

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



MAKALAH

**EFEKTIVITAS PENERAPAN *STANDARD OPERATING
PROCEDURE* (SOP) EMBARKASI / DEBARKASI
PENUMPANG PADA MASA PANDEMI DI KM. SABUK
NUSANTARA 107 PADA TAHUN 2021**

Oleh :

MATTHEW MANOPO

NIS. 03015/N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2023

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



MAKALAH

**EFEKTIVITAS PENERAPAN *STANDARD OPERATING
PROCEDURE* (SOP) EMBARKASI / DEBARKASI
PENUMPANG PADA MASA PANDEMI DI KM. SABUK
NUSANTARA 107 PADA TAHUN 2021**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Menyelesaikan Program ANT - I**

Oleh :

MATTHEW MANOPO

NIS. 03015/N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2023

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



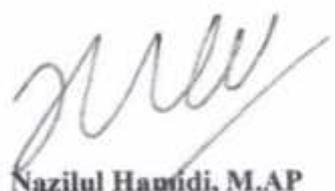
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : MATTHEW MANOPO
No. Induk Siwa : 03015/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : EFEKTIVITAS PENERAPAN STANDARD OPERATING
PROCEDURE (SOP) EMBARKASI / DEBARKASI
PENUMPANG PADA MASA PANDEMI DI KM. SABUK
NUSANTARA 107 PADA TAHUN 2021

Pembimbing I,

Jakarta, November 2023
Pembimbing II,


Capt. Pujningih, M.M. TR.
Pembina (IV/a)
NIP. 19730810 2002122002


Nazilul Hamidi, M.AP
Penata Muda Tk.I (III/b)
NIP. 19790817 200604 1 003

Ketua Jurusan Nautika


Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

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



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : MATTHEW MANOPO
No. Induk Siwa : 03015/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : EFEKTIVITAS PENERAPAN *STANDARD OPERATING PROCEDURE* (SOP) EMBARKASI / DEBARKASI PENUMPANG PADA MASA PANDEMI DI KM. SABUK NUSANTARA 107 PADA TAHUN 2021

Jakarta, 30 November 2023

Penguji I

Capt. Tri Kismanoro, MM., M.Mar
Pembina (III/d)
NIP.19751012 199808 1 001

Penguji II

Niken Sitalaksmi Widjaja, S.H., M.sc
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19750315 200604 2 001

Penguji III

Capt. Pujiningsih, M.M.Tr.
Pembina (IV/a)
NIP. 19730810 2002122002

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji dan syukur kepada TUHAN YESUS KRISTUS. Karena atas berkat rahmat dan hadirat-Nya sehingga 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. Sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah sesuai dengan waktu yang ditentukan dengan judul : **“EFEKTIVITAS PENERAPAN *STANDARD OPERATING PROCEDURE (SOP)* EMBARKASI / DEBARKASI PENUMPANG PADA MASA PANDEMI DI KM. SABUK NUSANTARA 107 PADA TAHUN 2021”**

Makalah diajukan dalam rangka melengkapi tugas dan untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan program pendidikan Ahli Nautika Tingkat - I (ANT -I).

Dalam rangka pembuatan atau penulisan makalah, penulis sepenuhnya merasa bahwa masih banyak kekurangan baik dalam teknik penulisan makalah maupun kualitas materi yang disajikan. Untuk itu saran dan kritik yang bersifat membangun sangat penulis harapkan.

Dalam penyusunan makalah juga tidak lepas dari keterlibatan banyak pihak yang telah membantu, sehingga dalam kesempatan pula penulis mengucapkan rasa terima kasih yang terhormat :

1. Bapak Ir. H. Ahmad Wahid, S.T.,M.T.,M.Mar.E, selaku Kepala Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Suhartini, S.SiT.,M.M.,M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Ibu Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
4. Capt. Pujiningsih, M.M.Tr., selaku dosen pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar.
5. Bapak Nazilul Hamidi, M.AP, selaku dosen pembimbing II yang telah memberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah.

6. Seluruh Dosen dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah.
7. Michael H. Manopo dan Grace L. Pangkola selaku Orang tua tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
8. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXVIII tahun ajaran 2023 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah akhirnya dapat terselesaikan.

Akhir kata semoga makalah ini dapat memberikan manfaat bagi penulis dan semua pihak yang membutuhkannya.

Jakarta, November 2023
Penulis,

MATTHEW MANOPO
NIS. 03015/N-I

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR LAMPIRAN	vii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	4
D. Metode Penelitian	4
E. Waktu dan Tempat Penelitian	6
F. Sistematika Penulisan	6
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	8
B. Kerangka Pemikiran	24
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	25
B. Analisis Data	29
C. Pemecahan Masalah	32
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	41
B. Saran	43
DAFTAR PUSTAKA	44
LAMPIRAN	

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. *Ship Particular*

Lampiran 2. *Crew List*

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Pandemi merupakan wabah penyakit yang terjadi pada geografis yang luas atau menyebar secara global. Menurut WHO, pandemi tidak ada hubungannya dengan tingkat keparahan penyakit, jumlah korban atau infeksi, namun pada penyebaran geografisnya. Pandemi mengacu pada epidemi yang telah menyebar di beberapa negara atau benua, biasanya mempengaruhi sejumlah besar orang.

Prof. Nigel McMillan dari Menzies Health Institute di Queensland, Australia, mengatakan sebuah deklarasi pandemi memperingatkan otoritas kesehatan untuk bersiap-siap menerapkan kebijakan tidak hanya menerapkan larangan perjalanan. Salah satu contoh pandemi yang terjadi pada saat ini adalah COVID-19.

COVID-19 merupakan *severe acute respiratoty syndrome corona virus 2* (SARS –CoV-2). COVID-19 dapat menyebabkan gangguan sistem pernapasan mulai dari gejala yang ringan seperti flu, hingga infeksi paru-paru seperti *pneumonia*. Kasus pertama penyakit ini terjadi di kota Wuhan, Cina, pada akhir Desember 2019. Setelah itu, COVID-19 menular antar manusia dengan sangat cepat dan menyebar ke hampir seluruh negara, termasuk Indonesia dalam kurun waktu beberapa bulan.

Penyebarannya yang cepat membuat beberapa negara mulai menerapkan kebijakan *lockdown* (karantina wilayah) dalam rangka mencegah penyebaran Virus Corona. Di Indonesia, pemerintah menerapkan Kebijakan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) untuk menekan penyebaran virus ini. Kebijakan ini membuat banyak keterbatasan yang terjadi salah satunya adalah tutupnya bandara yang menyebabkan kurangnya transportasi yang dapat digunakan untuk melakukan perjalanan jauh. Hal ini membuat angkutan laut menjadi pilihan utama masyarakat sebagai transportasi yang dapat mereka gunakan dalam melakukan perjalanan jarak jauh.

Sebagai salah satu transportasi utama yang dipilih oleh masyarakat, banyak dampak yang terjadi salah satunya yaitu penumpukan pada kapal penumpang,

Kapal RO-RO, dan termaksud kapal PERINTIS. Penumpukan ini menyebabkan penyebaran Virus Corona terjadi di kapal-kapal penumpang salah satu contohnya KM. DOLORANDO terdapat 22 kasus dan KM. LAMBELU hingga 92 kasus.

Berdasarkan surat edaran yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut “penerapan *Standard Operating Procedure* (SOP) selama masa pandemi”, maka diperlukan adaptasi terhadap penerapan *Standard Operating Procedure* (SOP) di atas kapal selama pandemi. Hal ini dilakukan dengan tujuan untuk mencegah penyebaran COVID-19 selama pandemi.

Standard Operating Procedure (SOP) merupakan panduan yang berkaitan dengan prosedur yang dilakukan secara kronologis untuk menyelesaikan suatu pekerjaan yang bertujuan untuk memperoleh hasil kerja yang paling efektif. Dalam kegiatan penyusunan dan implementasi *Standard Operating Procedure* (SOP) ini memerlukan partisipasi dari semua pihak yang ada di dalam institusi tersebut. *Standard Operating Procedure* (SOP) yang dibuatpun harus disesuaikan dengan kondisi dimana *Standard Operating Procedure* (SOP) itu akan diberlakukan.

Standard Operating Procedure (SOP) merupakan sebuah panduan yang dikemukakan secara jelas tentang apa yang diharapkan dan diisyaratkan untuk dapat dijalankan secara efektif pada saat mengoperasikan kapal. Salah satu SOP yang diterapkan selama masa pandemi COVID-19 ini adalah kewajiban bagi seluruh ABK untuk menggunakan APD ketika menerima penumpang atau ketika sedang menjalankan tugasnya. Namun berdasarkan hasil observasi penulis, ditemukan banyak ABK yang tidak menggunakan APD ketika sedang mengerjakan tugasnya. Selain itu, banyak juga ditemukan penumpang yang tidak menggunakan masker selama berada di atas kapal. Fakta lapangan ini menunjukkan bagaimana penerapan SOP selama masa pandemi di Kapal KM. SABUK NUSANTARA 107, Perairan Seram Bagian Timur (SBT) yang tidak berjalan dengan efektif.

Sebagai upaya dalam mencegah penyebaran COVID-19 secara lebih luas, tentunya penerapan SOP yang efektif sangat perlu diperhatikan. Petugas yang profesional dalam bekerja dan didukung oleh *Standard Operating Procedure* (SOP) yang selalu mengedepankan pelayanan yang baik maka akan menuai hasil yang maksimal, seperti itulah kerjasama yang diharapkan. Dibutuhkan pemahaman yang intensif mengenai virus corona serta cara menanggulangnya agar angka penyebaran tidak semakin meningkat.

Berdasarkan hal diatas, maka penulis tertarik untuk membahasnya ke dalam makalah dengan judul **“Efektivitas Penerapan *Standard Operating Procedure* (SOP) Embarkasi / Debarkasi Penumpang di KM. SABUK NUSANTARA 107”**

B. IDENTIFIKASI, BATASAN, DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka dapat diidentifikasi masalah sebagai berikut:

- a. Kurangnya kepedulian ABK terhadap *Standard Operating Procedure* (SOP) dalam proses embarkasi / debarkasi penumpang.
- b. Tingkat kelelahan / *fatigue* pada ABK yang cukup tinggi.
- c. Adanya cuaca buruk pada saat kegiatan embarkasi / debarkasi.
- d. Proses embarkasi / debarkasi terjadi pada malam hari.

2. Batasan Masalah

Mengingat luasnya pembahasan masalah yang dapat terjadi di atas kapal KM. SABUK NUSANTARA 107 yang merupakan tempat pengalaman penulis. Maka penulis membatasi permasalahan agar tetap fokus pada masalah yang terjadi dalam proses embarkasi / debarkasi penumpang pada masa pandemi di KM. SABUK NUSANTARA 107.

Pembahasannya berkisar tentang:

- a. ABK kurang peduli terhadap *Standard Operating Procedure* (SOP) dalam proses embarkasi / debarkasi penumpang.
- b. Tingginya tingkat kelelahan / *fatigue* pada ABK.

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada identifikasi masalah dan batasan masalah di atas, maka penulis dapat merumuskan pembahasan pada makalah ini sebagai berikut:

- a. Apa yang harus dilakukan agar *Standard Operating Procedure* (SOP) pada masa pandemi bisa diterapkan dengan baik dan benar?
- b. Apa yang dapat dilakukan untuk mengurangi tingkat kelelahan / *fatigue* pada ABK?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penulisan makalah ini diantaranya yaitu :

- a. Untuk Menjelaskan bagaimana tahapan penerapan *Standard Operating Procedure* (SOP) dalam masa *Pandemi* pada saat Embarkasi/Debarkasi Penumpang di KM. SABUK NUSANTARA 107, Perairan Seram Bagian Timur (SBT)?
- b. Menjelaskan apa saja hal-hal yang perlu diperhatikan untuk mengurangi tingkat kelelahan / *fatigue*?

2. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat pembuatan makalah ini adalah sebagai berikut:

a. Manfaat Teoritis

- 1) Menambah pengetahuan bagi pembaca serta Pasis yang lain tentang bagaimana penerapan prosedur bongkar muat untuk menunjang kelancaran operasional kapal khususnya di kapal penyebrangan.
- 2) Diharapkan bagi lembaga STIP Jakarta makalah ini dapat digunakan sebagai bahan untuk kelengkapan perpustakaan sehingga berguna untuk rekan - rekan Pasis periode berikutnya.

b. Manfaat Praktis

- 1) Dengan penulisan makalah ini diharapkan dapat memberikan sumbang saran kepada awak kapal di KM. SABUK NUSANTARA 107 dan kapal lain yang sejenis dalam kegiatan embarkasi / debarkasi pada masa pandemi.
- 2) Berbagi pengalaman dengan rekan seprofesi, khususnya untuk yang belum pernah bekerja di kapal jenis PERINTIS terkait penerapan *Standard Operating Procedure* (SOP) terutama di masa pandemi.

D. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang penulis gunakan dalam penyusunan makalah ini diantaranya yaitu:

1. Metode Pendekatan

Dengan mendapatkan data-data menggunakan metode deskriptif kualitatif yang dikumpulkan berdasarkan pengamatan dan pengalaman penulis langsung di atas kapal. Selain itu penulis juga melakukan studi perpustakaan

dengan pengamatan melalui pengamatan data dengan memanfaatkan tulisan-tulisan yang ada hubungannya dengan penulisan makalah ini yang bisa penulis dapatkan selama pendidikan.

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam melaksanakan pengumpulan data yang diperlukan sehingga selesainya penulisan makalah ini, digunakan beberapa metode pengumpulan data. Data dan informasi yang lengkap, objektif dan dapat dipertanggung jawabkan data agar dapat diolah dan disajikan menjadi gambaran dan pandangan yang benar. Untuk mengolah data empiris diperlakukan data teoritis yang dapat menjadi tolak ukur oleh karena itu agar data empiris dan data teoritis yang diperlakukan untuk menyusun makalah ini dapat terkumpul peneliti menggunakan teknik pengumpulan data yang berupa :

a. Teknik Observasi (Berupa Pengamatan)

Data-data diperoleh dari pengamatan langsung di lapangan sehingga ditemukan masalah-masalah yang terjadi sehubungan dengan efektivitas kegiatan embarkasi / debarkasi pada KM. SABUK NUSANTARA 107.

b. Studi Dokumentasi

Studi dokumentasi merupakan suatu tehnik pengumpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen yang ada di atas kapal. Dokumen yang telah diperoleh kemudian dianalisis, dibandingkan dan dipadukan membentuk satu hasil kajian yang sistimatis.

c. Studi Kepustakaan

Data-data diambil dari buku-buku yang berkaitan dengan judul makalah dan identifikasi masalah yang ada dan literatur-literatur ilmiah dari berbagai sumber internet maupun di perpustakaan STIP.

3. Teknik Analisis Data

Teknik analisis mengemukakan metode yang akan digunakan dalam menganalisis data untuk mendapatkan data dan menghasilkan kesimpulan yang objektif dan dapat dipertanggung jawabkan, maka dalam hal ini menggunakan teknik non statistika yaitu berupa deskriptif kualitatif.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

Dalam sebuah penelitian dibutuhkan waktu dan tempat sebagai obyek penelitian. Adapun waktu dan tempat penelitian dalam makalah ini yaitu :

1. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan saat penulis bekerja sebagai Muallim I di kapal KM. SABUK NUSANTARA 107 sejak tanggal 06 Juni 2021 sampai dengan 04 Oktober 2023.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan di KM. SABUK NUSANTARA 107 berbendera Indonesia, kapal penumpang milik perusahaan PT. PELNI yang beroperasi pada perairan Seram Bagian Timur (SBT).

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh STIP Jakarta. Dengan sistematika yang ada maka diharapkan untuk mempermudah penulisan makalah ini secara benar dan terperinci. Makalah ini terbagi dalam 4 (empat) bab sesuai dengan urutan penelitian ini. Adapun sistematika penulisan makalah ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini berisi tentang pendahuluan yang mengutarakan latar belakang, identifikasi, batasan dan rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian, waktu dan tempat penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Menerangkan landasan teori yang berkaitan dengan judul makalah yang didukung dari beberapa tinjauan pustaka dan masalah yang diambil kemudian disusun dengan kerangka pemikiran

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Berisikan data-data yang diambil dari lapangan sesuai dengan pengalaman penulis selama bekerja di atas KM. SABUK NUSANTARA. Data-data dirumuskan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut. Dengan demikian permasalahan yang sama tidak terjadi lagi. Dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Sebagai penutup bab ini menyimpulkan hasil-hasil dari penelitian melalui kesimpulan untuk kemudian diambil lagi saran-saran yang sebaiknya dapat digunakan untuk menghindari terjadinya permasalahan yang sama.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini penulis menguraikan teori-teori yang berhubungan dengan permasalahan yang akan dibahas. Adapun teori yang penulis ambil sebagai dasar pemikiran untuk meningkatkan pengawasan pada waktu pelaksanaan embarkasi / debarkasi sebagai berikut :

1. Pengertian Pandemi (Corona Virus)

Penyakit virus corona (COVID-19) adalah penyakit menular yang disebabkan oleh virus corona yang baru ditemukan dan dikenal sebagai sindrom pernapasan akut parah virus corona 2 (SARS-CoV-2). Kasus manusia pertama COVID-19 diidentifikasi di Kota Wuhan, Cina pada Desember 2019 (WHO, 2020)

Pada manusia, beberapa virus corona diketahui telah menyebabkan infeksi pernapasan mulai dari flu biasa hingga penyakit yang lebih parah seperti Sindrom Pernapasan Timur Tengah (MERS) dan Sindrom Pernapasan Akut Parah (SARS). Virus corona yang paling baru ditemukan telah menyebabkan penyakit virus corona COVID-19 (WHO, 2020).

2. Manajemen Perusahaan Pelayaran

a. Pengertian *Standard Operating Procedure* (SOP).

Standar Operasional Prosedur atau yang disingkat dengan SOP merupakan panduan bagi pelaksana kerja atau petugas dalam menjalankan tugasnya, sebagai panduan yang diharapkan mampu mempermudah kegiatan dalam mencapai tujuan dengan hasil yang diinginkan.

SOP adalah panduan hasil kerja yang diinginkan serta proses kerja yang harus dilaksanakan. SOP dibuat didokumentasikan secara tertulis yang memuat prosedur (alur proses) kerja secara rinci dan sistematis. Alur kerja (prosedur) tersebut haruslah mudah dipahami dan dapat diimplementasikan dengan baik dan konsisten. Implementasi SOP yang baik akan menunjukkan konsistensi hasil kerja, hasil produk dan

proses pelayanan dengan mengacu kepada kemudahan, pelayanan dan pengaturan yang seimbang.

- 1) SOP adalah suatu set instruksi (perintah kerja) terperinci dan tertulis yang harus diikuti demi mencapai keseragaman dalam menjalankan suatu pekerja tertentu (*detailed, written, instructions to achieve uniformity of the performance of a specific function*) dengan berpedoman pada tujuan yang harus dicapai.
- 2) SOP (*Standard Operating Prosedure*) adalah serangkaian instruksi tertulis yang dibakukan (terdokumentasi) mengenai berbagai proses penyelenggaraan administrasi perusahaan, bagaimana dan kapan harus dilakukan, dimana dan oleh siapa dilakukan. SOP adalah serangkaian instruksi yang menggambarkan pendokumentasian dari kegiatan yang dilakukan secara berulang pada sebuah organisasi (EPA, 2001).
- 3) SOP adalah suatu panduan yang mnjelaskan secara terperinci bagaimana suatu proses harus dilaksanakan (FEMA, 1999).
- 4) SOP adalah serangkaian instruksi yang digunakan untuk memecahkan suatu masalah (Lingappan, 2000).
- 5) SOP adalah sebuah panduan yang dikemukakan secara jelas tentang apa yang diharapkan dan diisyaratkan dari semua majikan dalam menjalankan kegiatan sehari-hari (*“Developing standard operating procedures in Wildland Fire Management”*, 2003).
- 6) SOP adalah suatu standar/pedoman tertulis yang dipergunakan untuk mendorong dan menggerakkan suatu kelompok untuk mencapai tujuan organisasi.
- 7) SOP merupakan tatacara atau tahapan yang dibakukan dan yang harus dilalui untuk untuk menyelesaikan suatu proses kerja tertentu.
- 8) SOP menurut Indah Puji (2014:35) dalam buku karangannya Buku Pintar Membuat S.O.P. (Standard Operating Procedure). SOP adalah yaitu suatu set instruksi tertulis yang digunakan untuk

kegiatan rutin dan aktivitas yang berulang kali dilakukan oleh sebuah organisasi.

Pengembangan dan penggunaan SOP merupakan bagian integral dari sebuah system mutu yang sukses, karena menyediakan individu dengan informasi untuk melakukan pekerjaan dengan benar dan memfasilitasi konsistensi dalam kualitas dan integritas produk atau hasil akhir. Istilah SOP terkadang dalam pemahamannya berbeda-beda. Ada yang mengartikan SOP sebagai instruksi kerja, petunjuk pelaksanaan pekerjaan, petunjuk teknis, prosedur kerja, prosedur standar operasi, pedoman, dan lain-lain. Sebenarnya semua itu benar. Namun, pada prinsipnya, SOP merupakan sebuah acuan kerja yang baku yang biasa atau dapat mempermudah pelaksanaan pekerjaan serta mempermudah dalam mengontrol dan mengendalikan system operasional. SOP menggambarkan kedua elemen operasional program teknis dan fundamental dari suatu organisasi yang biasanya dikelola di bawah rencana kerja.

b. *Standard Operating Procedure (SOP)* selama Pandemi COVID-19.

