

**PROSEDUR EMBARKASI DAN DEBARKASI UNTUK  
MENINGKATKAN EFISIENSI DI KM. NGGAPULU**



**OKTORYADI ADAM PANGGALO**

**NIT. 19.41.048**

**NAUTIKA**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2024**

**PROSEDUR EMBARKASI DAN DEBARKASI UNTUK  
MENINGKATKAN EFISIENSI DI KM. NGGAPULU**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan  
Program Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi Nautika

Disusun dan diajukan oleh :

Oktoryadi Adam Panggalo

NIT. 19.41.048

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2023**

**SKRIPSI**  
**PROSEDUR EMBARKASI DAN DEBARKASI UNTUK**  
**MENINGKATKAN EFISIENSI DI KM. NGGAPULU**

Disusun dan Diajukan oleh:

**OKTORYADI ADAM PANGGALO**  
**NIT. 19.41.048**

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi  
Pada tanggal, 13 Desember 2023

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II

**Capt. Welem Ada' M.Pd..M.Mar.**  
**NIP. 19670517 199703 1 001**

**Muhlisin, S.A.P., M.Mar.**  
**NIP. 19740526 200502 1 001**

Mengetahui:

a.n. Direktur  
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar  
Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi Nautika



**Capt. Irfan Faozun, M.M.**  
**NIP. 19730908 200812 1 001**

**Capt. Welem Ada' M.Pd..M.Mar.**  
**NIP. 19670517 199703 1 001**

## PRAKATA

Puji syukur kepada Allah SWT berkat Rahmat, Hidayah, dan Karunia- Nya sehingga penulis dapat menyusun skripsi sampai selesai dengan judul “PROSEDUR EMBARKASI DAN DEBARKASI UNTUK MENINGKATKAN EFISIENSI DI KM.NGGAPULU”.

Dikarenakan kemampuan dan pengalaman yang dimiliki oleh penulis masih sedikit dan banyak kekurangan dalam penulisan skripsi ini, maka dari itu penulis mengharapkan saran, kritik, dan koreksi yang bersifat membangun untuk mejadikan skripsi ini lebih baik.

Penulis menyadari penyusunan skripsi ini tidak akan selesai dengan baik tanpa bantuan dari berbagai pihak, oleh sebab itu penulis ingin mengucapkan terimakasih kepada:

1. Capt. Rudy Susanto, M.Pd., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
2. Capt. Irfan Faozun, M.M., selaku Pembantu Direktur I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
3. Capt. Rosnani, S. Si.T., M.A.P., M.Mar., selaku Ketua Program Studi Nautika.
4. Capt. Welem Ada', M.Pd.,Mar., selaku Dosen Pembimbing I pada skripsi penulis.
5. Muhlisin, S.A.P., M.Mar., selaku Dosen Pembimbing II pada skripsi penulis.
6. Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar., selaku Dosen Penguji I pada skripsi penulis
7. Masrupah, S.Si.T., M.Adm.SDA., M.Mar. selaku Dosen Penguji II pada skrpsi penulis
8. Segenap Dosen Jurusan Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar yang sudah memberikan ilmunya kepada penulis
9. Nakhoda dan seluruh kru KM. Nggapulu
10. Orang tua, dan keluarga yang selalu memberikan dukungan

dan semangat serta bantuan kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat pada program Diploma IV prodi nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Penulis mohon maaf apabila dalam penulisan skripsi ini terdapat kekurangan dan hal-hal yang tidak berkenan untuk dilihat. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat untuk menambah pengetahuan khususnya bagi penulis sendiri dan pembaca dikemudian hari serta peningkatan kualitas mutu terutama perwira Indonesia.

Makassar, 13 Desember 2023

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Oktoryadi Adam Panggalo  
19.41.048

## **PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI**

Nama : Oktoryadi Adam Panggalo

Nomor Induk Taruna : 19.41.048

Program Studi : Nautika

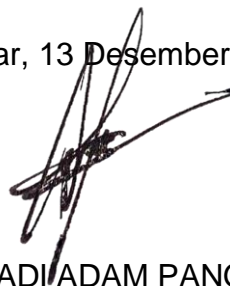
Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

### **PROSEDUR EMBARKASI DAN DEBARKASI UNTUK MENINGKATKAN EFISIENSI DI KM.NGGAPULU**

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Makassar, 13 Desember 2023



OKTORYADI ADAM PANGGALO

NIT. 19.41.048

## ABSTRAK

OKTORYADI ADAM PANGGALO, *Prosedur Embarkasi Dan Debarkasi Untuk Meningkatkan Efisiensi Di KM. Nggapulu* (Dibimbing oleh Welem Ada' dan Muhlisin).

Pelaksanaan embarkasi dan debarkasi cepat dan aman serta lancar merupakan tujuan utama para penumpang. Upaya tersebut di maksudkan agar kapal dan muatan serta keselamatan para penumpang bisa terjamin saat proses embarkasi dan debarkasi. Skripsi ini bertujuan untuk memberikan gambaran prosedur penanganan embarkasi dan debarkasi di atas kapal untuk meningkatkan efisiensi guna menghindari keterlambatan.

Jenis Penelitian ini adalah kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Sumber data diperoleh adalah data primer yang diperoleh dari tempat penelitian dengan cara wawancara dengan Mualim I di KM.Nggapulu, Data juga diambil dari observasi langsung saat peneliti melaksanakan praktek di atas kapal.

Terbuktinya hipotesis peneliti bahwa diduga beberapa faktor-faktor penghambat jalannya proses embarkasi dan debarkasi penumpang. Faktor-faktor tersebut adalah maraknya pedagang asongan dan tidak tertibnya buruh-buruh bagasi dalam pengangkutan barang milik penumpang, merebaknya pengantar dan pengunjung di atas kapal, keterlambatan kapal sewaktu tiba di pelabuhan tujuan, serta barang bawaan penumpang yang berlebih. Hal ini disebabkan petugas yang bertanggung jawab kurang patuh dengan regulasi yang berlaku serta kurang tegas terhadap peraturan yang diterapkan, Sehingga proses embarkasi dan debarkasi penumpang di atas KM.Nggapulu dapat berjalan aman.

Kata Kunci: Embarkasi, Debarkasi, Efisiensi

## ABSTRACT

OKTORYADI ADAM PANGGALO, *Embarkation and Debarkation Procedures to Increase Efficiency on MV. Nggapulu* (Supervised by Welem Ada' and Muhlisin).

Carrying out fast and safe embarkation and debarkation is the main goal of passengers. These efforts are intended so that the ship and its cargo as well as the safety of passengers can be guaranteed during the embarkation and disembarkation process. This study attempts to provide an overview of procedures for handling embarkation and disembarkation onboard ships to increase efficiency to avoid delays.

This research was qualitative approached to primary data throughout interviewed with Chief Officer at MV. Nggapulu, Data took by direct daily observation while researcher had his practice on board.

The researcher's hypothesis was proved as several factors that hinder the process of embarkation and disembarkation of passengers. These factors were the prevalence of hawkers and disorderly baggage workers in transporting passengers' belongings, spread of delivery people and visitors on board ships, delay in ships arriving at port of destination, and excess passenger luggage. This indicates that officers in charge don't comply with applicable regulations and are less strict about regulations. That are applied, so that passenger embarkation and debarkation process on MV. Nggapulu can run safely.

Key words: *Embarkation, Debarkation, Efficiency*





## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>HALAMAN JUDUL</b>	i
<b>LEMBAR PERSETUJUAN</b>	ii
<b>LEMBAR PENGESAHAN</b>	iii
<b>PRAKATA</b>	iv
<b>LEMBAR PERNYATAAN</b>	vi
<b>ABSTRAK</b>	vii
<b>ABSTRACT</b>	viii
<b>DAFTAR ISI</b>	ix
<b>DAFTAR TABEL</b>	xi
<b>DAFTAR GAMBAR</b>	xii
<b>BAB I       PENDAHULUAN</b>	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	5
<b>BAB II       TINJAUAN PUSTAKA</b>	6
A. Landasan Teoritis	6
B. Kerangka Berpikir	16
C. Hipotesis	17

<b>BAB III</b>	<b>METODE PENELITIAN</b>	18
	A. Jenis Penelitian	18
	B. Defenisi Operasional Variabel	18
	C. Metode Penelitian	18
	D. Teknik Dan Waktu Penelitian	19
	E. Teknik Analisis Data	19
<b>BAB IV</b>	<b>HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b>	20
	A. Hasil Penelitian	20
	B. Pembahasan	43
<b>BAB V</b>	<b>SIMPULAN DAN SARAN</b>	52
	A. Simpulan	52
	B. Saran	52
	<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	54
	<b>RIWAYAT HIDUP PENULIS</b>	55

## DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 <i>Ship Particular</i> KM. Nggapulu	21
Tabel 4.2 Daftar Pelabuhan Singgah	23
Tabel 4.3 Kapasitas KM. Nggapulu	35

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir	16
Gambar 4.1 KM. Nggapulu	20
Gambar 4.2 Struktur Organisasi KM. Nggapulu	22

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Transportasi berasal dari bahasa latin yaitu *Transportare*, dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti pengangkut atau membawa (sesuatu) atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dengan demikian transportasi didefinisikan sebagai usaha mengangkut atau membawa barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Sejak dahulu kala transportasi telah digunakan dalam kehidupan masyarakat guna mengangkut barang-barang dalam jumlah kecil maupun besar. Seperti halnya kondisi di Indonesia yang terdiri dari beribu-ribu pulau, baik besar maupun kecil, yang dipisahkan oleh lautan, daratan dan sungai memungkinkan pengangkutan dapat dilakukan melalui darat, udara maupun laut, guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia yang menyangkut lautan. Oleh karena itu sarana angkutan yang sesuai dan tepat adalah sarana angkutan laut. Salah satu jenis transportasi laut, di mana sarana transportasi ini banyak dipilih oleh para pengguna jasa karena dianggap lebih menguntungkan dari pada transportasi lainnya.

Persaingan bisnis jasa transportasi umum pada saat ini semakin ketat. Kondisi tersebut membuat setiap perusahaan jasa pengangkut massal harus berbenah diri agar terus eksis di tengah persaingan yang ada. Tak berbeda dengan perusahaan yang bergerak di bidang transportasi lainnya. PT. PELNI (Pelayaran Nasional Indonesia) pun sebagai pelayaran nasional juga harus ikut berbenah. Salah satu faktor yang penting untuk menentukan kelangsungan perusahaan PT. Pelni sebagai penyelenggara jasa angkutan laut nasional yang merupakan visi untuk menjadi operator pelayaran nasional dan jaringan internasional dengan perusahaan kelas dunia maka selayaknya

PT. PelnI mengutamakan pelayanan prima kepada penumpang. Arus penumpang atau yang di kenal dengan kata lain embarkasi dan debarkasi ialah pemberangkatan dan penurunan penumpang dengan kapal laut yang dilakukan dari tempattempat yang sudah di tetapkan sampai dengan tempat tujuannya. Embarkasi dan debarkasi itu mempunyai beberapa keadaan dan situasi dalam keadaan normal seperti pada hari-hari biasa dan situasi yang paling banyak peminatnya salah satu contoh adalah pada waktu lebaran dan liburan sekolah dimana situasi itu banyak masyarakat yang berpergian keluar pulau. Karena banyaknya peminat tersebutlah sehingga dapat mempengaruhi jadwal keberangkatan penumpang pada umumnya. PT. PelnI merupakan perusahaan pelayaran dibawah naungan BUMN (Badan Usaha Milik Negara) yang didirikan pada tanggal 5 September 1950.

