dan debarkasi dan ketidaksesuaian jadwal proses embarkasi dan debarkasi yang ada di pelabuhan selanjutnya yang dapat menyebabkan keterlambatan waktu keberangkatan kapal di pelabuhan selanjutnya.

Adapun dalam pelaksanaannya, PT. PELNI masih menemukan kendala dalam melaksanakan tanggung jawabnya sebagai salah satu penyedia sarana transportasi

laut nasional. Beberapa kendala yang ditemukan diantaranya adalah kurang optimalnya proses naik turunnya (embarkasi dan debarkasi) penumpang kapal dan kurangnya pengawasan terhadap proses embarkasi dan debarkasi penumpang. Embarkasi dan debarkasi merupakan bagian dari faktor yang dapat berpengaruh terhadap akurasi waktu kapal untuk berangkat. Selain dapat mempengaruhi ketepatan waktu berangkat, proses embarkasi dan debarkasi yang tidak teratur juga dapat menyebabkan ketidaknyamanan penumpang kapal serta dapat menyebabkan insiden yang tidak diinginkan akibat penumpang kapal yang saling berdesakan. Selain itu juga akses dalam kegiatan naik dan turunnya penumpang sangat belum efisien dikarenakan akses seperti tangga garbarata di pelabuhan sangat minim jumlahnya, Sehingga proses embarkasi dan debarkasi yang tidak berjalan lancar mengakibatkan terjadinya keterlambatan waktu berangkat kapal. Kondisi cuaca juga merupakan salah satu penyebab keterlambatan waktu berangkat yang dimana salah satu faktor ini akan sangat berpengaruh dalam dunia pelayaran.

Sehubungan dengan hal tersebut, maka PT. PELNI hendaklah melakukan pengoptimalan dalam manajemen proses embarkasi dan debarkasi. Hal ini disebabkan keterlambatan waktu keberangkatan kapal dapat mempengaruhi citra pelayanan PT. PELNI menjadi pelaksana jasa angkutan laut nasional. Oleh karena itu, diperlukan penaikan layanan terutama dalam hal akurasi waktu keberangkatan kapal.

Dilandasi oleh penjelasan diatas, maka penulis berkeinginan untuk membahas masalah dalam proses naik turunnya penumpang kapal sehingga proses naik turunnya penumpang kapal dapat berjalan lebih baik lagi. Sehubungan dengan hal

tersebut, maka penulis ingin memilih judul “Analisis Keterlambatan Waktu Berangkat Kapal KM Sinabung”

## **B. FOKUS PENELITIAN**

Adapun fokus penelitian yang penulis gunakan hanya berfokus kepada masalah yang ditemui ketika melangsungkan praktek di kapal. Beberapa masalah yang dapat diidentifikasi sebagai penyebab keterlambatan waktu keberangkatan kapal adalah sebagai berikut :

1. Kurangnya koordinasi dalam pengaturan penumpang dan calon penumpang yang berkeinginan naik dan turun dari kapal,
2. Kurangnya waktu dalam proses embarkasi dan debarkasi penumpang.
3. Ketidaktertiban pedangan asongan dan buruh dalam membawa barang milik penumpang kapal saat proses naik dan turunnya penumpang kapal.
4. Akses dalam kegiatan naik dan turunnya penumpang.
5. Kondisi cuaca yang tidak bisa di prediksi.

## **C. RUMUSAN MASALAH**

Berlandaskan latar belakang yang telah diuraikan, penulis bisa mengetahui beberapa permasalahan yang dialami oleh konsumen jasa transportasi laut. Khususnya untuk penumpang kapal KM. Sinabung. Berikut rumusan masalah pada skripsi ini:

1. Faktor apakah yang menyebabkan keterlambatan waktu berangkat kapal KM. Sinabung ?

2. Bagaimana upaya mencegah keterlambatan waktu berangkat kapal KM.

Sinabung ?

#### **D. TUJUAN PENELITIAN**

Dibawah ini merupakan tujuan dalam penelitian. Tujuan penelitian dimaksudkan guna ketika melaksanakan pemberangkatan dan penurunan penumpang kapal bisa berjalan dengan tertib dan lancar. Berikut tujuan penelitian ini yaitu:

1. Untuk menganalisis penyebab keterlambatan keberangkatan kapal.
2. Untuk menganalisis upaya pencegahan untuk mengatasi keterlambatan waktu berangkat kapal KM. Sinabung

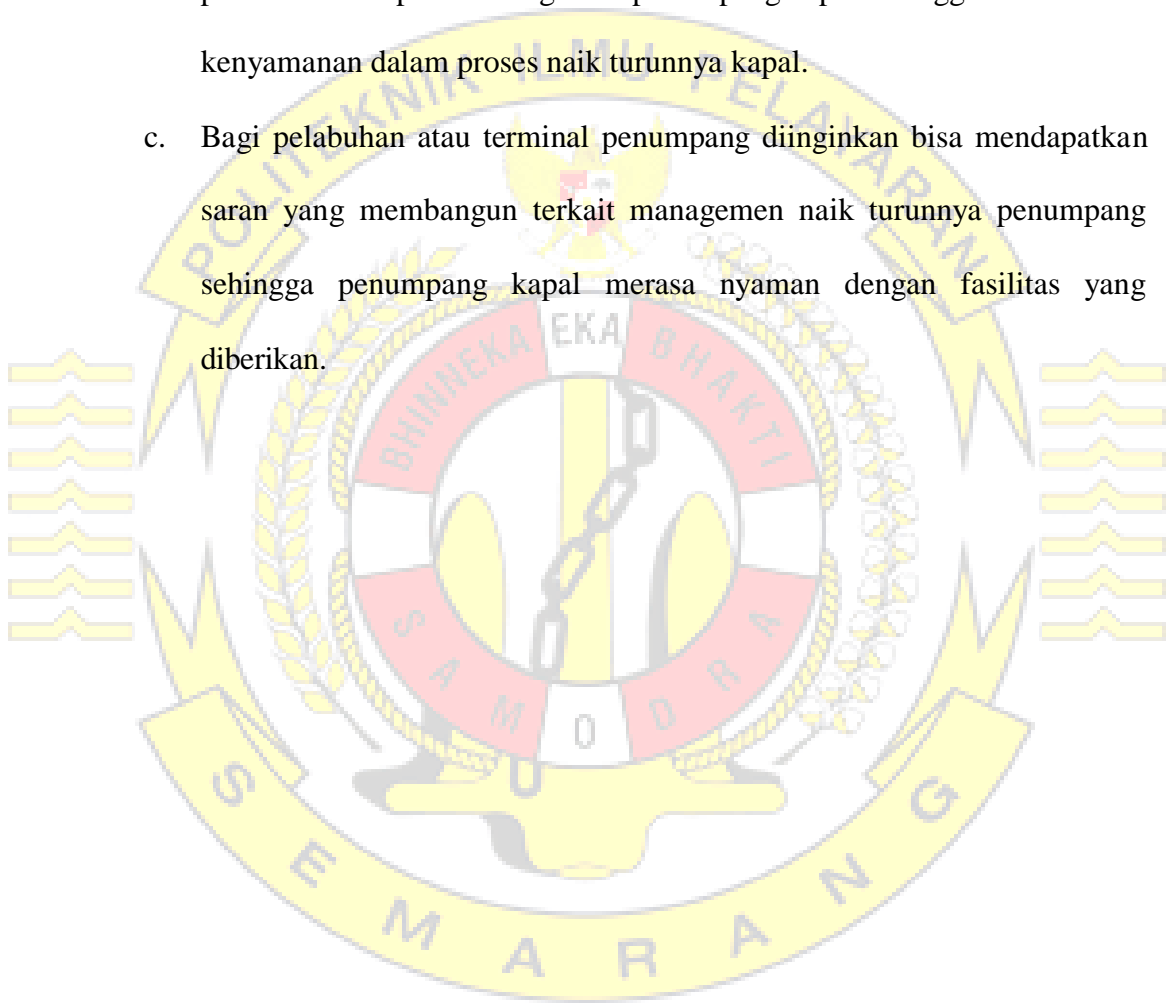
#### **E. MANFAAT HASIL PENELITIAN**

Berikut manfaat teoritis dan praktis yang penulis sampaikan dalam penelitian ini:

1. Manfaat Secara Teoritis
  - a. Bisa membagikan kontribusi ilmiah terkait prosedur kegiatan naik turunnya penumpang kapal sehingga mampu menyediakan referensi baru mengenai hubungan kegiatan naik turunnya penumpang kapal dengan waktu keterlambatan kapal
  - b. Dapat menambah wawasan oleh taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

## 2. Manfaat Secara Praktis

- a. Bagi perusahaan PT. PELNI yang selalu terbuka terhadap masukan dan dari semua pihak guna memberikan pelayanan kepada penumpang kapal lebih baik lagi.
- b. Bagi pihak *crew* kapal diharapkan dapat mengerti kewajiban dalam proses penurunan dan pemberangkatan penumpang kapal sehingga memberikan kenyamanan dalam proses naik turunnya kapal.
- c. Bagi pelabuhan atau terminal penumpang diinginkan bisa mendapatkan saran yang membangun terkait manajemen naik turunnya penumpang sehingga penumpang kapal merasa nyaman dengan fasilitas yang diberikan.



