

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



MAKALAH

**MANFAAT KINERJA KAPAL PERINTIS KM. SABUK
NUSANTARA 90 TERHADAP MASYARAKAT NTT**

Oleh :

SUMIRTO ERUIK SITUMEANG
NIS. 03025/N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT – 1

JAKARTA

2023

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



MAKALAH

**MANFAAT KINERJA KAPAL PERINTIS KM. SABUK
NUSANTARA 90 TERHADAP MASYARAKAT NTT**

Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan

Untuk Menyelesaikan Program ANT – I

Oleh :

SUMIRTO ERUIK SITUMEANG

NIS. 03025/N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT – 1

JAKARTA

2023

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : SUMIRTO ERUIK SITUMEANG
No. Induk Siswa : 03025 / N – I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT ANT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : MANFAAT KINERJA KAPAL PERINTIS KM.
SABUK NUSANTARA 90 TERHADAP
MASYARAKAT NTT

Pembimbing I


Jakarta, November 2023

Pembimbing II


Dr. April Gunawan Malau, S.SI., M.M.

Penata TK. I (III/d)


NIP. 19720413 199803 1 005


Capt. Fahmi Umasangadji, S.SI.T., M.SI.

Pembina (IV/a)

NIP. 19781213 200502 1 001

Ketua Jurusan Nautika


Meilinasari N.H., S.Si.T., M.MTr

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19810503 200212 2 001

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



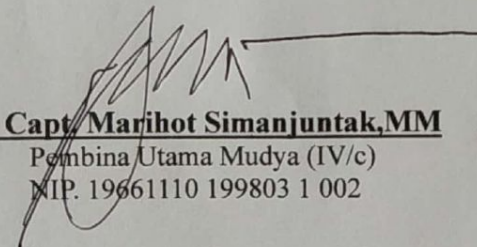
TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : SUMIRTO ERUIK SITUMEANG
No. Induk Siswa : 03025 / N – I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT ANT – I
Judul : MANFAAT KINERJA KAPAL PERINTIS KM. SABUK
NUSANTARA 90 TERHADAP MASYARAKAT NTT

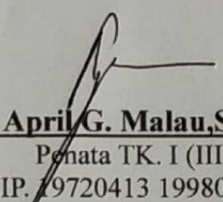
Penguji I

Penguji II

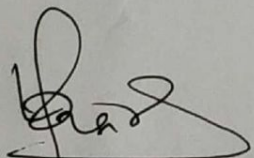
Penguji III


Dr. Capt. Marihot Simanjuntak, MM

Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19661110 199803 1 002

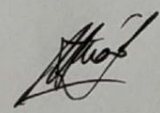

Dr. April G. Malau, S.SI., M.M

Penata TK. I (III/d)
NIP. 19720413 199803 1 005


Dr. Larsen, S.E., M.M.Tr

NIP. 19720415 199803 1 002

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika


Dr. Meilinasari N.H., S.Si.T., M.MTr

Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan Puji syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah ini tepat pada waktunya dan sesuai dengan yang diharapkan. Adapun penyusunan makalah ini Guna Memenuhi Persyaratan Penyelesaian Program Diklat Pelaut Ahli Nautika Tingkat I (ANT - I) pada Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta, dengan judul:

"MANFAAT KINERJA KAPAL PERINTIS KM SABUK NUSANTARA 90 TERHADAP MASYARAKAT NTT."

Tujuan penulisan makalah ini adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan yang wajib dilaksanakan oleh setiap perwira siswa dalam menyelesaikan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta pada jenjang terakhir pendidikan. Sesuai dengan keputusan Kepala Badan Pendidikan dan Latihan Perhubungan Nomor 233/HK-602/Diklat-98 dan mengacu pada ketentuan Konvensi International STCW-78 Amandemen 2010.

Selain itu makalah ini juga bertujuan untuk menggali lebih dalam tentang peran yang dimainkan oleh Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 dalam mendukung konektivitas, perekonomian regional, keberagamanbudaya, dan dampak lingkungan di wilayah Nusantara khususnya di wilayah NTT. Penelitian ini dilakukan sebagai upaya untuk memahami betapa pentingnya kapal perintis ini dalam memenuhi kebutuhan dan aspires masyarakat Indonesia yang tersebar di ribuan pulau.

Penulis ingin mengucapkan terimakasih kepada semua responden yang telah berpartisipasi dalam penelitian ini dengan memberikan wawasan dan pengalaman berharga mereka. juga berterima kasih kepada para pihak terkait, operator kapal, dan komunitas lokal yang telah memberikan data dan dukungan dalam penelitian ini.

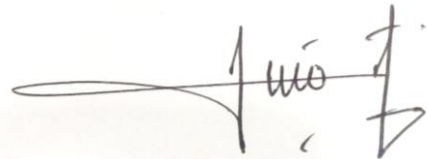
Dalam kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terimakasih yang tak terhingga disertai dengan doa Kepada Tuhan Yang Maha Esa untuk semua pihak yang turut membantu hingga terselesainya penulisan makalah ini, terutama kepada Yang Terhormat:

1. Bapak Ir. H. Ahmad Wahid, S.T.,M.T.,M.Mar.E., selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Suhartini, MM.,M.MTr selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.
3. Ibu Meilinasari Nurhasanah Hutagaol, S.Si.T., M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
4. Dr.April Gunawan Malau ,SSi.,MM, sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gugasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Capt. Fahmi Umasangadji, MM, Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gugasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
6. Capt. Marihot Simanjuntak, M.M, Selaku Dosen Penguji I atas seluruh waktu dan kesempatan untuk menguji hasil penelitian /makalah saya.
7. Bapak Dr. Larsen Barasa, S.E.,M.M.Tr, Selaku Peguji III atas seluruh waktu dan kesempatan untuk meguji hasil penelitian/makalah ini.
8. Para Dosen Pengajar STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
9. Orang Tua saya tercinta dan keluarga saya yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
10. Istri dan anak tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
11. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan 68 tahun ajaran 2022/2023 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

Penulis juga menyadari bahwa makalah ini tidak sempurna dan masih banyak ruang untuk pengembangan lebih lanjut. Oleh karena itu, penulis sangat mengharapkan kritik, saran, dan masukan yang dapat membantu perbaikan makalah ini di masa depan.

Akhir kata penulis mengharapkan semoga makalah ini dapat memberikan pemahaman yang lebih dalam tentang manfaat kinerja Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 terhadap masyarakat Nusantara. Semoga juga dapat memberikan kontribusi positif dalam pengembangan layanan transportasi laut di Indonesia demi kesejahteraan masyarakat Nusantara dan pelestarian lingkungan maritim yang berharga.

Jakarta, November 2023
Penulis,



(SUMIRTO ERUIK SITUMEANG)

NIS. 03025/N-I

DAFTAR ISI

| | Halaman |
|---|-------------|
| HALAMAN JUDUL | i |
| TANDA PERSETUJUAN MAKALAH | ii |
| TANDA PENGESAHAN MAKALAH..... | iii |
| KATA PENGANTAR | iv |
| DAFTAR ISI..... | vii |
| DAFTAR LAMPIRAN | viii |
| BAB I PENDAHULUAN | |
| A. Latar Belakang..... | 1 |
| B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah..... | 3 |
| C. Manfaat Penulisan Makalah | 4 |
| D. Metode Penelitian..... | 5 |
| E. Waktu dan Tempat Penelitian | 7 |
| F. Sistematis Penulisan | 7 |
| BAB II LANDASAN TEORI | |
| A. Tinjauan Pustaka..... | 9 |
| B. Kerangka Pemikiran | 23 |
| BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN | |
| A. Deskripsi Data | 24 |
| B. Analisis Data | 26 |
| C. Pemecahan Masalah | 33 |
| BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN | |
| A. Kesimpulan..... | 35 |
| B. Saran | 36 |
| DAFTAR PUSTAKA | 37 |
| LAMPIRAN | |

DAFTAR LAMPIRAN

| | |
|------------|--|
| Lampiran 1 | <i>Ship Particular</i> |
| Lampiran 2 | <i>Crew List</i> |
| Lampiran 3 | Emplooi Kapal |
| Lampiran 4 | Proses Pengangkatan barang-Barang Penumpang |
| Lampiran 5 | Barang-Barang Penumpang Menutupi Lemari <i>Life jacket</i> |
| Lampiran 6 | Penempatan Barang yang Tidak Tertata Rapih |
| Lampiran 7 | Penumpukan Sampah Di Ruangan Penumpang |
| Lampiran 8 | Barang-Barang Penumpang Menutupi Akses Jalan |

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Kapal Sabuk Nusantara 90 dibuat pada Tahun 2018 yang berukuran 2086 *Gross Tonnage (GT)*. Panjang kapal perintis ini 68 meter dengan lebar kapalnya sebesar 14 meter. Kapal Sabuk Nusantara ini menjadi kapal penumpang sekaligus juga bisa mengangkut muatan barang-barang umum. Pelabuhan pangkalan dari kapal Sabuk Nusantara ini berada di Pelabuhan Kupang. Kapal Sabuk ini dioperasikan oleh PT Peln.

Kapal Sabuk Nusantara 90 ini merupakan salah satu transportasi laut yang memainkan peran penting dalam pengembangan ekonomi dan konektivitas antar wilayah di Indonesia, yang terdiri dari ribuan pulau-pulau tersebar di seluruh kepulauan. Kapal Perintis seperti KM Sabuk Nusantara 90 (disingkat sebagai KM SN 90) menjadi salah satu elemen vital dalam menyediakan layanan transportasi antar pulau yang dapat diandalkan bagi masyarakat Nusantara. Dalam konteks ini, penting untuk memahami dan mengevaluasi manfaat kinerja kapal perintis Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 terhadap masyarakat Nusantara (NTT).

Pentingnya Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 dalam konteks transportasi laut di Indonesia tidak dapat diabaikan. Sebagai salah satu kapal perintis yang melayani rute-rute penting di wilayah Nusantara, kapal ini memiliki potensi untuk memberikan berbagai manfaat yang signifikan bagi masyarakat. Oleh karena itu, penelitian mengenai manfaat kinerja Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 terhadap masyarakat NTT menjadi suatu topik yang relevan dan bernilai untuk diungkapkan dalam makalah ini.

Beberapa poin yang perlu diperhatikan dalam latar belakang ini termasuk:

1. Ketergantungan Masyarakat terhadap Transportasi Laut
Masyarakat Nusantara sangat bergantung pada transportasi laut untuk menghubungkan pulau-pulau yang terpisah. Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 menjadi jalur utama bagi masyarakat untuk mengakses barang-barang penting, layanan medis, pendidikan, dan kebutuhan sehari-hari lainnya.
2. Kontribusi KM Sabuk Nusantara 90 terhadap Ekonomi Regional
Kinerja yang baik dari Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 dapat memfasilitasi perdagangan dan pergerakan ekonomi antar wilayah. Dengan memungkinkan akses yang lebih mudah dan efisien ke pasar dan sumberdaya, kapal ini dapat membantu dalam menggerakkan perekonomian di wilayah-wilayah yang dilayani.
3. Konektivitas Sosial dan Kultural
Selain aspek ekonomi, Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 juga memiliki dampak sosial dan kultural yang signifikan. Kapal ini membantu dalam menjaga konektivitas antar budaya dan memfasilitasi pertukaran budaya serta tradisi di antara masyarakat yang berbeda.
4. Dampak Lingkungan
Selain manfaatnya, penting juga untuk mengevaluasi dampak lingkungan yang dihasilkan oleh kinerja Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90. Hal ini mencakup isu-isu seperti emisi karbon, pengelolaan limbah, dan upaya-upaya untuk menjaga keberlanjutan lingkungan maritim.
5. Tantangan dan Peluang
Dalam konteks yang terus berubah, kapal perintis seperti Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 juga dihadapkan pada berbagai tantangan, termasuk perubahan iklim, keamanan, dan persaingan dengan mode transportasi lain. Oleh karena itu, penting untuk mengevaluasi peluang dan tantangan yang dihadapi oleh kapal perintis ini.

Melalui pemahaman yang mendalam tentang manfaat kinerja di Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 terhadap masyarakat Nusantara, kita dapat mengidentifikasi cara-cara untuk meningkatkan pelayanannya, memaksimalkan dampak positifnya, dan mengatasi masalah yang mungkin timbul dalam perjalanan menuju konektivitas

yang lebih baik di seluruh wilayah Indonesia. Dengan demikian, makalah ini akan membahas berbagai aspek ini secara lebih mendalam untuk memberikan pemahaman yang komprehensif tentang peran KM Sabuk Nusantara 90 dalam mendukung masyarakat Nusantara.

Berdasarkan pada uraian tersebut serta didukung dengan pengalaman penulis sebagai Mualim 1 di kapal Perintis Sabuk Nusantara 90 maka penulis mengambil judul : “ **MANFAAT KINERJA KAPAL PERINTIS KM SABUK NUSANTARA 90 TERHADAP MASYARAKAT NTT**”

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka dapat diidentifikasi permasalahan yang terjadi di kapal. KM. Sabuk Nusantara 90 sebagai berikut :

- a. Manfaat kinerja Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 dalam mendukung konektivitas di wilayah NTT
- b. Meningkatkan keselamatan kinerja di atas kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90.
- c. Tantangan yang dihadapi oleh kapal perintis KM Sabuk Nusantara 90 dalam memberikan layanan transportasi laut yang andal dan peluang untuk meningkatkan kinerjanya.