Berdasarkan surat edaran kementerian perhubungan laut NOMOR: SE 25 TAHUN 2020 Tentang PETUNJUK PELAKSANAAN PERJALANAN ORANG DENGAN TRANSPORTASI LAUT DALAM MASA ADAPTASI KEBIASAAN BARU MENUJU MASYARAKAT PRODUKTIF DAN AMAN CORONA VIRUS DISEASE 2019 (COVID-19), berikut *Standar Operasional Prosedur (SOP)* yang diberlakukan:

Adapun adaptasi kebiasaan baru menuju masyarakat produktif dan aman Corona Virus Disease 2019 (COVID-19), harus memenuhi kriteria, yaitu:

1) Penumpang:

- a) Setiap penumpang bertanggung jawab atas kesehatannya masing-masing dengan menerapkan protokol kesehatan yang meliputi: jaga jarak, pakai masker, dan cuci tangan, serta tunduk dan patuh pada syarat dan ketentuan yang berlaku;

- b) Setiap penumpang menunjukkan tiket dan boarding pass beserta dokumen persyaratan perjalanan berupa:
- (1) Identitas diri (KTP atau tanda pengenal lain yang sah);
 - (2) Surat keterangan uji tes Polymerase Chain Reaction (PCR) test dengan hasil negatif yang berlaku 7 (tujuh) hari atau surat keterangan uji Rapid Test dengan hasil non reaktif yang berlaku 3 (tiga) hari pada saat keberangkatan; atau
 - (3) Surat keterangan bebas gejala seperti influenza (influenza-like illness) yang dikeluarkan oleh Dokter Rumah Sakit / Puskesmas bagi daerah yang tidak memiliki PCR Test / Rapid Test;
 - (4) Bagi penumpang yang berasal dari luar negeri harus melakukan PCR Test pada saat kedatangan di pelabuhan dalam negeri, bila belum melaksanakan dan tidak dapat menunjukan surat hasil PCR test dari negara asal keberangkatan;
 - (5) Selama waktu tunggu hasil pemeriksaan PCR test, setiap penumpang wajib menjalani karantina di tempat akomodasi karantina khusus yang telah disediakan oleh Pemerintah, atau memanfaatkan akomodasi karantina (hotel / penginapan) yang telah mendapatkan sertifikasi penyelenggaraan akomodasi karantina COVID-19 dari Kementerian Kesehatan;
 - (6) Dokumen persyaratan perjalanan sebagaimana dimaksud pada angka b)(1) dan b)(2) dikecualikan bagi:
 - (a) Penumpang rutin yang melakukan perjalanan dengan kapal laut yang melayani pelayaran lokasi terbatas antarpulau atau antar pelabuhan domestik dalam wilayah satu aglomerasi;

- (b) Penumpang yang berasal dari luar negeri, yang melakukan perjalanan dengan kapal laut yang melayani pelayaran lintas pelabuhan antar negara, apabila Pos Lintas Batas Negara (PLBN) tidak memiliki peralatan PCR, wajib melakukan Rapid Test dan menunjukkan surat keterangan bebas gejala seperti influenza (influenza-like illness);
 - (c) Penumpang komuter yang melakukan perjalanan dengan kapal laut yang melayani pelayaran lintas pelabuhan antar negara, saat melalui Pos Lintas Batas Negara (PLBN) agar menunjukkan surat keterangan bebas gejala seperti influenza (influenza-like illness) yang dikeluarkan oleh Dokter Rumah Sakit / Otoritas Kesehatan.
- (7) Setiap penumpang yang dinyatakan terdapat gejala penyakit seperti influenza (influenza-like illness) atau dinyatakan reaktif / positif terhadap COVID-19 wajib melakukan karantina diakomodasi karantina yang disediakan oleh Pemerintah, atau karantina mandiri sesuai dengan protokol penanganan COVID-19 yang diberlakukan oleh aparat pemerintah daerah setempat;
- (8) Setiap penumpang diwajibkan mengunduh dan mengaktifkan aplikasi Peduli Lindungi.

2) Operator Kapal Penumpang:

- a) Mematuhi dan melaksanakan ketentuan yang diatur dalam Surat Edaran Ketua Pelaksana Gugus Tugas Percepatan Penanganan COVID19 Nomor 7 Tahun 2020;
- b) Melakukan pemeriksaan kesehatan bebas COVID-19 secara rutin terhadap karyawan, awak kapal ataupun

personil operasional lainnya melalui pelaksanaan uji tes *Polymerase Chain Reaction* (PCR test) atau uji *Rapid Test*;

- c) Menerapkan protokol kesehatan terhadap karyawan, awak kapal, ataupun personil operasional lainnya, yang meliputi: jaga jarak, pakai masker, dan cuci tangan serta tunduk dan patuh pada syarat dan ketentuan yang berlaku;
- d) Menerapkan jaga jarak, pakai masker dan cuci tangan terhadap awak kapal, personil operasional lainnya ataupun penumpang pada saat persiapan perjalanan, selama perjalanan dan saat tiba di pelabuhan tujuan atau pelabuhan debarkasi;
- e) Menyiapkan tempat cuci tangan atau penyanitasi tangan (*hand sanitizer*) di atas kapal dan penyediaan masker bagi penumpang yang memerlukan;
- f) Melaksanakan pemeriksaan suhu tubuh terhadap awak kapal, personil operasional lainnya ataupun penumpang pada saat persiapan perjalanan, selama perjalanan dan saat tiba di pelabuhan tujuan atau pelabuhan debarkasi;
- g) Menyiapkan prosedur tetap penanganan keadaan darurat pada saat persiapan perjalanan, selama perjalanan dan saat tiba di pelabuhan tujuan atau pelabuhan debarkasi;
- h) Memastikan calon penumpang memenuhi dokumen persyaratan perjalanan sebelum diberikan tiket atau dokumen angkutan;
- i) Melakukan layanan pemesanan tiket (*reservation*) bagi Calon Penumpang pada Kantor Pusat maupun Kantor Cabang baik *offline* maupun *online* dan dilarang melakukan kenaikan tarif;
- j) Menerapkan jaga jarak (*physical distancing*) dan melakukan pengendalian jumlah antrian apabila terjadi

antrian calon penumpang pada loket pelayanan tiket di kantor pusat maupun cabang;

k) Melayani proses *refund/reroute/reschedule* bagi penumpang yang gagal berangkat, tanpa dikenakan biaya tambahan; dan melaksanakan *reroute* atau *reschedule* pelayanan penumpang berlaku untuk 1 (satu) kali pemesanan dalam kurun waktu 1 (satu) tahun;

3) Operator Terminal Penumpang:

a) Mematuhi dan melaksanakan ketentuan yang diatur dalam Surat Edaran Ketua Pelaksana Gugus Tugas Percepatan Penanganan COVID 19 Nomor 7 Tahun 2020;

b) Melakukan pemeriksaan kesehatan bebas COVID-19 secara rutin terhadap karyawan ataupun personil operasional lainnya melalui pelaksanaan uji tes *Polymerase Chain Reaction (PCR test)* atau uji *Rapid Test*;

c) Menerapkan protokol kesehatan yang meliputi: jaga jarak, pakai masker, dan cuci tangan serta tunduk dan patuh pada syarat dan ketentuan yang berlaku;

d) Menyiapkan tempat cuci tangan atau penyanitasi tangan (*hand sanitizer*) pada lokasi pintu keluar dan/ atau masuk terminal penumpang di pelabuhan, serta penyediaan masker bagi yang memerlukan;

e) Menyediakan sarana pengecekan (*check point*) dan melaksanakan pengecekan pada akses utama keluar dan/atau masuk terminal penumpang di pelabuhan;

f) Melaksanakan pemeriksaan suhu tubuh terhadap setiap orang pada saat akses keluar /masuk pelabuhan;

g) Menyiapkan prosedur tetap penanganan keadaan darurat pada terminal penumpang di pelabuhan; dan

h) Menyediakan akomodasi karantina khusus di pelabuhan.

4) Syahbandar pada pelabuhan embarkasi dan/atau pelabuhan debarkasi agar senantiasa melakukan tindakan pengawasan antara lain namun tidak terbatas pada hal-hal sebagai berikut:

a) Mematuhi dan melaksanakan ketentuan yang diatur dalam Surat Edaran Ketua Pelaksana Gugus Tugas Percepatan Penanganan COVID19 Nomor 7 Tahun 2020;

(1) Menerapkan pendisiplinan protokol kesehatan COVID-19 yang meliputi antara lain: jaga jarak, pakai masker, dan cuci tangan;

(2) Dalam melakukan pendisiplinan protokol kesehatan COVID-19 tersebut, dilakukan Syahbandar bersama-sama dengan unsur Penyelenggara Pelabuhan, Kantor Kesehatan Pelabuhan, Polisi, TNI, Pemerintah Daerah, Gugus Tugas Percepatan Penanganan COVID-19 Daerah, Operator Terminal dan instansi terkait lainnya;

(3) Syahbandar menunjuk Petugas untuk melakukan pengawasan dan pengendalian terhadap pelaksanaan Surat Edaran Direktur Jenderal ini dilengkapi dengan Alat Pelindung Diri (APD);

(4) Syahbandar sesuai dengan kewenangannya berhak menghentikan dan/atau melakukan pelarangan perjalanan penumpang atas pelanggaran terhadap pelaksanaan Surat Edaran Direktur Jenderal ini dan/ atau ketentuan peraturan perundangan-undangan;

(5) Melakukan pengawasan kekarantinaan terhadap penumpang yang dinyatakan terdapat gejala penyakit seperti influenza (*influenza-like illness*) atau dinyatakan reaktif / positif terhadap

COVID-19 pada akomodasi karantina yang disediakan di pelabuhan;

- (6) Bagi penumpang yang gagal berangkat maka Petugas yang ditunjuk mengarahkan penumpang ke pihak Operator Kapal untuk segera melakukan proses *refund/ reroute/ reschedule* tanpa dikenakan biaya tambahan;
- (7) Melakukan penegakan hukum sesuai dengan kewenangan atas tindakan pelanggaran dan pengenaan sanksi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

c. Tata Kelola Pelaksanaan Naik Turun Bagi Nakhoda dan Awak Kapal

Adapun *Standar Operasional Prosedur* (SOP) yang diberlakukan oleh PT. Pelayaran Nasional Indonesia terkait PROTOKOL NAIK TURUN KAPAL BAGI NAKHODA DAN AWAK KAPAL PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (PERSERO) PADA MASA PANDEMI COVID-19 :

- 1) Hal – hal yang wajib diperhatikan adalah sebagai berikut:
 - a) Bagi Nakhoda dan Awak Kapal yang masuk dalam kategori ODP / PDP diprioritaskan untuk menjalankan hak cuti setelah dinyatakan sehat atau non reaktif (negatif COVID-19) oleh Instansi yang berwenang dan selesai menjalankan masa karantina;
 - b) Pelaksanaan cuti diprioritaskan bagi Nakhoda dan Awak Kapal dengan tetap mengikuti ketentuan yang telah ditetapkan oleh Pemerintah, khususnya mengenai Pengendalian Transportasi Selama Masa Mudik Idul Fitri Tahun 1441 Hijriah Dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (COVID-19) yang dilakukan melalui larangan sementara penggunaan sarana transportasi dengan tujuan keluar dan / atau

masuk wilayah : Pembatasan sosial berskala besar; Zona merah penyebaran corona virus disease 2019 (covid-19); dan Aglomerasi yang telah ditetapkan sebagai wilayah pembatasan sosial berskala besar.

c) Proses cuti dilaksanakan selama 28 (dua puluh delapan) hari dengan memperhatikan protokol kesehatan yang telah ditetapkan oleh Perusahaan dengan tetap memperhatikan ketentuan yang diterbitkan oleh Pemerintah.