## BAB II

### KAJIAN TEORI

#### A. Deskripsi Teori

Bab ini penulis menggambarkan landasan teori terkait dengan judul penelitian. Sebagai pendukung dalam skripsi yang berkaitan dengan judul penelitian, maka dalam bab ini penulis memberikan penjelasan dari rujukan yang bisa dijadikan menjadi landasan serta memberikan pengertian yang jelas mengenai materi skripsi yang diteliti guna menyempurnakan penulisan skripsi.

##### 1. Embarkasi dan Debarkasi

Pengertian embarkasi berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah keberangkatan dari suatu area tertentu dengan pesawat atau kapal laut. Debarkasi bisa dipahami sebagai turunnya penumpang atau kargo dari kapal atau pesawat udara di tempat yang ditetapkan di pelabuhan dan bandara. Proses embarkasi dan debarkasi ialah bagian integral dari dunia maritim. Selama pengembangan, dialaminya beberapa masalah naik dan turun yang berdampak terhadap keterlambatan jadwal keberangkatan kapal. Tahapan embarkasi dan debarkasi menimbulkan banyak masalah yang disebabkan oleh kapal itu sendiri atau pihak ketiga. Dampak dari kapal itu sendiri antara lain ialah disorganisasi pelaut terkait peraturan perusahaan tentang tangga di *gangway*. Pengaruh eksternal, di sisi lain, termasuk penumpang, pendamping, dan pengunjung yang nakal. Naik dan turun dapat

terjadi dalam berbagai situasi dan keadaan, dari hari biasa hingga situasi permintaan tinggi. Misalnya, banyak orang bepergian ke luar pulau selama festival Idul Fitri dan liburan sekolah. Karena banyaknya peminat, waktu keberangkatan penumpang biasa mungkin akan terpengaruh.

Ketetapan embarkasi dan debarkasi dari kapal penumpang KM. SINABUNG ialah berjalannya proses naik dan turunnya penumpang kapal berjalan lancar sehingga dapat memberikan pelayanan yang nyaman. Adapun pelayanan kepada penumpang kapal dapat dibedakan menjadi dua yaitu :

a. Pelayanan penumpang berangkat

Setelah kedatangan penumpang di pelabuhan, sejumlah kegiatan perlu difasilitasi dengan menyediakan tempat/fasilitas yang sesuai selagi aktivitas tersebut, termasuk layanan staf yang tepat jika diperlukan. Kegiatan penumpang bermasalah meliputi:

- 1) Perjalanan dari area parkir kendaraan ke terminal penumpang di pelabuhan,
- 2) Turun dari transportasi di area parkir lalu ke terminal penumpang,
- 3) Parkir transportasi
- 4) Dicarinya keterangan mengenai jalur dan agenda pelayaran kapal dan operatornya serta jasa tiket,
- 5) Beli tiket dan masuk ke area tunggu
- 6) Menanti di area tunggu ke kapal

- 7) Kepergian dari area tunggu ke kapal
- 8) Menuju kapal, membawa barang bawaan,
- 9) Berangkat ke pelabuhan tujuan selaras dengan jalur pelayaran kapal.

b. Pelayanan penumpang datang

Aktivitas penumpang saat turun dari kapal :

- 1) Turun dari kapal, diturunkannya barang dari kapal,
- 2) Mencari keterangan tentang adanya angkutan selanjutnya mengenai ketersediaan angkutan lanjutan
- 3) Kepergian dari kapal ke area parkir atau keluar dari pelabuhan,
- 4) Ditunggunya transportasi di area parkir,
- 5) Naik kendaraan guna meneruskan kepergian.

c. Prosedur penumpang yang akan naik ke atas kapal

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



d. Prosedur penumpang yang akan turun dari kapal

1) Penumpang harus menunggu sampai tangga terpasang dengan baik dan benar.

2) Penumpang wanita dan anak-anak turun terlebih dahulu.

3) Penumpang dengan bawaan berat menunggu turun paling akhir. 4)

Penumpang yang akan melanjutkan perjalanan boleh turun dan beristirahat sebentar di terminal penumpang.

5) Penumpang yang baru saja turun dari kapal harus melalui pemeriksaan petugas tentang barang bawaannya.

2. Proses pelaksanaan embarkasi penumpang. Dalam pelaksanaan embarkasi harus mengikuti prosedur pelaksanaan yang sudah ditetapkan. Adapun prosedur pelaksanaan embarkasi penumpang adalah sebagai berikut:

Pengangkut / *Carrier*

a. Pengangkutan

Menurut Abdulkadir Muhammad (2016), pengangkutan ialah tahapan dipindahkannya barang atau penumpang dari alat muat ke sebuah area tujuan dan diturunkannya barang atau penumpang dari peralatan pengangkutan ke area tujuan.

Dalam Pasal 52 KUHF bab V B, yang dimaksud dengan pembawaan ialah orang yang berjanji guna mengatur pembawaan penumpang, seluruhnya atau sebagian, melalui laut melalui piagam waktu, pelayaran dan perjanjian atau pengaturan lainnya. Dengan kata lain, kejadian pembawaan bisa ada jika ada kontrak pengangkutan antara pengangkut dan penumpang.

Ini ialah kontrak di mana pembawa berjanji guna membawa barang atau penumpang dengan aman dari satu area ke area tujuan, dan pengirim atau penumpang membayar biaya pengangkutan.

Adapun tahapan proses penyelenggaraan pengangkutan terdiri dari :

- 1) Tahapan persiapan, yakni dipersiapkannya peralatan dan perlengkapan penunjang. Salah satunya alat pengangkut penumpang ialah gangway. Gangway kapal harus dipersiapkan dan dipastikan sudah aman sebelum melakukan proses aktivitas embarkasi dan debarkasi penumpang untuk adanya hal yang tidak diinginkan. Disisi lain, crew kapal harus mempersiapkan crane dalam kondisi siap digunakan karena crane adalah salah satu jenis alat pengangkut barang.
- 2) Tahapan penyelenggaraan, yaitu melangsungkan dipindahkannya barang atau penumpang dengan peralatan pengangkutan dari area asal ke area tujuan yang disepakati. Di tahap ini, setelah dipastikannya alat pengangkut dalam kondisi aman, maka crew kapal mengarahkan penumpang agar dapat melakukan kegiatan embarkasi dan debarkasi melalui alat pengangkut yaitu gangway yang telah disediakan. Dan juga mualim 3 beserta operator crane melakukan pemindahan barang dengan alat pengangkut ke tempat tujuan barang tersebut.
- 3) Tahapan penyerahan barang, yakni tahapan diserahkannya barang terhadap penerima/penumpang ketika tahapan penumpang turun. Di langkah ini saat proses turunnya penumpang berjalan proses pemindahan barang juga berjalan. Dan pada saat barang tersebut sudah turun ke

dermaga maka pihak operator perusahaan akan mengecek dan memastikan bahwa barang tersebut sesuai dengan tujuan dan penerimanya.