2. Batasan Masalah

Oleh karena luasnya permasalahan pada pelaksanaan operasi kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90, maka penulis membatasi pembahasan makalah hanya tentang manfaat kinerja Kapal Perintis KM SN 90 terhadap Masyarakat NTT selama penulis bekerja di atas kapal sebagai Mualim 1. Adapun pembahasan berkisar tentang :

- a. Manfaat kinerja Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 (KM SN 90) terhadap masyarakat Nusantara di wilayah Indonesia. Wilayah yang dilibatkan mencakup pulau-pulau utama dan wilayah terpencil yang dilayani oleh KM. Sabuk Nusantara 90.

- b. Tantangan yang dihadapi oleh kapal perintis KM. Sabuk Nusantara 90 dalam memberikan layanan transportasi laut yang andal dan peluang untuk meningkatkan kinerjanya.

Dengan batasan-batasan tersebut, penelitian akan lebih terfokus pada pemahaman tentang bagaimana Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 mempengaruhi masyarakat Nusantara dan wilayah-wilayah yang dilayani di Indonesia, dengan mengeksplorasi manfaat, dampak, serta tantangan yang ada dalam konteks tersebut.

3. **Rumusan Masalah**

Dari identifikasi dan batasan masalah tersebut di atas, maka dapatlah disusun rumusan masalah sebagai berikut:

1. Apa Upaya yang harus dilakukan dalam meningkatkan kinerja Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 dalam mendukung konektivitas di wilayah NTT ?
2. Apa tantangan yang dihadapi oleh Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 dalam memberikan layanan transportasi laut yang andal dan peluang untuk meningkatkan kinerjanya?

Dengan merumuskan pertanyaan-pertanyaan ini, makalah ini akan mencoba menjawab aspek-aspek penting yang berkaitan dengan manfaat kinerja Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 terhadap masyarakat Nusantara dan wilayah-wilayah yang dilayani. Rumusan masalah ini akan membantu dalam mengarahkan penelitian dan analisis yang lebih mendalam tentang topik ini.

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

Untuk lebih memudahkan dalam pembahasan makalah ke depannya, maka perlu kiranya disusun mengenai tujuan dan manfaat dari penulisan makalah sesuai judul yang dimaksud. Adapun tujuan dan manfaatnya sebagai berikut :

1. Tujuan Penulisan

- a. Untuk mengetahui apa manfaat kinerja Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 terhadap masyarakat Nusantara di wilayah Indonesia serta apa Upaya yang dilakukan untuk meningkatkan kinerja kapal tersebut.
- b. Untuk mengetahui apa tantangan yang dihadapi oleh Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 dalam memberikan layanan transportasi laut yang andal dan peluang untuk meningkatkan kinerjanya?

2. Manfaat Penulisan.

Makalah ini dapat dijadikan sebagai referensi atau sumber ilmu pengetahuan bagi kawan seprofesi dan sebagai bahan masukan untuk menambah wawasan tentang kinerja kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90, serta dapat digunakan sebagai tambahan perbendaharaan bahan bacaan bagi Institusi Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta dan insturusi Pendidikan lainnya.

a. Manfaat Bagi Aspek Teoritis.

Agar dapat menjadi masukan untuk rekan-rekan seprofesi yang sedang atau akan bekerja di kapal Perintis bagaimana meningkatkan kinerja kapal Perintis serta memberikan layanan transportasi yang andal bagi masyarakat dan juga sebagai acuan bagi para siswa STIP Jakarta yang ingin mengetahui tentang peran kapal perintis dan kendala kendalanya.

b. Manfaat Praktis.

Digunakan sebagai sumbang saran dan informasi pengetahuan bagi Perusahaan dan pembaca. Diharapkan juga berguna sebagai bahan masukan perwira dan khususnya teman yang bekerja atau yang belum di atas kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 dan kapal lainnya.

D. METODE PENELITIAN

Untuk mendapatkan informasi-informasi yang berguna bagi dalam melengkapi makalah ini, maka dilakukan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Metode pendekatan

Dengan mendapatkan data-data menggunakan metode deskripsi kualitatif yang dikumpulkan berdasarkan pengamatan dan pengalaman penulis langsung saat bekerja di atas kapal.

2. Teknik pengumpulan data

Dengan melaksanakan pengumpulan data yang diperlukan sehingga selesainya penulisan makalah ini. Digunakan beberapa metode pengumpulan data. Data dan informasi yang lengkap, objektif dan dapat dipertanggungjawabkan agar data dapat diolah dan disajikan menjadi gambaran dan pandangan yang benar. Agar data terkumpul dengan baik dalam menyusun makalah peneliti mengumpulkan data menggunakan teknik berupa:

a. Observasi

Observasi merupakan salah satu teknik pengumpulan data yang tidak hanya mengukur sikap dan responden melalui wawancara, namun juga dapat digunakan untuk merekam berbagai fenomena yang terjadi. Pengamatan langsung pada objek yang akan diamati sehingga pengumpulan data dilakukan dengan melibatkan diri kedalam kegiatan aktifitas diatas kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 pada saat penulis bekerja .

b. Studi Dokumentasi

Studi dokumentasi merupakan suatu teknik pengumpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen, baik dokumen tertulis, gambar maupun elektronik. Jadi studi dokumen yang penulis gunakan berupa dokumentasi berupa gambar.

c. Subjek penelitian

Subjek penelitian adalah sesuatu, baik orang, benda atau pun lembaga organisasi, yang sifat keadaanya akan diteliti. Dengan kata lain subjek penelitian adalah sesuatu yang didalam dirinya melekat atau terkandung objek penelitian. Data yang dikumpulkan dan belum pernah mengalami pengolahan apapun dengan data data hal ini penulis menggunakan objek penelitian adalah penumpang dan awak kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 per bulan Juni sampai bulan Nopember 2023.

3. Teknik Analisis Data

Teknik analisis mengemukakan metode yang akan digunakan dalam menganalisis data untuk mendapatkan data dan menghasilkan kesimpulan yang objektif dan dapat dipertanggungjawabkan penulis menggunakan data kualitatif.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu penelitian

Penelitian dilakukan pada saat penulis bekerja sebagai Mualim I di atas kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 pada tanggal 17 April 2021 – 31 Oktober 2023.

2. Tempat penelitian

Penelitian dilakukan diatas kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 berbendera Indonesia milik Direktorat Jendral Perhubungan Laut dengan data-data sebagai berikut :

- a. Panjang Kapal : 68,50 m
- b. Lebar Kapal : 14,00 m
- c. *Draft* : 2,90 m
- d. *Moulded Depth* : 6,20 m
- e. Isi Kotor (*GT*) : 2086 Ton
- f. Isi Berih (*NT*) : 626 Ton
- g. *Dwt* : 650 Ton

F. SISTEMATIS PENULISAN

Sistematika penulisan dibutuhkan dalam penyusunan makalah guna menghasilkan suatu bahasa yang sistematis dan memudahkan dalam pembahasan maupun pemahaman makalah yang disusun. Adapun sistematika penulisan adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Latar belakang sebagai alasan penulis memilih judul tersebut dan mendeskripsikan beberapa permasalahan yang terjadi agar kapal-kapal yang beroperasi harus memperhatikan keselamatan kerja, kinerja crew, kedisiplinan dan mencegah terjadinya kecelakaan serta bencana yang

dapat timbul pada kapal yang beroperasi. Berkaitan dengan judul, identifikasi masalah menyebutkan point-point permasalahan di atas kapal. Batasan masalah menetapkan batas-batas permasalahan dengan jelas dan menentukan ruang lingkup pembahasan di dalam makalah. Rumusan masalah merupakan permasalahan yang paling dominan terjadi di atas kapal dalam bentuk kalimat tanya. Tujuan dan manfaat merupakan sasaran yang akan dicapai atau diperoleh beserta gambaran kontribusi dari hasil penulisan makalah ini.

BAB II LANDASAN TEORI

Tinjauan Pustaka membahas beberapa teori yang berkaitan dengan rumusan masalah dan dapat membantu untuk mencari solusi atau pemecahan yang tepat, kerangka pemikiran merupakan skema atau alur inti dari makalah ini yang bersifat argumentatif, logis dan analitis berdasarkan kajian teoritis, terkait dengan objek yang akan dikaji.

BAB III ANALISI DAN PEMBAHASAN

Deskripsi data merupakan data yang diambil dari lapangan berupa spesifikasi kapal dan pekerjaannya, pengalaman ABK dan penumpang, pengamatan pada fakta-fakta yang terjadi di atas kapal sesuai dengan permasalahan yang dibahas. Fakta dan kondisi disini meliputi waktu kejadian dan tempat kejadian yang sebenarnya terjadi di atas kapal berdasarkan pengalaman penulis. Analisis data adalah hasil analisa faktor-faktor yang menjadi penyebab rumusan masalah, pemecahan masalah di dalam penulisan makalah ini mendeskripsikan studi kasus dan solusi yang tepat dengan menganalisis unsur-unsur positif dari penyebab masalah.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan faktor penyebab pada rumusan masalah. Saran merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sebagai solusi dari rumusan masalah yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Untuk mempermudah pemahaman dalam makalah ini, maka penulis membuat tinjauan pustaka yang akan memaparkan definisi-definisi, istilah-istilah dan teori-teori yang berkaitan dan mendukung pemahaman pada makalah ini. Adapun beberapa sumber yang oleh penulis dijadikan sebagai landasan teori dalam penyusunan makalah ini adalah sebagai berikut:

1. Defenisi Kinerja

Kinerja adalah proses untuk membangun pemahaman bersama tentang apa yang ingin dicapai dan bagaimana hal itu dicapai, dan pendekatan untuk mengelola dan mengembangkan orang yang meningkatkan kinerja individu, tim dan organisasi. Kinerja pegawai adalah yang mempengaruhi seberapa banyak mereka memberi kontribusi kepada organisasi.

Menurut Sutrisno (2016:172), kinerja adalah hasil kerja karyawan dilihat dari aspek kualitas, kuantitas, waktu kerja, dan kerja sama untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan oleh organisasi. Sementara, menurut Wibowo (2010:4) kinerja adalah implementasi dari rencana yang telah disusun tersebut. Implementasi kinerja dilakukan oleh sumberdaya manusia yang memiliki kemampuan, kompetensi, motivasi, dan kepentingan. Bagaimana organisasi menghargai dan memperlakukan sumberdaya manusianya akan memengaruhi sikap dan perilakunya dalam menjalankan kinerja

Menurut Afandi (2018:83) Kinerja adalah hasil kerja yang dapat dicapai oleh seseorang atau kelompok orang dalam suatu perusahaan sesuai dengan wewenang dan tanggung jawab masing-masing dalam upaya pencapaian tujuan

organisasi secara ilegal, tidak melanggar hukum dan tidak bertentangan dengan moral dan etika

Sementara menurut Simanjuntak (2010:1), kinerja adalah tingkat pencapaian hasil atas pelaksanaan tugas tertentu. Kinerja perusahaan adalah tingkat pencapaian hasil dalam rangka mewujudkan tujuan perusahaan. Manajemen kinerja adalah keseluruhan kegiatan yang dilakukan untuk meningkatkan kinerja perusahaan atau organisasi, termasuk kinerja masing masing individu dan kelompok kerja perusahaan tersebut.

Konsep kinerja merupakan singkatan dari kinetika energi kerja yang padanannya dalam Bahasa Inggris *performance*. Istilah *performance* sering di Indonesiakan sebagai performa. Kinerja adalah keluaran yang dihasilkan oleh fungsi-fungsi atau indikator-indikator suatu profesi dalam waktu tertentu. (Wirawan, 2009:5).

Dari beberapa pendapat diatas, maka dapat disimpulkan bahwa kinerja merupakan hasil kerja yang dicapai oleh seseorang pegawai sesuai dengan pekerjaan yang diberikan kepadanya dalam waktu tertentu. Kinerja juga merupakan perwujudan kerja yang dilakukan oleh pegawai yang biasanya digunakan sebagai dasar penilaian terhadap pegawai atau organisasi. Kinerja yang baik merupakan suatu langkah utama untuk menuju tercapainya suatu tujuan organisasi.

Menganalisis kinerja kapal perintis melibatkan pemahaman mendalam terhadap sejumlah faktor yang dapat memengaruhi operasionalnya.

Berikut beberapa faktor yang mempengaruhi kinerja kapal perintis :

a. Infrastruktur Pelabuhan

Infrastruktur yang baik sangat penting dalam menjamin kinerja optimal kapal perintis. Pelabuhan tempat kapal merapat, fasilitas bongkar-muat, serta sarana penunjang lainnya perlu memadai dan memenuhi standar keamanan

b. Manajemen Operasional.