Kapal laut sebagai sarana yang efektif dan efisien bagi pengangkutan barang dan penumpang, tak jarang mengalami problematika yang menyangkut masalah keselamatan jiwa, muatan serta lingkungan hidup. Oleh karena itu sifat pengoperasiannya berhadapan langsung dengan tantangan alam, kapan pun dan di manapun keadaan darurat bisa terjadi baik karena keadaan alam maupun karena kesalahan manusia. Adapun berbagai pihak yang terlibat secara langsung dalam transportasi laut adalah :

1. pelabuhan, di mana sebagai pihak penyedia terminal untuk kedatangan dan keberangkatan kapal.
2. perusahaan pelayaran, di mana sebagai penyedia sarana transportasi laut, dalam hal ini penulis mengambil objek yaitu KM.NGGAPULU milik PT.PELNI.
3. para pengguna jasa angkutan laut.

Akan tetapi saat ini, banyak perbedaan kepentingan antara pengguna jasa dan pemilik jasa angkutan laut, yang sering muncul sebagai akar permasalahan dalam proses pengangkutan dengan menggunakan transportasi laut. Adapun pelaksanaannya masing-masing pihak tersebut mengalami berbagai kendala. Kendala biasanya terletak pada mutu dan kualitas di pelabuhan, sebagai contoh pada tanggal 26 Juni 2022 pada Pelabuhan Tanjung Perak di kapal penumpang KM. NGGAPULU pada pukul 13.00 WIB terlihat kurang efisiennya manajemen untuk mengatur para penumpang agar lebih teratur serta lancar dalam hal naik turunnya (embarkasi dan debarkasi) penumpang kapal. Sehingga menyebabkan mereka kurang nyaman, bahkan terkesan takut untuk naik ke kapal dan kurangnya fasilitas yang memadai di terminal pelabuhan, sehingga menyebabkan kekecewaan para pengguna jasa. Hal ini juga menyebabkan proses embarkasi dan debarkasi terganggu, sedangkan PT. PELNI sebagai penyedia sarana transportasi pun tidak meningkatkan pelayanan-pelayanan di atas kapal, bahkan terkesan hanya mencari keuntungan tanpa memperdulikan kualitas pelayanan. Salah satu contoh yang pernah terjadi di KM.NGGAPULU adalah bahwa pelayanan embarkasi dan debarkasi kurang memuaskan. Sehingga prosesnya tidak berjalan dengan lancar, sebagai akibatnya sering membahayakan jiwa para pengguna jasa karena berdesak-desakan saat embarkasi dan debarkasi berlangsung. Tentu hal ini berkaitan dengan tidak adanya pengaturan manajemen yang tepat dengan pihak pelabuhan, padahal masalah tersebut sering terjadi terlebih-lebih saat menjelang musim mudik pada hari raya keagamaan akan tetapi dari kedua belah pihak tersebut tidak berusaha untuk mengatasinya.

Di saat sekarang ini persaingan dalam jasa angkutan laut sangat ketat. Perusahaan yang mampu memberikan kualitas pelayanan yang baik dan lebih baik dari sekedar yang diharapkan oleh para pengguna jasa yang akan memenangkan kompetisi dan keikutsertaan pihak pelabuhanpun sangat diperlukan karena apabila semua pihak saling bekerja sama maka tentunya kepuasan dan kenyamanan akan dirasakan oleh semua pihak.

Berdasarkan dari uraian masalah tersebut, penulis ingin mengangkat masalah yang terjadi dalam proses pelayanan embarkasi dan debarkasi. Sehingga penumpang dapat memperoleh pelayanan yang baik, tentang pelaksanaan pelayanan yang baik tentang pelaksanaan pelayanan embarkasi dan debarkasi penumpang pada saat di atas kapal. Untuk itu penulis ingin memilih judul: **“PROSEDUR EMBARKASI DAN DEBARKASI UNTUK MENINGKATKAN EFISIENSI KM. NGGAPULU”**.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan, maka penulis ingin mengungkapkan pokok-pokok permasalahan dalam skripsi ini, maka dalam penelitian ini diambil rumusan masalah sebagai berikut :

Bagaimana prosedur embarkasi dan debarkasi untuk meningkatkan efisiensi di KM. Nggapulu ?



### **C. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan dari penulisan skripsi ini adalah untuk mengetahui sejauh mana para awak atau crew kapal melakukan tugas dan tanggung jawab terhadap pengaturan embarkasi dan debarkasi penumpang serta untuk mengetahui pelaksanaan embarkasi dan debarkasi KM.NGGAPULU di Pelabuhan.

### **D. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah :

1. Secara teoritis, penelitian ini diharapkan memberi kontribusi ilmiah dalam hal pengembangan teori terkait prosedur kegiatan embarkasi dan debarkasi penumpang. Penelitian ini diharapkan mampu menyediakan referensi baru tentang hubungan antara kegiatan embarkasi dan debarkasi penumpang terhadap keterlambatan kapal.
2. Secara praktis, penelitian ini diharapkan memberi manfaat melalui analisis yang dipaparkan pada pembaca, tidak hanya pelaku dan pembuat kebijakan, namun juga masyarakat sebagai konsumen pada umumnya. Melalui kajian ini diharapkan pelaku, pembuat kebijakan dan masyarakat pada umumnya memiliki bahan bacaan dan diskusi yang bisa menambah wawasan tentang kegiatan embarkasi dan debarkasi penumpang.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Landasan Teoritis**

##### **1. Embarkasi dan Debarkasi**

Sesuai STCW 2010 Section A-V pa. 4 dan 5, menyatakan bahwa pelatihan ini diperuntukkan bagi Master, Chief Officer, dan setiap orang yang ditunjuk langsung untuk bertanggung jawab terhadap pelaksanaan Embarkasi dan Debarkasi, para penumpang, termasuk Chief Engine Officer, Second Engine Officer dan personil mesin lainnya yang diberi tanggung jawab terhadap pelaksanaan Embarkasi dan Debarkasi para penumpang serta keamanan para penumpang dalam situasi emergency di atas kapal.

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

## **2. Pengangkut / Carrier**

### **a. Pengangkutan**

Peristiwa pengangkutan dapat terjadi apabila telah ada perjanjian pengangkutan antara pengangkutan dan penumpang / pengirim barang. Sedangkan perjanjian dapat diartikan sebagai persetujuan pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang / penumpang dari suatu tempat ke tempat tujuan dengan selamat, dimana pengiriman / penumpang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan. Proses penyelenggaraan pengangkutan meliputi 4 tahap:

- 1) Tahap persiapan, meliputi penyediaan alat pengangkut dan penyerahan barang atau penumpang untuk diangkut.
- 2) Tahap penyelenggaraan, meliputi kegiatan pemindahan barang / penumpang dengan alat pengangkutan dari tempat pemberangkatan sampai ke tempat tujuan yang telah disepakati.
- 3) Tahap penyerahan barang kepada penerima / turunnnya penumpang dan pembayaran biaya pengangkutan dalam hal tidak terjadi peristiwa dalam proses pengangkutan.
- 4) Tahap penyelesaian persoalan yang timbul selama proses pengangkutan atau sebagai proses pengangkutan.

Definisi pengangkut untuk pengangkut penumpang melalui laut dirumuskan dalam pasal : 52 / buku KUHD Bab V-B yaitu pengangkutan adalah orang yang mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang / orang seluruhnya / sebagian jalan dengan jalan mengoperasikan kapal yang telah dimilikinya maupun mencharter kapal menurut waktu, menurut perjalanan dan menurut persetujuan atau perjanjian lainnya

**b. Tiket Pengangkutan.**

Biaya pengangkutan penumpang dapat dibuktikan dengan adanya tiket penumpang yang sering disebut Tiket Kapal Laut (TKL). Pada dasarnya penumpang yang naik ke kapal wajib sudah membayar lunas biaya pengangkutan, dengan kata lain perjanjian pengangkutan laut terjadi sejak pengangkutan penerima biaya pengangkutan dari penumpang. Menurut Abdulkadir ( 1991:55 ) tiket penumpang dapat diterbitkan :

- 1) Nama pemegang tiket, ditulis dengan tujuan tiket tersebut tidak boleh dijual kepada orang lain.
- 2) Atas pengganti (pengganti), ini dapat diperalihkan kepada orang lain dengan cara andosemen.
- 3) Atas tunjuk, ini dapat dialihkan kepada orang lain secara fisik dari tangan ke tangan.
- 4) Blanko, pada tiket jenis ini nama pemegang tiket tidak disebutkan dan mempunyai kedudukan dengan tiket yang diterbitkan “ atas tunjuk”.

Tiket “pengganti” atas tunjuk biasanya diterbitkan setelah uang angkutan dibayar lunas dan umumnya hanya berlaku untuk pengangkutan dengan jarak pendek. Proses peralihan hak biasanya terjadi sebelum masuk kapal. Bilamana sudah berada diatas kapal maka peralihan hak tersebut harus diketahui oleh pihak pengangkut. Hal ini telah diatur dalam pasal 532 KUHD (kitab undang-undang hukum dagang).

Menurut Abdulkadir ( 1991:57 ) tentang isi yang dimuat dalam tiket kapal laut tidak diatur secara rinci oleh undang - undang tetapi dalam prakteknya isi yang tertera dalam tiket tersebut dapat ditulis :

- 1) Nama perusahaan pengangkutan.
- 2) No tiket.
- 3) Tempat dan tanggal penerbit.
- 4) Tempat pemberangkatan dan tempat tujuan.
- 5) Tanggal dan waktu pemberangkatan .
- 6) Nama penumpang / Blanko.
- 7) Nama kapal, kelas dan no kamar (tempat kamar tidur).
- 8) Jumlah biaya pengangkutan.
- 9) Syarat-syarat perjanjian pengangkutan.
- 10) Tanda tangan pengangkut.

### **c. Angkutan Muatan Laut**

Angkutan muatan laut adalah suatu pelayaran yang bergerak dalam bidang jasa angkutan muatan laut dan karenanya merupakan bidang usaha yang luas bidang kegiatannya dan memegang peranan penting dalam usaha memajukan perdagangan dalam dan luar negeri. Alat dan sarana angkutan melalui laut yaitu:

- 1) Barang muatan adalah barang yang sah dan dilindungi undang-undang, dimuat dalam alat pengangkut, yang sesuai dengan atau tidak dilarang undang-undang, serta tidak bertentangan dengan ketertiban umum atau kesusilaan.
- 2) Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
- 3) Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusaha yang di pergunakan sebahai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

- 4) Terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan tempat bongkar muat barang.