- 4) Tahapan penyelesaian persoalan, yakni penuntasan masalah yang ada ketika tahapan pembawaan terjadi. Di tahap ini jika dalam proses pengangkutan berlangsung harus dipastikan aman, jika ada kendala maka pihak yang bertanggung jawab akan melakukan proses pembuatan berita acara.

b. Kewajiban dan Tanggung Jawab Pengangkut

Setiap pengangkut mempunyai kewajiban yang perlu dilengkapi.

Tersedianya perjanjian antar pengangkut dan penumpang maka akan tercipta suatu kesepakatan yang akan menciptakan perjanjian pengangkutan. Dalam pasal 268 ayat (2) KUHD Tugas utamanya ialah mengelola pengangkutan dan menjaga keamanan barang yang dibawa dari penerimaan barang di pengirim sampai pengiriman barang ke penerima. Selain itu pengangkut juga dikelola dalam Pasal 468 ayat (1) KUHD menyebutkan Menimbang bahwa kontrak pembawaan mewajibkan pengangkut untuk menjamin keamanan barang yang dibawa sejak ketika penerimaan barang yang diangkat sampai dengan saat penyerahan.

Dalam perjanjian pengangkut laut, tanggung jawab pokok pengangkut menurut Poernomo (2020) adalah :

- 1) Menjamin keamanan pembawaan barang/penumpang dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan.

- 2) Dirawat, diperlihara dan dijaganya barang/penumpang dengan maksimal
- 3) Diserhkannya barang yang akan dibawa ke penerima dengan baik  
(lengkap, tidak rusak, tidak rusak dan segera);
- 4) Turunkan atau bongkar penumpang dengan aman di pelabuhan tujuan.

Prinsip tanggung jawab pengangkutan berdasarkan azas kebebasan berkontrak dapat dibedakan menjadi tiga yaitu :

- 1) Prinsip tanggung jawab berlandaskan unsur kesalahan,
- 2) Prinsip tanggung jawab berlandaskan praduga,
- 3) Prinsip tanggung jawab mutlak.

Kontrak pengangkutan mungkin tertulis atau tidak. Jika tertulis, batasannya ternyata dengan tegas dalam syarat dan ketentuan. Namun jika kesepakatan tidak dibuat secara tertulis, praktik *fairness* dan *fairness-centric* memainkan peran penting selain regulasi hukum. Dengan kata lain, pengangkut dilarang melarikan diri dari tanggung jawab (sesuai dengan Pasal 470 ayat 1 KUHD). Terdapat pasal dalam KUHD yang mengelola mengenai hak dan kewajiban pengangkut :

- 1) Ketentraman dan keamanan penumpang,
- 2) Tahapan berlangsungnya pengangkutan,
- 3) Terlambatnya pengangkutan,
- 4) Area tujuan yang tidak bisa dicapai/tidak aman,
- 5) Barang bagasi,
- 6) Penuntasan pengangkutan,
- 7) Tarif makan dan lainnya,

8) Penumpang tidak ada tiket.

c. Tiket Pengangkutan

Tiket ialah arsip perjalanan yang dibuat oleh perusahaan. Tiket merinci rute, tanggal, dan detail penumpang perjalanan. Karcis umumnya berfungsi sebagai bukti pengangkutan bagi penumpang yang naik ke kapal. Jika sudah memiliki tiket, proses boarding lancar.

Berlandaskan keputusan Peraturan Menteri Nomor 19 tahun 2020, adanya publikasi tiket selaras dengan pasal 8 ayat (2), paling sedikit memuat data seperti dibawah ini :

- 1) Nomor dan tanggal pemesanan,
- 2) Nama kapal pengangkut,
- 3) Nama penumpang,
- 4) Nomor kartu identitas, surat izin mengemudi atau paspor,
- 5) Nomor kendaraan,
- 6) Jenis kelamin,
- 7) Kode pemesanan (*booking code*) nomor tiket,
- 8) Tempat,tanggal, dan waktu pemberangkatan di pelabuhan asal
- 9) Pelabuhan tujuan
- 10) Agenda sampai pelabuhan
- 11) Petunjuk layanan aduan pelanggan yang isinya nomor telepon, email, dan/atau situs web.

Pembelian tiket penumpang kapal PELNI bisa dikases ke *website* resmi atau di agen resmi. Berikut tahapan pesan tiket *website* resmi:

- 1) Dibukanya *website* resmi PT. PELNI di [www.pelni.co.id](http://www.pelni.co.id)
- 2) Pilih “*reservasi tiket*” lalu pilih pelabuhan asal dan tujuan,
- 3) tetapkan tanggal dan bulan berangkat,
- 4) pilihlah kelas kapal,
- 5) lalu tetapkan data pemesanan tiket dan isilah data calon penumpang.

### 3. Penumpang / *Passenger*

Semua penumpang kecuali kapten. Penumpang sudah memiliki tiket, dan karena penumpang memiliki kontrak dengan operator kapal untuk tiket tersebut, dia dapat naik ke kapal. Setiap penumpang yang diangkut berdasarkan dari jenis pengangkutan, jarak pengangkutan dan jumlah biaya pengangkutan. Layanan terpenting yang harus disediakan transportasi adalah makanan, minuman, dan beberapa perawatan kesehatan ringan selama perjalanan. Adanya kontrak pengangkutan dengan pengangkut mewujudkan hak dan kewajiban antara penumpang serta pengangkut. (Subekti dan Abdulkadir, 1987:2).

#### a. Kewajiban penumpang

Tiap penumpang yang terhubung dalam perjanjian pengangkutan mempunyai kewajiban seperti :

- 1) Memiliki tiket pengangkutan (Pasal 530),
- 2) Menaati semua perintah serta regulasi Nakhoda (pasal 393), di atas kapal nakhoda memiliki kuasa atau wewenang atas semua sisi kapal dan juga dipegangnya kendali dalam perjalanan kapal,

- 3) Tidak adanya barang berbahaya contohnya barang yang membahayakan untuk keamanan kapal, muatan, penumpang serta ABK,
- 4) Selain regulasi mengenai kewajiban penumpang yang sudah ditetapkan oleh KUHD atau UU yang lain, penumpang harus perlu taat terhadap regulasi yang perusahaan buat.

b. Hak penumpang

Secara garis besar, hak-hak penumpang adalah sebagai berikut :

- 1) Hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan,
- 2) Hak guna mempunyai barang atau jasa serta memperoleh barang dari jasa selaras dengan nilai tukar dan keadaan serta jaminan yang disepakati,
- 3) Hak atas keterangan yang benar, jelas, jujur sertas jaminan barang atau jasa,
- 4) Hak guna didengar pandangan kesusahannya atas barang atau jasa yang dipakai,
- 5) Hak guna memperoleh pembelaan, perlindungan serta usaha penuntasan sengketa perlindungan dengan patut,
- 6) Hak guna ditetapkannya atau dikendalikan dengan benar dan jujur serta tidak membeda-bedakan,

- 7) Hak guna memperoleh pengistimewaan, apabila barang atau jasa yang masuk tidak sama dengan kesepakatan atau tidak seperti mana mestinya.

#### 4. Kapal Penumpang / *Passenger Ship*

Berdasarkan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) pasal 309 menyebutkan kapal adalah seluruh perahu dengan nama dan dari macam apapun juga. Definisi ini cukup luas apabila dibandingkan dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008.

Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Perkapalan, definisi kapal mencakup segala bentuk dan jenis kendaraan air yang ditenagai, atau ditarik oleh angin, mekanik, atau tenaga lainnya, termasuk kapal yang dibantu dengan dinamis, kapal yang dapat ditenggelamkan, dan pelampung atau pelampung yang tidak bergerak. Termasuk bangunan bergerak dengan sendirinya. Jadi konsep kapal bukan hanya sekedar alat terapung, tapi semua jenis alat yang berfungsi sebagai kendaraan. Kapal dapat diklasifikasikan menurut fungsinya sebagai berikut:

- a. Kapal Barang

Kapal barang adalah kapal yang berfungsi guna penyaluran pembawaan barang dengan jumlah besar,

- b. Kapal Fungsional

Kapal fungsional adalah kapal yang bermanfaat guna mengoperasikan kewajiban misalnya kapal guna pekerjaan proyek, penelitian dan lainnya,



c. Kapal Penumpang

Kapal penumpang adalah kapal besar yang dimanfaatkan guna membawa penumpang dengan jumlah banyak.