Manajemen operasional yang efisien adalah kunci keberhasilan kapal perintis. Proses perencanaan rute, manajemen jadwal, dan pemeliharaan rutin kapal perlu diatur dengan baik. Kesalahan dalam manajemen

operasional, seperti penjadwalan yang tidak tepat waktu atau kurangnya pemeliharaan preventif, dapat mengakibatkan penundaan operasional, risiko keselamatan, dan penurunan efisiensi secara keseluruhan

c. **Kondisi Cuaca**

Kondisi cuaca menjadi faktor tak terhindarkan yang memengaruhi kinerja kapal perintis. Cuaca buruk, seperti gelombang tinggi, angin kencang, atau badai, dapat menghambat kelancaran pelayaran. Kapal perintis perlu dilengkapi dengan teknologi navigasi canggih dan sistem manajemen risiko cuaca untuk mengatasi tantangan ini. Keputusan terkait penundaan atau perubahan rute harus didasarkan pada analisis cuaca yang cermat demi menjaga keselamatan operasional.

d. **Pemeliharaan Kapal.**

Pemeliharaan yang berkala dan menyeluruh sangat penting untuk menjaga kinerja kapal perintis. Mesin, sistem navigasi, peralatan keamanan, dan komponen lainnya harus terus dipelihara agar berfungsi optimal. Kegagalan dalam pemeliharaan dapat mengakibatkan kerusakan mendalam, penurunan efisiensi bahan bakar, atau bahkan kegagalan sistem yang dapat membahayakan keselamatan kapal dan penumpangnya.

e. **Kualifikasi dan Kondisi Awak Kapal.**

Kualifikasi serta kesejahteraan fisik dan mental awak kapal sangat memengaruhi kinerja kapal perintis. Awak kapal yang terlatih dengan baik dan berada dalam kondisi baik dapat merespon lebih baik terhadap situasi darurat, menjalankan operasional dengan lebih efisien, dan menjaga keamanan selama perjalanan

2. **Konektivitas**

Achmad Rizal dan Asep Sahidin

MN, Bandung – Definisi konektivitas adalah ketersediaan transportasi yang memungkinkan orang dan barang mencapai berbagai tujuan dengan biaya umum yang wajar dan masuk akal. Secara teori diperlukan analisis

konektivitas *ex-ante* yang memberikan pemahaman bahwa infrastruktur tersedia untuk mendukung jenis koneksi yang relevan.

Banyak negara kepulauan menghadapi tantangan dalam konektivitas komunikasi karena keterpencilan dan tingginya biaya transportasi laut terbuka, yang dikombinasikan dengan populasi kecil, kepadatan penduduk rendah dan skala ekonomi rendah, di mana konsekuensinya seringkali menyebabkan biaya konektivitas lebih tinggi.

Kondisi geografis Indonesia yang sebagian besar wilayahnya terdiri dari laut, menyebabkan perlunya penguatan sarana dan prasarana kemaritiman untuk melakukan kegiatan distribusi barang dan sarana transportasi laut.

Konektivitas merupakan hubungan antara suatu unsur dengan unsur lainnya, baik berupa fisik, operasional, maupun indikator lain yang dapat dihubungkan. Konektivitas berbicara tentang bagaimana obyek geografi terhubung antara yang satu dengan yang lainnya baik secara fungsional, keruangan, maupun logika. Konektivitas adalah suatu komponen karakteristik suatu grafik yang mengekspresikan tingkat interaksi antar titik atau jumlah busur yang terjadi didalam suatu grafik. (Suprayitno, 2013).

Berikut adalah beberapa upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan konektivitas kapal perintis tersebut :

a. Optimasi Rute Pelayaran.

Mengevaluasi dan mengoptimalkan rute pelayaran kapal perintis agar lebih efisien dan efektif dengan menentukan rute dengan waktu tempuh optimal berdasarkan kecepatan kapal dan jarak antar pelabuhan. Meningkatkan kecepatan atau memilih rute yang lebih langsung dapat mengurangi waktu tempuh dan mempercepat proses pelayaran serta menyesuaikan rute dengan mempertimbangkan faktor-faktor seperti cuaca, waktu perjalanan, dan kebutuhan transportasi masyarakat, sehingga menciptakan jaringan transportasi laut yang adaptif dan responsif terhadap dinamika lingkungan pelayaran. Proses ini tidak hanya meningkatkan efisiensi operasional kapal, tetapi juga memastikan keselamatan perjalanan, kenyamanan penumpang, dan pelayanan yang optimal sesuai

dengan kebutuhan dan harapan masyarakat yang dilayani oleh kapal perintis.

b. Peningkatan Manajemen Operasional.

Menyempurnakan manajemen jadwal pelayaran untuk memastikan keberlanjutan dan ketepatan waktu dengan mengoptimalkan proses operasional seperti bongkar-muat barang dan penumpang menjadi suatu upaya terpadu yang mencakup perencanaan yang cermat dan implementasi strategis dalam operasional kapal perintis. Dalam mengelola jadwal, perlu diterapkan sistem yang terintegrasi, memanfaatkan teknologi terkini, dan menggabungkan data cuaca terkini untuk meminimalkan risiko keterlambatan. Peningkatan manajemen jadwal tidak hanya mencakup pengaturan keberangkatan dan kedatangan yang optimal, tetapi juga mengevaluasi waktu yang dibutuhkan untuk proses bongkar-muat agar lebih efisien.

Selain itu, upaya ini melibatkan koordinasi yang baik dengan pelabuhan-pelabuhan yang dilayani, memastikan kesiapan fasilitas bongkar-muat, dan mengoptimalkan penggunaan waktu di pelabuhan. Penggunaan teknologi informasi yang canggih, seperti sistem manajemen terminal, dapat membantu memantau dan mengelola kegiatan bongkar-muat dengan lebih efektif.

Dengan menyempurnakan manajemen jadwal dan proses operasional ini, kapal perintis dapat mencapai tingkat efisiensi yang lebih tinggi, mengurangi waktu tunggu di pelabuhan, dan memberikan jadwal yang dapat diandalkan bagi penumpang dan pengiriman barang. Keberhasilan dalam mengelola jadwal dan operasional kapal perintis tidak hanya berdampak pada kepuasan pelanggan tetapi juga mendukung pertumbuhan konektivitas laut yang berkelanjutan, mendukung perekonomian regional, dan menciptakan layanan transportasi laut yang handal dan efisien.

c. Pelatihan Awak Kapal.

Memberikan pelatihan kepada awak kapal merupakan langkah esensial dalam memperbarui dan meningkatkan keterampilan mereka dalam

menangani situasi darurat, navigasi, dan manajemen operasional yang kompleks. Pelatihan ini tidak hanya bertujuan untuk meningkatkan keahlian teknis awak kapal tetapi juga fokus pada pengembangan kemampuan interpersonal dan kesiapan mental dalam menghadapi berbagai kondisi pelayaran yang mungkin timbul.

Selain itu, penting untuk memastikan bahwa awak kapal tidak hanya memahami tetapi juga secara konsisten menerapkan prosedur keamanan dengan baik. Ini mencakup pemahaman mendalam terhadap protokol keselamatan, penggunaan peralatan keamanan, dan reaksi yang tepat dalam situasi darurat. Menjamin kepatuhan terhadap prosedur keamanan akan memberikan lapisan perlindungan tambahan bagi penumpang, awak kapal, dan aset kapal itu sendiri.

Dengan demikian, strategi pengembangan keterampilan dan penegakan prosedur keamanan yang berkelanjutan akan menciptakan lingkungan operasional yang lebih aman, handal, dan profesional di kapal perintis seperti KM. Sabuk Nusantara 90, memberikan kepercayaan kepada penumpang dan mendukung efisiensi keseluruhan dalam operasional pelayaran laut.

3. Tantangan yang dihadapi oleh Kapal Perintis dalam memberikan layanan transportasi laut yang andal

Dalam memberikan layanan transportasi laut yang andal, banyak menghadapi tantangan dan kendala yang muncul di lapangan, terutama ketika melayani penumpang dengan latar belakang pola pikir dan budaya yang beragam. Berikutnya beberapa tantangan dan kendala yang sering dihadapi oleh kapal Perintis :

a. Dipersitas Budaya Penumpang

Penumpang dari berbagai latar belakang budaya dan pola pikir yang berbeda merupakan tantangan yang sering terjadi diatas kapal. Memahami dan merespons dengan bijak terhadap perbedaan-perbedaan ini memerlukan pendekatan yang inklusif dan sensitive.

b. **Kondisi Cuaca dan Navigasi**

Kapal perintis sering beroperasi di perairan yang rentan terhadap perubahan cuaca yang cepat. Cuaca buruk dan kondisi navigasi yang sulit dapat menjadi kendala dalam menjaga jadwal dan kenyamanan perjalanan.

c. **Keterbatasan Infrastruktur Pelabuhan.**

Beberapa pelabuhan, terutama di pulau-pulau terpencil, mungkin memiliki fasilitas yang terbatas. Hal ini dapat memperlambat proses bongkar-muat dan menantang keberlanjutan operasional kapal.

d. **Kebutuhan Layanan Tambahan.**

Memenuhi kebutuhan layanan tambahan, seperti aksesibilitas bagi penumpang difabel atau penyediaan fasilitas khusus untuk penumpang tertentu, dapat menjadi tantangan dalam memberikan layanan yang inklusif.

4. Tentang tugas -tugas berdasarkan STCW 1978 Amandemen 2010

Para pelaut yang akan bertugas pada setiap kapal-kapalnya harus mengenal akan tugas-tugasnya dan dengan semua penataan kapal, instalasi, prosedur-prosedur perlengkapan dan karakteristik dengan tugas -tugas mereka dalam keadaan darurat. Seluruh awak kapal harus memiliki pemahaman secara efektif dalam mengkoordinasikan tugas-tugas mereka dalam situasi darurat dan dalam menyelenggarakan fungsi-fungsi yang vital terhadap keselamatan kerja.

5. Prosedur Keselamatan Kerja

Buntarto (2015: 2) mendefinisikan salah satu aspek penting sasaran keselamatan dan kesehatan kerja mengingat risiko bahaya adalah penerapan teknologi, terutama teknologi yang lebih maju adalah tugas semua orang yang bekerja. Keselamatan kerja adalah dari, oleh, untuk setiap tenaga kerja serta orang lainnya dan juga masyarakat pada umumnya. Keamanan kerja adalah unsur-unsur penunjang yang mendukung terciptanya suasana kerja yang aman, baik berupa material dan non material.

Bangun Wilson (2012:377) menjelaskan bahwa keselamatan kerja adalah perlindungan atas keamanan kerja yang dialami pekerja baik fisik maupun mental dalam lingkungan pekerjaan.

Jadi, dapat disimpulkan bahwa prosedur keselamatan kerja adalah urutan langkah-langkah suatu kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, nyaman dan cara peningkatan serta pemeliharaan kesehatan tenaga kerja baik jasmani, rohani dan sosial. Keselamatan kerja secara khusus bertujuan untuk mencegah atau mengurangi kecelakaan serta akibatnya dan untuk mengamankan kapal, peralatan kerja. Secara umum harus diketahui sebab-sebab dan pencegahan terhadap kecelakaan, peralatan, serta prosedur kerjanya di atas kapal. Secara khusus prosedur dan disiplin keselamatan kerja perlu dipahami dan dipatuhi dengan benar oleh seluruh awak kapal di dalam menjalankan tugasnya.

Seperti dengan semua sistem manajemen, sistem manajemen keselamatan menyediakan penetapan tujuan, perencanaan dan pengukuran kinerja. Sebuah sistem manajemen keselamatan dari bahan-bahan diolah menjadi sebuah produk dari sebuah organisasi. Sebuah sistem manajemen keselamatan dapat dibuat untuk memenuhi setiap jenis usaha dan atau sektor industri.

Keselamatan kerja merupakan kondisi keselamatan yang bebas dari resiko kecelakaan dan kerusakan, dimana kita bekerja yang mencakup kondisi bangunan, kondisi mesin, peralatan keselamatan, dan kondisi pekerja. Keselamatan kerja merupakan suatu kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan nyaman bagi tenaga kerja baik jasmani, rohani dan sosial. Keselamatan kerja secara khusus bertujuan untuk mencegah atau mengurangi kecelakaan dan akibatnya, serta untuk mengamankan kapal dan peralatan kerja. Secara umum harus diketahui sebab-sebab dan pencegahan terhadap kecelakaan, peralatan, serta prosedur kerjanya diatas kapal. Secara khusus prosedur dan peringatan bahaya pada area tahapan kegiatan operasi kegiatan perlu dipahami dengan benar oleh seluruh awak kapal di dalam menjalankan tugasnya. Sistem manajemen keselamatan kerja di kapal merupakan bagian dari sistem manajemen keseluruhan yang meliputi struktur organisasi, perencanaan, tanggung jawab, pelaksanaan atau implementasi, prosedur, proses dan sumber daya-sumber daya yang diperlukan diatas kapal. Dalam

pengembangan dan penerapannya, keselamatan kerja merupakan pengendalian resiko yang berhubungan dengan aktifitas kerja, penggunaan alat, penciptaan tempat kerja yang aman dan nyaman, produktif, dan efisien diatas kapal.

Proses yang sistematis, jelas dan lengkap untuk mengelola resiko keselamatan. Seperti dengan semua sistem manajemen, sistem manajemen keselamatan menyediakan penetapan tujuan, perencanaan, dan pengukuran kinerja. Sebuah sistem manajemen keselamatan ditunen menjadi kain dari sebuah organisasi. Tujuannya untuk pengurangan resiko kecelakaan kerja dengan cara yang praktis.