**d. Kewajiban dan Tanggung Jawab Pengangkut.**

Sistem hukum di Indonesia tidak mensyaratkan pembuatan perjanjian pengangkutan secara tertulis, cukup dengan lisan asal ada persetujuan kehendak atau konsesus. Hak dan kewajiban masing-masing pihak dapat diketahui dari penyelenggaraan pengangkutan / berdasarkan dokumen pengangkut yang diterbitkan dalam perjanjian itu. Yang dimaksud dengan dokumen pengangkutan adalah setiap tulisan yang dipakai sebagai bukti dalam pengangkutan berupa naskah, tanda terima, tanda penyerahan dan tanda milik atau hak maupun tiket penumpang itu sendiri. Dalam perjanjian pengangkutan laut, kewajiban pokok pengangkut menurut Abdulkadir ( 1991:81 ) adalah sebagai berikut :

- 1) menyelenggarakan pengangkutan barang / penumpang dari pelabuhan pemuatan sampai di pelabuhan tujuan dengan selamat.
- 2) merawat, memelihara dan menjaga barang / penumpang yang diangkut dengan sebaik-baiknya.
- 3) menyerahkan barang yang akan diangkut kepada penerima dengan sebaik-baiknya (dalam keadaan lengkap, utuh, tidak rusak, dan tidak terlambat)
- 4) melepas atau menurunkan penumpang di pelabuhan tujuan dengan baik / selamat

Kewajiban pokok ini diimbangi dengan hak atas biaya pengangkutan yang diterima dari pengirim atau penerima barang maupun penumpang itu sendiri, apabila pengangkut tidak menyelenggarakan pengangkutan seperti sebagaimana semestinya maka ia harus bertanggung jawab atau akibat yang timbul dari perbuatan maupun kelalaian pengangkut sendiri dan pengangkut dapat terbebas dari tanggung jawab untuk mengganti kerugian dan bila pengirim barang dapat membuktikan bahwa keadaan kejadian tersebut terjadi karena kelalaian atau kecerobohan pihak pengangkut.

Berdasarkan azas kebebasan berkontrak masing-masing pihak dapat membuat ketentuan yang membatasi tanggung jawab pihaknya, berdasarkan kelayakan dengan berpedoman pada prinsip tanggung jawab pengangkutan.

- 1) Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan.
- 2) Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga.
- 3) Prinsip tanggung jawab mutlak

Bila perjanjian pengangkutan tersebut dibuat secara tertulis maka biasanya pembatasan itu dituliskan secara tegas dalam syarat-syarat / klausa - klausa perjanjian tetapi apabila perjanjian dibuat tidak tertulis maka kebiasaan yang berintikan kelayakan atau keadilan memegang peranan penting disamping ketentuan Undang-Undang. Bagaimanapun pihak pengangkut dilarang menghapuskan sama sekali tanggung jawabnya (Pasal 470 ayat 1 KUHD). Beberapa pasal dalam KUHD yang mengatur tentang hak dan kewajiban pengangkut :

- 1) Keselamatan dan keamanan penumpang.
- 2) Proses penyelenggaraan pengangkutan.
- 3) Keterlambatan pengangkutan.
- 4) Tempat tujuan yang tidak dapat dicapai / tidak aman.
- 5) Barang bagasi.



- 6) Penyelesaian pengangkutan.
- 7) Biaya makan, dll.
- 8) Penumpang tanpa tiket.

### **3. Penumpang / *Passenger***

Di dalam KUHD rumusan pengertian kapal diatur dalam buku II.KUHD. Namun rumusan pengertian tentang istilah penumpang tidak diatur secara jelas pada kenyataannya dapat kita simpulkan bahwa penumpang adalah semua orang atau selebihnya yang ada diatas kapal tetapi nama-namanya tidak dicantumkan dalam daftar bahari. Seseorang penumpang dapat berada diatas kapal karena telah memiliki tiket pengangkutan. Dengan tiket tersebut seseorang penumpang telah mengadakan perjanjian dengan pengusaha kapal. Setiap penumpang yang diangkut bergantung dari jenis pengangkutan, jarak pengangkutan dan jumlah biaya pengangkutan. Pelayanan utama yang wajib diberikan pengangkut adalah dalam hal makan, minum dan perawatan kesehatan ringan selama dalam perjalanan serta hiburan. Adanya perjanjian pengangkutan antara pengangkut dan penumpang pada akhirnya akan menimbulkan hak dan kewajiban yang juga harus dipenuhi dan dilaksanakan oleh penumpang.

#### **a. Kewajiban penumpang.**

Setiap penumpang yang terikat dalam perjanjian pengangkut mempunyai kewajiban, antara lain :

- 1) Mempunyai tiket pengangkutan.
- 2) Mentaati segala perintah dan peraturan Nakhoda, di atas kapal Nakhoda mempunyai kuasa atau wewenang atas seluruh bagian kapal dan juga memegang kendali dalam pengoperasian kapal.

- 3) Tidak membawa barang – barang berbahaya seperti barang yang membahayakan bagi keselamatan kapal, muatan, penumpang dan crew kapal.
- 4) Selain aturan – aturan tentang kewajiban penumpang yang telah ditentukan oleh KUHD maupun UU lainnya, penumpang tetap harus mentaati juga segala peraturan yang dibuat oleh perusahaan pelayaran mana tempat dia telah mengadakan perjanjian pengangkutan.

b. Hak – hak penumpang.

Pada prinsipnya penumpang kapal PELNI dapat kita katagorikan sebagai konsumen yaitu konsumen yang membutuhkan pelayanan di bidang jasa angkutan laut, sebagai konsumen mereka mempunyai hak untuk mendapatkan pelayanan yang sesuai selama mempergunakan jasa pengangkutan. Secara garis besar hak – hak tersebut dapat ditulis :

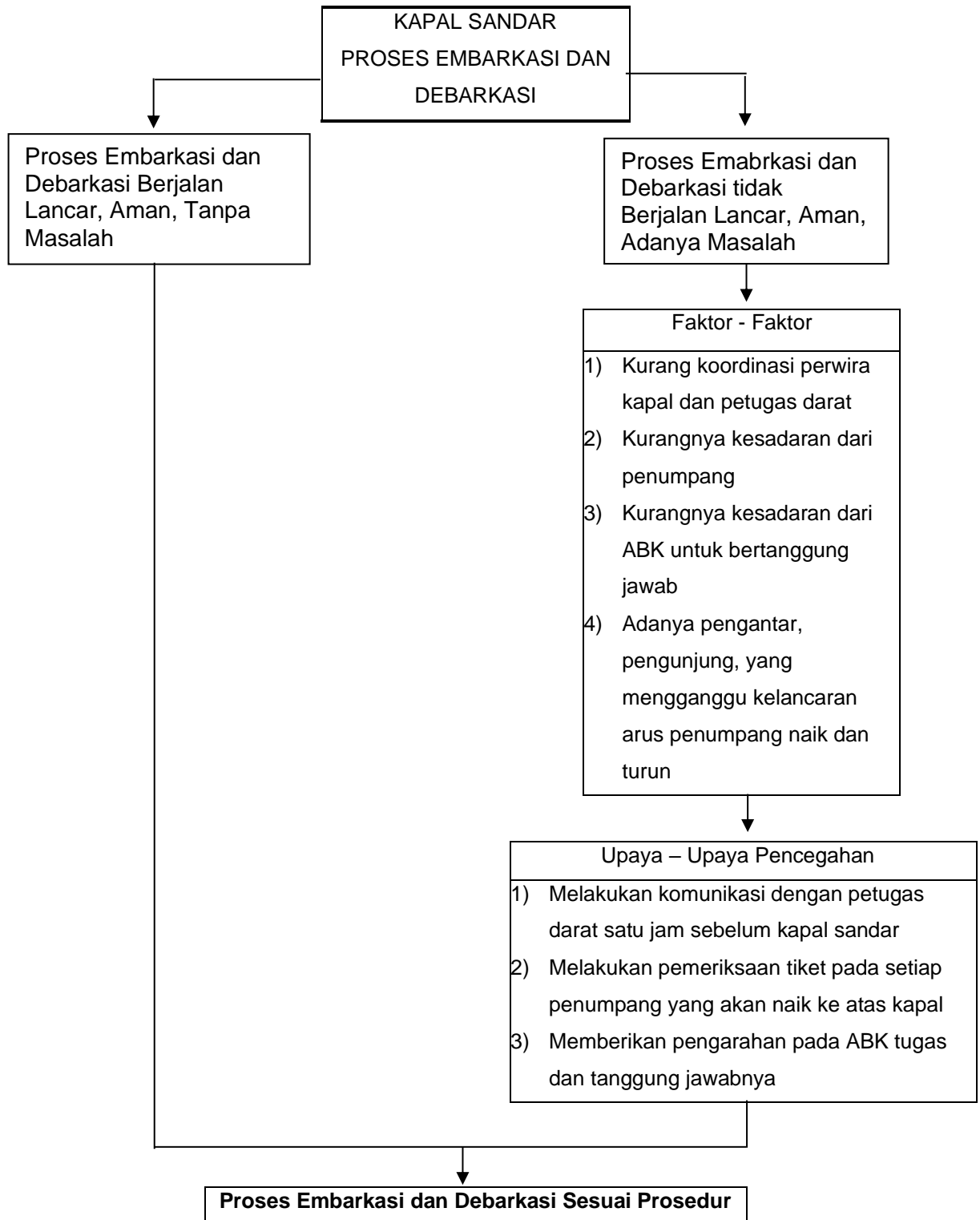
- 1) Hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan.
- 2) Hak untuk memilih barang atau jasa serta mendapatkan barang atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan.
- 3) Hak atas informasi yang benar, jelas dan jujur dan juga jaminan barang atau jasa.
- 4) Hak untuk didengar pendapat keluhannya atas barang atau jasa yang digunakan.
- 5) Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan secara patut.
- 6) Hak untuk diberlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif.
- 7) Hak untuk mendapatkan dispensasi, jika barang atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana semestinya.

#### **4. Pelabuhan / Port**

Pelabuhan merupakan faktor terpenting dalam lalu lintas angkutan laut, pelabuhan mempunyai berbagai fungsi, salah satunya sebagai penyedia sarana transportasi laut baik dalam kegiatan bongkar muat barang maupun sebagai terminal penumpang dalam transportasi laut. Sebagai penyedia sarana transportasi, pelabuhan seharusnya memberikan fasilitas sarana dan prasarana yang memadai karena memang dalam lalu lintas barang pelabuhan hanya tempat bersandarnya kapal, tetapi fasilitas lain yang berkaitan dengan bongkar muat bagi kapal yang melakukan bongkar muat di terminal peti kemas, secara otomatis terminal tersebut harus menyediakan berbagai sarana dan prasarana yang dibutuhkan karena memang terminal peti kemas yang ada harus mempunyai standart Internasional. Hal ini di karenakan terminal peti kemas juga melayani kegiatan bongkar muat kapal asing. Walaupun juga terminal peti kemas sekarang ini harus berdiri sendiri dengan saham dari luar negeri, akan tetapi akan berbeda lagi bila pelabuhan sebagai pelabuhan penumpang dan fasilitas yang diberikan kurang memuaskan dan pelayanan yang diberikan masih kurang. Sehingga penumpang dapat merasakan ketidaknyamanan dan ketidakpuasan bahkan terkesan takut untuk naik ke atas kapal. Salah satu contoh adalah masalah pengaturan pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang, dalam hal ini terjadi di KM.NGGAPULU.