2) Alur Mutasi Turun dan Mutasi Cuti Wajib

a) Perencanaan

- (1) Nakhoda dan Awak Kapal wajib memastikan dan memahami kondisi wilayah domisili atau tempat tinggalnya dapat diakses dengan moda transportasi dan dapat diizinkan pulang oleh Pemerintah Setempat dalam masa pandemi COVID-19;
- (2) Nakhoda dan Awak Kapal dengan kondisi wilayah domisili atau tempat tinggalnya tidak dapat diakses dengan moda transportasi, terdapat pelarangan untuk pulang oleh Pemerintah Setempat dan bilamana ada keluarga serumah yang diduga terjangkit COVID-19 disarankan untuk tetap bertahan diatas kapal sampai keadaan memungkinkan;
- (3) Hasil Rapid Test Nakhoda dan Awak Kapal dari Tim Kesehatan yang dinyatakan non reaktif (negatif COVID-19), maka Perusahaan akan menjalankan Rapid Test yang diulang kembali 7 – 10 hari kemudian namun jika tidak memungkinkan untuk mengulang maka diizinkan untuk menjalankan mutasi turun/ mutasi cuti wajib;
- (4) Nakhoda dan Awak Kapal dengan hasil Rapid Test reaktif belum diizinkan untuk melaksanakan cuti / turun dari kapal, selanjutnya diwajibkan mengikuti

Protokol Pasca Rapid Test COVID-19 PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero). Nakhoda dan Awak Kapal akan diizinkan melaksanakan mutasi turun/ mutasi cuti wajib dari kapal setelah ada rekomendasi dari Tim Kesehatan Kapal;

- (5) Nakhoda dan Awak Kapal yang belum melaksanakan Rapid Test dan termasuk dalam kategori OTG, ODP, atau PDP dari hasil pengamatan dan pemeriksaan Tim Kesehatan diizinkan untuk melaksanakan mutasi turun/ mutasi cuti wajib dengan syarat telah melakukan isolasi mandiri diatas kapal selama 14 (empat belas) hari dan atas rekomendasi Tim Kesehatan Kapal;
- (6) Tim Kesehatan Kapal wajib melakukan wawancara sesuai form wawancara protokol kesehatan (terlampir) untuk seluruh Nakhoda dan Awak Kapal sebagai syarat pengajuan permohonan cuti;
- (7) Daftar nama Nakhoda dan Awak Kapal yang memenuhi kriteria untuk melaksanakan cuti/ turun wajib dikirimkan ke Divisi Sumber Daya Manusia Cq. Departemen Perencanaan SDM Laut melalui email pengawakan@pelni.co.id dengan melampirkan form wawancara protokol kesehatan masing-masing.

b) Implementasi / Pelaksanaan:

- (1) Setelah menerima permohonan cuti dari kapal, Divisi Sumber Daya Manusia Cq Departemen Perencanaan SDM Laut akan melakukan evaluasi berdasarkan laporan kesehatan dari kapal dan selanjutnya menerbitkan mutasi turun/mutasi cuti wajib dan dikirimkan ke kapal;
- (2) Setelah Nakhoda dan Awak Kapal menerima mutasi turun/ mutasi cuti wajib, selanjutnya dapat

melaksanakan mutasi turun/ mutasi cuti wajib sesuai perintah mutasi;

- (3) Pada hari pelaksanaan mutasi turun/ mutasi cuti wajib maka sebelum meninggalkan kapal, ada beberapa hal yang harus diperhatikan oleh Tim Kesehatan Kapal: Melakukan skrining suhu tubuh dengan menggunakan Thermo gun dengan suhu maksimal 37,5 . Bila ditemukan ada peningkatan suhu tubuh 37,50C maka dilakukan anamnesa dan wawancara untuk menentukan apakah memenuhi kriteria kasus COVID-19 di ruang pemeriksaan dengan menggunakan APD dan tidak mengizinkan Nakhoda dan Awak Kapal melaksanakan mutasi turun/ mutasi cuti wajib dari kapal;
- (4) Nakhoda dan Awak Kapal yang tidak terdeteksi peningkatan suhu tubuh bisa diizinkan untuk melaksanakan mutasi turun/ mutasi cuti wajib dari kapal.
- (5) Nakhoda dan Awak Kapal selama melaksanakan mutasi turun/ mutasi cuti wajib agar memperhatikan hal-hal berikut:
 - (a) Wajib membawa Surat Mutasi;
 - (b) Diharapkan tidak membawa barang bawaan dengan volume berlebihan dalam perjalanan;
 - (c) Wajib mengenakan Baju Dinas dan ID-Card PT. PELNI (Persero), memakai masker, hand sanitizer dan physical distancing selama perjalanan sampai ke wilayah domisili atau tempat tinggalnya;
 - (d) Selama perjalanan dari kapal wajib menaati protokol kesehatan yang diterapkan oleh Perusahaan dan Pemerintah;

- (e) Menerapkan physical distancing selama di lingkungan sekitar rumah;
- (f) Tidak berpergian dan berwisata (di rumah saja);
- (g) Beribadah dirumah;
- (h) Hindari pemakaian barang pribadi bersama (alat makan, alat mandi dll);
- (i) Jika keluar rumah, wajib memakai masker dan jaga jarak aman dengan orang lain;
- (j) Menerapkan pola hidup bersih dan sehat;
- (k) Melaporkan kondisi kesehatannya pada setiap harinya kepada Tim Kesehatan Kapal.

3) Alur Mutasi Naik dan Mutasi Pengganti Cuti

a) Perencanaan

- (1) Nakhoda dan Awak Kapal wajib memastikan dan memahami kondisi wilayah atau tempat tinggalnya sampai ke tujuan pelabuhan kapal berada dapat diakses dengan moda transportasi berkaitan dengan masa pandemi COVID-19 saat ini;
- (2) Nakhoda dan Awak Kapal yang tidak dapat kembali ke kapal pasca mutasi turun/ mutasi cuti wajib dan atau yang tidak dapat melaksanakan mutasi naik / mutasi pengganti cuti dikarenakan peraturan daerah setempat ataupun karena alasan kesehatan, maka wajib melaporkan ke Divisi Sumber Daya Manusia Cq. Departemen Perencanaan SDM Laut selambat-lambatnya 1 (satu) minggu sebelum keberangkatan dengan melampirkan dokumen pendukung terkait kendala / larangan mobilisasi dari Pemerintah Setempat ataupun Surat Keterangan Sakit dari Tim Kesehatan setempat;

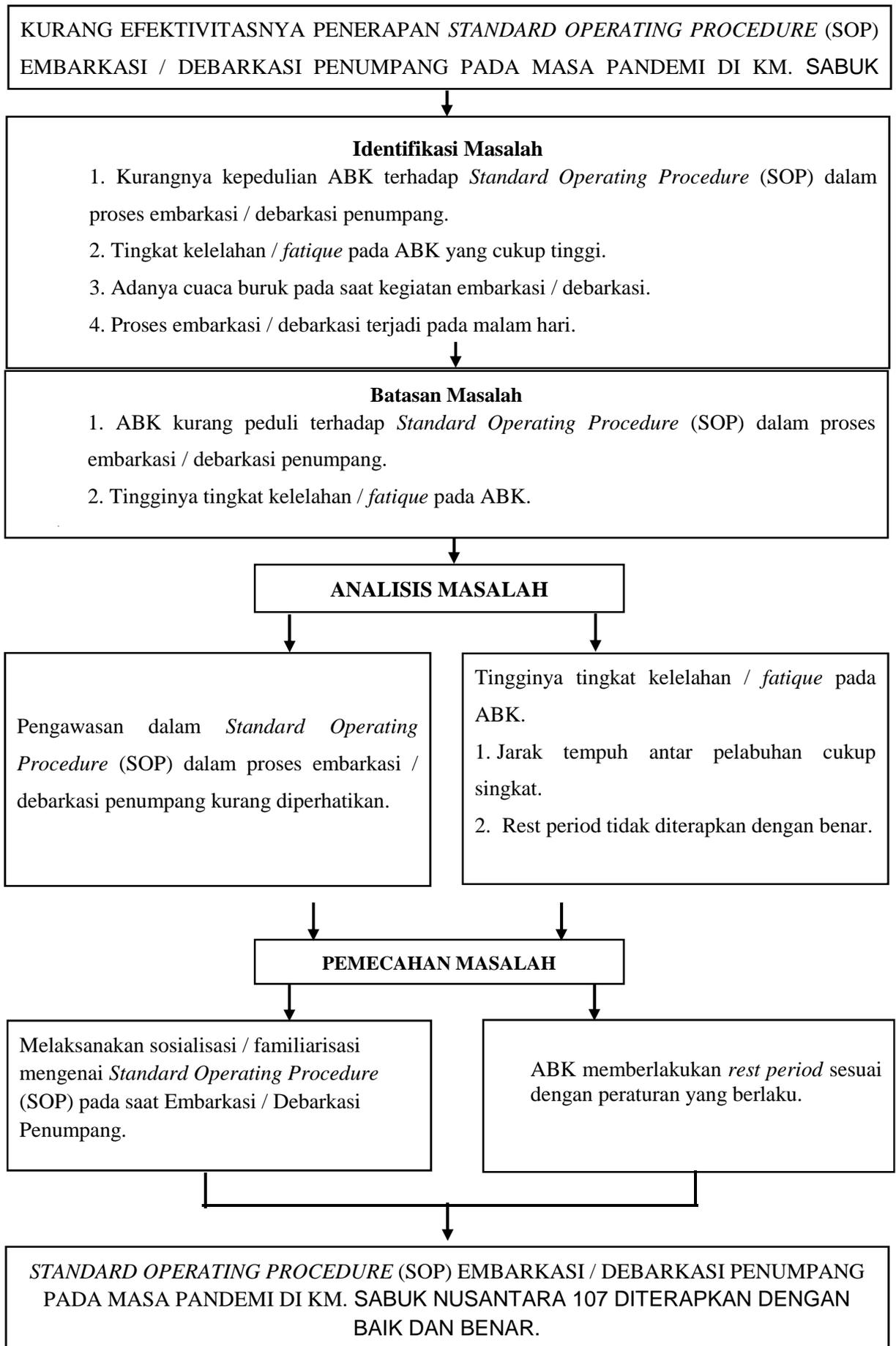
- (3) Nakhoda dan Awak Kapal yang memenuhi kategori sebagai OTG, ODP atau PDP tidak diizinkan untuk kembali ke kapal pasca mutasi turun/ mutasi cuti wajib dan atau tidak diizinkan melaksanakan melaksanakan mutasi naik / mutasi pengganti cuti . Selanjutnya diwajibkan untuk memeriksakan diri ke fasilitas kesehatan setempat dan melaporkan kondisi kesehatannya pada setiap harinya ke Divisi Sumber Daya Manusia Cq. Departemen Perencanaan SDM Laut;
- (4) Dengan pertimbangan formasi Nakhoda dan Awak Kapal diatas kapal maka bagi Nakhoda dan Awak Kapal yang tidak dapat kembali ke kapal pasca mutasi turun/ mutasi cuti wajib dan atau tidak diizinkan melaksanakan mutasi naik/ mutasi pengganti cuti dengan alasan di atas, diberlakukan penundaan cuti kepada Nakhoda dan Awak Kapal yang akan melaksanakan cuti wajib pada periode berikutnya;
- (5) Tim Divisi Sumber Daya Manusia Cq. Departemen Perencanaan SDM Laut melakukan wawancara sesuai form wawancara protokol kesehatan (terlampir) untuk seluruh Nakhoda dan Awak Kapal sebagai syarat diperbolehkan melaksanakan mutasi naik / mutasi pengganti cuti
- (6) Daftar nama Nakhoda dan Awak Kapal yang tidak dapat kembali ke kapal sebagaimana alasan diatas wajib melaporkan ke Divisi Sumber Daya Manusia Cq. Dept Perencanaan SDM Laut melalui email pengawakan@pelni.co.id

b. Implementasi / Pelaksanaan

- (1) Divisi Sumber Daya Manusia Cq. Departemen Perencanaan SDM Laut menginformasikan terkait rencana mutasi naik / mutasi pengganti cuti kepada Nakhoda dan Awak Kapal, selanjutnya Nakhoda dan Awak Kapal wajib memberitahukan kondisi wilayah domisili atau tempat tinggalnya dan memastikan kondisi kesehatan terbebas dari Covid-19 dibuktikan dengan surat keterangan sehat dari dokter atau fasilitas kesehatan;
- (2) Setelah menerima mutasi naik / mutasi pengganti cuti dari Divisi Sumber Daya Manusia Cq. Departemen Perencanaan SDM Laut. Pada hari keberangkatan pelaksanaan tugas / kembali pasca mutasi turun/ mutasi cuti wajib wajib sebelum berangkat ke kapal, beberapa hal yang harus diperhatikan oleh Nakhoda dan Awak Kapal adalah sebagai berikut:
 - (a) Melakukan *screening* suhu dengan menggunakan *thermometer* dengan suhu maksimal 37,5 0C;
 - (b) Bilamana sebelum menuju ke kapal ditemukan ada peningkatan suhu tubuh 37,50C maka harap melapor ke Divisi Sumber Daya Manusia Cq. Departemen Perencanaan SDM Laut dan wajib memeriksakan diri pada fasilitas kesehatan setempat;
 - (c) Nakhoda dan Awak Kapal yang tidak terdeteksi peningkatan suhu tubuh diizinkan untuk kembali ke kapal pasca mutasi turun/ mutasi cuti wajib dan atau melaksanakan mutasi naik / mutasi pengganti cuti;
 - (d) Diharapkan tidak membawa barang bawaan dengan volume berlebihan dalam perjalanan;

- (e) Wajib membawa Surat Mutasi, mengenakan Baju Dinas dan ID-Card PT. PELNI (Persero) selama perjalanan;
- (f) Wajib memakai masker, *hand sanitizer* dan *physical distancing* selama perjalanan sampai ke kapal;
- (g) Selama perjalanan ke kapal wajib menaati protokol kesehatan yang diterapkan oleh Perusahaan dan Pemerintah;
- (h) Setiba di kapal, Tim Kesehatan Kapal memeriksa Nakhoda dan Awak Kapal sesuai dengan protokol pencegahan dan penanganan pandemi COVID-19 pada Nakhoda dan Awak Kapal PT. PELNI (Persero) untuk selanjutnya melakukan isolasi mandiri selama 14 hari terlebih dahulu sebelum melakukan tugas definitif.