Safety Management System yang efektif untuk :

- a. Menentukan organisasi untuk mengelola resiko
- b. Mengidentifikasi risiko kerja dan menerapkan kontrol yang sesuai.
- c. Melaksanakan komunikasi yang efektif di semua tingkat organisasi.
- d. Menerapkan proses untuk mengidentifikasi dan memperbaiki ketidaksesuaian pada sistem management diatas kapal.
- e. Menerapkan proses perbaikan yang berkesinambungan
- f. Memenuhi setiap jenis usaha dan atau sektor industry

Alat-alat keselamatan di atas kapal harus lengkap dan diwajibkan untuk semua Anak Buah kapal (ABK), terutama para perwira mesin, alat-alat keselamatan tersebut juga harus ditempatkan dengan baik, mudah dijangkau dan dirawat dengan baik. Hal ini untuk menjaga jika digunakan pada saat melakukan aktifitas kerja dalam keadaan siap pakai, sehingga dapat terhindar dari kecelakaan kerja. Selain itu peranan perwira yang bertanggung jawab dalam memberi penyuluhan, pengertian, penggunaan alat-alat yang mereka gunakan serta fungsinya, serta perlunya diberi penjelasan secara lengkap dan berkala penting pula bahwa semua awak kapal mengetahui tugasnya sehingga hal tersebut dapat menjadikan kejelasan tanggungjawabnya atau tanggungjawab melekat masing-masing.

Selain itu, untuk dapat melaksanakan setiap kegiatan produksi dengan aman dan selamat serta agar tujuan perusahaan dapat tercapai maka prosedur prosedur dibawah ini wajib dilaksanakan :

1. Perusahaan harus membuat prosedur yang dapat menunjukkan, menggambarkan dan menanggulangi keadaan darurat yang potensial di kapal.
2. Perusahaan harus menciptakan program-program latihan dalam persiapan untuk menangani keadaan darurat.
3. *Safety Management System (SMS)*
Perusahaan harus dinilai atau diukur untuk memberikan jaminan bahwa organisasi perusahaan, mampu mengatasi keadaan bahaya, kecelakaan, dan situasi darurat yang akan terjadi pada kapal - kapalnya. (Ir. Pieter Batti,1995:122)
4. Kesiapan alat-alat penolong.
Setiap kapal harus diperlengkapi dengan alat-alat penolong. Jenis-jenis alat penolong yang ada di kapal harus dengan ketentuan dari konvensi internasional mengenai keselamatan jiwa di laut *SOLAS* 1974. Alat-alat penolong terdiri dari:
 - a. Sekoci penolong (*life boat*).
 - b. Rakit penolong (*life raft*).
 - c. Pelampung penolong (*life buoy*).
 - d. Baju penolong (*life jacket*).
 - e. Alat-alat pelempar tali (*line throwing apparatus*).
 - f. *Immersion suit*.

Para pelaut harus memahami betul sebelum ditempatkan di atas kapal mengenai latihan dan tehnik penyelamatan jiwa di laut. Semua pelaut diharuskan mengikuti latihan keterampilan agar sebelum bertugas di atas kapal telah memahami dan mengetahui tentang :

- 1) Macam-macam keadaan darurat yang dapat terjadi di laut seperti kebakaran, tubrukan, kandas, menghadapi cuaca buruk.
- 2) Jenis-jenis penolong yang ada di atas kapal.
- 3) Memenuhi prinsip keselamatan
- 4) Anak buah kapal mengetahui kesiapan siagaan dalam menghadapi keadaan apapun, dengan mengingat akan tugas-tugas dalam sijil atau rol sekoci

Dalam rol sekoci ABK telah ditetapkan akan apa yang harus dilakukan sesuai tugasnya masing-masing. Dengan rol sekoci ABK kapal selalu siap siaga dan harus mampu menjalankan tugas tersebut, karena apabila seseorang yang telah ditugaskan pada rol sekoci tertentu tetapi tidak bisa melaksanakan seperti yang telah ditugaskan maka hal itu akan membuat fatal saat mengoperasikan sekoci tersebut untuk diturunkan ke laut. Hal inilah yang menjadi kendala utama dalam suatu usaha penyelamatan pada saat terjadi musibah dimana terdapat seorang ABK dari kapal tersebut tidak dapat melaksanakan rol nya dengan baik dan benar. Sebab itu personil atau ABK kapal setiap saat harus siap siaga agar sewaktu-waktu sekoci penolong dapat dioperasikan sesuai dengan rencana. Kesiapsiagaan sekoci penolong antara lain:

- 1) Prinsip umum ketentuan sekoci penolong, bahwa alat tersebut harus selalu siap dipergunakan dalam keadaan darurat.
- 2) Sekoci penolong harus siap dipergunakan dalam kondisi:
 - a) Dapat diturunkan ke air dengan aman dan cepat pada keadaan yang tidak menguntungkan saat trim dan senget kapal 15 derajat.
 - b) Memungkinkan untuk embarkasi ke sekoci penolong.
- 3) Penempatan setiap sekoci penolong harus sedemikian rupa, sehingga tidak saling mengganggu dengan alat-alat penolong yang lain

6. Pengalaman Kerja

Berdasarkan kamus Besar Bahasa Indonesia (Depdiknas, 2005:268) pengalaman dapat diartikan sebagai ayang pernah dialami (dijalani, dirasa , ditanggung, dsb). Potensi penuh akan muncul bertahap seiring berjalannya waktu sebagai tanggapan terhadap bermacam-macam pengalaman. Jadi sesungguhnya yang penting diperhatikan dalam hubungan tersebut adalah kemampuan seorang untuk belajar dari pengalamannya, baik pengalaman maupun pahit.

Pada hakikatnya pengalaman adalah pemahaman terhadap sesuatu yang dihayati dan dengan penghayatan serta mengalami sesuatu tersebut diperoleh pengalaman, keterampilan ataupun nilai yang menyatu pada potensi diri. Orang yang berpengalaman dalam bekerja memiliki kemampuan kerja yang lebih baik dari orang yang baru saja memasuki dunia kerja, karena orang tersebut telah

belajar dari kegiatan-kegiatan dan permasalahan yang timbul dalam kerjanya. Dengan adanya pengalaman kerja maka telah terjadi proses penambahan ilmu pengetahuan dan keterampilan serta sikap pada diri seseorang, sehingga dapat menunjang dalam mengembangkan diri dengan perubahan yang ada. Dengan pengalaman yang didapat seseorang akan lebih cakap dan terampil serta mampu melaksanakan tugas pekerjaannya.

Dari berbagai uraian diatas dapat disimpulkan, bahwa pengertian pengalaman kerja adalah tingkat penguasaan pengetahuan serta keterampilan seseorang dalam pekerjaannya yang dapat diukur dari masa kerja dan dari tingkat pengetahuan serta keterampilan yang dimilikinya.

7. Pengawasan

Pengawasan dikatakan penting karena tanpa adanya pengawasan yang baik tentunya akan menghasilkan tujuan yang kurang memuaskan, baik bagi organisasinya itu sendiri maupun bagi para pekerjaannya. Pengawasan itu dapat dilakukan secara intern ataupun ekstern.

a. Definisi Pengawasan

Menurut Rois Arifin dan Helmi Muhammad (2016:138) pengawasan dapat diartikan sebagai usaha menentukan apa yang sedang dilaksanakan dengan cara menilai hasil/prestasi yang dicapai dan kalau terdapat penyimpangan dari standar yang telah ditentukan, maka segera diadakan usaha perbaikan, sehingga semua hasil/prestasi yang dicapai sesuai dengan rencana. Usman Effendi (2014:224) bahwa pengawasan menurut Stoner, James AF yaitu proses yang memastikan bahwa aktivitas actual sesuai dengan aktivitas yang direncanakan. Pengawasan sama dengan pengendalian sebagai proses memantau kegiatan-kegiatan untuk memastikan bahwa kegiatan-kegiatan itu diselesaikan sebagaimana telah direncanakan dan proses mengoreksi setiap penyimpangan yang berarti.

b. Macam-Macam Pengawasan

Usman Effendi (2014:225) pengawasan dapat dibagi menjadi 2 (dua) macam yaitu :

1. Pengawasan langsung

Pengawasan langsung adalah pengawasan yang langsung dilakukan oleh pimpinan suatu organisasi terhadap kegiatan yang sedang dijalankan oleh anak buahnya.

2. Pengawasan tidak langsung

Pengawasan yang dilakukan dari jarak jauh, pengawasan ini dilakukan melalui laporan yang disampaikan oleh para anak bawahan. (Malayu S.P Hasibuan, 2017:115)

c. Pentingnya Pengawasan

Usman Effendi (2014:232) terdapat beberapa alasan mengapa pengawasan diperlukan, yaitu :

1. Perubahan lingkungan organisasi, seperti adanya peraturan-peraturan baru dan sebagainya.
2. Peningkatan kompleksitas organisasi, seperti adanya pekerjaan baru yang harus selalu diawasi.
3. Terjadinya kesalahan-kesalahan, sehingga dengan adanya pengawasan kesalahan dapat terdeteksi sebelum menjadi kritis.
4. Kebutuhan atasan untuk mendelegasikan wewenang, terutama dalam mengimplementasikan sistem pengawasan dari seorang atasan.

d. Fungsi Pengawasan

Erni Tisnawati (2015:11) menyatakan bahwa fungsi Pengawasan (*Controlling*) menurut Nickel, McHugh and McHugh, adalah sebagai berikut:

1. Mengevaluasi keberhasilan dalam pencapaian tujuan dan target bisnis sesuai dengan indikator yang telah ditetapkan.
2. Mengambil langkah-langkah klarifikasi dan koreksi atas penyimpangan yang mungkin ditemukan.
3. Melakukan berbagai alternatif solusi atas berbagai masalah yang terkait dengan pencapaian tujuan dan target bisnis.

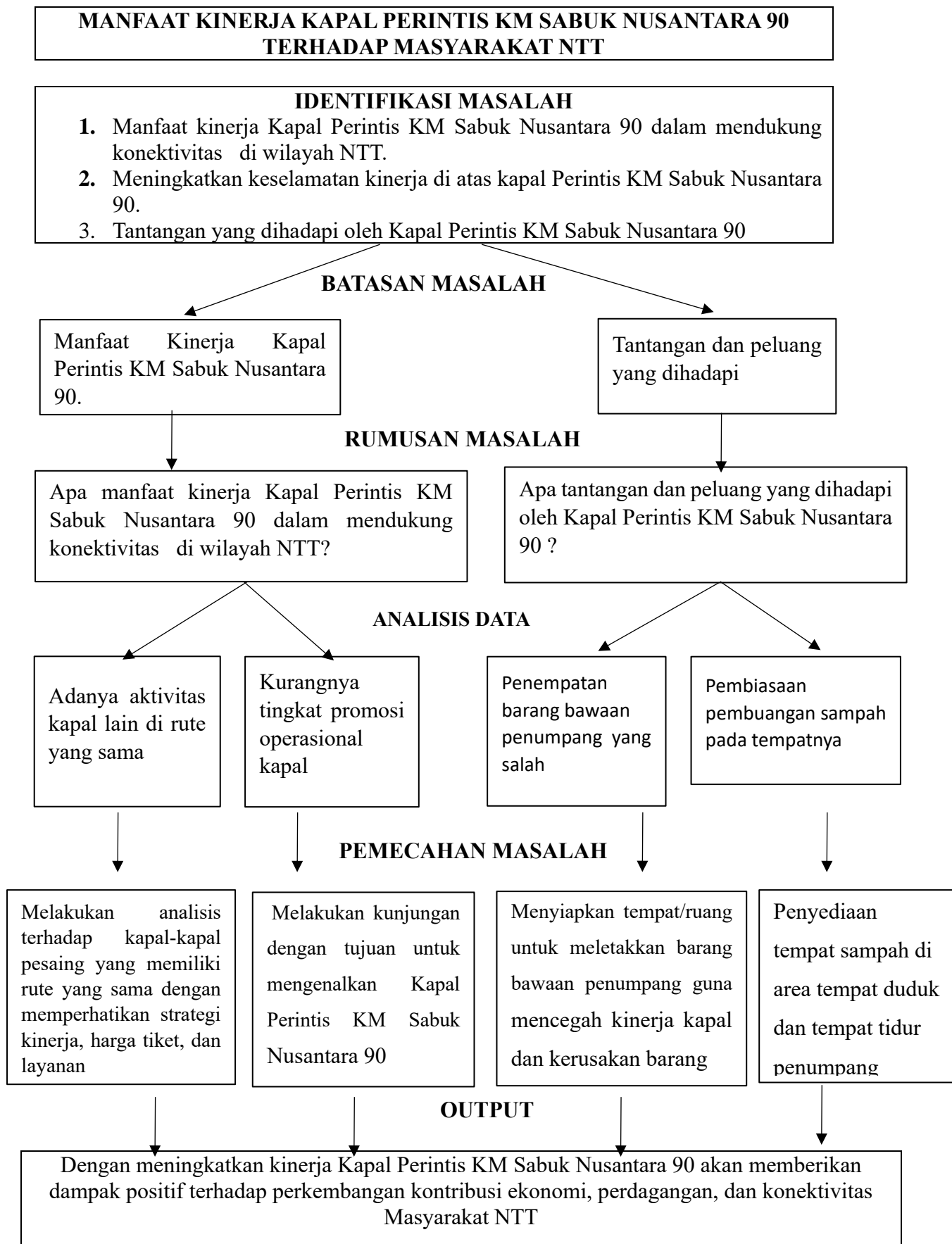


Gambar 2.1 Melakukan pengawasan dan pengecekan kesiapan pelayanan *peak season*/ mudik Nataru

8. Pemeliharaan Atau Perawatan Kapal

Pelaksanaan sistem perawatan terencana *Planned Maintenance System* (PMS) yang diterbitkan oleh perusahaan tempat penulis bekerja sebelumnya. Tanpa suku cadang yang berkualitas dan memadai maka perawatan tidak dapat dilaksanakan dengan maksimal. Pengembangan pengoperasian kapal Perusahaan harus menyusun prosedur untuk penyiapan rancangan dan instruksi termasuk daftar periksa yang sesuai untuk pengoperasian kunci di kapal mengenai keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran. Berbagai tugas terkait harus ditentukan dan diserahkan kepada personil yang memenuhi persyaratan.