5. Pelabuhan / *Port*

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Pelabuhan didefinisikan sebagai area yang terdiri dari daratan dan/atau perairan dengan batasan, misalnya area aktivitas pemerintahan atau niaga, area kapal berlabuh, area tempat berlabuh penumpang, dan barang yang nantinya dimuat atau dibongkar. Sarana dan prasarana keselamatan dan keamanan maritim, konfigurasi terminal dan area berlabuh dengan kegiatan penunjang pelabuhan, dan lokasi antar moda dan antar moda. Pelabuhan dibedakan menjadi tiga jenis berdasarkan fungsinya yakni :

a. Pelabuhan Utama

Fungsi pelabuhan utama adalah melayani lalu lintas penyeberangan yang meliputi kegiatan maritim domestik dan internasional, menanggulangi *transshipment* lalu lintas maritim domestik dan internasional dalam jumlah besar, menjadi titik keberangkatan penumpang dan/atau barang, serta menyediakan layanan antar negara.

b. Pelabuhan Pengumpul

Fungsi utama Pelabuhan pengumpul adalah sebagai tempat aktivitas angkutan laut nasional, tempat *transshipment* angkutan laut dalam

negeri berukuran sedang, area pemberangkatan penumpang dan/atau barang, dan sarana angkutan laut guna pelayanan antar provinsi.

c. Pelabuhan Pengumpan

Pelabuhan pengumpan berfungsi guna menanggulangi aktivitas angkutan laut dalam negeri, yakni angkutan laut dalam negeri atau jumlah dibatasi. Pelabuhan pengumpan juga berfungsi sebagai pengumpan guna pelabuhan utama dan pengumpul.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Terminal ialah sarana pelabuhan yang isinya dari area sandar, area berlabuh/tambat kapal, area muat, area menunggu/naik penumpang, dan area bongkar/muat barang.

Terminal bisa dibagi menjadi dua jenis yakni:

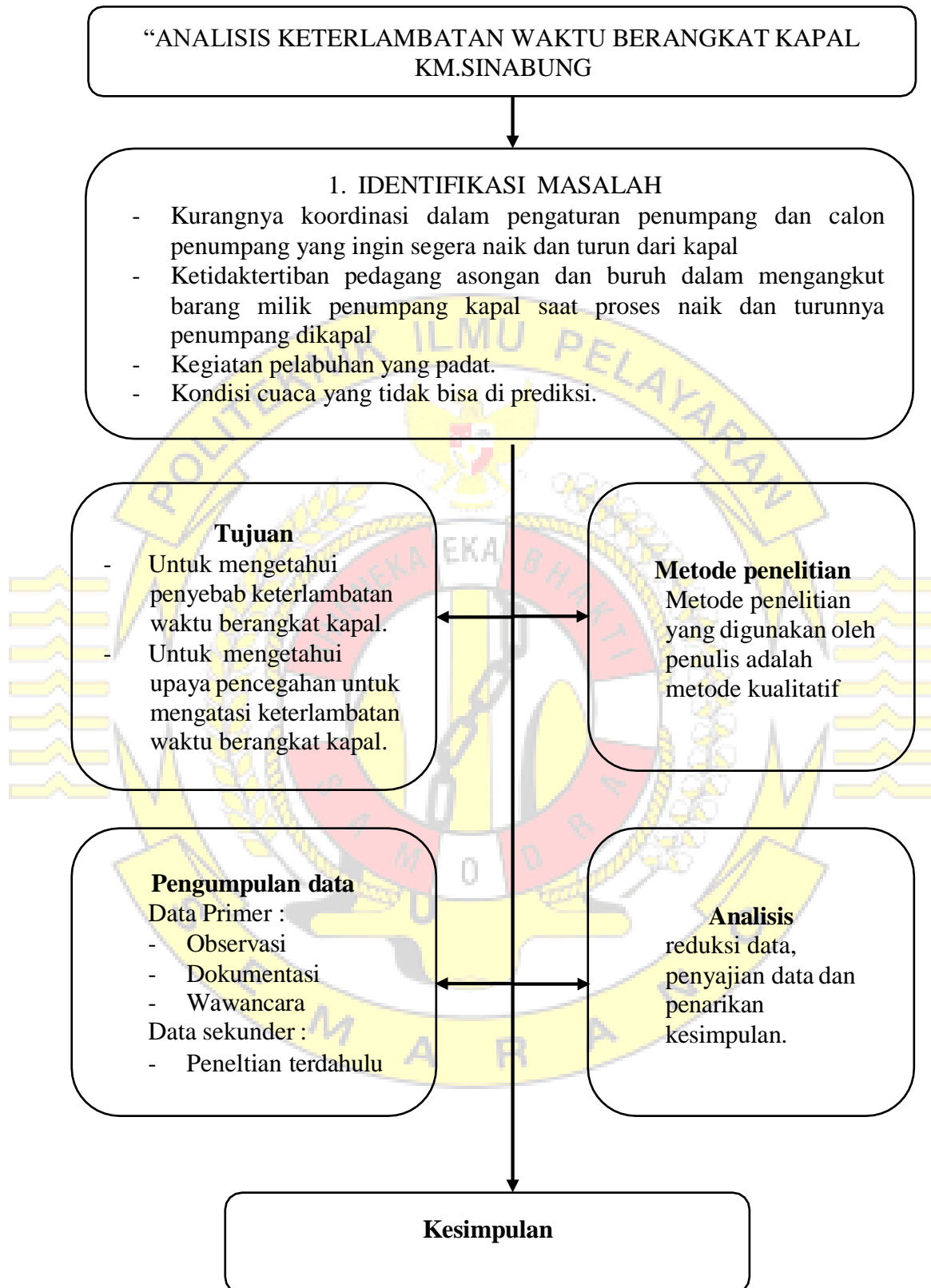
a. Terminal Khusus

Terminal khusus ialah terminal yang berada di luar wilayah kerja dan fungsional suatu pelabuhan yang ialah sisi dari pelabuhan paling dekat sesuai dengan kegiatan pokok pelabuhan untuk kepentingan sendiri.

b. Terminal untuk Kepentingan Sendiri

Terminal guna dipakai sendiri ialah terminal yang ada di area zona area kerja dan zona keunggulan area pelabuhan dan bagian dari pelabuhan guna keperluan pribadi selaras dengan aktivitas inti pelabuhan.

## B. Kerangka Penelitian



## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### A. Simpulan

Didasari oleh hasil yang didapat dari penelitian tentang analisis keterlambatan waktu berangkat kapal KM. Sinabung, dapat ditarik kesimpulan bahwa :

1. Adapun faktor-faktor yang menyebabkan keterlambatan waktu berangkat kapal adalah jumlah penumpang yang melebihi kapasitas dan kegiatan embarkasi dan debarkasi di waktu bersamaan dengan menggunakan satu akses serta pedagang asongan dan buruh; kondisi cuaca yang tidak bisa di prediksi; serta kurangnya pengawasan pihak pelabuhan dan kru kapal terhadap pengantar.
2. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi keterlambatan waktu berangkat kapal adalah
  - Meningkatkan koordinasi dan kerjasama untuk menertibkan banyaknya jumlah penumpang naik dan turun kapal.
  - Jumlah penumpang yang dibatasi.
  - Meningkatkan ketertiban dan kerjasama antar kapal dan pelabuhan guna menyelesaikan buruh bagasi dan pedagang asongan.
  - Memberi batasan bagi pengantar.
  - Menambah akses naik dan turunnya penumpang.

## **B. Keterbatasan Penelitian**

Penelitian ini memiliki keterbatasan yang sangat berpengaruh terhadap hasil penelitian yang dilakukan yaitu mengatasi keterlambatan waktu keberangkatan kapal, yaitu :

1. Ulasan serta masalah yang terdapat di penelitian ini hanya mencakup beberapa faktor-faktor yang dapat mengakibatkan terjadinya keterlambatan waktu berangkat kapal KM.Sinabung.
2. Ulasan yang dibahas penulis di penelitian ini sebagian hanya mencakup terkait dengan upaya yang harus di tingkatkan untuk menghindari terjadinya keterlambatan waktu berangkat kapal KM.Sinabung.