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Penulisan makalah ini berdasarkan pengalaman penulis pada saat bekerja sebagai Mualim I di KM. SABUK NUSANTARA 107 milik PT. PELNI (Persero) Tbk. Menyelesaikan kontrak kerja pada bulan Juni 2021 sampai dengan Oktober 2023 dengan wilayah operasi Seram Bagian Timur (SBT). Kapal Perintis merupakan jenis angkutan laut yang sangat diandalkan masyarakat kepulauan terpencil, terbelakang, dan perbatasan (3TP) mengingat ketidakadaan transportasi jenis lain (darat dan udara) yang beroperasi di wilayah tersebut.

Adapun data kapal tempat penulis bekerja dan melakukan pengamatan diantaranya yaitu:

Name Of Vessel	: KM. SABUK NUSANTARA 107
Type	: PERINTIS
Flag	: INDONESIA
Call Sign	: YCDZ2
GT/NT	: 1200 T / 626 T
LOA	: 62,80 M
LBP	: 57,40 M
Breadth Moulded	: 12.00 M
Vs	: 12 Kts
Kapasitas Penumpang	: 380 Penumpang Ekonomi 16 Penumpang Kelas II 4 Penumpang Kelas I

Lokasi kejadian yang difokuskan pada penulisan makalah ini bertempat disalah satu pelabuhan yang didatangi oleh Kapal KM. SABUK NUSANTARA 107.

1. Pada tanggal 23 Agustus 2021, tepat pukul 08:00 WIT, kapal KM. SABUK NUSANTARA 107 bersiap untuk melakukan keberangkatan dari pelabuhan Yos Sudarso, Ambon. Sebagai upaya pencegahan penyebaran virus corona atau COVID-19, telah diterapkan *Standard Operasional Precedure* (SOP) yang ketat untuk kegiatan embarkasi / debarkasi penumpang. Namun, sayangnya, pelaksanaan di lapangan tidak mencerminkan kepatuhan terhadap *Standard Operasional Precedure* (SOP) yang telah ditetapkan. Sebagian anak buah kapal (ABK) terlihat tidak mematuhi aturan yang sudah diatur dengan ketat. Beberapa di antara mereka tidak menggunakan masker pelindung dan APD yang sudah di sediakan. Selain itu, aturan menjaga jarak fisik juga diabaikan, sehingga menciptakan kondisi yang tidak sesuai dengan protokol kesehatan yang seharusnya diterapkan selama kegiatan embarkasi / debarkasi.

Kondisi yang lebih mencemaskan adalah ketidakpenggunaan alat pelindung diri (APD) selama proses embarkasi / debarkasi. Penggunaan APD, termasuk masker, sarung tangan, dan pelindung wajah (masker), merupakan langkah krusial untuk mengurangi risiko penularan COVID-19. Sayangnya, kurangnya kesadaran dan kepatuhan terhadap penggunaan alat pelindung diri (APD) ini dapat meningkatkan potensi penyebaran virus di antara ABK dan penumpang.

Ketidaksesuaian ini memerlukan tindakan segera dan berkelanjutan. Langkah-langkah pengawasan ketat, penegakan aturan, edukasi lebih lanjut, dan pengadaan sumber daya yang memadai perlu dilakukan untuk memastikan bahwa setiap tahap keberangkatan kapal berlangsung sesuai dengan SOP yang telah ditetapkan, menjaga keamanan dan kesehatan semua individu yang terlibat dalam proses tersebut. Dengan tindakan yang tepat, diharapkan dapat menciptakan lingkungan yang aman dan terlindungi dari potensi penyebaran COVID-19 di dalam kapal.

2. Pada tanggal 24 Agustus 2021, tepat pukul 21:00, kapal KM. SABUK NUSANTARA 107 sandar di salah satu pelabuhan perintis yang terletak di perairan Seram Bagian Timur (SBT). Saat kapal sandar, terlihat jelas bahwa sejumlah ABK tampak mengalami kelelahan ketika bersiap untuk melaksanakan proses embarkasi / debarkasi penumpang dan ditambah lagi

faktor cuaca yang kurang mendukung dikarenakan hujan lebat. Hal ini disebabkan oleh waktu yang sangat terbatas ketika kapal bersandar, hanya beberapa jam saja, dan jarak tempuh antar pelabuhan yang relatif singkat, membuat waktu istirahat bagi ABK menjadi sangat terbatas.

Keterbatasan waktu dan jarak yang singkat antar pelabuhan menciptakan kondisi di mana ABK tidak memiliki cukup waktu untuk pemulihan fisik dan mental mereka. Sebagai akibatnya, kegiatan embarkasi / debarkasi penumpang tidak dapat dilaksanakan secara optimal. Kelelahan yang mereka alami dapat berdampak pada kualitas pelayanan kepada penumpang serta meningkatkan risiko terhadap pelanggaran protokol kesehatan COVID-19.

Dalam menghadapi tantangan ini, diperlukan upaya lebih lanjut untuk memastikan kesejahteraan dan kondisi fisik ABK. Mungkin perlu dipertimbangkan adanya rotasi jadwal atau penambahan sumber daya manusia untuk memastikan bahwa setiap ABK memiliki waktu istirahat yang memadai sebelum melibatkan diri dalam proses embarkasi / debarkasi. Selain itu, perlu ditingkatkan koordinasi antara manajemen kapal, pihak berwenang pelabuhan, dan ABK untuk mencari solusi yang efektif guna meningkatkan efisiensi dan kesejahteraan selama proses sandar di pelabuhan perintis. Dengan tindakan preventif ini, diharapkan dapat menciptakan lingkungan kerja yang lebih aman, efisien, dan sesuai dengan protokol kesehatan yang berlaku.

Selain tantangan yang dihadapi oleh ABK yang terkait dengan keterbatasan waktu dan jarak tempuh antar pelabuhan, kendala lain yang ikut berperan dalam membuat proses embarkasi / debarkasi menjadi kurang optimal adalah kapal yang bersandar pada malam hari dengan minimnya penerangan di dermaga. Keadaan ini menciptakan situasi di mana jarak pandang menjadi terbatas, menyulitkan ABK dalam melaksanakan tugas mereka dengan efisien dan aman. Pada malam hari, kurangnya penerangan di sekitar dermaga dapat menjadi faktor penghambat yang signifikan. ABK harus beroperasi dengan tingkat kewaspadaan yang lebih tinggi, mengingat risiko yang ditimbulkan oleh visibilitas yang terbatas. Proses embarkasi / debarkasi memerlukan koordinasi yang presisi dan komunikasi yang jelas di antara ABK, serta antara ABK dan penumpang. Namun, dengan minimnya penerangan, tugas-tugas tersebut menjadi lebih sulit untuk dilakukan dengan efektif.

Untuk mengatasi kendala ini, perlu dilakukan evaluasi dan perbaikan terhadap sistem penerangan di dermaga tersebut. Mungkin perlu ditambahkan lampu-lampu penerangan tambahan atau peningkatan kapasitas pencahayaan di sekitar area embarkasi / debarkasi untuk memastikan kondisi operasional yang optimal, terutama pada waktu malam. Selain itu, pelibatan pihak berwenang pelabuhan untuk mengevaluasi dan meningkatkan infrastruktur penerangan dapat menjadi langkah penting untuk mendukung keselamatan dan efisiensi proses di pelabuhan tersebut.



Gambar 3.1. Kondisi *visual* saat akan sandar malam hari

Dengan mengidentifikasi dan mengatasi kendala-kendala seperti minimnya penerangan di dermaga, diharapkan proses embarkasi / debarkasi dapat ditingkatkan, menciptakan lingkungan kerja yang lebih aman dan efisien bagi ABK serta memberikan layanan yang lebih baik kepada penumpang.

B. ANALISIS DATA

Adapun situasi yang dimaksudkan pada penulisan karya ilmiah ini yaitu pada saat masa Pandemi Covid-19. Sejak dikeluarkannya SOP mengenai Embarkasi / Debarkasi Penumpang oleh PT. PELNI, penulisan menemukan bahwa :

1. Kurangnya kepedulian ABK terhadap *Standar Operational Procedure* (SOP) dalam kegiatan Embarkasi / Debarkasi.

Seperti yang telah diuraikan, kesuksesan penerapan SOP (Standar Operasional Prosedur) sangat tergantung pada keterlibatan dan kedisiplinan seluruh pihak yang terlibat, baik dari pihak penumpang sebagai pengguna jasa maupun ABK kapal sebagai penyedia jasa. Kerjasama yang solid dari kedua belah pihak menjadi kunci untuk mencapai tujuan bersama, khususnya dalam hal mencegah penyebaran COVID-19 di lingkungan kapal.



Gambar 3.2. Proses Embarkasi / Debarkasi Penumpang

Adalah suatu kenyataan yang patut diperhatikan bahwa gambar yang diambil ketika Kapal KM. SABUK NUSANTARA 107 bersandar di salah satu pelabuhan menggambarkan kondisi yang memprihatinkan terkait penerapan SOP. Terlihat dengan jelas bahwa sejumlah ABK tidak mengenakan alat pelindung diri (APD) sesuai dengan ketentuan SOP yang berlaku. Ini merupakan indikator utama bahwa kesadaran dan ketaatan terhadap aturan kesehatan yang telah ditetapkan masih belum optimal di kalangan ABK.

Tidak hanya itu, gambar tersebut juga mencerminkan bahwa beberapa penumpang tampaknya tidak mematuhi aturan menjaga jarak fisik yang

direkomendasikan. Meskipun ada beberapa penumpang yang memakai masker, masih terdapat sebagian yang tidak, menunjukkan bahwa kesadaran akan pentingnya penerapan SOP masih perlu ditingkatkan.

Mengatasi kondisi ini memerlukan upaya bersama antara manajemen kapal, ABK, dan penumpang. Perlu dilakukan kampanye penyadaran lebih lanjut, pelatihan yang intensif, dan penerapan sanksi yang tegas untuk meningkatkan ketaatan terhadap SOP. Selain itu, memastikan ketersediaan dan kenyamanan dalam menggunakan APD bagi ABK serta memberikan informasi yang jelas dan akurat kepada penumpang dapat menjadi langkah awal yang signifikan.