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Transportasi laut memiliki peran penting dalam mendukung konektivitas antar wilayah di Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau. Kapal perintis adalah salah satu jenis kapal yang memegang peran utama dalam memfasilitasi pergerakan barang dan manusia antar wilayah.

PT Pelayaran Nasional Indonesia atau PT PELNI (Persero) adalah perusahaan pelayaran milik negara yang didirikan pada tanggal 28 April 1952 sesuai dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. M2/1/2 tanggal 28 April 1952. Perusahaan ini bergerak dibidang jasa transportasi kapal laut yang handal dan profesional dengan memberikan pelayanan terbaik bagi pelanggan. Diantaranya Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90. Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 adalah salah satu kapal pelayaran perintis atau biasa disebut kapal Tol Laut yang beroperasi di kawasan Indonesia Timur.



Gambar 3.1 Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90

Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 merupakan salah satu kapal perintis atau kapal penghubung pulau-pulau terluar Indonesia dengan kawasan pelabuhan perkotaan terdekat. Tujuannya sendiri berguna untuk moda transportasi yang murah bagi masyarakat terpencil di kepulauan atau daerah yang sulit dijangkau.

Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara tentunya memiliki peranan penting sebagai kapal pengangkut penumpang, juga memiliki peranan sebagai kapal pembawa barang-barang kebutuhan sembako. Sabuk Nusantara 90 ini tidak bisa mengangkut kendaraan menuju ke wilayah yang akan dilintasinya. Apalagi harga tiket atau biaya kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 juga sangat terjangkau oleh siapa saja.

Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 memiliki spesifikasi panjang 68,5 meter, lebar 14 meter, tinggi 6,2 meter, daya mesin: 2 X 1400 horse power (HP). KM Sabuk nusantara 90 ini memiliki kecepatan 12 knot dan daya jelajah mencapai 3.500 *nautical mile*.

Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 juga memiliki 21 Crew termasuk Nahkoda mampu mengangkut hingga 500 orang penumpang. Untuk rute pelayaran Kapal Perinstia KM Sabuk Nusantara 90 adalah dari pelabuhan Kupang – Ndao – Sabu – Raijua – Ende – P.Ende – Maumbawa – Waiwole – Mambo – Waingapu – Mambo – Waewole – Maumbawa – P. Ende – Ende – Raijua – Sabu – Ndao – Kupang.

Berikut ini daftar lintasan pelabuhan kota atau pulau yang akan disinggahi oleh Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 sebagai berikut:

1. Pelabuhan Kupang
2. Pelabuhan Ndao
3. Pelabuhan Sabu
4. Pelabuhan Raijua
5. Pelabuhan Ende
6. Pelabuhan Pulau Ende
7. Pelabuhan Maumbawa
8. Pelabuhan Waewole
9. Pelabuhan Mambo
10. Pelabuhan Waingapu

B. ANALISIS DATA

1. Manfaat Kinerja Kapal Perintis KM SN 90

Dengan adanya kapal perintis yang beroperasi di wilayah Nusa Tenggara Timur (NTT), terutama di trayek kapal perintis KM Sabuk Nusantara 90, diharapkan dapat memberikan kontribusi positif dalam upaya meningkatkan perekonomian masyarakat sekitar. Selain itu, keberadaan kapal ini diharapkan dapat mempermudah akses transportasi antar wilayah, terutama bagi pengguna transportasi laut di wilayah tersebut.

Masyarakat setempat diharapkan dapat menikmati fasilitas yang sangat memadai dan biaya yang sangat terjangkau ketika menggunakan jasa kapal perintis ini. Dengan demikian, kapal perintis KM Sabuk Nusantara 90 bukan hanya menjadi sarana transportasi yang efisien tetapi juga merupakan solusi yang ekonomis bagi Masyarakat sekitar.

Tidak hanya itu, masyarakat juga diuntungkan dengan adanya kemampuan kapal perintis ini untuk mengangkut berbagai jenis barang dalam jumlah besar. Hal ini memberikan kemudahan bagi masyarakat baik untuk kebutuhan pribadi maupun bisnis, seperti pengangkutan bahan bangunan dan sembako dengan ongkos pengiriman yang sangat terjangkau. Dengan demikian, kapal perintis ini tidak hanya menjadi sarana transportasi laut yang handal tetapi juga menjadi pendorong pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat di wilayah

Adapun manfaat kinerja kapal perintis KM Sabuk Nusantara 90 antara lain sebagai berikut:

a. Manfaat Konektivitas Antar Wilayah

Selama penulis bekerja diatas kapal dan melakukan penelitian bahwa salah satu manfaat utama dari kinerja kapal perintis KM Sabuk Nusantara 90 adalah kemampuannya untuk meningkatkan konektivitas antar wilayah. Salah satu manfaat konektivitas antar wilayah adalah pendorong pertumbuhan ekonomi masyarakat. Dengan terhubungnya keberbagai wilayah, perdagangan dan investasi dapat berkembang lebih lancar.

Berikut beberapa beberapa Fasilitas yang dapat dimanfaatkan pengguna jasa Kapal perintis :

1. Kapasitas daya Angkut kapal

Kapal Perintis KM. Sabuk Nusantara 90 di desain sebagai kapal Penumpang sekaligus juga kapal pengangkut barang dimana kapal Perintis ini menyediakan fasilitas tempat penyimpanan barang/ Ruang *cargo* yang cukup besar. Kapasitas Ruang Muat dapat menampung *cargo* hingga 348,97 m³ dengan berat hingga 150 Ton.

2. Kapasitas Penumpang.

KM. Sabuk Nusantara 90, sebuah kapal perintis yang luar biasa, dikenal karena mengedepankan fasilitas kenyamanan yang unggul bagi seluruh penumpangnya. Kapal ini dirancang sedemikian rupa sehingga mampu menampung hingga 498 jiwa, menawarkan perjalanan yang tidak hanya efisien tetapi juga menghadirkan pengalaman perjalanan laut yang memuaskan.

3. *Freight* /Harga Tiket

Kapal Perintis KM. Sabuk Nusantara 90 menyediakan harga tiket yang sangat terjangkau bagi Masyarakat baik dari tiket penumpang maupun harga tiket barang namaun dikarenakan standar Operasional kapal yang menyankan untuk pemakaian Ekonomis dari segi pemakain Bahan Bakar Minyak kapal hanya memiliki kecepatan/*speed* rata-rata 8,5 Mil/ Jam. Hal tentu berpengaruh terhadap minat penumpang dikarenakan kapal lebih lambat tiba di Pelabuhan tujuan dibandingkan dengan kapal swasta lainnya.

Selama kapal Perintis KM. Sabuk Nusantara 90 menjalankan fungsinya sebagai konektivitas transportasi, kapasitas penumpang tidak mencapai target yang diharapkan bila dilihat dari fasilitas dan daya tampung yang dimiliki kapal Perintis KM. Sabuk Nusantara 90. Dimana rata-rata laporan pendapatan dari penumpang hanya mencapai 800-900 jiwa dalam satu *voyage*/ putaran. Yang seharusnya bisa mencapai 1500-2000 jiwa penumpang dalam satu Voyage/putaran. Hal ini disebabkan oleh , antara lain:

1. Adanya aktivitas kapal lain/pesaing di rute yang sama

Aktivitas kapal lain sangat berpengaruh terhadap kinerja kapal Perintis Sabuk Nusantara 90. Yang mana jumlah penumpang terbagi akibat adanya kapal lain yang beroperasi di hampir rute yang sama dengan rute kapal Sabuk Nusantara 90. Diantaranya seperti kapal Cantika Expres 9C, Cantika Expres 9F, Kapal Sabuk Nusantara 43 dan kapal swasta lainnya. Hal ini yang menyebabkan kapasitas penumpang berkurang karena memilih kapal lain.

2. Kurangnya tingkat promosi yang berkaitan dengan kapal

Promosi adalah salah langkah untuk mengenalkan suatu fungsi/manfaat dari suatu benda. Selama penulis bekerja diatas kapal kegiatan promosi kapal terhadap masyarakat setempat tidak pernah terjadi, yang mana kegiatan ini perlu dilakukan untuk mengenalkan kapal perintis KM. sabuk Nusantara 90 terhadap Masyarakat sekitar.

3. Waktu tempuh dan *port stay* terlalu lama.

Waktu tempuh dalam satu *voyage* keberangkatan/putaran mencapai 10 hari yang terdiri dari 19 Pelabuhan. Dimana kecepatan rata -rata kapal 8,5 mil/jam dengan total jarak dalam satu putaran *voyage* 986 NM. Hal ini yang menyebabkan penumpang lebih memilih kapal lain yang mana waktu tempuhnya lebih cepat dan dianggap lebih efesien. Dan penyebab lain adalah waktu *port stay* kapal yang terlalu lama di Pelabuhan yang bisa mencapai 29 jam hingga keberangkatan ke Pelabuhan berikutnya.

4. Kualitas pelayanan

Kualiatas pelayanan yang dilakukan di atas kapal sabuk 90 dinilai kurang maksimal terhadap penumpang. Contohnya seperti memberikan teguran kepada penumpang tentang peletakan barang bawaan dan menjaga kebersihan

b. Kontribusi Terhadap Perekonomian Regional

Konektivitas antar wilayah memiliki kontribusi signifikan terhadap perekonomian regional seperti perdagangan dan pasar berkembang, peningkatan investasi, peningkatan mobilitas tenaga kerja, dan peningkatan akses pendidikan dan keterampilan. Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 juga memiliki dampak positif terhadap perekonomian regional. Dengan memfasilitasi perdagangan antarwilayah, kapal ini membantu dalam menggerakkan perekonomian di wilayah-wilayah yang dilayani. Ini mencakup peningkatan lapangan kerja, pertumbuhan bisnis lokal, dan peningkatan pendapatan masyarakat.

c. Dampak Sosial dan Kultural

Pada era globalisasi saat ini, pembangunan infrastruktur konektivitas memiliki dampak yang signifikan tidak hanya pada aspek ekonomi, tetapi juga pada dimensi social dan kultural suatu masyarakat terkhusus masyarakat NTT. Kapal perintis KM Sabuk Nusantara 90 membantu dalam menjaga konektivitas antarbudaya dan memfasilitasi pertukaran budaya serta tradisi di antara masyarakat yang berbeda sehingga menghasilkan perpaduan unik dari keberagaman budaya. Ini menciptakan lingkungan yang kaya akan tradisi, seni, dan Bahasa. Selama penulis bekerja diatas kapal KM Sabuk Nusantara 90 selalu mendapatkan perlakuan yang baik dari masyarakat baik rakyat penumpang maupun masyarakat yang tinggal dipesisir pelabuhan. Fasilitas dan infrastruktur yang diberikan berupa layanan Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 menjadi alat untuk mengenal dan memelihara keunikan budaya suatu wilayah terkhusus wilayah NTT.

d. Dampak Lingkungan dan Keberlanjutan

Dalam konteks lingkungan, penelitian ini juga akan membahas dampak lingkungan yang dihasilkan oleh kinerja KM SN 90. Ini mencakup isu-isu seperti emisikarbon, pengelolaan limbah, dan upaya-upaya untuk menjaga keberlanjutan lingkungan maritim di sekitar operasional kapal tersebut. Selain itu, penelitian ini akan membahas bagaimana inisiatif yang diambil oleh KM Sabuk Nusantara 90 dalam mendukung keberlanjutan lingkungan

maritim. Hal ini melibatkan kolaborasi dengan pemangku kepentingan terkait, implementasi praktik-praktik ramah lingkungan, dan langkah-langkah strategis lainnya untuk memastikan bahwa operasional kapal ini sejalan dengan prinsip-prinsip pelestarian lingkungan dan konservasi sumber daya laut.

2. Tantangan dan Peluang

Kapal perintis juga dihadapkan pada berbagai tantangan, termasuk perubahan iklim, keamanan, dan persaingan dengan mode transportasi lain. Selanjutnya, bab ini akan membahas tantangan-tantangan yang dihadapi oleh KM Sabuk Nusantara 90 dan beberapa peluang untuk meningkatkan kinerjanya dalam mendukung masyarakat Nusantara.

Dengan ini penulis dapat lebih memahami peran dan manfaat kinerja Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 terhadap masyarakat Nusantara dan wilayah-wilayah yang dilayani di Indonesia. Membantu dalam mengarahkan analisis yang lebih mendalam selama penulis bekerja di atas kapal KM Sabuk Nusantara 90 sebagai Mualim I, penulis menemukan beberapa permasalahan yang berkaitan dengan kinerja kapal perintis KM Sabuk Nusantara 90 khususnya pengoptimalisasian pengangkutan muatan serta permasalahan yang sering terjadi dalam proses pengaturan penempatan barang bawaan penumpang atau over bagasi yang bilamana *crew* kapal/ Anak Buah kapal (ABK) tidak selalu mengawasi dalam penempatan barang maka pemilik barang tersebut meletakkan barang bawaanya di sembarang tempat bahkan tidak jarang juga meletakkan barang bawaanya di depan lemari lemari *Life jacket*/ baju pelampung.