## **C. Saran**

Penulis menyampaikan beberapa saran yang diinginkan bisa berguna untuk seluruh pihak yang terlibat, baik untuk pihak perusahaan, kapal maupun penumpang kapal KM. SINABUNG. Terdapat saran yang bisa dibagikan supaya keterlambatan waktu berangkat kapal bisa dicegah adalah sebagai berikut :

1. Diharapkan pihak kapal dapat meningkatkan koordinasi dan kerjasama dengan pihak pelabuhan terutama KPLP dan PT. Pelni untuk mengatur dan mempersiapkan akses proses naik dan turunnya penumpang KM. Sinabung.
2. Diharapkan operasi PT.Pelni dapat membuat jadwal voyage baru dengan menyesuaikan perkiraan jadwal kedatangan kapal KM.Sinabung yang mengalami keterlambatan.

3. Diharapkan operasi PT.Pelni dapat menambah jumlah perosnil tenaga kerja di pelabuhan agar dapat mengatasi jumlah penumpang yang sangat banyak.
4. Seluruh penumpang di atas kapal diharapkan untuk mengikuti instruksi atau arahan yang diberikan baik oleh pihak kapal atau pihak pelabuhan terkait proses naik dan turunnya penumpang.



## DAFTAR PUSTAKA

Abdulkadir Muhammad. 2016. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.

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

Moleong, L.J. (2017). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.

Nurdin, Ismail dan Sri H. 2019. *Metode penelitian sosial*. Surabaya. Media Sahabat Cendekia

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 19 Tahun 2020 *tentang Penyelenggaraan Tiket Angkutan Penyeberangan Secara Elektronik*.

Poernomo, S. L. 2020, *Hukum Dagang*, Indonesia: Edu Publisher.

Rahmawati, D. A. (2022). *Efisiensi Debarkasi dan Embarkasi Penumpang KM. SINABUNG Guna Kelancaran Operasional di Pelabuhan Jayapura Papua*. Semarang. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Sugiyono (2015). *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung: Alfabeta.

Salim, Abbas.(2016). *Manajemen Transportasi*. Jakarta. PT Raja Grafindo Persada  
Sukbecti. 2019. *Hukum Perjanjian*. Jakarta:Intermasa.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang *Pelayaran*.

Haryono, G. C. 2020. *Ragam Metode Penelitian Kualitatif Komunikasi*. Jakarta: CV Jejak.







**Lampiran Surat Penugasan**

**RUTE DAN JADWAL KM. SINABUNG  
VOYAGE 12.2022**


**VOYAGE 12.2022**

NO	PELABUHAN	ETA			ETD		
		Hari	Tanggal	Jam	Hari	Tanggal	Jam
1	Surabaya	Kamis	07-Jul-22	05:00	Kamis	07-Jul-22	16:00
2	Makassar	Jum'at	08-Jul-22	20:00	Jum'at	08-Jul-22	23:00
3	Bau-Bau	Sabtu	09-Jul-22	13:00	Sabtu	09-Jul-22	16:00
4	Banggai	Minggu	10-Jul-22	10:00	Minggu	10-Jul-22	11:00
5	Bitung	Senin	11-Jul-22	00:00	Senin	11-Jul-22	03:00
6	Ternate	Senin	11-Jul-22	13:00	Senin	11-Jul-22	15:00
7	Bacan	Senin	11-Jul-22	21:00	Senin	11-Jul-22	22:00
8	Sorong	Selasa	12-Jul-22	12:00	Selasa	12-Jul-22	15:00
9	Manokwari	Rabu	13-Jul-22	04:00	Rabu	13-Jul-22	06:00
10	Biak	Rabu	13-Jul-22	14:00	Rabu	13-Jul-22	16:00
11	Jayapura	Kamis	14-Jul-22	11:00	Kamis	14-Jul-22	15:00
12	Biak	Jum'at	15-Jul-22	10:00	Jum'at	15-Jul-22	12:00
13	Manokwari	Jum'at	15-Jul-22	20:00	Sabtu	16-Jul-22	22:00
14	Sorong	Sabtu	16-Jul-22	11:00	Sabtu	16-Jul-22	13:00
15	Bacan	Minggu	17-Jul-22	03:00	Minggu	17-Jul-22	04:00
16	Ternate	Minggu	17-Jul-22	10:00	Senin	17-Jul-22	11:00
17	Bitung	Senin	18-Jul-22	20:00	Senin	18-Jul-22	22:00
18	Banggai	Senin	18-Jul-22	11:00	Senin	18-Jul-22	13:00
19	Bau-Bau	Selasa	19-Jul-22	07:00	Selasa	19-Jul-22	09:00
20	Makassar	Rabu	20-Jul-22	23:00	Rabu	20-Jul-22	01:00
21	Surabaya	Kamis	21-Jul-22	05:00			

**Notes:**

- Kepada Nakhoda agar menyampaikan Laporan Perjalanan kapal (Bagian deck), tabel silang penumpang & muatan dan kendala operasional pada setiap akhir voyage kepada:
- Divisi Pemasaran Angkutan Penumpang ([div.pemasaran@pelni.co.id](mailto:div.pemasaran@pelni.co.id))
- Divisi Pemasaran Barang Kapal Penumpang dan Perintis ([div.pkb@pelni.co.id](mailto:div.pkb@pelni.co.id) & [passenger&feeder.cargo@pelni.co.id](mailto:passenger&feeder.cargo@pelni.co.id))
- Divisi Operasi Angkutan Penumpang ([divisioperasikapal@pelni.co.id](mailto:divisioperasikapal@pelni.co.id))
- Pusat Reservasi ([reservasi@pelni.co.id](mailto:reservasi@pelni.co.id))

**VP Operasi Angkutan Penumpang**



**Didi Kartono**

PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero)      Head Office : Jl. Gajah Mada No. 14 Jakarta Pusat, 10130 DKI Jakarta, Indonesia  
 Telp : 021-21887000 | Fax : 021-63854130 | Email : [infopelni162@pelni.co.id](mailto:infopelni162@pelni.co.id)  
 Call Center : 021-162 | [www.pelni.co.id](http://www.pelni.co.id)

Gambar 4.4 Jadwal Kapal KM.Sinabung VOY 12

Sumber : Dokumentasi Pribadi Penulis



**AKHLAK**  
AMANAH KOMPETEN HARMONIS  
LOYAL ADAPTIF KOLABORATIF

 PELAYARAN  
NASIONAL  
INDONESIA

Lampiran Surat Penugasan

RUTE DAN JADWAL KM. SINABUNG  
VOYAGE 13.2022

VOYAGE 13.2022

NO	PELARIHAN	ETA			ETD		
		Hari	Tanggal	Jam	Hari	Tanggal	Jam
1	Surabaya	Kamis	21-Jul-22	05:00	Kamis	21-Jul-22	16:00
2	Makassar	Jum'at	22-Jul-22	20:00	Jum'at	22-Jul-22	23:00
3	Bau-Bau	Sabtu	23-Jul-22	13:00	Sabtu	23-Jul-22	16:00
4	Banggai	Minggu	24-Jul-22	10:00	Minggu	24-Jul-22	11:00
5	Bitung	Senin	25-Jul-22	00:00	Senin	25-Jul-22	03:00
6	Ternate	Senin	25-Jul-22	13:00	Senin	25-Jul-22	15:00
7	Bacan	Senin	25-Jul-22	21:00	Senin	25-Jul-23	22:00
8	Sorong	Selasa	26-Jul-22	12:00	Selasa	26-Jul-22	15:00
9	Manokwari	Rabu	27-Jul-22	04:00	Rabu	27-Jul-22	06:00
10	Biak	Rabu	27-Jul-22	14:00	Rabu	27-Jul-22	16:00
11	Jayapura	Kamis	28-Jul-22	11:00	Kamis	28-Jul-22	15:00
12	Biak	Jum'at	29-Jul-22	10:00	Jum'at	29-Jul-22	12:00
13	Manokwari	Jum'at	29-Jul-22	20:00	Sabtu	30-Jul-22	22:00
14	Sorong	Sabtu	30-Jul-22	13:00	Sabtu	30-Jul-22	13:00
15	Bacan	Minggu	31-Jul-22	03:00	Minggu	31-Jul-22	04:00
16	Ternate	Minggu	31-Jul-22	10:00	Senin	31-Jul-22	11:00
17	Bitung	Senin	1-Aug-22	20:00	Senin	1-Aug-22	22:00
18	Banggai	Senin	1-Aug-22	11:00	Senin	1-Aug-22	13:00
19	Bau-Bau	Selasa	2-Aug-22	07:00	Selasa	2-Aug-22	09:00
20	Makassar	Rabu	3-Aug-22	23:00	Rabu	3-Aug-22	01:00
21	Surabaya	Kamis	4-Aug-22	05:00			