## B. Kerangka Berpikir

Gambar 2.1 Kerangka Pikir



### **C. Hipotesis**

Diduga prosedur embarkasi dan debarkasi pada KM. Nggapulu belum dapat dilaksanakan dengan baik sehingga menyebabkan kurang efisien di dalam prosesnya serta kurangnya pengamanan dalam proses embarkasi dan debarkasi

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis saat melaksanakan penelitian adalah jenis penelitian deskriptif kualitatif. Jenis penelitian deskriptif kualitatif digunakan untuk menyajikan gambaran mengenai kegiatan atau pemaparan mengenai suatu permasalahan berdasarkan data yang memaparkan tentang hasil observasi dan wawancara dalam bentuk penjabaran yang menggambarkan kondisi kapal yang terjadi pada saat itu.

#### **B. Definisi Operasional Variabel**

Definisi operasional merupakan penjelasan definisi dari variabel yang telah dipilih oleh peneliti. Adapun penjelasan dari variable-variabel yang akan diteliti selama melakukan praktek laut di kapal, yaitu: Penerapan anak buah kapal dalam melaksanakan dan pengamanan proses embarkasi dan debarkasi di kapal.

#### **C. Metode Penelitian**

Dalam melakukan penyusunan skripsi ini, penulis menggunakan cara atau metode yang ada yaitu:

1. Observasi Observasi berarti teknik yang dilakukan dalam pengumpulan data serta informasi dilakukan secara langsung dengan mengamati dan meneliti objek penelitian. Observasi dilakukan pada saat penulis menjalani praktek laut di KM. Nggapulu.
2. Metode interview yaitu dengan cara mengadakan tanya jawab secara langsung kepada Perwira beserta anak buah kapal.

#### **D. Tempat dan Waktu Penelitian**

Penelitian dilakukan dan berlangsung selama penulis melaksanakan praktek laut (prala) di kapal KM.NGGAPULU

#### **E. Teknik Analisis Data**

Analisa data yang digunakan dalam penelitian yang dilakukan secara observasi adalah dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif yaitu dengan memberikan gambaran tentang faktor – faktor yang sebenarnya terjadi dilapangan, untuk kemudian dibandingkan dengan teori yang ada sehingga bisa diberikan solusi untuk masalah tersebut. Setelah penulis melakukan pengamatan diatas kapal, selama melakukan Praktek Laut tentang pelaksanaan embarkasi dan debarkasi beserta pengaturan pembagian tempat dan tugas masing – masing perwira deck. Penulis memperoleh data bahwa yang menjadi faktor utama dan yang menyebabkan adanya hambatan dalam pelaksanaan embarkasi dan debarkasi adalah sarana pendukung untuk memperlancar pelaksanaan embarkasi dan debarkasi dan juga kurangnya kerja sama antara petugas darat dan petugas kapal.

## BAB IV

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### A. Hasil Penelitian

##### 1. PT. PELNI

KM. Nggapulu merupakan salah satu tipe kapal penumpang milik perusahaan PT. Pelayaran Nasional Indonesia atau yang biasa disebut PT. PELNI (Persero) yang di buat oleh salah satu perusahaan galangan kapal yang berada di Jerman bernama Jos L Meyes Papenburg pada tahun 2002 yang berarti kapal ini sudah cukup tua dan sudah melayani perjalanan para penumpang di Indonesia selama kurang lebih 21 tahun

Gambar 4.1 KM.Nggapulu



Sumber: KM.Nggapulu, 2022



Berikut ini penulis lampirkan juga *ship's particular* tempat penulis melaksanakan penelitian:

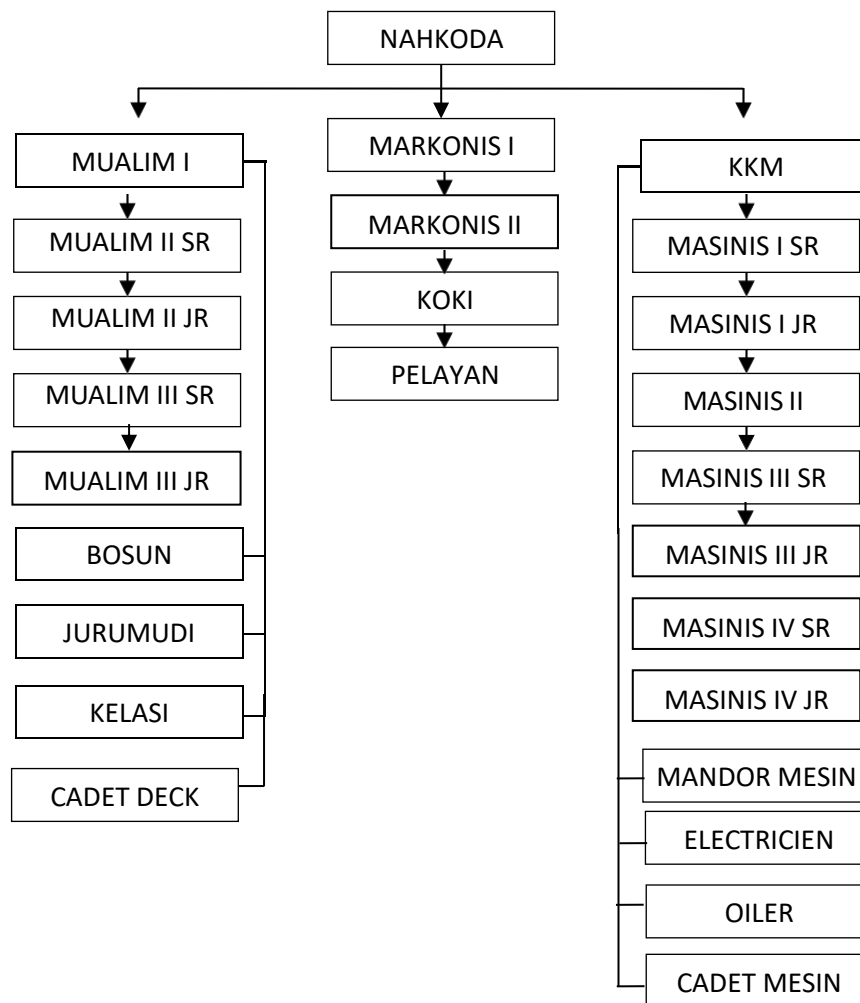
Tabel 4.1 *Ship Particular* KM.Nggapulu

1	Ship name	N G G A P U L U
2	Call Sign	Y G R G
3	Kind Of Ship	Passenger Ship
4	Nationality	I n d o n e s l a
5	Port Of Registry	J a k a r t a
6	IMO Number	9 2 2 6 4 9 9
7	MMSI	5 2 5 0 0 5 0 4 7
8	Registry Number	GT.14.739 No.1218 / Bd.
9	Owner	Directorate General Of Sea Communication
10	Operator	PT. PELNI
11	Ship Launching	Jos L Meyer Wraft, Popenburg German
12	Gross Tonnage (GRT)	14.739 MT / 14.685 GT
13	Netto Tonnage	4.644 NT
14	DWT	3.175 MT = 3.559 TDW
15	Length Over All (LOA)	146,50 Mtr
16	Breadth Moulded	23,40 Mtr
17	Number Of Deck	10 Deck
18	Design Of Draft	5,90 Mtr
19	Year Of Build	2002
20	Fresh Water Capacity	1131,81 M3
21	Ballast Water Capacity	2267,62 M3
22	Fuel Oil Capacity	1139,38 M3
23	Lub Oil Capacity	93,41 M3
24	Passenger	2.170 Persons
25	Main Engine	2 KRUPP MAX 8 M 610 C Output : 8520 KW, 428 RPM 2 ABB TURBO CHARGER TYPE VTR564-11
26	Aux Machinery	4 DAIHATSU ENGINE TYPE : 6 DL-24 TYPR : 882 KW. 750 RPM
27	Speed Cruising	16.0 Knot

Sumber : KM.Nggapulu, 2022

Selain data di atas, penulis juga menambahkan struktur organisasi kapal. Berikut ini penulis lampirkan struktur organisasi KM. Nggapulu

Gambar 4.2 Struktur Organisasi KM. Nggapulu



Sumber : KM.Nggapulu, 2022

Adapun penulis menambahkan data pelabuhan yang disinggahi oleh KM. Nggapulu pada saat penulis melaksanakan praktek laut.

Tabel 4.2 Daftar Pelabuhan Singgah

No	Nama Pelabuhan
1	Jakarta
2	Surabaya
3	Makassar
4	BauBau
5	Ambon
6	Banda
7	Tual
8	Dobo
9	Kaimana
10	FakFak

Sumber : KM.Nggapulu, 2022

Berdirinya PT PELNI bermula dengan dikeluarkannya Surat Keputusan Bersama (SKB) antara Menteri Perhubungan dan Menteri Pekerjaan Umum tanggal 5 September 1950 yang isinya mendirikan Yayasan Penguasaan Pusat Kapal-kapal (PEPUSKA). Latar belakang pendirian Yayasan PEPUSKA diawali dari penolakan pemerintah Belanda atas permintaan Indonesia untuk mengubah status maskapai pelayaran Belanda yang beroperasi di Indonesia, N.V. K.P.M (Koninklijke Paketvaart Matschappij) menjadi Perseroan Terbatas (PT). Pemerintah Indonesia juga menginginkan agar kapal-kapal KPM dalam menjalankan operasi pelayarannya di perairan Indonesia menggunakan bendera Merah Putih. Pemerintah Belanda dengan tegas menolak semua permintaan yang diajukan oleh pemerintah Indonesia.

Dengan modal awal 8 (delapan) unit kapal dengan total tonage 4.800 DWT (Death Weight Ton), PEPUSKA berlayar berdampingan dengan armada KPM yang telah berpengalaman lebih dari setengah abad. Persaingan benar-benar tidak seimbang ketika itu, karena armada KPM selain telah berpengalaman, jumlah armadanya juga lebih banyak serta memiliki kontrak-kontrak monopoli. Akhirnya pada 28 April 1952 Yayasan Pepuska resmi dibubarkan. Pada saat yang sama didirikanlah PT PELNI dengan berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor M.2/1/2 tanggal 28 Februari 1952 dan No. A.2/1/2 tanggal 19 April 1952, serta Berita Negara Republik Indonesia No. 50 tanggal 20 Juni 1952. Sebagai Presiden Direktur Pertamanya diangkatlah R. Ma'moen Soemadipraja (1952-1955). Delapan unit kapal milik Yayasan Pepuska diserahkan kepada PT PELNI sebagai modal awal. Karena dianggap tidak mencukupi maka Bank Ekspor Impor menyediakan dana untuk pembelian kapal sebagai tambahan dan memesan 45 "coaster" dari Eropa Barat. Sambil menunggu datangnya "coaster" yang dipesan dari Eropa, PELNI mencharter kapal-kapal asing yang terdiri dari berbagai bendera. Langkah ini diambil untuk mengisi trayek-trayek yang ditinggalkan KPM. Setelah itu satu persatu kapal-kapal yang dicarter itu diganti dengan "coaster" yang datang dari Eropa. Kemudian ditambah lagi dengan kapal-kapal hasil pampasan perang dari Jepang. Status PT PELNI mengalami dua kali perubahan. Pada tahun 1961 pemerintah menetapkan perubahan status dari Perusahaan Perseroan menjadi Perusahaan Negara (PN) dan dicantumkan dalam Lembaran Negara RI No. LN 1961. Kemudian pada tahun 1975 status perusahaan diubah dari Perusahaan Negara (PN) menjadi Perseroan terbatas (PT) PELNI sesuai dengan Akte Pendirian No. 31 tanggal 30 Oktober 1975. Perubahan tersebut dicantumkan dalam Berita Negara RI No. 562-1976 dan Tambahan Berita Negara RI No. 60 tanggal 27 Juni 1976,

hingga sekarang. Seiring dengan perjalanan waktu dan perkembangan usaha yang terus mengalami peningkatan, kini PT PELNI mengoperasikan 23 unit kapal penumpang mewah berkapasitas 30.323 penumpang dan 20 unit kapal serbaguna dengan bobot mati 35.412 DWT. Jumlah pelabuhan yang disinggahi juga terus mengalami peningkatan, hingga kini mencapai 101 pelabuhan di 24 propinsi di Indonesia.