Mengingat pola pikir ABK yang beraneka ragam, pada penelitian ini penulis berpendapat masih banyak ABK yang lalai dalam menjalankan tugasnya dalam pengawasan/ mengarahkan penumpang untuk menyimpan barang bawaanya ditempat yang telah disediakan atau tempat khusus dalam penyimpanan barang, hal ini sesuai pengamatan penulis yang seringkali menyaksikan kejadian-kejadian terkadang ABK tidak langsung menegur/menyampaikan supaya pemilik barang tersebut memindahkan barang bawaanya ditempat yang lebih aman dimana ini sering terjadi karena latar belakang Pendidikan ABK

yang beragam sehingga ada beberapa ABK yang tidak memiliki pengetahuan tentang aturan penempatan barang dimana barang-barang tersebut sering menghalangi akses jalan, menghalangi pintu lemari *life jacket*/baju pelampung dan perwira dikapal tidak memberikan teguran yang tegas terhadap ABK yang dinilai lalai dalam menjalankan tugasnya. Beberapa fakta kondisi yang penulis temui saat bekerja di atas kapal Perinstis KM Sabuk Nusantara 90 diantaranya sebagai berikut:

a. Penempatan barang bawaan yang salah letak

Penempatan barang bawaan yang salah dapat memberikan berbagai masalah, mulai dari kesulitan mencari barang, resiko kerusakan, hingga dampak negatif pada kenyamanan atau keamanan. Penempatan barang yang tidak teratur atau tidak sesuai membuat sulit untuk menemukan barang tertentu dan dapat merusak barang itu sendiri. Seperti barang yang rapuh atau mudah pecah perlu ditempatkan dengan hati-hati untuk menghindari kerusakan. Penulis sering menemukan penempatan barang bawaan yang salah, karena akibat kelalaian petugas Anak Buah Kapal (ABK) dalam menegur dan memberikan informasi tentang peletakan barang bawaan. Untuk menghindari masalah seperti ini, disarankan untuk melakukan penempatan barang dengan teratur dan sesuai dengan tempat yang telah disiapkan oleh fasilitas kapal. Selain itu, penting juga untuk mempertimbangkan faktor keamanan, keseimbangan dan kepraktisan dalam menempatkan barang bawaan, terutama saat menyimpan barang ditempat tertentu.

b. Penumpang membuang sampah secara sembarangan

Membuang sampah secara sembarangan merupakan masalah serius yang mendatangkan dampak negatif terhadap lingkungan. Tindakan ini tidak hanya menciptakan ketidaknyamanan visual, tetapi juga dapat merugikan ekosistem, kesehatan manusia dan daya tarik lingkungan. Hal ini lah yang sering penulis temukan dilingkungan kapal. Penumpang membuang sampah seperti bungkus sisa makanan dan minuman selama berada di atas kapal.

c. Infrastruktur pelabuhan terbatas

Infrastruktur Pelabuhan yang terbatas menyebabkan proses bongkar muat barang memakan waktu yang lama. Hal ini disebabkan oleh beberapa factor, antara lain:

1. Kondisi Pelabuhan yang rusak
2. Kurangnya penerangan di Pelabuhan
3. Keterbatasan alat bongkar muat

d. Kondisi cuaca

Kondisi cuaca yang buruk dapat berpengaruh terhadap operasional kapal, diantaranya seperti :

1. Ombak
2. Angin
3. Hujan
4. Awan
5. Gelombang pasang dan surut
6. Badai

Hal ini dapat menyebabkan penundaan pembatalan pelayaran atau bahkan resiko kecelakaan. Dengan kata lain, kondisi cuaca buruk dapat membawa dampak multidimensional terhadap operasional kapal, mencakup aspek keselamatan, ekonomi, dan efisiensi operasional secara keseluruhan. Oleh karena itu, manajemen risiko dan perencanaan yang cermat menjadi kunci dalam menghadapi tantangan cuaca yang tidak dapat diprediksi ini.

e. Dampak lingkungan Maritim

Dalam konteks lingkungan, penelitian ini juga akan membahas dampak lingkungan yang dihasilkan oleh kinerja KM SN 90. Ini mencakup isu-isu seperti emisikarbon, pengelolaan limbah, dan upaya-upaya untuk menjaga keberlanjutan lingkungan maritim, dalam hal ini masih sering ditemui kurangnya kesadaran dalam menjaga dan mewujudkan lingkungan laut yang bersih. Para penumpang terkadang didapati membuang sampah berupa bungkus/kemasan makanan kelaut.

f. Terdapat Pelabuhan yang tidak dapat menurunkan sampah pada saat kapal sandar

Dalam rute pelayaran kapal perintis KM Sabuk Nusantara 90 terdapat beberapa Pelabuhan yang tidak dapat menurunkan sampah karena tidak adanya mobil pengangkut sampah dan fasilitas penampungan sampah. Sehingga sampah yang menumpuk ditampung diatas kapal sampai ke Pelabuhan tujuan yang terdapat fasilitas penanganan sampah. Hal ini terkadang menyebabkan ketidaknyamanan penumpang akibat bau busuk dari sampah yang ditimbulkan selama pelayaran. Pembusukan sampah akan menghasilkan gas metan (CH_4) dan gas hydrogen sulfide (H_2S) yang berbau busuk. Bau busuk ini mengundang tikus dan serangga untuk mencari makan dan berkembang biak (Juli Soemirat S.,2010:179). Hanya terdapat 3 (tiga) pelabuhan yang dapat menurunkan sampah yaitu Kupang, Ende dan Waingapu yang mempunyai fasilitas mobil sampah dan tempat penampungan sampah.

C. PEMECAHAN MASALAH

Dari analisis data tersebut, maka penulis perlu membahas lebih lanjut mengenai penerapan pengaturan muatan, penempatan barang bawaan Over bagasi penumpang serta pembahasan lebih lanjut mengenai pencegahan pencemaran oleh sampah diatas kapal sesuai dengan Marpol 73/78 Annex V. Para ABK harus mengerti terlebih dahulu mengenai aturan ini untuk selanjutnya penerapan diatas kapal secara langsung. Dari analisis data di atas, penulis mencoba menguraikan pemecahannya sebagai berikut :

1. Manfaat Kinerja Kapal Perintis KM. Sabuk Nusantara 90

Dalam Upaya meningkatkan kinerja Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 dalam mendukung konektivitas antar wilayah, diantaranya sebagai berikut:

- 1) Melakukan analisis terhadap kapal-kapal pesaing yang memiliki rute yang sama dengan memperhatikan strategi kinerja, harga tiket, dan layanan yang mereka tawarkan terhadap penumpang guna untuk menarik pelanggan dan focus pada peningkatan kualitas pelayanan yang lebih

baik, keamanan yang ditingkatkan atau kenyamanan tambahan dapat menjadi factor penentu pemilihan kapal.

- 2) Melakukan kunjungan dengan tujuan untuk mengenalkan kapal perintis KM. Sabuk Nusantara 90 dengan cara membuat poster pemberitahuan yang berisikan jadwal, rute, harga tiket, dan fasilitas kapal.
- 3) Membuat perencanaan dan rancangan jadwal pelayaran yang optimal untuk memaksimalkan pelayanan kepada pelanggan. Hal ini dapat mencakup penyesuaian waktu keberangkatan dan kedatangan serta mempersingkat waktu port stay saat di Pelabuhan. Memaksimalkan waktu dalam proses bongkar muat barang.

2. Penyediaan tempat sampah di area tempat duduk dan tempat tidur penumpang

Penyediaan tempat sampah di area tempat duduk penumpang adalah langkah yang sangat penting dalam mendukung kebersihan dan pengelolaan sampah dengan baik di tempat duduk penumpang. Tempat sampah yang ukuran minimalis sangat baik diadakan dan diletakkan di area penumpang. Hal ini bertujuan supaya penumpang bisa membuang sampah bekas makanan ke dalam tempat sampah yang telah tersedia. Dan membantu para *crew* dalam dan penumpang untuk tetap menjaga kebersihan kapal. Hal ini dilakukan untuk mendorong kebiasaan membuang sampah dengan benar, pencegahan membuang sampah dengan sembarangan, mengurangi beban petugas kebersihan, dan mewujudkan konsep tanggungjawab bersama. Jadi penulis berharap supaya penyediaan tempat sampah di area tempat duduk penumpang adalah salah satu aspek yang tidak boleh diabaikan untuk menciptakan lingkungan kapal yang bersih dan nyaman bagi semua pengguna fasilitas Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Dalam pembahasan diatas penulis menemukan kesimpulan dan pokok-pokok penting yang telah dibahas dalam penelitian mengenai "Manfaat Kinerja Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 Terhadap Masyarakat Nusantara (NTT)". Makalah ini bertujuan untuk memahami bagaimana kapal perintis KM Sabuk Nusantara 90 berperan dalam mendukung konektivitas, perekonomian, aspek sosial-kultural, dan dampak lingkungan di wilayah Nusantara. Berdasarkan pembahasan yang telah disajikan, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 (KM SN 90) memiliki peran penting dalam meningkatkan konektivitas antarwilayah di Indonesia.
2. Meningkatkan keamanan, kenyamanan, keselamatan dan pembiasaan dalam menjaga kebersihan lingkungan kapal guna kepentingan bersama.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas kapal, maka penulis memberikan saran sebagai pemecahan masalah mengenai "Manfaat Kinerja Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 Terhadap Masyarakat NTT", yaitu sebagai berikut:

1. Meningkatkan kinerja Kapal Perintis KM Sabuk 90 dengan upaya peningkatan kualitas pelayanan yang baik, keamanan dan kenyamanan guna menarik perhatian pelanggan
2. Perlunya melakukan kunjungan kelilingungan masyarakat setempat dengan tujuan mengenalkan operasional Kapal Perintis KM Sabuk 90
3. Mengoptimalkan jadwal pelayaran guna penyesuaian keberangkatan dan kedatangan dengan tepat waktu

Daftar Pustaka

- Bangun, Wilson. 2012. **Manajemen Sumber Daya Manusia**. Jakarta: Erlangga
- Bennet N.B. Silalahi dan Rumondang (1991), **Keselamatan kerja**, PT.Pustaka Binaman : Jakarta
- Danoeasmoro Goenawan, (2003), **Kesehatan Keselamatan Kerja**, Yayasan Bina Citra Samudera : Jakarta
- Depdikbud (1995), **optimal** , Depdikbud : Jakarta
- Drs.Sammy Rosadhy,MM, **Pencegahan polusi**
- Ecolink, (1945). **Istilah Lingkungan Untuk Manajemen**.(online). <https://www.edukasi.net/>. Diakses pada tanggal 1 April 2021.
- Edy, Sutrisno, (2016), **Manajemen Sumber Daya Manusia**, Kencana Prenada Media Group, Jakarta.
- Effendi, Usman. 2014. **Asas Manajemen**. Jakarta: Rajawali Pers.
- Hasibuan Malayu SP, (2006), **Manajemen Sumber Daya Manusia**, Bumi Aksaria : Jakarta
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)
- Kamus Istilah Lingkungan, (1994.). **Pengertian Sampah** (online). <https://www.edukasi.net/> Diakses pada tanggal 2 April 2021.
- Machfud Sidik (2001), **Optimalisasi**, Fisip Universitas Indonesia. Batam
- MARPOL 73/78 Annex V, Hal 361.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia,NO.19 tahun 1999 **Tentang Pengendalian Pencemaran Dan Perusakan Laut**.
- Sammy Rosadhy, (2014) **Pencegahan Polusi di Laut**, PT. Desino Kata Grafika: Bandung.

Suma'mur, (1981), **Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan**, Gunung Agung
: Jakarta

Suma'mur, (1981), **Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan**, Gunung Agung
: Jakarta

Tandjung, (1982). **Definisi dan Pengelompokan Jenis Sampah**, (online).
<https://www.edukasi.net>. Diakses pada tanggal 30 Maret 2021.



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
PROGRAM DIKLAT PELAUT
JAKARTA



PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : SUMIRTO ERUIK SITUMEANG
NIS : 03025/N-I
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT- I

Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut

A. Judul

MANFAAT KINERJA KAPAL PERINTIS KM SABUK NUSANTARA 90 TERHADAP MASYARAKAT NTT

B. Masalah Pokok

1. Manfaat kinerja Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 dalam mendukung konektivitas di wilayah NTT.
2. Meningkatkan keselamatan kinerja di atas kapal kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90.
3. Tantangan yang dihadapi oleh Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 90 dalam memberikan layanan transportasi laut yang handal dan peluang untuk meningkatkan kinerjanya

C. Pendekatan Pemecahan Masalah

1. Melakukan pengecekan fasilitas yang digunakan penumpang saat di atas kapal
2. Meningkatkan dan melaksanakan pengawasan secara konsisten

Menyetujui :
Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Jakarta, Oktober 2023
Penulis

DR. April Gunawan Malau, S.SI.,

M.M.

Penata TK. I (III/d)

NIP. 19720413 199803 1 005

Capt. Fahmi Umangadji, S.SI.T.,

M.SI.

Pembina (IV/a)

NIP. 19781213 200502 1 001

Sumirto Eruik Situmeang

NIS: 03025/N-I

Kepala Divisi Pengembangan Usaha

Capt. Suhartini, MM.,MMTr

Penata TK. I (III/d)








NIP. 19800307 200502 2 002

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

Judul Makalah : MANTAAH KIVERIA KAPAL PERINTIS KM. SABUT
NUSANTARA 90 TERHADAP MASYARAKAT
NUSANTARA (NTT).

Dosen Pembimbing I : DR. April Gunawan Malau, S.Si., M.M.