VP Operasi Angkutan Penumpang

**Notes:**

- Kepada Nakhoda agar menyampaikan Laporan Perjalanan kapal (Bagian deck), tabel silang penumpang & muatan dan kendala operasional pada setiap akhir voyage kepada:
  - Divisi Pemasaran Angkutan Penumpang ([div.pemasaran@pelni.co.id](mailto:div.pemasaran@pelni.co.id))
  - Divisi Pemasaran Barang Kapal Penumpang dan Perintis ([div.pkb@pelni.co.id](mailto:div.pkb@pelni.co.id) & [passenger&feeder.cargo@pelni.co.id](mailto:passenger&feeder.cargo@pelni.co.id))
  - Divisi Operasi Angkutan Penumpang ([divisioperasikapal@pelni.co.id](mailto:divisioperasikapal@pelni.co.id))
  - Pusat Reservasi ([reservasi@pelni.co.id](mailto:reservasi@pelni.co.id))



**Didi Martono**

PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero)      Head Office : Jl. Gajah Mada No. 14 Jakarta Pusat, 10130 DKI Jakarta, Indonesia  
Telp : 021-21887000 | Fax : 021-63854130 | Email : [infopelni162@pelni.co.id](mailto:infopelni162@pelni.co.id)

Gambar 4.6 Jadwal Kapal KM.Sinabung VOY 13

Sumber : Dokumentasi Pribadi Penulis





AMANAHKOMPETENI HARMONIS  
LOYAL ADAPTIF KOLABORATIF



PELAYARAN  
NASIONAL  
INDONESIA

Lampiran Surat Penugasan

RUTE DAN JADWAL KM. SINABUNG  
VOYAGE 14.2022

VOYAGE 14.2022

NO	PELABUHAN	ETA			ETD		
		Hari	Tanggal	Jam	Hari	Tanggal	Jam
1	Surabaya	Kamis	04-Agu-22	05:00	Kamis	04-Agu-22	16:00
2	Makassar	Jum'at	05-Agu-22	20:00	Jum'at	05-Agu-22	23:00
3	Bau-Bau	Sabtu	06-Agu-22	13:00	Sabtu	06-Agu-22	16:00
4	Banggai	Minggu	07-Agu-22	10:00	Minggu	07-Agu-22	11:00
5	Bitung	Senin	08-Agu-22	00:00	Senin	08-Agu-22	03:00
6	Ternate	Senin	08-Agu-22	13:00	Senin	08-Agu-22	15:00
7	Bacan	Senin	08-Agu-22	21:00	Senin	08-Agu-23	22:00
8	Sorong	Selasa	09-Agu-22	12:00	Selasa	09-Agu-22	15:00
9	Manokwari	Rabu	10-Agu-22	04:00	Rabu	10-Agu-22	06:00
10	Biak	Rabu	10-Agu-22	14:00	Rabu	10-Agu-22	16:00
11	Jayapura	Kamis	11-Agu-22	11:00	Kamis	11-Agu-22	15:00
12	Biak	Jum'at	12-Agu-22	10:00	Jum'at	12-Agu-22	12:00
13	Manokwari	Jum'at	12-Agu-22	20:00	Sabtu	13-Agu-22	22:00
14	Sorong	Sabtu	13-Agu-22	11:00	Sabtu	13-Agu-22	13:00
15	Bacan	Minggu	14-Agu-22	03:00	Minggu	14-Agu-22	04:00
16	Ternate	Minggu	14-Agu-22	10:00	Senin	14-Agu-22	11:00
17	Bitung	Senin	15-Aug-22	20:00	Senin	15-Aug-22	22:00
18	Banggai	Senin	15-Aug-22	11:00	Senin	15-Aug-22	13:00
19	Bau-Bau	Selasa	16-Aug-22	07:00	Selasa	16-Aug-22	09:00
20	Makassar	Rabu	17-Aug-22	23:00	Rabu	17-Aug-22	01:00
21	Surabaya	Kamis	18-Aug-22	05:00			

Notes:

- Kepada Nakhoda agar menyampaikan Laporan Perjalanan kapal (Bagian deck), tabel silang penumpang & muatan dan kendala operasional pada setiap akhir voyage kepada:
- Divisi Pemasaran Angkutan Penumpang ([div.pemasaran@pelni.co.id](mailto:div.pemasaran@pelni.co.id))
- Divisi Pemasaran Barang Kapal Penumpang dan Perintis ([div.pkb@pelni.co.id](mailto:div.pkb@pelni.co.id) & [passenger&feeder.cargo@pelni.co.id](mailto:passenger&feeder.cargo@pelni.co.id))
- Divisi Operasi Angkutan Penumpang ([divisioperasikapal@pelni.co.id](mailto:divisioperasikapal@pelni.co.id))
- Pusat Reservasi ([reservasi@pelni.co.id](mailto:reservasi@pelni.co.id))

VP Operasi Angkutan Penumpang



**DDIK MARTONO**

PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero)

Head Office : Jl. Gajah Mada No. 14 Jakarta Pusat, 10130 DKI Jakarta, Indonesia

Telp : 021-21887000 | Fax : 021-63854130 | Email : [info@pelni162@pelni.co.id](mailto:info@pelni162@pelni.co.id)  
Call Center : 021-162 | [www.pelni.co.id](http://www.pelni.co.id)

Gambar 4.8 Jadwal Kapal KM.Sinabung VOY 14

Sumber : Dokumentasi Pribadi Penulis



**AKHLAK**  
AMBAMAHO KOMPETEN HARKONIS  
LOYAL ADAPTIF KOLABORATIF

 **PELAYARAN  
NASIONAL  
INDONESIA**

Lampiran Surat Penugasan

**RUTE DAN JADWAL KM. SINABUNG  
VOYAGE 15.2022**

VOYAGE 15.2022

NO	PELABUHAN	ETA			ETD		
		Hari	Tanggal	Jam	Hari	Tanggal	Jam
1	Surabaya	Kamis	18-Agu-22	05:00	Kamis	18-Agu-22	16:00
2	Makassar	Jum'at	19- Agu-22	20:00	Jum'at	19-Agu-22	23:00
3	Bau-Bau	Sabtu	20-Agu-22	13:00	Sabtu	20-Agu-22	16:00
4	Banggai	Minggu	21-Agu-22	10:00	Minggu	21-Agu-22	11:00
5	Bitung	Senin	22-Agu-22	00:00	Senin	22-Agu-22	03:00
6	Ternate	Senin	22-Agu-22	13:00	Senin	22-Agu-22	15:00
7	Bacan	Senin	22-Agu-22	21:00	Senin	22-Agu-23	22:00
8	Sorong	Selasa	23-Agu-22	12:00	Selasa	23-Agu-22	15:00
9	Manokwari	Rabu	24-Agu-22	04:00	Rabu	24-Agu-22	06:00
10	Biak	Rabu	24-Agu-22	14:00	Rabu	24-Agu-22	16:00
11	Jayapura	Kamis	25-Agu-22	11:00	Kamis	25-Agu-22	15:00
12	Biak	Jum'at	26-Agu-22	13:00	Jum'at	26-Agu-22	15:00
13	Manokwari	Jum'at	26-Agu-22	23:00	Sabtu	27-Agu-22	01:00
14	Sorong	Sabtu	27-Agu-22	13:00	Sabtu	27-Agu-22	16:00
15	Bacan	Minggu	28-Agu-22	06:00	Minggu	28-Agu-22	08:00
16	Ternate	Minggu	28-Agu-22	14:00	Senin	28-Agu-22	16:00
17	Bitung	Senin	29-Aug-22	00:00	Senin	29-Aug-22	03:00
18	Banggai	Senin	29-Aug-22	16:30	Senin	29-Aug-22	17:30
19	Bau-Bau	Selasa	30-Aug-22	10:00	Selasa	30-Aug-22	13:00
20	Makassar	Rabu	31-Aug-22	03:00	Rabu	31-Aug-22	06:00
21	Surabaya	Kamis	01-Sep-22	05:00			