## **2. Tujuan dan fungsi umum.**

Secara umum tujuan dan fungsi berdirinya PT.PELNI.

- a. Memperoleh laba dan keuntungan khususnya bagi perusahaan dan negara pada umumnya.
- b. Mendorong mobilitas penduduk serta pemerataan hasil – hasil pembangunan keseluruhan wilayah Indonesia.
- c. Menunjang kebijaksanaan pemerintah dalam memperlancar angkutan, ekspor maupun impor non migas.
- d. Menunjang terciptanya perdamaian dan hubungan baik dengan negara – negara tetangga.
- e. Menyediakan jasa angkutan laut bagi masyarakat.

## **3. Bidang Usaha.**

Bidang usaha PT.PELNI dibedakan menjadi 3 bagian :

- a. Kapal penumpang sejumlah 25 unit, dari jumlah tersebut masih dapat dikolompokkan lagi menjadi 4 bagian yaitu 11 unit kapal penumpang bertipe 2000, 9 unit bertipe 1000, 3 unit bertipe 500, dan 5 unit kapal penumpang dengan fasilitas RoRo. Khusus kapal penumpang ini setiap tahunnya mengalami kenaikan pendapatan rata-rata sebesar 20 % hingga 30 % diatas tahun anggaran.

- b. Kapal barang sejumlah 20 unit, berbeda dengan kapal penumpang untuk barang - barang ini PT.PELNI justru sering mengalami kerugian karena adanya persaingan yang ketat dari kapal – kapal milik swasta, untuk mempertahankan pengoperasiannya maka PT.PELNI mengambil jalan alternative yaitu dengan menyewakan kapal.
- c. Kapal Perintis berjumlah 10 unit, yaitu kapal yang melayani trayek – trayek liner ke daerah–daerah terpencil untuk pemerataan pembangunan. Kapal – kapal perintis ini biasanya mempunyai fungsi ganda yaitu sebagai kapal barang dan kapal penumpang.

### **3. Tugas dan Tanggung Jawab.**

Struktur organisasi PT.PELNI tiap cabang mempunyai tugas dan tanggung jawab masing – masing.

#### **a. Kepala Cabang.**

Bertanggung jawab penuh kepada dewan direksi.

Tugas – tugasnya adalah :

- 1) menandatangani surat – surat berharga dan surat – surat perjanjian.
- 2) mendayagunakan seluruh unit usaha di kantor cabang untuk mendapatkan penghasilan.
- 3) menekan biaya operasi dan biaya over head ( biaya diluar kegiatan operasional perusahaan ) sesuai anggaran.
- 4) mengadakan koordinasi dan hubungan baik dengan instansi.
- 5) mengusahakan surplus penghasilan di kantor cabang.

b. Kepala Bagian Operasi / Traffic.

Bertanggung jawab penuh kepada kepala cabang.

Tugas – tugasnya adalah :

- 1) menyusun dan mengatur penempatan perjalanan kapal.
- 2) memonitor seluruh unit usaha perkapalan keagenan muatan dan EMKL.
- 3) memonitor dan mengevaluasi rencana usaha dengan hasil usaha yang menekan biaya operasional kapal.
- 4) mengadakan koordinasi antara kepala cabang serta manajemen bagian – bagian bawahnya.
- 5) mengadakan hubungan baik dengan instansi pelabuhan dan pemerintah daerah setempat.

c. Kepala Bagian Operasi membawahi 3 kepala urusan :

1) Kepala Urusan Muatan / Pasasi

Bertanggung jawab penuh kepada kepala bagian operasi / trafik atas tugas yang dibebankannya, yaitu :

- a) melaksanakan penjualan tiket pasasi.
- b) memberi informasi kepada masyarakat tentang kapal – kapal penumpang.
- c) menerima permohonan stock tiket kepada Kepala cabang.
- d) menyetorkan hasil penjualan tiket per hari kepada kasir PT.PELNI.
- e) membuat laporan triwulan mengenai jumlah penumpang dan penghasilan tiket yang diperbandingkan dengan anggaran.

2) Kepala Urusan Pelayanan Kapal.

Bertanggung jawab penuh kepada kepala bagian operasi atau traffic.

Tugas – tugasnya adalah :

- a) membuat persiapan kapal tiba dan berangkat.
- b) membuat dan mengusulkan rencana biaya – biaya operasional.
- c) membuat laporan harian dan bulanan serta laporan kepada instansi setempat.
- d) menghubungi instansi – instansi terkait yaitu Pelabuhan Indonesia ( PELINDO ), urusan kesehatan kapal, imigrasi dan bea cukai, dalam melayani kapal tiba dan kapal berangkat.

3) Kepala Urusan Flash Section / muatan.

Flash section merupakan orang yang ditunjuk untuk mengurus masalah – masalah yang berhubungan dengan kedatangan dan masalah – masalah yang berhubungan dengan kekerangkaan kapal. Flash section / muatan bertanggung jawab penuh kepada Kepala Bagian Operasi / traffic atas tugas yang dibebankan kepada yang berhubungan dengan pelayanan kepala flash.

Tugas – tugasnya adalah :

- a) memonitor muatan – muatan kapal.
- b) membuat persiapan pelayanan kapal.
- c) membuat perhitungan biaya yang berhubungan dengan pelayanan kapal.
- d) mengadakan hubungan baik dengan instansi pelabuhan serta para pengirim barang.



d. Kepala Bagian Keuangan / umum.

Bertanggung jawab kepada kepala cabang tentang hasil – hasil yang berhubungan dengan administrasi keuangan.

Tugas – tugasnya adalah :

- 1) memajemen setiap urusan yang ada di bawahannya.
- 2) memonitor, mencatat dan membukukan seluruh penghasilan dan biaya serta transaksi yang terjadi di kantor cabang.
- 3) mencatat dan mengatur personil perusahaan.
- 4) membuat dan mengevaluasi realisasi anggaran triwulan dan tahunan.

e. Kepala Bagian Keuangan membawahi 5 kepala urusan, yaitu :

1) Kepala Urusan Pembukuan Keuangan PT.PELNI.

Bertanggung jawab kepada kepala bagian keuangan dan kepala bagian umum.

Tugas – tugasnya adalah :

- a) mencatat seluruh transaksi yang berhubungan dengan keuangan perusahaan.
- b) membukukan seluruh penghasilan yang diperoleh cabang.
- c) membantu kepala bagian keuangan dan umum dalam membuat laporan keuangan perusahaan.

2) Kepala Urusan Pembukuan / keuangan PT.SBN tiap Cabang.

Merupakan anak perusahaan dari PT. PELNI, sedangkan tugas–tugasnya sama dengan kepala urusan pembukuan atau keuangan PT. PELNI.

3) Kepala Urusan Personalia / umum

Bertanggung jawab kepada kepala bagian keuangan.

Tugas – tugasnya adalah :

- a) menerima surat – surat masuk, mengagenkan surat – surat masuk dan keluar.
- b) membuat daftar personil darat dan laut supaya melaporkannya ke kantor pusat.
- c) mempersiapkan keperluan – keperluan yang berhubungan dengan aktifitas perusahaan.
- d) mengurus dan melayani keperluan pegawai yang pensiun.

4) Kepala Urusan Kasir PT.PELNI / PT.SBN tiap Cabang.

Bertanggung jawab kepada kepala bagian keuntungan.

Tugas – tugasnya adalah :

- a) membayar seluruh biaya yang telah disyahkan oleh kepala cabang.
- b) menerima seluruh penghasilan perusahaan.
- c) memberikan informasi pada atasan mengenai penerimaan dan pengeluaran perusahaan.
- d) menyimpan seluruh surat – surat berharga perusahaan.

f. Kepala Urusan Terminal

Bertanggung jawab kepada kapal dalam melaksanakan tugas - tugas yang berhubungan dengan bongkar muat dan terminal.

Tugas – tugasnya adalah :

- 1) melaksanakan pekerjaan yang menyangkut bongkar muat atas kapal – kapal keagenan.
- 2) memonitor seluruh kegiatan operasional terminal dalam melaksanakan bongkar muat.
- 3) mengadakan evaluasi dan perbandingan antara hasil usaha di terminal dengan biaya eksplorasi untuk mendapatkan laba usaha.
- 4) memonitor seluruh kegiatan bongkar muat serta pemakaian dan perawatan milik perusahaan.
- 5) membuat realisasi anggaran pada setiap akhir bulan.

g. Kepala Bagian Terminal membawahi 3 kepala urusan,yaitu :

1) Kepala Urusan Claim / EMKL.

Suatu usaha yang bergerak dalam bidang ekspedisi di kapal / di gudang pelabuhan sedangkan shipper merupakan orang perusahaan yang memiliki barang atau muatan untuk dikirim melalui kapal.

Tugas – tugasnya :

- a) mengadakan canvassing ( usaha mencari muatan ) cargo untuk dimuat di kapal penumpang.
- b) menjalankan canvassing untuk pekerjaan EMKL.

2) Kepala Urusan Bongkar Muat dan Pergudangan.

Bertanggung jawab kepada kepala bagian terminal.

Tugas-tugasnya adalah :

- a) melaksanakan bongkar muat seefisien mungkin.
- b) mengatur dan mengordinasikan buruh-buruh bongkar muat.
- c) menjaga keselamatan barang-barang yang dibongkar dan dimuat.
- d) menentukan biaya-biaya handling dan bongkar muat.
- e) membuat evaluasi tahunan atas hasil yang dicapai.

3) Kepala Urusan Peralatan / Angkutan Barang.