Bimbingan I :

| No. | Tanggal | Uraian | Tanda Tangan Pembimbing |
|-----|------------|--------------------------|---|
| 1 | 20/11/2023 | Pengajuan Sinopsis Vokal |  |
| 2 | 21/11/2023 | Bab I Pendahuluan |  |
| 3 | 21/11/2023 | Bab II A. Teori |  |
| 4 | 21/11/2023 | Bab III Analisa Data |  |
| 5 | 22/11/2023 | Pembahasan |  |
| 6 | 22/11/2023 | Kesimpulan |  |
| 7 | 22/11/2023 | Daftar pustaka |  |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Catatan :

.....

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

Judul Makalah : MANFAAT KINERJA LAPAL PERINTIS KH. SABUK
NUKANTARA 90 TERHADAP MASYARAKAT NTT.

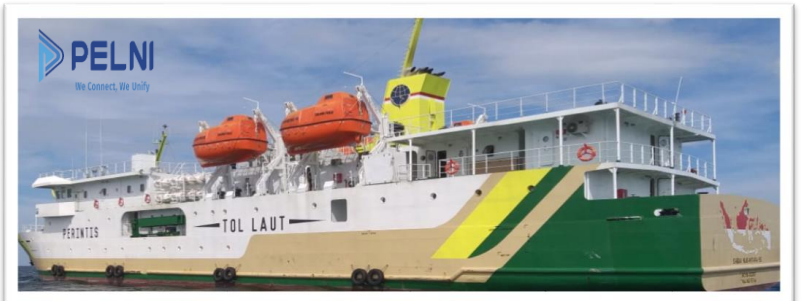
Dosen Pembimbing II : Capt. Fahmi Umasangadji, S.Si.T., M.Si.

Bimbingan II :

| No. | Tanggal | Uraian | Tanda Tangan Pembimbing |
|-----|------------|-----------------|-------------------------|
| | 23/11/2023 | sympson & josal | A |
| | 24/11/2023 | pelita bab I | A |
| | 24/11/2023 | pelita bab II | A |
| | 27/11/2023 | pelita bab III | A |
| | 27/11/2023 | pelita bab IV | A |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Catatan : Saya Sinyalar

Nama Kapal : **KM SABUK NUSANTARA 90**
 Call sign : **Y C N C 2**
 I M O Number : **9848053**
 Galangan Pembuat : **PT. DAYA RADAR UTAMA (DRU)**
 Tahun Pembuatan : **2018**
 Tgl Delivery : **07 MEI 2019**
 No. Bangunan : **372**
 Klasifikasi : **BKI + 100 (I)**
 Tanda Selar : **GT 2,086 2019 No. 1275/Kb**
 Pelabuhan Pendaftaran : **Surabaya**
 Syster ship : **KM SABUK NUSANTARA 67**



| Ukuran Utama | | | |
|--------------------------------------|-----------|-----------------|-----------|
| Panjang Seluruh (L O A) | : 68,50 m | Draft (Sarat) | : 2,90 m |
| Panjang Antara Garis Tegak (L B P) | : 64,56 m | Sarat Minimum | : 2,00 m |
| Lebar (Breadth Moulded) | : 14,00 m | Sarat Maksimum | : 2,90 m |
| DWT (D W T) | : 650 T | Moulded Depth | : 6,20 m |
| Isi Kotor (G T) | : 2086 T | Freeboard | : 3308 mm |
| Isi Bersih (N T) | : 626 T | | |
| Kecepatan (Speed) | : 8 Knot | | |
| Speed max | : 10 Knot | | |

| Penumpang | Rakit Penolong / Alat Penolong |
|----------------------------|--|
| Kls I : 8 Org | Pelampung Bundar : 12 Bh |
| Kls II : 18 Org | Pelampung Bundar dengan 30 mtr Tali : 4 Bh |
| Klas Ekonomi : 472 + Org | Pelampung Bundar tanpa Tali : 5 Bh |
| Jumlah : 498 Org | Pelampung Bundar dengan Lampu : 2 Bh |
| Anak Buah Kapal : 21 + Org | MOB : 2 Bh |
| Total : 519 Org | Baju Renang Dewasa (+ 5 % spare) : 584 Bh |
| | Baju Renang Anak - Anak (10 %) : 50 Bh |
| | Rakit Penolong Kapsul / Inflatable Life Raft : 24 Bh |
| | Rakit Penolong Persegi / Rigid Liferaft : 0 Bh |

| Sekoci Penolong / Life Boat | | | |
|-----------------------------|---|--------------------------------------|------------------------|
| Sekoci No 1 & No 2 | = | 5,85 x 2,78 x 1,20 m. cap @ 45 orang | Bahan : R. Fiber Glass |
| Sekoci No.3 & No.4 | = | 5,85 x 2,78 x 1,20 m. cap @ 45 orang | Bahan : R. Fiber Glass |

| | | | |
|--------|--|------|-----------------------|
| Motor= | ZHEJIANG FUSHENG MARINE ELECTRICAL MACHINERY | Type | : Y2-160S-6-H / 27 KN |
|--------|--|------|-----------------------|

| Kamar Beku | Ambang Palka | Derek | Radar / G P S |
|---------------------------------|------------------------------------|--------------------------|---------------------------------|
| Kamar daging : - m ³ | CH 1 (C) : 145,89 m ³ | HYDRAULICK KNUCKLE CRANE | KODEN TYPE MDC-7912P/7925P |
| Kamar ikan : - m ³ | CH 2 (C) : 203,08 m ³ | Type : YQZ3/10.2 | Garmin 585 Plus / Furuno GP 170 |
| Kamar sayur : - m ³ | JUMLAH : 348,97 m ³ | SWL : 3 Ton | GPS : Garmin 1 Bh |
| Loby : - m ³ | | | Eagle View 1 Bh |
| Kamar kering : - m ³ | | | |

| Motor Induk | Motor Bantu | Motor Darurat | Incenerator |
|--------------------------------|------------------------|----------------------------------|-------------|
| 2 (dua) Unit YANMAR | 3 (empat) Unit YANMAR | 1 (satu) Unit Dongfeng Cummins | |
| Type : 12 AYM-WST (NZ61-W Gov) | Type : 6AYL-WET | Type : 6BT5.9-GM83 | TIDAK ADA |
| Output : 2x1400 HP/1900 rpm | Output : 3x596 HP | Output : 83 kW / 1500 rpm | |
| No Ka : 4625 Th 2016 | No. : 4786, 4734, 4788 | No seri : 78327033 | |
| No Ki : 4626 | | | |

| Oil Water Separator | Tk. Air Ballast | Tk. Air Tawar |
|--|---|--|
| Merk : CMAN GREEN TECHNOLOGY | WB Fore peak Tk 1 (C) : 37,120 m ³ | FW Deep Tk 1 (P) : 38,840 m ³ |
| Type : CCF-1 | WB DB Tk 1 (P) : 6,010 m ³ | FW Deep Tk 1 (S) : 38,840 m ³ |
| SN : 20417018 cap : 1 | WB DB Tk 1 (S) : 6,010 m ³ | FW Deep Tk 2 (P) : 51,800 m ³ |
| | WB DB Tk 2 (P) : 41,720 m ³ | FW Deep Tk 2 (S) : 51,800 m ³ |
| | WB DB Tk 2 (S) : 41,720 m ³ | FW Deep Tk 3 (P) : 24,580 m ³ |
| | | FW Deep Tk 3 (S) : 24,580 + m ³ |
| | Jumlah : 132,580 m ³ | Jumlah : 230,440 m ³ |
| Tk. Bahan Bakar | Tk. Lubricating Oil | Tk. Miscellaneous |
| FOT DB AE (P) : 2,930 m ³ | LO AE LODAILY (S) : 2,590 m ³ | Laundry water Tk 6 P : 0,000 m ³ |
| FOT DB AE (S) : 2,930 m ³ | LO ME LODAILY (S) : 2,470 m ³ | Seawage Coll Tk 101 : 0,000 m ³ |
| FOT DB ME (P) : 2,470 m ³ | | Bilge Tk (P) : 6,410 m ³ |
| FOT DB ME (S) : 2,470 m ³ | | Colling Water Tk 12 C : 0,000 m ³ |
| FOT 1 (P) : 44,860 m ³ | | Dirty water Tk 29 C : 0,000 m ³ |
| FOT 1 (S) : 44,860 m ³ | | Dirty Oil Tk 30 C : 0,000 m ³ |
| FOT 2 (P) : 51,750 m ³ | | Leak Oil T 31 S : 0,000 m ³ |
| FOT 2 (S) : 51,750 m ³ | | Sludge Tk (S) : 6,410 + m ³ |
| Jumlah : 204,020 m ³ | Jumlah : 5,060 m ³ | Jumlah : 12,820 m ³ |

| Baling - Baling | Bow Thruster | Jangkar |
|--------------------------|---------------------|-----------------------------|
| Baling2 Type FIXED PITCH | 1 LIPS Bow Thruster | 2 STOCKLESS ANCHORS |
| 2 - Blade Fix Pitch Prop | Type : YVF315L2-4-H | Type : 1440 CBM 2029-1981 |
| | SN : 171194529 | Inmarsat B MMSI : 525101119 |
| | | TLP : - FAX : 525101119 |


Sumber data : Capacity Plan, Surat Laut, Instruction & Maintenance Manual

CREW LIST

| | | | | | |
|-----------------------------|---------------------------------|----------------------------|------------------------|---------------------------------|---------------------|
| Name of Vessel / Nama Kapal | : KM. SABUK NUSANTARA 90 | Imo Number / Nomor IMO | : 9 8 4 8 0 5 3 | Min. Draft / Draft Minimal | : 2,00 meter |
| Gross Tonnage / GT Kapal | : 2.086 GT | Call Sign / Nama Panggilan | : Y C N C 2 | Max. Draft / Draft Maksimal | : 2,99 meter |
| Agent in Port / Keagenan | : PT. PELNI (Persero) | LOA / Panjang Kapal | : 68,50 meter | Port Register / Tempat Register | : SURABAYA |
| Owner's / Pemilik | : DIRJENHUBLA | Width / Lebar Kapal | : 14,00 meter | | |

| | | | | | |
|---------------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|---------------|--|-------------------|
| Date Of Arrival / Tanggal Tiba | : 03 / 11 / 2023 | Last Port / Pelabuhan Sebelumnya | : NDAO | | |
| Date Of Departure / Tanggal Berangkat | : 07 / 11 / 2023 | Next Port / Pelabuhan Selanjutnya | : NDAO | | Regulation 31 (1) |