Penting untuk menciptakan budaya keselamatan dan kesehatan yang kuat di dalam kapal agar penerapan SOP dapat berjalan dengan efektif. Dengan adanya komitmen bersama dari seluruh pihak terlibat, diharapkan dapat menciptakan lingkungan yang lebih aman dan sehat di atas Kapal KM. SABUK NUSANTARA 107 serta menjadi contoh bagi kapal-kapal lainnya dalam mencegah penyebaran COVID-19.



Gambar 3.3. Pengecekan Penumpang pada Pelabuhan *Homebase* Ambon

2. **Tingginya tingkat kelelahan / *fatigue* pada ABK**

Kurangnya waktu istirahat bagi para ABK di Kapal SABUK NUSANTARA 107, terutama selama pelaksanaan embarkasi / debarkasi penumpang, memunculkan tantangan serius yang dapat berdampak pada tingkat kelelahan mereka. Fenomena ini terutama terkait dengan karakteristik perjalanan kapal perintis di perairan Seram Bagian Timur (SBT) yang menempuh jarak perjalanan yang relatif singkat. Dalam konteks ini, perjalanan singkat antar pelabuhan membatasi kesempatan para ABK untuk beristirahat dan pulih secara optimal.

Kelelahan yang muncul akibat kurangnya waktu istirahat dapat membahayakan keselamatan operasional dan kesejahteraan ABK. Saat embarkasi/debarkasi, mereka memegang peran kunci dalam memastikan proses berjalan lancar dan aman bagi penumpang. Oleh karena itu, penting untuk mempertimbangkan pengelolaan jadwal kerja yang lebih efisien, memungkinkan periode istirahat yang memadai antarkegiatan, terutama ketika kapal bersandar di pelabuhan.

Selain itu, manajemen kapal perlu mempertimbangkan strategi untuk meminimalkan dampak kelelahan, seperti rotasi tugas di antara ABK atau penambahan personel untuk mendukung tugas-tugas kritis selama proses embarkasi/debarkasi. Faktor-faktor ini penting untuk diperhatikan guna menjaga kesehatan fisik dan mental ABK serta memastikan bahwa mereka dapat beroperasi dengan efektif dalam situasi yang mungkin memerlukan kecepatan dan presisi.

Dengan memprioritaskan kebutuhan istirahat dan kesejahteraan ABK, bukan hanya kapal akan mengalami peningkatan efisiensi operasional, tetapi juga dapat menciptakan lingkungan kerja yang lebih aman dan sehat. Upaya kolektif dari manajemen kapal dan ABK untuk mencari solusi yang berkelanjutan terhadap kurangnya waktu istirahat akan membantu menciptakan perubahan positif dalam kondisi kerja di atas Kapal SABUK NUSANTARA 107.

C. PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan fakta yang ditemukan dilapangan, ditemukan bahwa penerapan SOP yang tidak berjalan dengan efektif. Berdasarkan hasil observasi penulis, terdapat berapa faktor yang menghambat penerapan SOP yang berjalan dengan efektif, yaitu :

1. **Hambatan Individu:** Hambatan individu atau perseorangan, menurut pengalaman penulis, hambatan yang disebabkan oleh individu sendiri merupakan hambatan yang paling dominan. Beberapa alasan yang muncul, salah satunya adalah tingkat pendidikan yang kurang memadai menyebabkan seseorang kurang memiliki kemampuan ataupun kompetensi dalam mengaplikasikan SOP. Dalam beberapa kasus ada juga yang dengan mengaplikasikan SOP justru merasa terganggu kepentingan pribadinya. Selain itu, kurangnya pengetahuan akan pentingnya menerapkan SOP yang ada juga dapat menyebabkan kurangnya kesadaran dalam menerapkn SOP tersebut. Dalam hal ini, kurangnya pengetahuan akan bahaya COVID-19 serta keharusan untuk melakukan pencegahan penyebaran COVID-19 membuat banyak penumpang ataupun ABK tidak menerapkan SOP dengan optimal. Hal ini didapatkan dari hasil wawancara singkat yang dilakukan penulis kepada beberapa penumpang dan ABK yang berada di atas Kapal KM. SABUK NUSANTARA 107.
2. **Hambatan Organisasi:** Hambatan organisasi timbul karena struktur organisasi yang terlalu kompleks. Dengan begitu, upaya sinkronisasi antara SOP yang berlaku pada unit kerja yang satu dan unit kerja yang lain seringkali terjadi friksi kepentingan antar-unit kerja. Tentunya friksi atau bahkan konflik ini memakan waktu yang tidak sedikit. Belum lagi upaya sinkronisasi antara unit kerja dalam satu departemen dan unit kerja lintas departemen. Namun bagaimanapun, hambatan sekecil apa pun tetap perlu diperhitungkan dalam penyusunan SOP. Dalam hal ini, Hambatan Organisasi dalam penerapan SOP di Kapal KM. SABUK NUSANTARA 107 Perairan Seram Bagian Timur (SBT) berupa kelelahan yang dirasakan oleh ABK selama mengerjakan tugasnya sendiri sehingga seringkali luput untuk menerapkan SOP yang ada ataupun untuk menegur penumpang yang tidak menerapkan SOP.
3. **Hambatan Manajerial:** Hambatan manajerial disebabkan oleh adanya perbedaan pandangan dari beberapa anggota manajemen dalam penyusunan

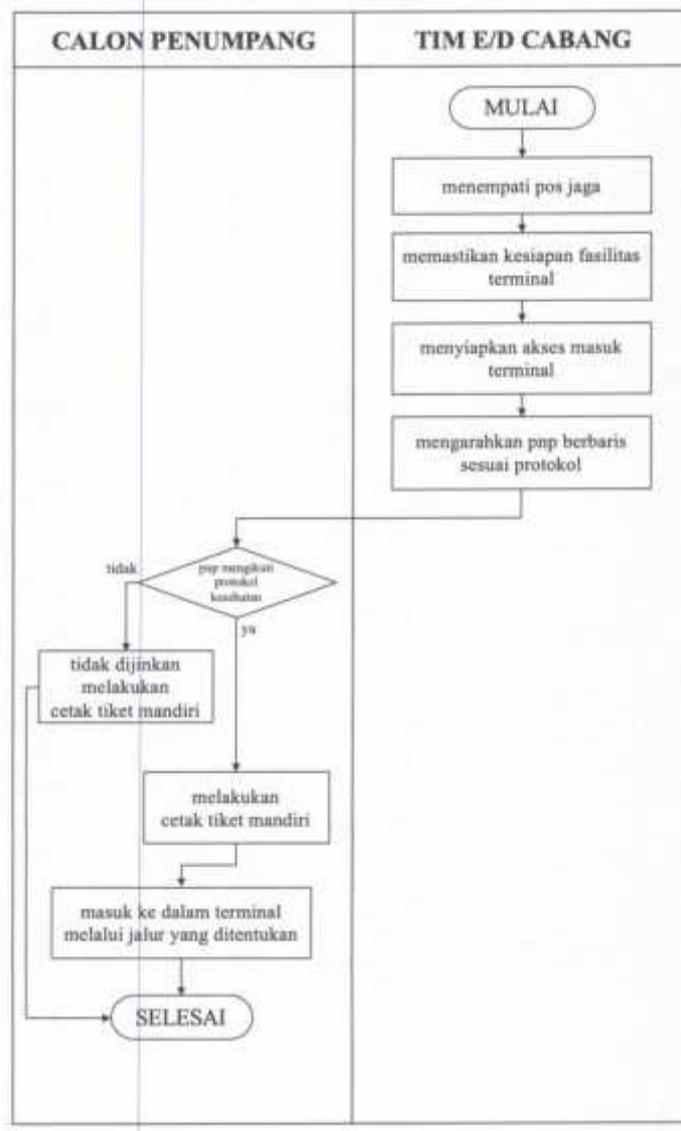
serta penerapan SOP dalam unit kerja dari masing-masing departemen. Perusahaan atau organisasi kecil, umumnya tidak mengalami hambatan manajerial yang terlalu signifikan. Sebaliknya, organisasi besar, tentu memiliki peluang hambatan yang lebih besar. Dalam hal ini, hambatan manajerial yang terjadi di atas Kapal KM. SABUK NUSANTARA 107 Perairan Seram Bagian Timur (SBT) berupa perbedaan pada setiap penumpang ataupun ABK terkait definisi atau cara menerapkan SOP dengan benar. Hal ini dikarenakan masing-masing memiliki pengertiannya sendiri terkait penerapan SOP yang benar.

COVID-19 merupakan singkatan dari Corona Virus Disease 2019 yang merupakan sebuah penyakit yang disebabkan oleh virus yang diberi nama corona atau memiliki nama lain Sars-CoV-2. Singkatan COVID-19 juga seringkali dianggap mengacu pada waktu virus ini pertama kali ditemukan yaitu pada Desember 2019 di Wuhan, China. Virus ini memiliki gejala yang hampir mirip dengan penyakit flu biasa yaitu demam, sesak nafas, batuk kering. Namun ternyata dapat menyebabkan kematian pada individu usia lanjut dan yang memiliki penyakit komorbid atau penyerta seperti masalah jantung dan paru-paru. Virus ini dapat dengan mudah berpindah melalui sentuhan ataupun perpindahan cairan yang masuk ke mata, hidung, ataupun mulut orang lain. Masa inkubasi virus ini selama 14 hari, dan selama rentang tersebut jika individu telah terinfeksi virus ini maka akan dengan mudah pula menginfeksi individu lainnya. Hal ini menyebabkan saat ini kurang lebih terdapat 199 negara dengan total 662.073 kasus yang terinfeksi virus ini di seluruh dunia, salah satunya adalah Indonesia. Kasus yang terjadi di hampir seluruh dunia ini membuatnya disebut sebagai Pandemi COVID-19.