Tugas – tugasnya adalah :

- a) mengecek peralatan – peralatan yang akan digunakan.
- b) membuat daftar kerusakan peralatan.
- c) mendata jumlah peralatan yang ada di gudang.

h. Untuk mengetahui secara terperinci tugas-tugas instansi pemerintah yang ada di pelabuhan, dapat di jelaskan dengan.

a. Bidang lalu lintas angkutan laut mempunyai tugas:

- 1) meningkatkan monitoring (pengawasan langsung) di lapangan terhadap kegiatan bongkar muat dan angkutan terminal, dan
- 2) upaya peningkatan produktivitas kerja untuk mencapai target produktivitas yang di tetapkan

b. Bidang Kesyabandaran, mempunyai tugas:

- 1) melaksanakan pengawasan terhadap kunjungan atau keberangkatan kapal dan arus penumpang kapal yang akan turun dan naik panumpang.
- 2) melaksanakan pengawasan tertib bandar
- 3) melaksanakan port state control

- 4) melaksanakan pengawasan bongkar muat angkutan barangbarang berbahaya dan bunker di pelabuhan
- 5) mengadakan pengawasan terhadap pengawakan kapal
- 6) melaksanakan penyelidikan dan pengusutan terhadap kasus musibah di laut atau kecelakaan kapal dan perselisihan perburuhan
- 7) melaksanakan pemeriksaan nautis atau teknis dalam rangka penerbitan sertifikat kapal
- 8) melaksanakan pengukuran kapal, dan
- 9) melaksanakan pendaftaran kapal, pencatatan kapal atau balik nama kapal, serta penyerahan surat kebangsaan kapal.

c. Bidang kesatuan penjagaan laut dan pantai (KPLP), mempunyai tugas:

- 1) pengamanan dan penertiban pelabuhan
- 2) pengamanan dan penertiban kolam bandar
- 3) pengawasan atau pencegahan bahaya kebakaran (PKK)
- 4) pengamanan tertutup ( penyelidikan )

## **5. Fasilitas-Fasilitas di KM. NGGAPULU**

a. Kamar Tidur.

- 1) Kelas ekonomi, untuk tempat tidurnya tersebar di deck II, III, dan IV. Di setiap deck terdapat 2 kamar mandi yang terdiri dari 4 kamar mandi untuk wanita dan pria, selain itu juga dilengkapi Tv sebanyak kurang lebih 4 - 6 buah di setiap decknya.
- 2) Kelas I S terdiri dari 4 Kamar setiap kamar terdiri dari 1 tempat tidur dengan 1 kamar mandi dan 1 Tv.

- 3) Kelas I A terdiri dari 10 Kamar setiap kamar terdiri dari 2 tempat tidur dan dilengkapi dengan 1 kamar mandi
  - 4) Kelas I B terdiri dari 16 Kamar setiap kamar terdiri dari 2 tempat tidur yang bersusun tegak sebanyak 2 tingkat dan 1 kamar mandi.
- b. Poliklinik.
- 1) Ruangan, terdiri dari :
    - a) ruang inap, terdiri dari 2 kamar bertipe kelas1.
    - b) ruang Karantina.
    - c) ruang Praktek.
  - 2) Peralatan, terdiri dari :
    - a) tabung oksigen.
    - b) lampu bedah.
    - c) seperangkat peralatan untuk operasi ringan.
  - 3) Peralatan keselamatan penumpang .
    - a) Sekoci sebanyak 14 buah, 12 buah berukuran besar dengan kapasitas penumpang 148 orang dan 2 berukuran kecil ( sekoci penolong dan sekoci darurat) dengan kapasitas 60 orang.
    - b) Liferaft sebanyak 72 buah .
    - c) Pelampung penolong dewasa 3837 buah.
    - d) Pelampung anak-anak 331 buah.
    - e) Lifebuoy penolong tanpa tali 6 buah.
    - f) Lifebouy penolong dengan tali 2 buah.
    - g) Lifebouy dengan lampu 8 buah
    - h) Lifebouy penolong dengan tali, lampu, dan asap 2 buah.
  - 4) Fasilitas-Fasilitas Pendukung Lainnya.
    - a) Ruang makan kelas 1 dan 2.
    - b) Musholla.
    - c) Cafeteria.
    - d) Tempat hiburan ( Live Music ).

e) Teater ( Gedung Bioskop ).

KM NGGAPULU adalah salah satu kapal penumpang yang dimiliki oleh PT. PELNI dengan *route* Jakarta, Surabaya, Makassar, BauBau, Ambon, Banda Naira, Tual, Dobo, Kaimana, FakFak. Dan juga merupakan salah satu dari sembilan unit kapal penumpang yang bertipe 2000 dengan kapasitas penumpang kurang lebih 2.170 orang, yang terbagi :

Tabel 4.3 Kapasitas KM.Nggapulu

No	JUMLAH ORANG	KETERANGAN
1.	12	Penumpang kelas I S
2.	36	Penumpang kelas I A
3.	56	Penumpang kelas I B
4.	2066	Penumpang kelas ekonomi

Sumber : KM.Nggapulu, 2022

## 6. Tugas Dan Tanggung Jawab Perwira Kapal Saat Proses Embarkasi Dan Debarkasi di Pelabuhan.

### a. *Chief Officer* ( Mualim I )

Bertanggung jawab kepada Nakhoda.

Tugas Mualim I pada saat proses embarkasi dan debarkasi .

- 1) Memberikan Perintah kepada tim embarkasi dan debarkasi untuk mengarahkan penumpang naik dan turun kapal.
- 2) Memonitor jalannya embarkasi dan debarkasi dari anjungan juga memonitor langsung proses embakasi dan debarkasi dari pintu embarkasi dan debarkasi di *deck* 4.

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

b. *Second Officer Senior* ( Mualim II Senior ).

Bertanggung jawab kepada Mualim I (*Chief Officer*).

Tugas-tugasnya adalah :

- 1) menerima penumpang yang akan naik ke kapal melalui tangga kapal ( *Gangway* ) deck lima tengah.
- 2) mengawasi pelaksanaan penempatan over bagasi penumpang.
- 3) melakukan koordinasi dengan perwira deck lainnya untuk mengarahkan penumpang yang akan naik dan turun melalui tangga yang telah ditentukan.



c. *Second Officer Yuniior* ( Mualim II Yr ).

Bertanggung jawab kepada Mualim I (*Chief Officer*).

Tugas – tugasnya adalah :

- 1) menerima penumpang kelas I yang baru naik ke kapal melalui tangga kapal deck V, diruang informasi untuk memberikan kunci kamar sesuai dengan tiket dan nomor kabin yang dimiliki oleh penumpang.
- 2) Melakukan proses bagi penumpang yang belum memiliki tiket.
- 3) Melakukan pemeriksaan tiket bersama tim pemeriksa tiket.
- 4) Koordinasi bersama perwira deck lainnya untuk mengarahkan penumpang yang akan naik dan turun melalui tangga yang telah ditentukan.

d. *Third Officer Senior* ( Mualim III Sr ).

Bertanggung jawab kepada Mualim I (*Chief Officer*).

Tugas – tugasnya adalah :

- 1) Melakukan pemeriksaan tiket bersama tim pemeriksa tiket.
- 2) Mengarahkan penumpang kelas ekonomi menuju deck II, III, IV.
- 3) Menerima penumpang kelas ekonomi yang naik melalui tangga deck IV depan.
- 4) Koordinasi dengan dengan perwira deck lainnya untuk mengarahkan penumpang yang akan naik dan turun melalui tangga – tangga yang telah ditentukan.

e. *Third Officer Yuniior* ( Mualim III Jr ).

Bertanggung jawab kepada Mualim I (*Chief Officer*).

Tugas – tugasnya adalah :

- 1) Menerima muatan kapal yang akan dimuat di palka.

- 2) Membantu perwira deck lainnya untuk melakukan embarkasi dan debarkasi penumpang setelah kegiatan bongkar muat selesai.
- 3) Koordinasi dengan perwira deck lainnya untuk mengarahkan penumpang yang akan naik dan turun melalui tangga – tangga yang telah ditentukan.

Menurut Noeralim (2001: 55, 56), persyaratan dari tangga embarkasi adalah:

- 1) pegangan-pegangan tangga harus diadakan untuk menjamin pelintasan yang aman dari geladak ke puncak tangan atau sebaliknya
- 2) anak tangga harus:
  - i. dibuat dari kayu keras, yang ujung-ujungnya tajam sesuai dengan sifat-sifat yang sepadan.
  - ii. dilengkapi dengan lapisan permukaan yang anti slip, baik dengan aluralur membujur atau dengan menggunakan pelapis anti slip yang disetujui.
  - iii. berukuran panjang sekurang-kurangnya 480 mm, lebar 115 mm dan tebal 2,5 mm tidak termasuk permukaan atau lapisan anti slip.
- 3) Tali-tali samping dari tangga harus terdiri dari dua tali manila yang tidak dibungkus berukuran keliling sekurang-kurangnya 65 mm pada masing-masing sisi.

Berdasarkan hasil penelitian penulis, pada tanggal 26 Juni 2022 pada Pelabuhan Tanjung Perak di kapal penumpang KM. NGGAPULU dan berdasarkan pengalaman penulis sewaktu melakukan Praktek Laut ( Prala ) di KM. NGGAPULU selama satu tahun, telah mendapatkan hasil – hasil penelitian.

1. Maraknya pedagang asongan, dan tidak tertibnya buruh – buruh bagasi dalam pengangkutan barang milik penumpang sewaktu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi.
2. Keinginan penumpang dan calon penumpang yang ingin segera turun dan naik kapal.
3. Merebaknya pengantar dan pengunjung sewaktu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang, sehingga menyebabkan timbulnya penumpang gelap / penumpang tanpa tiket ( PTT ).
4. Ketelambatan kapal, dan
5. Penumpang yang membawa barang bawaan yang berlebih ( *over baggage* )

Gambar 4.3 Proses Embarkasi dan Debarkasi di KM. Nggapulu



Sumber : KM.Nggapulu, 2022

Setelah mendapatkan hasil untuk mengetahui pelaksanaan dari kru kapal tentang pelaksanaan embarkasi dan debarkasi di atas kapal, penulis melakukan wawancara untuk memperkuat pembahasan dalam judul tersebut. Dalam hal ini, penulis melakukan wawancara kepada Muallim I ( Capt. Ari Prihatnanto ) tentang pelaksanaan embarkasi dan debarkasi di atas kapal KM. Nggapulu.

Berikut ini penulis paparkan beberapa hasil wawancara bersama Muallim I yang telah penulis laksanakan sebagai berikut.

1. Hal-hal apakah yang perlu diperhatikan pada waktu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang ?

Jawab:

Hal-hal yang perlu diperhatikan pada waktu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang adalah:

- a. harus ada peralatan penghubung yang aman antara kapal dengan dermaga, peralatan penghubung tersebut harus diikat secara layak dan diberi kunci pengaman. Perlu dilaksanakan perawatan terhadap peralatan keamanan yang terdapat pada peralatan penghubung di setiap waktu.
- b. area yang dipakai harus diberi penerangan yang cukup memadai pada waktu embarkasi dan debarkasi dimalam hari.
- c. pada tangga – tangga penghubung antara kapal dengan dermaga harus disiapkan sebuah pelampung penolong dan safety line.
- d. sudut kemiringan tangga tidak boleh lebih dari 45° dan semua intruksi tertulis dan safety information harus ditunjukkan dengan tulisan yang benar dan jelas.