VP Operasi Angkutan Penumpang

**Notes:**

- Kepada Nakhoda agar menyampaikan Laporan Perjalanan kapal (Bagian deck), tabel silang penumpang & muatan dan kendala operasional pada setiap akhir voyage kepada:
- Divisi Pemasaran Angkutan Penumpang ([div.pemasaran@pelni.co.id](mailto:div.pemasaran@pelni.co.id))
- Divisi Pemasaran Barang Kapal Penumpang dan Perintis ([div.pkb@pelni.co.id](mailto:div.pkb@pelni.co.id) & [passenger&feeder.cargo@pelni.co.id](mailto:passenger&feeder.cargo@pelni.co.id))
- Divisi Operasi Angkutan Penumpang ([divisioperasikapal@pelni.co.id](mailto:divisioperasikapal@pelni.co.id))
- Pusat Reservasi ([reservasi@pelni.co.id](mailto:reservasi@pelni.co.id))



**DIDI MARTONO**

PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero)      Head Office : Jl. Gajah Mada No. 14 Jakarta Pusat, 10130 DKI Jakarta, Indonesia  
Telp : 021-21887000 | Fax : 021-63854130 | Email : [infopelni162@pelni.co.id](mailto:infopelni162@pelni.co.id)  
Call Center : 021-162 | [www.pelni.co.id](http://www.pelni.co.id)

Gambar 4.10 Jadwal Kapal KM.Sinabung VOY 15

Sumber : Dokumentasi Pribadi Penulis





Lampiran Surat Penugasan

**RUTE DAN JADWAL KM. SINABUNG  
VOYAGE 16.2022**
**VOYAGE 16.2022**

NO	PELABUHAN	ETA			ETD		
		Hari	Tanggal	Jam	Hari	Tanggal	Jam
1	Surabaya	Kamis	1-Sep-22	05:00	Kamis	1-Sep-22	16:00
2	Makassar	Jum'at	2-Sep-22	20:00	Jum'at	2-Sep-22	23:00
3	Bau-Bau	Sabtu	3-Sep-22	13:00	Sabtu	3-Sep-22	16:00
4	Banggai	Minggu	4-Sep-22	10:00	Minggu	4-Sep-22	11:00
5	Bitung	Senin	5-Sep-22	00:00	Senin	5-Sep-22	03:00
6	Ternate	Senin	5-Sep-22	13:00	Senin	5-Sep-22	15:00
7	Bacan	Senin	5-Sep-22	21:00	Senin	5-Sep-22	22:00
8	Sorong	Selasa	6-Sep-22	12:00	Selasa	6-Sep-22	15:00
9	Manokwari	Rabu	7-Sep-22	04:00	Rabu	7-Sep-22	06:00
10	Biak	Rabu	7-Sep-22	14:00	Rabu	7-Sep-22	16:00
11	Jayapura	Kamis	8-Sep-22	11:00	Kamis	8-Sep-22	15:00
12	Biak	Jum'at	9-Sep-22	10:00	Jum'at	9-Sep-22	12:00
13	Manokwari	Jum'at	9-Sep-22	20:00	Jum'at	9-Sep-22	22:00
14	Sorong	Sabtu	10-Sep-22	11:00	Sabtu	10-Sep-22	13:00
15	Bacan	Minggu	11-Sep-22	03:00	Minggu	11-Sep-22	04:00
16	Ternate	Minggu	11-Sep-22	10:00	Minggu	11-Sep-22	11:00
17	Bitung	Minggu	11-Sep-22	20:00	Minggu	11-Sep-22	22:00
18	Banggai	Senin	12-Sep-22	11:00	Senin	12-Sep-22	13:00
19	Bau-Bau	Selasa	13-Sep-22	07:00	Selasa	13-Sep-22	09:00
20	Makassar	Selasa	13-Sep-22	23:00	Rabu	14-Sep-22	01:00
21	Surabaya	Kamis	15-Sep-22	05:00			

VP Operasi Angkutan Penumpang


**IDI MARTONO**
**Notes:**

- Kepada Nakhoda agar menyampaikan Laporan Perjalanan kapal (Bagian deck), tabel silang penumpang & muatan dan kendala operasional pada setiap akhir voyage kepada:
  - Divisi Pemasaran Angkutan Penumpang ([div.pemasaran@pelni.co.id](mailto:div.pemasaran@pelni.co.id))
  - Divisi Pemasaran Barang Kapal Penumpang dan Perintis ([div.pkb@pelni.co.id](mailto:div.pkb@pelni.co.id) & [passenger.cargo@pelni.co.id](mailto:passenger.cargo@pelni.co.id))
  - Divisi Operasi Angkutan Penumpang ([divisioperasikapal@pelni.co.id](mailto:divisioperasikapal@pelni.co.id))
  - Pusat Reservasi ([reservasi@pelni.co.id](mailto:reservasi@pelni.co.id))

Gambar 4.12 Jadwal Kapal KM.Sinabung VOY 16

Sumber : Dokumentasi Pribadi Penulis



Lampiran Surat Penugasan

**RUTE DAN JADWAL KM. SINABUNG  
 VOYAGE 17.2022**
**VOYAGE 17.2022**

NO	PELABUHAN	ETA			ETD		
		Hari	Tanggal	Jam	Hari	Tanggal	Jam
1	Surabaya	Kamis	15-Sep-22	05:00	Kamis	15-Sep-22	16:00
2	Makassar	Jum'at	16-Sep-22	20:00	Jum'at	16-Sep-22	23:00
3	Bau-Bau	Sabtu	17-Sep-22	13:00	Sabtu	17-Sep-22	16:00
4	Banggai	Minggu	18-Sep-22	10:00	Minggu	18-Sep-22	11:00
5	Bitung	Senin	19-Sep-22	00:01	Senin	19-Sep-22	03:00
6	Ternate	Senin	19-Sep-22	13:00	Senin	19-Sep-22	15:00
7	Bacan	Senin	19-Sep-22	21:00	Senin	19-Sep-22	22:00
8	Sorong	Selasa	20-Sep-22	12:00	Selasa	20-Sep-22	15:00
9	Manokwari	Rabu	21-Sep-22	04:00	Rabu	21-Sep-22	06:00
10	Biak	Rabu	21-Sep-22	14:00	Rabu	21-Sep-22	16:00
11	Jayapura	Kamis	22-Sep-22	11:00	Kamis	22-Sep-22	15:00
12	Biak	Jum'at	23-Sep-22	10:00	Jum'at	23-Sep-22	12:00
13	Manokwari	Jum'at	23-Sep-22	20:00	Jum'at	23-Sep-22	22:00
14	Sorong	Sabtu	24-Sep-22	11:00	Sabtu	24-Sep-22	13:00
15	Bacan	Minggu	25-Sep-22	03:00	Minggu	25-Sep-22	04:00
16	Ternate	Minggu	25-Sep-22	10:00	Minggu	25-Sep-22	11:00
17	Bitung	Minggu	25-Sep-22	20:00	Minggu	25-Sep-22	22:00
18	Banggai	Senin	26-Sep-22	11:00	Senin	26-Sep-22	13:00
19	Bau-Bau	Selasa	27-Sep-22	07:00	Selasa	27-Sep-22	09:00
20	Makassar	Selasa	27-Sep-22	23:00	Rabu	28-Sep-22	01:00
21	Surabaya	Kamis	29-Sep-22	05:00			