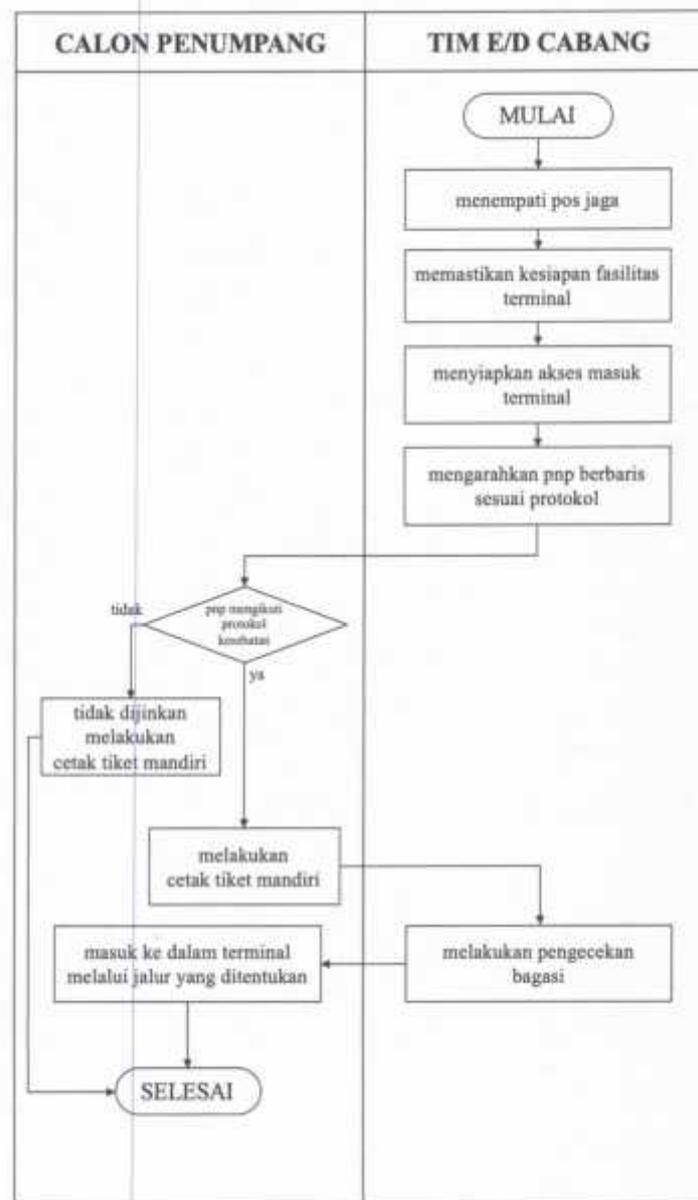
Di Indonesia, kasus COVID-19 yang pertama terjadi pada tanggal 24 Februari 2020 yang mana pasiennya merupakan seorang ibu dan anak yang terinfeksi dari temannya yang merupakan kewarganegaraan Jepang. Informasi jumlah kasus kasus positif Covid-19 yang terkonfirmasi sebanyak 2.273 kasus dengan 198 orang meninggal dan 164 orang sembuh (Kompas). Kasus Positif COVID-19 di atas Kapal sendiri pertama kali terjadi pada 12 April 2020 di Kapal KM. LAMBELU dengan total sebanyak 92 kasus positif COVID-19. Adanya kasus ini kemudian membuat PT. PELNI mengeluarkan SOP baru terkait dengan upaya pencegahan penyebaran COVID-19 terutama pada Kapal yang mengangkut penumpang.

Diagram *Standard Operational Procedure* (SOP) saat embarkasi / debarkasi pada masa pandemi.

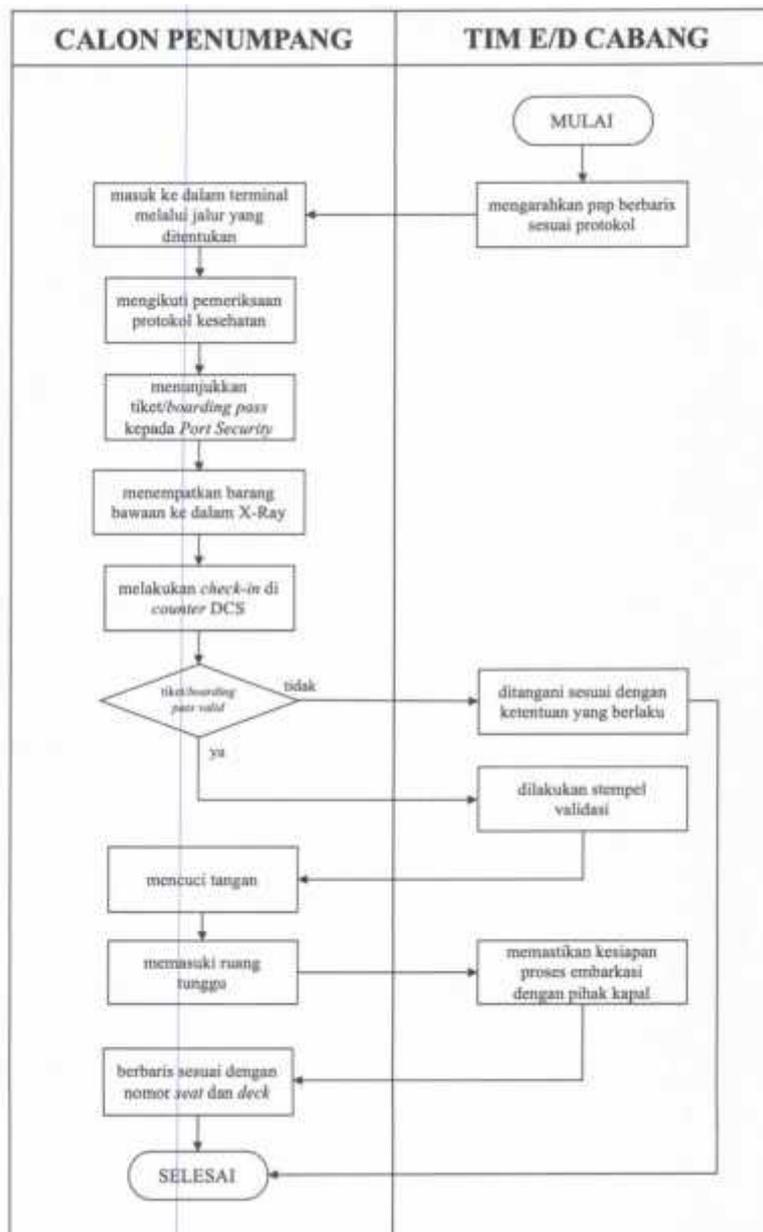
1. Pelayanan embarkasi penumpang sebelum masuk terminal



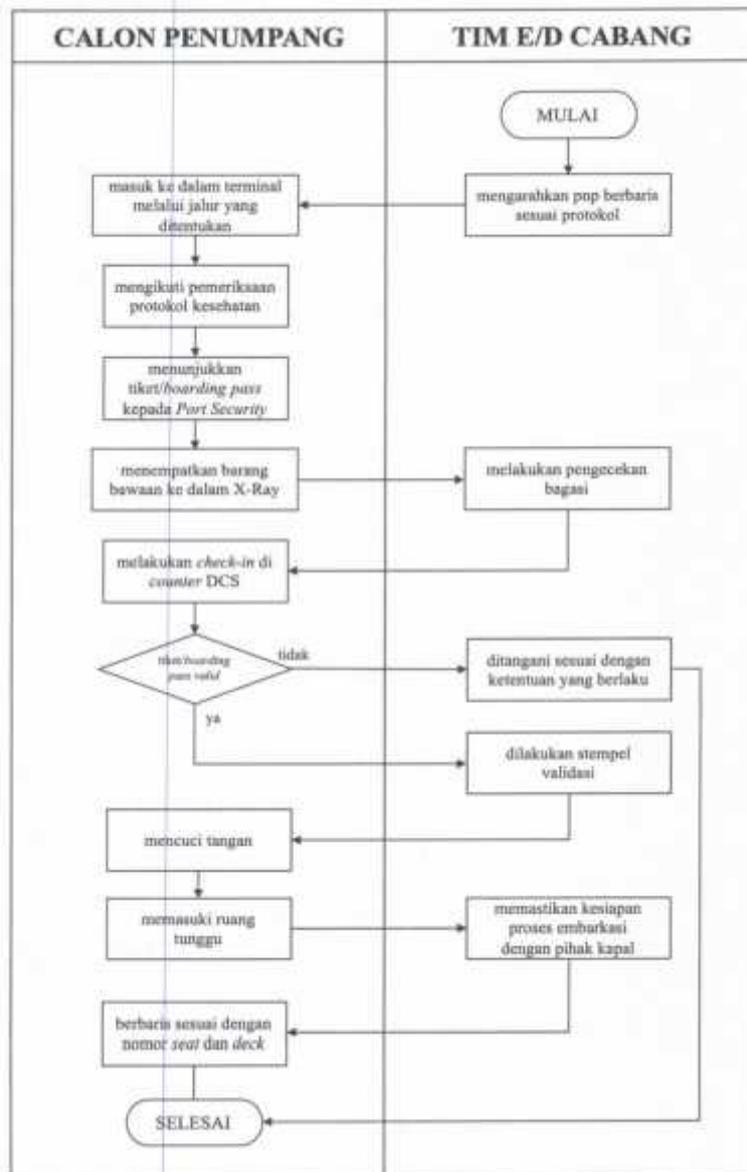
2. Pelayanan embarkasi penumpang sebelum masuk terminal (dengan pengecekan bagasi)



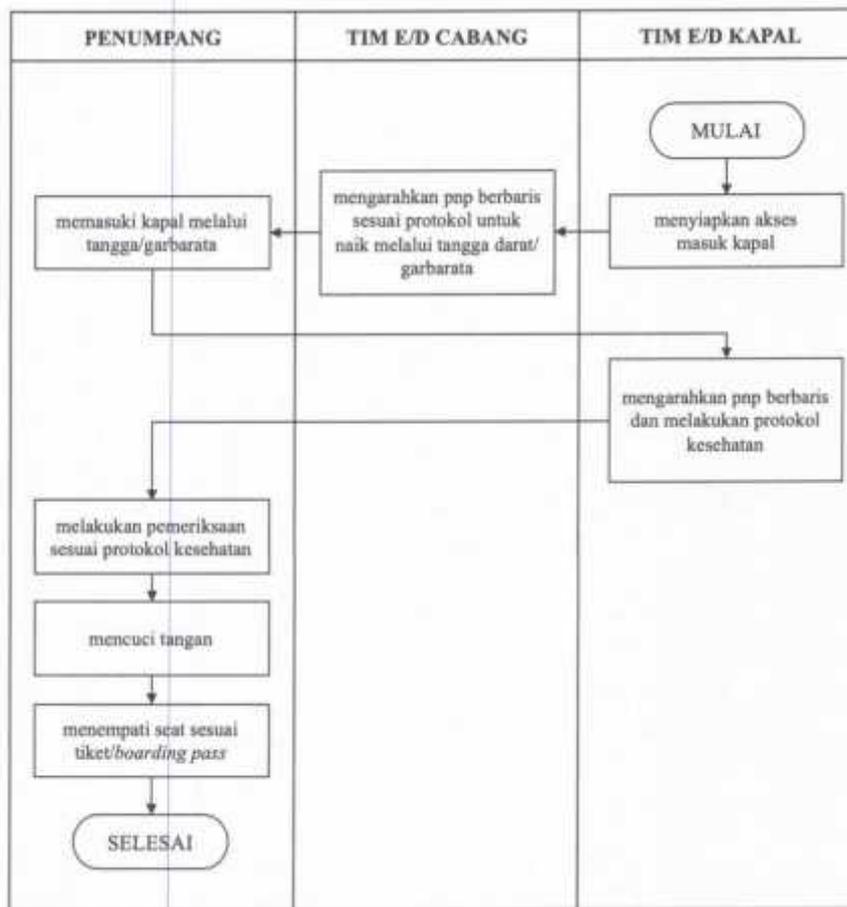
3. Pelayanan embarkasi penumpang di dalam terminal