2. Apakah usaha yang dilakukan oleh petugas kapal dan petugas darat dalam pengamanan jalannya embarkasi dan debarkasi ?

Jawab:

Usaha-usaha yang dilakukan petugas kapal dan petugas darat adalah dengan memberlakukan peraturan:

penumpang yang telah membeli tiket dan sebelum naik ke atas kapal terlebih dahulu menunggu di terminal penumpang. Penumpang pada waktu memasuki terminal penumpang akan di periksa oleh pihak pelabuhan ( Kesatuan Penjaga Pantai dan Perairan (KP3), Bidang Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP), dan Port Security ), adapun pemeriksaannya mengenai tiket dan barang bawaan serta bagi barang bawaan penumpang yang berlebih (*over baggage*). Penumpang yang akan naik ke atas kapal akan berada di dalam terminal penumpang. *Port security* selalu melakukan sweeping di dalam terminal penumpang untuk mencegah terjadinya tindakan kriminal tersebut, sehingga para calon penumpang kapal yang berada di terminal penumpang merasa nyaman.

3. Bagaimanakah pengaturan kelebihan muatan (*over baggage*) di kapal penumpang KM. NGGAPULU ?

Jawab:

Pengaturan kelebihan muatan (*over baggage*) di kapal KM. NGGAPULU adalah dengan cara barang bawaan penumpang yang berupa barang dagangan dalam jumlah besar sebaiknya di taruh ke dalam palka dan proses pemuatan menggunakan krane atau Derek. Bila barang dagangan penumpang ini di angkut dengan menggunakan jasa buruh bagasi akan mengganggu proses embarkasi dan debarkasi dan memakan waktu lama. Tetapi jika barang bawaan itu dalam jumlah yang sedikit cukup di taruh di buritan atau tempat – tempat yang kosong.

4. Hal-hal apakah yang menyebabkan keterlambatan kapal ?

Jawab:

- a. Dermaga terminal penumpang penuh oleh kapal – kapal penumpang lain, sehingga kapal terpaksa menunggu atau berlabuh jangkar sampai kapal yang di dermaga berangkat.
- b. Terjadi kerusakan mesin sewaktu dalam pelayaran, sehingga kapal harus mengurangi kecepatan atau harus stop mesin dan melakukan perbaikan.
- c. Tidak adanya petugas darat (operasi Pelni ) sewaktu kapal datang atau akan bersandar, sehingga kapal terpaksa menunggu kedatangan petugas darat untuk proses tambat tali ke dermaga.
- d. Keterlambatan kapal dari pelabuhan tolak ( pengisian bahan bakar, air tawar , dan pengurusan surat – surat kapal ) sehingga kapal terlambat di pelabuhan tiba.

5. Bagaimanakah cara untuk mengatasi merebaknya pengantar dan pengunjung sewaktu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang ?

Jawab:

Cara untuk mengatasi merebaknya pengantar dan pengunjung adalah:

- a. pengantar dan pengunjung tidak boleh masuk ke dalam kapal sewaktu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi.
- b. pengantar dan pengunjung tidak boleh berlama – lama di atas kapal.
- c. pengantar dan pengunjung harus segera turun dari kapal jika kapal akan segera berangkat.
- d. Pengantar dan pengunjung tidak boleh mengganggu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi.

6. Bagaimanakah cara mengatasi pedagang asongan dan buruh-buruh bagasi yang tidak tertib ?

Jawab:

Maraknya pedagang asongan dan buruh – buruh bagasi yang tidak tertib dalam pengangkutan barang milik penumpang dapat di atasi dengan cara adanya larangan naik kapal bagi mereka sebelum proses embarkasi dan debarkasi berlangsung. Pedagang asongan di perbolehkan berjualan di atas kapal setelah pelaksanaan embarkasi dan debarkasi selesai. Mengenai buruh – buruh bagasi yang tidak tertib dalam menaikkan dan menurunkan barang milik penumpang, pihak kapal telah bekerja sama dengan pihak pelabuhan ( KPLP dan KP3 ) yang berjaga di bawah tangga embarkasi dan debarkasi untuk mencegah buruh – buruh bagasi yang membawa barang untuk tidak naik dan menunggu sampai penumpang sudah naik semua. Sedangkan dari pihak kapal Nakhoda telah memberi perintah kepada Mualim I supaya penumpang di dahulukan turun, dan bila tidak diindahkan pihak kapal dan pelabuhan tidak segan – segan mengambil tindakan kekerasan.

## **B. Pembahasan**

### **Prosedur Pelaksanaan Embarkasi dan Debarkasi Penumpang**

- a. Hal – hal yang perlu diperhatikan dalam embarkasi dan debarkasi para penumpang adalah :
  - 1) Harus ada peralatan penghubung yang aman antara kapal dengan dermaga, peralatan penghubung tersebut harus diikat secara layak dan diberi kunci pengaman. Perlu dilaksanakan perawatan terhadap peralatan keamanan yang terdapat pada peralatan penghubung di setiap waktu.
  - 2) Area yang dipakai harus diberi penerangan yang cukup memadai pada waktu embarkasi dan debarkasi dimalam hari.

- 3) Pada tangga – tangga penghubung antara kapal dengan dermaga harus disiapkan sebuah pelampung penolong dan safety line.
- 4) Sudut kemiringan tangga tidak boleh lebih dari 45° dan semua intruksi tertulis dan safety information harus ditunjukkan dengan tulisan yang benar dan jelas.

b. Prosedur Embarkasi dan Debarkasi :

1) Embarkasi :

- a) Calon penumpang harus berada di daerah terminal penumpang kurang lebih setengah jam sebelum kapal berangkat.
- b) Penumpang wanita dan anak-anak terlebih dahulu di perbolehkan naik.
- c) Calon penumpang naik tidak boleh memasuki daerah dekat kapal sandar sebelum jam keberangkatan kapal.
- d) Penumpang hanya boleh naik jika tangga sudah terpasang dengan baik dan benar serta petugas telah ada.
- e) Penumpang di larang naik lewat tangga monyet di sebelah lambung kapal.

Embarkasi dilakukan melalui deck IV depan dan belakang untuk penumpang kelas ekonomi dan untuk penumpang kelas I S, I A, I B embarkasi melalui tangga kapal ( *gangway* ) di *deck* V tengah.

2) Debarkasi :

- a) Penumpang harus menunggu sampai tangga terpasang dengan baik dan benar.
- b) Penumpang wanita dan anak-anak turun terlebih dahulu.
- c) Penumpang dengan bawaan berat menunggu turun paling akhir.



- d) Penumpang yang akan melanjutkan perjalanan boleh turun dan beristirahat sebentar di terminal penumpang.
- e) Penumpang yang baru saja turun dari kapal harus melalui pemeriksaan petugas tentang barang bawaannya.

Penumpang ekonomi turun melalui tangga yang berada di deck IV depan dan belakang dan penumpang kelas I S, I A, I B turun melalui tangga kapal ( *gangway* ) yang berada di *deck* V depan.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Muallim I ( Capt. Ari Prihatnanto ) mengenai tangga embaraksi dan debarkasi, hal – hal yang perlu di perhatikan dalam embarkasi dan debarkasi penumpang adalah :

- a) Harus ada peralatan penghubung yang aman antara kapal dengan dermaga,
- b) Peralatan penghubung tersebut harus di ikat secara layak dan di beri kunci pengaman,
- c) Perlu di laksanakan perawatan terhadap peralatan keamanan yang terdapat pada peralatan penghubung di setiap waktu,
- d) Area yang di pakai harus di beri penerangan yang cukup memadai,
- e) Pada tangga – tangga penghubung harus di pasang jala – jala pengaman,
- f) Di dekat peralatan penghubung antara kapal dengan dermaga harus di siapkan sebuah pelampung penolong dan safety line,
- g) Sudut kemiringan tangga tidak boleh lebih dari 55°,
- h) Semua instruksi tertulis dan safety informasi harus di tunjukkan dengan tulisan yang benar dan jelas,

- i) Semua penumpang perlu di hitung sebelum kapal berangkat.

Berdasarkan dari hasil penelitian di atas, penulis akan melakukan pembahasan atau pemecahan masalah sebagai berikut :

**1) Maraknya pedagang asongan dan tidak teraturnya buruh – buruh bagasi dalam pengangkutan barang milik penumpang sewaktu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi.**

Maraknya pedagang asongan dan buruh – buruh bagasi yang tidak tertip dalam pengangkutan barang milik penumpang menyebabkan pelaksanaan embarkasi dan debarkasi menjadi terhambat dan penumpang serta calon penumpang menjadi kurang nyaman. Setiap kali kapal penumpang KM. NGGAPULU sandar di pelabuhan, tampak di dermaga ( terminal penumpang ) banyak terdapat buruh – buruh bagasi. Setelah pintu embarkasi dan debarkasi dan tangga telah di turunkan dari kapal, belum sempat tangga terpasang dengan baik dan benar, buruh – buruh bagasi langsung masuk ke kapal dengan brutal melewati tangga embarkasi dan debarkasi. Walaupun sudah ada penjagaan dari pihak kapal di pintu embarkasi dan debarkasi ( Satpam kapal ) namun tetap saja buruh – buruh bagasi tetap menerobos masuk melewati penjagaan ketat dari Satpam kapal. Para buruh bagasi langsung menuju para penumpang yang membawa barang bawaan, terlebih penumpang yang membawa barang dagangan.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Muallim I KM. NGGAPULU ( Capt. Ari Prihatnanto ), maraknya pedagang asongan dan buruh – buruh bagasi yang tidak tertib dalam pengangkutan barang milik penumpang dapat di atasi dengan cara adanya larangan naik kapal bagi mereka sebelum proses embarkasi dan debarkasi berlangsung. Pedagang asongan di perbolehkan berjualan di atas kapal setelah pelaksanaan embarkasi dan

debarkasi selesai. Mengenai buruh – buruh bagasi yang tidak tertib dalam menaikkan dan menurunkan barang milik penumpang, pihak kapal telah bekerja sama dengan pihak pelabuhan ( KPLP dan KP3) yang berjaga di bawah tangga embarkasi dan debarkasi untuk mencegah buruh – buruh bagasi yang membawa barang untuk tidak naik dan menunggu sampai penumpang sudah naik semua. Sedangkan dari pihak kapal Nakhoda telah memberi perintah kepada Muallim I supaya penumpang di dahulukan turun, dan bila tidak diindahkan pihak kapal dan pelabuhan tidak segan – segan mengambil tindakan kekerasan.

**2) Keinginan penumpang dan calon penumpang yang ingin segera naik dan turun dari kapal.**

Keinginan penumpang dan calon penumpang yang ingin segera turun dan naik kapal merupakan penyebab terhambatnya pelaksanaan embarkasi dan debarkasi. Calon penumpang ingin segera naik kapal untuk mendapatkan tempat ( penumpang kelas ekonomi ) sedang penumpang ingin segera turun karena sudah sampai di tempat tujuan. Keinginan ini menyebabkan penumpang berdesak – desakan.

Untuk itu Muallim I bekerja sama dengan perwira deck di bantu Satpam, Jenang, Serang, dan beberapa pelayan untuk mengatur jalannya penumpang dan barang masuk dan keluar kapal.