| No. | Name | Sex | Date of Birth | Nationality | Travel Doc. No. | Doc. Of Travel Expired | Duties on Board | Seafarer Code | Nomor PKL | Date of Sign On | Certificate | Certificate No. |
|-----|---------------------------|---------|-------------------|-------------|-----------------|------------------------|-----------------|-------------------|----------------------------|-----------------|---------------------|------------------|
| | Nama Awak Kapal | Kelamin | Tanggal Lahir | Kebangsaan | No. Buku Pelaut | Berlaku Sampai Tgl. | Jabatan | Kode Pelaut (BST) | | Sign On | Sertifikat | No. Sertifikat |
| 1 | RAYMOND ARTHUR PANGAU | M | 05 Agustus 1965 | INDONESIA | F 200771 | 28-Jan-2024 | NAKHODA | 6200030434 | AL.528/25/2/KSOP.KPG/2023 | 4-Aug-2023 | ANT I | 6200030434N10117 |
| 2 | SUMIRTO ERUIK SITUMEANG | M | 18 April 1990 | INDONESIA | F 079431 | 7-Feb-2025 | MUALIM I | 6201408595 | AL.528/25/1/KSOP.KPG/2023 | 18-Apr-2021 | ANT II MANAJEMEN | 6201408595N20119 |
| 3 | DIAS ANGGITA SARI | F | 03 September 1994 | INDONESIA | H 015270 | 27-Apr-2025 | MUALIM II | 6211409972 | AL.528/23/13/KSOP.KPG/2023 | 17-Mar-2023 | ANT II MANAJEMEN | 6211409972M30321 |
| 4 | HENDI BAYU ARDHI PRASETIY | M | 29 Juni 1994 | INDONESIA | H 002787 | 19-Jan-2025 | MUALIM III | 6211411879 | AL.528/20/20/KSOP.KPG/2023 | 16-May-2023 | ANT III OPERASIONAL | 6211411879N30517 |
| 5 | TITUS TULAK | M | 12 Februari 1970 | INDONESIA | E 127498 | 27-Nov-2023 | KKM | 6200069427 | PROSES | 1-Feb-2022 | ATT I | 6200069427T10214 |
| 6 | ADAM RAMADHAN | M | 13 September 1989 | INDONESIA | G 134342 | 21-Aug-2026 | MASINIS I | 6201397777 | AL.528/25/3/KSOP.KPG/2023 | 31-Oct-2022 | ATT III MANAJEMEN | 6201397777S30516 |
| 7 | AHMAD ISMAIL ZURDHA | M | 24 Agustus 1995 | INDONESIA | F 089813 | 7-Jan-2025 | MASINIS II | 6211407734 | AL.528/20/13/KSOP.KPG/2023 | 4-Feb-2023 | ATT III MANAJEMEN | 6211407734S30518 |
| 8 | MIKAEL LUMBAN TOBING | M | 16 September 1995 | INDONESIA | F 272850 | 12-Aug-2025 | MASINIS III | 6211513061 | AL.528/25/9/KSOP.KPG/2023 | 1-Sep-2023 | ATT III OPERASIONAL | 6211513061T30118 |
| 9 | AJI SETIYAWAN | M | 11 Juli 1989 | INDONESIA | F 195175 | 15-Jan-2024 | PUK | 6201697646 | AL.528/20/14/KSOP.KPG/2023 | 6-Mar-2023 | BST | 6201697646010318 |
| 10 | ROFIN MARLON NUSSY | M | 31 Mei 1978 | INDONESIA | F 208370 | 10-May-2024 | SERANG | 6200600760 | AL.528/23/9/KSOP.KPG/2023 | 4-Apr-2023 | ANT III OPERASIONAL | 6200600760N35221 |
| 11 | RUDI NELSON TAMPUBOLON | M | 22 Desember 1975 | INDONESIA | F 071043 | 25-Sep-2024 | MANDOR MESIN | 6200503442 | PROSES | 13-Dec-2022 | ATT III OPERASIONAL | 6200503442T30222 |
| 12 | YANDI | M | 07 Agustus 1990 | INDONESIA | F 114465 | 5-Nov-2023 | JURU MUDI | 6211441431 | AL.528/25/8/KSOP.KPG/2023 | 11-Nov-2021 | ANT IV | 6211441431N40223 |
| 13 | LEO ADIPUTRA | M | 25 Desember 1994 | INDONESIA | H 027085 | 18-Aug-2025 | JURU MUDI | 6211545386 | PK922/PKL.ABN/16/X/2023 | 14-Oct-2023 | ABLE DEK | 6211545386340121 |
| 14 | REFLI TUWAIDAN | M | 29 April 1986 | INDONESIA | F 186961 | 3-Dec-2023 | JURU MUDI | 6202016001 | AL.528/23/7/KSOP.KPG/2023 | 4-Apr-2023 | ABLE DEK | 6202016001340121 |
| 15 | OKTOVIANUS MALINO | M | 12 Oktober 1985 | INDONESIA | G 074324 | 10-Apr-2025 | OILER | 6201296027 | AL.528/25/6/KSOP.KPG/2023 | 21-Nov-2021 | ABLE ENGINE | 6201296027422818 |
| 16 | ROBERD YUSTHINUS | M | 08 Juni 1988 | INDONESIA | F 054313 | 12-Aug-2024 | OILER | 6201588058 | AL.528/23/11/KSOP.KPG/2023 | 4-Apr-2023 | ABLE ENGINE | 6201588058420521 |
| 17 | M SAAD | M | 07 Juli 1984 | INDONESIA | G 096262 | 7-Oct-2024 | OILER | 6201099746 | AL.528/25/5/KSOP.KPG/2023 | 10-Nov-2021 | RATING ENGINE | 6201099746350615 |
| 21 | RIKI RUSTANDI | M | 10 Mei 1996 | INDONESIA | F 221375 | 14-Mar-2024 | KELASI | 6211816943 | AL.528/20/17/KSOP.KPG/2023 | 6-Mar-2023 | BST | 6211816943010123 |
| 19 | DWI AJI BIMANTARA | M | 17 Februari 1998 | INDONESIA | E 157926 | 27-Feb-2024 | KELASI | 6211617708 | AL.528/25/7/KSOP.KPG/2023 | 9-Jun-2023 | RATING DEK | 6211617708330520 |
| 20 | SIGIT BAMBANG TRIONO | M | 06 Maret 1983 | INDONESIA | F 090215 | 3-Jan-2025 | KOKI | 6211617903 | AL.528/23/12/KSOP.KPG/2023 | 4-Apr-2023 | RATING DEK | 6211617903330519 |
| 21 | JUSMAN | M | 06 Agustus 1995 | INDONESIA | H 044659 | 10-Aug-2025 | PELAYAN | 6212228548 | AL.528/20/18/KSOP.KPG/2023 | 6-Mar-2023 | BST | 6212228548010422 |

KUPANG . 03 November 2023
NAKHODA KM SABUK NUSANTARA 90

CAPT. RAYMOND ARTHUR PANGAU

Lampiran Surat Penugasan

RUTE DAN JADWAL KM SABUK NUSANTARA 90 (R-23) VOYAGE 19.2023

Voyage 19.2023 (Ex Dock)

| NO | PELABUHAN | ETA | | | ETD | | |
|----|-----------|--------|-----------|-------|--------|-----------|-------|
| | | Hari | Tanggal | Jam | Hari | Tanggal | Jam |
| 1 | AMBON | | | | Kamis | 19-Oct-23 | 10:00 |
| 2 | KUPANG | Minggu | 22-Oct-23 | 01:00 | Selasa | 24-Oct-23 | 21:00 |
| 3 | NDAO | Rabu | 25-Oct-23 | 06:00 | Rabu | 25-Oct-23 | 09:00 |
| 4 | SABU | Rabu | 25-Oct-23 | 16:00 | Kamis | 26-Oct-23 | 08:00 |
| 5 | RAIJUA | Kamis | 26-Oct-23 | 10:00 | Kamis | 26-Oct-23 | 16:00 |
| 6 | ENDE | Jum'at | 27-Oct-23 | 06:00 | Jum'at | 27-Oct-23 | 09:00 |
| 7 | P. ENDE | Jum'at | 27-Oct-23 | 11:00 | Jum'at | 27-Oct-23 | 12:00 |
| 8 | MAUMBWA | Jum'at | 27-Oct-23 | 15:00 | Jum'at | 27-Oct-23 | 18:00 |
| 9 | WAIWOLE | Jum'at | 27-Oct-23 | 21:00 | Jum'at | 27-Oct-23 | 23:00 |
| 10 | MAMBORO | Sabtu | 28-Oct-23 | 10:00 | Sabtu | 28-Oct-23 | 11:00 |
| 11 | WAINAPU | Sabtu | 28-Oct-23 | 17:00 | Minggu | 29-Oct-23 | 23:00 |
| 12 | MAMBORO | Senin | 30-Oct-23 | 06:00 | Senin | 30-Oct-23 | 07:00 |
| 13 | WAEWOLE | Senin | 30-Oct-23 | 17:00 | Selasa | 31-Oct-23 | 05:00 |
| 14 | MAUMBWA | Selasa | 31-Oct-23 | 08:00 | Selasa | 31-Oct-23 | 10:00 |
| 15 | P. ENDE | Selasa | 31-Oct-23 | 14:00 | Selasa | 31-Oct-23 | 15:00 |
| 16 | ENDE | Selasa | 31-Oct-23 | 17:00 | Rabu | 1-Nov-23 | 17:00 |
| 17 | RAIJUA | Kamis | 2-Nov-23 | 06:00 | Kamis | 2-Nov-23 | 09:00 |
| 18 | SABU | Kamis | 2-Nov-23 | 12:00 | Kamis | 2-Nov-23 | 15:00 |
| 19 | NDAO | Kamis | 2-Nov-23 | 23:00 | Jum'at | 3-Nov-23 | 01:00 |
| 20 | KUPANG | Jum'at | 3-Nov-23 | 10:00 | | | |

Notes

- Menunjuk pada :
 1. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: KP.DJPL 674 Tahun 2022 tentang Penempatan Kapal Perintis Tahun Anggaran 2023.
 2. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: KP.DJPL 674 Tahun 2022 tentang Penempatan Kapal Perintis Tahun Anggaran 2023.
 3. Instruksi Menteri Dalam Negeri Nomor 53 Tahun 2022 Tanggal 30 Desember 2022 Tentang Salinan Pencegahan Dan Pengendalian Corona Virus Disease 2019 Pada Masa Transisi Menuju Endemi.
 4. Surat Owner Surveyor KM. Sabuk Nusantara 90 Nomor : 10.13/01/S-B/OSR.04/2023 tanggal 13 Oktober 2023 Perihal Kesiapan Operasi KM. Sabuk Nusantara 90.
 5. Nota Dinas Vice President Teknik Nomor : 10.16/ND-B/TEK/2023 tanggal 16 Oktober 2023 Perihal Kesiapan Operasi Pasca FRD KM. Sabuk Nusantara 90 Tahun 2023.
- Sehubungan dengan hal tersebut diatas, disampaikan bahwa KM Sabuk Nusantara 90 telah selesai melaksanakan docking Tahunan dan siap beroperasi kembali. Dengan demikian disampaikan Emplooi KM Sabuk Nusantara 90 Voyage 19.2023 ETD Ambon 19 Oktober 2023.
- Dalam rangka memberikan pelayanan yang baik pada pengguna jasa, agar kapal berlayar sesuai emplooi yang diterbitkan dan apabila terjadi kendala operasional agar membuat berita acara disertai tanda tangan pejabat terkait (KSOP/ KUPP/Pemda setempat dll).

Untuk Penerbitan Emplooi berikutnya kepada Kacab Pangkalan dan Nakhoda agar melaporkan realisasi, tabel silang Penumpang dan Muatan serta kendala operasional pada setiap akhir voyage kepada:

- Divisi Usaha Penumpang Non Komersial (div.pemasaran@pelni.co.id)
- Divisi Usaha Barang Non Komersial (div.pkb@pelni.co.id & perintis@pelni.co.id)
- Divisi Operasi Angkutan Penumpang (divisioperasikapal@pelni.co.id)
- Pusat Reservasi (reservasi@pelni.co.id)



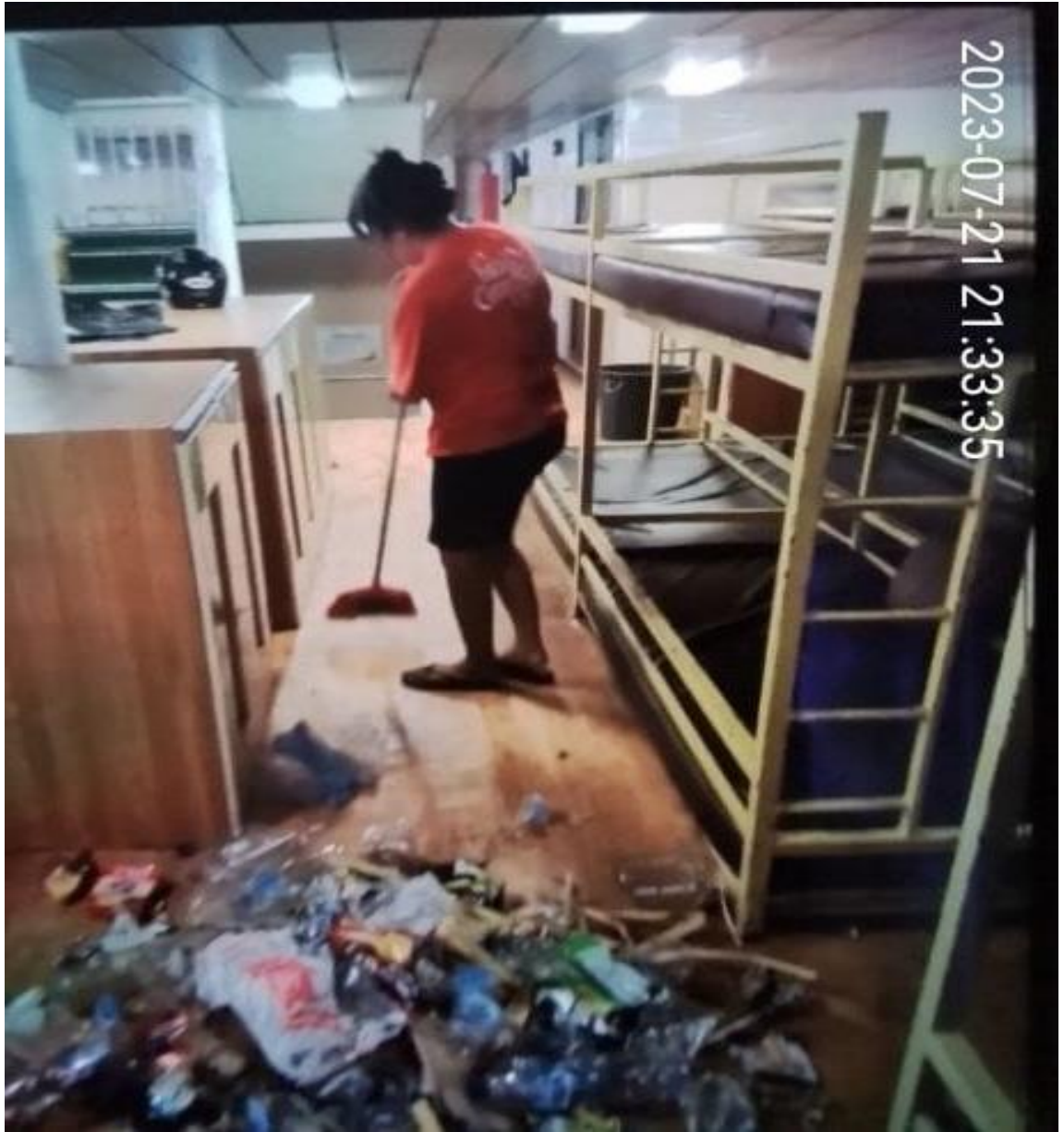
Lampiran 4. Proses Pengangkatan Barang-Barang Penumpang



Lampiran 5. Barang Penumpang Menutupi Lemari *life jacket*



Lampiran 6. Penempatan Barang Yang Tidak Tertata Rapih



Lampiran 7. Penumpukan Sampah Di Ruang Penumpang



Lampiran 8. Barang penumpang menghalangi Akses jalan