**Notes:**

- Kepada Nakhoda agar menyampaikan Laporan Perjalanan kapal (Bagian deck), tabel silang penumpang & muatan dan kendala operasional pada setiap akhir voyage kepada:
- Divisi Pemasaran Angkutan Penumpang ([div.pemasaran@pelni.co.id](mailto:div.pemasaran@pelni.co.id))
- Divisi Pemasaran Barang Kapal Penumpang dan Perintis ([div.pkb@pelni.co.id](mailto:div.pkb@pelni.co.id) & [passenger&feeder.cargo@pelni.co.id](mailto:passenger&feeder.cargo@pelni.co.id))
- Divisi Operasi Angkutan Penumpang ([divisioperasikapal@pelni.co.id](mailto:divisioperasikapal@pelni.co.id))
- Pusat Reservasi ([reservasi@pelni.co.id](mailto:reservasi@pelni.co.id))

VP Operasi Angkutan Penumpang


 DIDI MARTONO

Gambar 4.14 Jadwal Kapal KM.Sinabung VOY 17

Sumber : Dokumentasi Pribadi Penulis





Gambar 4.16. Proses Embarkasi dan Debarkasi yang Tidak Lancar

Sumber : Dokumentasi Pribadi Penulis



Gambar 4.17. Proses Embarkasi dan Debarkasi di Bagian Depan

Sumber : Dokumentasi Pribadi Penulis



Gambar 4.18. Kepadatan Penumpang Saat Embarkasi Debarkasi

Sumber : Dokumentasi Pribadi Penulis



Gambar 4.19 Kepadatan Penumpang Saat Embarkasi Debarkasi

Sumber : Dokumentasi Pribadi Penulis



Gambar 4.20 Kepadatan Penumpang Saat Embarkasi Debarkasi

Sumber : Dokumentasi Pribadi Penulis



Gambar 4.21 Kepadatan Penumpang Saat Embarkasi Debarkasi

Sumber : Dokumentasi Pribadi Penulis





Table 4.2 Hasil wawancara

Instrumen	Second Officer	Third Officer
Faktor yang menjadi penyebab keterlambatan	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kurangnya koordinasi antara pihak pelabuhan dan kru kapal terhadap proses embarkasi dan debarkasi penumpang serta ketidaktertiban buruh, pedagang dan penumpang</li> <li>- Kurangnya fasilitas seperti tangga penumpang dalam proses embarkasi dan debarkasi penumpang.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kurangnya pengawasan pihak pelabuhan dan kru kapal terhadap pengantar dan penumpang</li> </ul>
Upaya	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Meningkatkan koordinasi dan kerjasama untuk menertibkan banyaknya jumlah penumpang yang akan naik dan turun</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bekerjasama dengan pihak KPLP dan KP3 yang sedang bertugas untuk melakukan</li> </ul>

	<p>kapal dan buruh bagasi yang ingin naik ke kapal.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bekerjasama dengan pihak KPLP dan KP3 yang sedang bertugas untuk menjaga di bawah tangga dan di pintu masuk dermaga untuk mencegah buruh-buruh bagasi yang naik kapal dengan tidak tertib serta mengarahkan agar penumpang untuk tertib</li> <li>- Menambah jumlah tangga garbarata dari pelabuhan.</li> </ul>	<p>pengawasan di bawah tangga dan di pintu masuk dermaga untuk mencegah pengantar yang agar tidak naik ke kapal dan melakukan pengawasan agar tidak ada penumpang yang tidak mempunyai tiket naik ke atas kapal</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bekerjasama dengan pihak KPLP dan KP3 untuk</li> </ul>
--	---	---

		membuat batas area bagi pengantar.
--	--	------------------------------------





### SHIPS PARTICULAR

01. NAMA KAPAL	: KM. SINABUNG	<b>IMO : 9139672</b>
02. NAMA PANGGILAN	: Y F O Y	
03. KLASIFIKASI	: K1 + A. 100-1 PASSENGER SHIP + SMO	
04. PELABUHAN PENDAFTARAN	: JAKARTA	
05. PEMBANGUNAN	: JOS. L. MAYER, JERMAN	
06. PELATAKAN LUNAS	: PAPANBURG 13 NOPEMBER 1996	
07. PENYERAHAN KAPAL	: PAPANBURG 14 DESEMBER 1997	
08. PANJANG SELURUHNYA ( L.O.A. )	: 146,5 METER	
09. PANJANG ANTARA GARIS TEGAK	: 130 METER	
10. L E B A R	: 23,4 METER	
11. DALAM / TINGGI DARI LUNAS	: SAMPAI DECK 5 = 13,4 METER : SAMPAI DECK 6 = 16,0 METER : SAMPAI DECK 7 = 18,6 METER : 5,9 METER	
12. SARAT (RANCANGAN)	: 3,484 TON	
13. SD W T PADA SARAT TSB	: 14,665 TON	
14. ISI KOTOR	: 5,680 TON	
15. ISI BERSIH	: NG. 412 / PPA	
16. TANDA SELAR	: 1.131,81 M <sup>3</sup>	
17. AIR TAWAR	: 1.193,38 M <sup>3</sup>	
18. BAHAN BAKAR	: 93,41 M <sup>3</sup>	
19. MINYAK LUMAS	: 2.267,62 M <sup>3</sup>	
20. AIR BALLAS ( MAXIMUM )		
21. MESIN PENGGERAK	: 2 BH DIESEL ENGINE 8 SILINDER DENGAN <i>CONTROLABLE PITCH PROPELLER</i> : M.A.K. TYPE - 8M 601C.2 X 11584 HP : MERK DAIHATSU 4 X 882 KW : 19,5 KNOT ( RPM MAX = 370 )	
22. MESIN BANTU		
23. KECEPATAN		
24. SEKOCI PENOLONG	: 2 BH (RESCUE BOAT) UK. 7,2 X 2,89 X 1,25 M. CAPASITAS : @ 60 PERSON : 10 BH UK. 10,5 X 4,26, 1,85 METER. CAPASITAS : @ 150 PERSON : 56 BH DAPAT DITURUNKAN DENGAN DEWI-DEWI : 22 BH RAKIT OTOMATIS DILUNCURKAN, CAPASITAS : @ 25 PERSON : RUANG MUAT. BALE SPACE = 1.200 M <sup>3</sup> : GRAINS SPACE = 1.400 M <sup>3</sup> : HATCH COAMING : 6,8 X 13,4 METER : PENUTUP PALKA : MAC GREGOR ( BAJA ) : CONTAINER 20 FEET - 22 TEUS, DIMUAT DI : LOWER HOLD = 1 TEUS : LOWER TD = 3 TEUS : UPPER TD = 5 TEUS : DIATAS PALKA = 13 TEUS : DAPAT BERPUTAR SAMPAI 360	
25. INFLATABLE LIFE RAFT ( RAKIT PENOLONG OTOMATIS )		
26. FASILITAS MUAT / BONGKAR		
27. DECK CRANI MERK KGW SWL 25 T		
28. CABIN PENUMPANG	: - DECK 6 KELAS 1A : 32 KAMAR @ 2 ORANG = 64 ORANG : KELAS 1B : 20 KAMAR @ 4 ORANG = 80 ORANG : - DECK 5 KELAS 2A : 42 KAMAR @ 6 ORANG = 252 ORANG : KELAS 2B : 14 KAMAR @ 8 ORANG = 112 ORANG : - DECK 5 KELAS 3 : 194 TEMPAT TIDUR = 194 ORANG : - DECK 4 KELAS 3 : 400 TEMPAT TIDUR = 400 ORANG : - DECK 4 IMPOVER EKO : 123 TEMPAT TIDUR = 123 ORANG : - DECK 3 IMPOVER EKO : 334 TEMPAT TIDUR = 334 ORANG : - DECK 2 IMPOVER EKO : 347 TEMPAT TIDUR = 347 ORANG : <b>JUMLAH = 804 ORANG</b>	
TOTAL PENUMPANG KESELURUHAN	= 1.506 ORANG	
TAMBAHAN DISPENSASI PENUMPANG	= 906 ORANG	
TOTAL PENUMPANG + DISPENSASI TAMBAHAN	= 2.412 ORANG	
29. CABIN UNTUK NAKHODA + ABK DAN LAIN-LAIN	= 157 TEMPAT TIDUR	



NAKHOdah

APL. IWAN RIDWAN

Nip. 05199