**3) Merebaknya pengantar dan pengunjung sewaktu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang.**

Merebaknya pengantar dan pengunjung sewaktu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi merupakan salah satu faktor penghambat pelaksanaan embarkasi dan debarkasi. Umumnya mereka naik ke atas kapal bersama dengan penumpang yang mempunyai tiket, tetapi hal ini yang menyebabkan adanya penumpang gelap ( penumpang tanpa tiket ) dan tentu saja tanpa sepengetahuan petugas darat maupun pihak kapal. Terkadang

pengantar dan pengunjung juga tidak mengindahkan pengumuman yang telah di berikan, sehingga mereka terbawa dalam pelayaran.

Untuk permasalahan ini dapat di atasi dengan cara :

- a. Pengantar dan pengunjung tidak boleh masuk ke dalam kapal sewaktu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi.
- b. Pengantar dan pengunjung tidak boleh berlama – lama di atas kapal.
- c. Pengantar dan pengunjung harus segera turun dari kapal jika kapal akan segera berangkat.
- d. Pengantar dan pengunjung tidak boleh mengganggu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi.

Adanya kerja sama yang baik antara petugas darat dan petugas kapal akan sangat mendukung kelancaran proses embarkasi dan debarkasi, sekarang ini kita sering dihadapkan pada kondisi - kondisi masyarakat yang cenderung tak lagi mau mentaati peraturan hukum yang ada di atas kapal. Kondisi ini merambat ke calon penumpang dengan berbagai cara melaksanakan kehendak untuk berpergian dengan kapal pelni tanpa memiliki tiket. Kondisi ini akan membuat berbagai pihak saling menyalahkan, oleh pihak kapal menganggap pihak darat tidak mampu menyaring PTT ( Penumpang Tanpa Tiket ). Disisi lain pihak darat menganggap petugas kapal kurang serius dalam melaksanakan proses embarkasi dan debarkasi.

#### 4) Keterlambatan kapal

Keterlambatan kapal saat tiba di suatu pelabuhan tujuan karena di sebabkan oleh beberapa hal sebagai berikut :

- a. Dermaga terminal penumpang penuh oleh kapal – kapal penumpang lain, sehingga kapal terpaksa menunggu atau berlabuh jangkar sampai kapal yang di dermaga berangkat.
- b. Terjadi kerusakan mesin sewaktu dalam pelayaran, sehingga kapal harus mengurangi kecepatan atau harus stop mesin dan melakukan perbaikan.
- c. Tidak adanya petugas darat (operasi Pelni ) sewaktu kapal datang atau akan bersandar, sehingga kapal terpaksa menunggu kedatangan petugas darat untuk proses tambat tali ke dermaga.
- d. Keterlambatan kapal dari pelabuhan tolak ( pengisian bahan bakar, air tawar , dan pengurusan surat – surat kapal ) sehingga kapal terlambat di pelabuhan tiba. Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Muallim I kapal penumpang KM. NGGAPULU ( Capt. Ari Prihatnanto ), keterlambatan kapal dapat di hindari asalkan ada kedisiplinan dalam bertugas dan saling bekerja sama antara berbagai pihak.

#### 5) Penumpang yang membawa barang bawaan yang berlebihan (*over baggage*).

Penumpang yang membawa barang bawaan yang berlebih, dan cenderung merupakan barang dagangan akan mengganggu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi. Barang dagangan penumpang yang di angkut oleh buruh – buruh bagasi melalui tangga embarkasi dan debarkasi bersamaan dengan naiknya penumpang menyebabkan ruang gerak penumpang menjadi sempit dan berdesak – desakan. Barang dagangan ini oleh penumpang di letakkan di sekitar tempat tidur, sehingga akan mengganggu ruang gerak penumpang lain ( ruang kelas ekonomi ). Biasanya barang

dagangan ini, juga di taruh di buritan kapal yang terletak di deck 3, 4, 5, 6, dan 7.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Muallim III (Saoda Hasan), barang bawaan penumpang yang berupa barang dagangan dalam jumlah besar sebaiknya di taruh ke dalam palka dan proses pemuatan menggunakan krane atau Dereck. Bila barang dagangan penumpang ini di angkut dengan menggunakan jasa buruh bagasi akan mengganggu proses embarkasi dan debarkasi dan memakan waktu lama. Tetapi jika barang bawaan itu dalam jumlah yang sedikit cukup di taruh di buritan atau tempat – tempat yang kosong.

### **Pengamanan Jalannya Embarkasi Dan Debarkasi Penumpang**

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Muallim I KM. NGGAPULU ( Capt. Ari Prihatnanto ), pengamanan pada waktu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang sangat di perlukan guna menciptakan kenyamanan dan kelancaran. Koordinasi antara pihak kapal dan pihak pelabuhan sangat di perlukan. Banyaknya penumpang yang akan naik dan turun serta maraknya pedagang asongan, buruh – buruh bagasi, dan pengantar menjadi penyebab perlu di tingkatkannya pengamanan embarkasi dan debarkasi penumpang.

Penumpang yang telah membeli tiket dan sebelum naik ke atas kapal terlebih dahulu menunggu di terminal penumpang. Penumpang pada waktu memasuki terminal penumpang akan di periksa oleh pihak pelabuhan ( Kesatuan Penjaga Pantai dan Perairan (KP3), Bidang Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP), dan Port Security ), adapun pemeriksaannya mengenai tiket dan barang bawaan. Sedangkan bagi penumpang kapal PT. PELNI mengenai over baggage. Penumpang yang akan naik ke atas kapal akan berada di dalam terminal penumpang. Terminal penumpang

menyediakan beberapa fasilitas, fasilitas – fasilitas tersebut antara lain : ruang tunggu, kantin, kamar kecil, telepon umum, dan parkir untuk menjemput. Di terminal penumpang terdapat pula ruang tunggu untuk kelas ekonomi dan kelas I dan II.

Di dalam terminal penumpang acap kali terjadi tindakan kriminal, misalnya pencopetan, port security selalu melakukan sweeping di dalam terminal penumpang untuk mencegah terjadinya tindakan kriminal tersebut, sehingga para calon penumpang kapal yang berada di terminal penumpang merasa nyaman.

## **BAB V**

### **SIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Simpulan**

Berdasarkan pembahasan masalah yang ada dapat di tarik sebuah kesimpulan bahwa pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang belum dapat dilaksanakan dengan baik, hal ini disebabkan karena kurangnya kerja sama antara petugas darat dengan petugas kapal dalam pengaturan jalannya penumpang naik atau penumpang turun (embarkasi dan debarkasi) serta pengamanan pada waktu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang belum dapat dilaksanakan dengan baik, masih terjadi tindakan kriminal yang menyasar penumpang.

#### **B. Saran**

Pada saat sebelum pelaksanaan embarkasi dan debarkasi, pihak kapal sebaiknya berkoordinasi dengan petugas darat. Tentu saja pemberitahuan kepada petugas darat di sampaikan saat kapal tolak dari pelabuhan sebelumnya dan sebelum kapal tiba di pelabuhan tujuan, sehingga pada saat kapal tiba di pelabuhan tujuan petugas darat telah mempersiapkan diri, begitu pula calon penumpang telah mengerti tangga – tangga mana yang harus mereka lewati sesuai dengan tiket kelas mereka. Petugas kapal sebaiknya melaksanakan debarkasi penumpang atau penumpang turun lebih dulu di pelabuhan tujuan, dengan ketentuan penumpang kelas I S, I A, I B turun lewat tangga kapal ( gang way ) yang berada di deck 5 tengah, sedangkan penumpang kelas ekonomi turun lewat tangga pelabuhan yang berada di deck 4 depan dan deck 4 belakang. Setelah debarkasi penumpang selesai di laksanakan baru dilaksanakan embarkasi penumpang serta pada saat embarkasi dan debarkasi, petugas sebaiknya lebih menonjolkan sikap pelayanan dan keamanan kepada para penumpang.



Maksudnya di pintu – pintu kapal perlu menempatkan petugas yang berpakaian rapi seperti halnya atau layaknya dihotel berbintang, yang bisa menyambut para penumpang dan mengarahkan mereka ke tempat – tempat yang sudah tertera didalam tiket para penumpang dengan perilaku yang sopan santun dan satpam berdiri dibaris kedua sebagai simbol bahwa didalam kapal dijamin keamanan serta ketertibannya untuk menunjang kelancaran proses embarkasi dan debarkasi yang sedang berlangsung.

## DAFTAR PUSTAKA

- Haryono (2020). *Ragam Metode Penelitian Kualitatif Komunikasi*. Sukabumi: CV Jejak.
- Sugiyono (2009). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Jakarta: Alfabeta.
- Kementrian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia. *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)*.
- Muhammad, A. (2016) *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Departemen Perhubungan RI. (1996). *Peraturan Pemerintah RI No.70 Tahun 1996 tentang Kepelabuhan*.
- Abdulkadir. (1991). *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Bandung: PT Citra Aditya Bakti.
- Noeralim. (2001). *Alat-alat Penyelamat*, Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. (2020). *Pedoman Penulisan Skripsi*.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor PM 28 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Penumpang Angkutan Penyeberangan Memiliki Tiket.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 37 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut.
- Peraturan Menteri No.119 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut.
- Peraturan Menteri No.19 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Tiket Angkutan Penyeberangan Secara Elektronik.
- Company Profile PT. PELNI. dari: <http://www.pelni.co.id/> [Diakses 30 April 2023]

## RIWAYAT HIDUP PENULIS



**Oktoryadi Adam Panggalo**, lahir di Makassar, Sulawesi Selatan pada tanggal 31 Oktober 2001. Merupakan putra ke 2 dari pasangan bapak Daud Panggalo dan ibu Marlina Rantelangi. Penulis mulai memasuki jenjang pendidikan pada jenjang sekolah dasar di SD Frater Bakti Luhur pada tahun 2007 hingga 2013, dan melanjutkan pendidikan sekolah menengah pertama di SMP Frater Thamrin pada tahun 2013 dan lulu pada tahun 2016, kemudian penulis melanjutkan pendidikan sekolah menengah atas di SMA Cenderawasih Makassar pada tahun 2016 hingga tahun 2019. Kemudian penulis melanjutkan pendidikan Diploma – IV di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar pada tahun 2019 hingga saat ini dengan jurusan Nautika. Pada semester V dan VI penulis telah melaksanakan praktek kerja laut (prala) yang dilaksanakan pada tahun 2021 sampai 2022 di KM. Nggapulu selama kurang lebih 12 bulan pada perusahaan PT. Pelayaran Nasional Indonesia atau yang biasa disebut dengan PT. PELNI (PERSERO).

Dengan adanya semangat dan dorongan dari keluarga serta rahmat dan hidayah dari Allah SWT diiringi usaha dan doa, penulis dapat menjalani aktivitas akademik di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar (PIP). Akhir kata penulis ucapkan syukur yang sebesar-besarnya karena penulis dapat menyelesaikan tugas akhir yang disusun dengan baik yaitu skripsi yang berjudul “PROSEDUR EMBARKASI DAN DEBARKASI UNTUK MENINGKATKAN EFISIENSI DI KM. NGGAPULU”.