4. Pelayanan embarkasi penumpang di dalam terminal (dengan pengecekan bagasi)



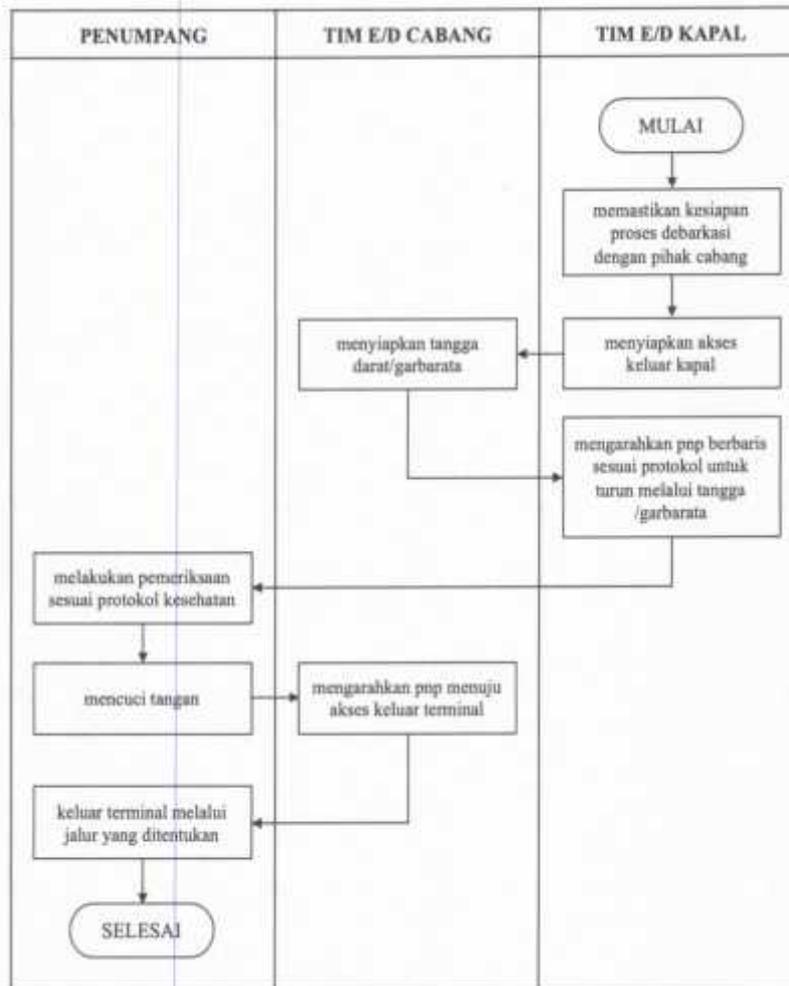
5. Pelayanan embarkasi penumpang dari dermaga ke atas kapal



6. Pelayanan debarkasi penumpang di atas kapal



7. Pelayanan debarkasi penumpang dari atas kapal menuju dermaga



BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan, dapat disimpulkan bahwa penerapan SOP di Kapal KM. SABUK NUSANTARA 107 Perairan Seram Bagian Timur (SBT) masih belum berjalan dengan efektif. Hal ini dapat dilihat dari :

1. ABK kurang peduli terhadap *Standard Operating Procedure* (SOP) dalam proses embarkasi / debarkasi penumpang.
2. Tingginya tingkat kelelahan / *fatigue* pada ABK.

Adapun faktor-faktor yang menyebabkan tidak efektifnya penerapan SOP di Kapal KM. SABUK NUSANTARA 107 Perairan Seram Bagian Timur dikarenakan oleh beberapa faktor, yaitu :

1. Hambatan Individu, berupa kurangnya kesadaran akan pentingnya penerapan SOP tersebut yang diakibatkan oleh kurangnya pengetahuan akan pentingnya pencegahan COVID-19 terutama di atas Kapal, terkhusus pada Kapal KM. SABUK NUSANTARA 107 Perairan Seram Bagian Timur (SBT).
2. Hambatan Organisasi, berupa kelelahan yang dirasakan oleh ABK selama mengerjakan tugasnya sendiri sehingga seringkali luput untuk menerapkan SOP yang ada ataupun untuk menegur penumpang yang tidak menerapkan SOP.
3. Hambatan Manajerial, berupa perbedaan pada setiap penumpang ataupun ABK terkait definisi atau cara menerapkan SOP dengan benar.

Standar Operational Procedure (SOP) dalam masa pandemi tidak hanya menjadi suatu keharusan yang diterapkan dengan ketat pada sektor angkutan laut, melainkan

juga diintegrasikan secara menyeluruh dalam sektor angkutan darat, angkutan udara, dan angkutan perkeretaapian. Upaya ini mencerminkan komitmen serius untuk mencegah penyebaran virus Covid-19 di berbagai lapisan masyarakat, dengan menghadirkan langkah-langkah pencegahan yang konsisten dan efektif di seluruh sektor transportasi, sejalan dengan prinsip keamanan dan kesejahteraan bersama.

Dan saat ini, sebagaimana yang telah kita ketahui, bahwa pandemi telah berakhir, memberi kita harapan untuk masa depan yang lebih cerah. Semoga pengalaman ini dapat menjadi pelajaran berharga bagi kita semua, menginspirasi perubahan positif, serta membawa kesadaran akan pentingnya kesiapsiagaan dan solidaritas dalam menghadapi tantangan global.

Semua ini merupakan hasil kolaborasi dan dedikasi dari berbagai pihak, di mana angkutan perintis PT. PELNI memegang peran penting sebagai salah satu operator/BUMN di bawah Kementerian Perhubungan yang turut serta aktif berkontribusi dalam upaya pencegahan penyebaran Covid-19 selama masa pandemi. Dengan menghadirkan keberlanjutan layanan yang aman dan terpercaya, PT. PELNI tidak hanya memastikan kelancaran transportasi, tetapi juga berperan strategis dalam mendukung kebijakan pemerintah dalam upaya menanggulangi pandemi ini, menunjukkan tanggung jawab sosial korporatif yang tinggi dalam menjaga keselamatan masyarakat dan mengatasi tantangan kesehatan global.

Tentunya, kami, sebagai crew KM. SABUK NUSANTARA 107, dengan penuh kebanggaan menjalankan tugas kami sebagai pelayan masyarakat Indonesia, terutama di perairan Seram Bagian Timur (SBT). Dengan tekad yang kuat dan semangat penuh dedikasi, kami berkomitmen untuk memberikan layanan terbaik, tidak hanya sebagai penggerak transportasi laut, tetapi juga sebagai bagian yang aktif dalam mendukung konektivitas, pertumbuhan ekonomi, dan kesejahteraan masyarakat di wilayah yang kami layani.

B. SARAN

Adapun saran yang dapat penulis berikan dalam hal penerapan SOP yang efektif terutama di atas Kapal KM. SABUK NUSANTARA 107 Perairan Seram Bagian Timur (SBT) yaitu:

1. Disarankan kepada Nahkoda / Mualim 1 agar mampu memberikan edukasi kepada masing-masing ABK terkait pentingnya penerapan SOP yang benar agar setiap ABK memiliki pengetahuan yang sama. Dengan ABK yang memiliki pengetahuan yang lebih jelas, maka tentunya dapat menjadi contoh bagi para penumpang untuk dapat turut menerapkan SOP dengan benar.
2. ABK menerapkan *rest period* guna mengatur pola istirahat yang cukup. Dikarenakan jalur pelayaran yang cukup singkat sehingga ABK harus bekerja *extra* terutama pada saat masa pandemi.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, Iskandar. (2010). *Suatu Pengantar Transporiasi Penyeherangan Tahun 2010*. Jakarta : Erlangga,
- Badudu. (2011). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai Pustaka
- Istopo, (2015). *Kapal dan Muatannya*, Jakarta : Nautech
- International Safety Management Code (ISM Code)*, Edisi 2014
- Prabu Mangkunegara, Anwar. (2007). *Manajemen SumberDaya Manusia*. Jakarta Raja Grafmdo Persada
- Peraturan Pemerintah No.20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 70 tahun 2013 tentang *Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi serta Dinas Jaga Pelaut*
- Poerwadarminta. (2013). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai Pustaka
- Suparno Eko Widodo. (2015). *Manajemen Pengembangan Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Prawairosentono. (2013). *Manajemen Sumher Daya Manusia : Kehijakan Kinerja Karyawan : Kiat Membangun Organisasi Kompetitif Era Perdagangan Bebas Dunia*. Jakarta : Rajawali Press.
- Soemarjadi, Muzni Raman to, Wikdati Zahri. (2010). *Pendidikan Keterampilan*. Bandung : Rineka Cipta
- STCW 1978 Amandemen 2010, Edisi 2011. London : IMO Publications
- Undang Undang Pelayaran No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran



PERINTIS TYPE 1200 GT

KM. SABUK NUSANTARA 107

Ordered by : Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan

UMUM

Proyek No. DBN - 020
 TYPE KAPAL PERINTIS (CARGO PASSANGER)
 KLASS Biro Klasifikasi Indonesia (BKI)
 +A 100 (I) P "Kapal Penumpang Barang" + SM
 BENDERA Indonesia
 PEMILIK Direktorat Jenderal Perhubungan Laut
 Kementerian Perhubungan Republik Indonesia

GALANGAN PEMBANGUN

NAMA PT. Dok Bahari Nusantara
 NEGARA Indonesia

UKURAN UTAMA

Loa 62.80 m
 Lpp 57.40 m
 B 12.00 m
 H 4.00 m
 T 2.70 m
 Vs 12 knots
 ABK 36. orang
 Penumpang 380 penumpang kelas ekonomi tidur
 16 penumpang kelas II
 4 penumpang kelas I
 Gross Tonnage 1200 GT

KAPASITAS TANGKI

BAHAN BAKAR 133 ton
 AIR TAWAR 182 ton
 AIR BALLAST 100 ton

SISTEM PERMESINAN

MESIN INDUK 2X YANMAR 6EY17W
 DAYA 837 kW / 1450 RPM
 GEARBOX YANMAR YXH-500 red.ratio 1:2,53
 PROPELLER 2x Fixed Propeller

PERMESINAN BANTU

GENSET UTAMA 3x DEUTZ BF6M 1013MC Couple
 KAPASITAS 160 kVA, 128 kW, 50 Hz, 3 phase

PERMESINAN GELADAK

JANGKAR 3x Stockless Anchor, JIS, 1140 Kg
 WINDLASS Palmarine
 STEERING Palmarine
 CARGO CRANE Palmarine 2,5 Ton

PERALATAN NAVIGASI & KOMUNIKASI

MF/HF DSC GMDSS A2 SAMYUNG SRG3150
 VHF DSC GMDSS A2 2x SAMYUNG STR6000A
 TWO WAY GMDSS A2 3x SAMYUNG STV-160
 RADAR SIMRAD R3016
 EPIRB SAMYUNG, SEP-500
 GPS FURUNO GP39
 GPS Ploter FURUNO GP1670
 ECDIS SIMRAD E5024
 ECHOSOUNDER SIMRAD S2009
 AIS SIMRAD V5035
 SSAS BEACON Type SHIPLOC VI
 AUTOPILOT SIMRAD AP60
 GYROCOMPASS SIMRAD GC80
 REFLECTOR COMPASS DAIKO SR 150PK



PT. DOK BAHARI NUSANTARA

SHIPYARD, ENGINEERING, PROCUREMENT, CONSTRUCTION
 Komplek Pelabuhan Cirebon
 Jl. Ambon no. 09 Kota Cirebon - Jawa Barat
 Tlp.(0231) - 8332159 Fax.(0231) - 8332160



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
 DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT



PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (PERSERO)

DAFTAR ANAK BUAH KAPAL

Nama Kapal : KM. SABUK NUSANTARA 107

Bendera : Republik Indonesia

Isi Kotor : 1258 GT

NO	NAMA	JABATAN	KODE PELAUT	IJAZAH/SERTIFIKAT	NO BUKU PELAUT	MASA BERLAKU
1.	ALDEPINDOSYE TENTUA	NAKHODA	6200408742	ANT II	F 284143	17-07-2025
2.	MATTHEW MANOPO	MUALIM I	6211402205	ANT II	F 329748	12-03-2025
3.	THIAR DEVIYANTO	MUALIM II	6211419558	ANT II	G 110855	27-09-2025
4.	BERNART POSILAU	MUALIM III	6202007655	ANT III	E 133784	19-11-2023
5.	STEPANUS PADLY HEHAKAYA	KKM	6201011542	ATT II	H 065578	18-08-2025
6.	ANDIKA SURYO PUTRA	MASINIS I	6201477485	ATT III	F 116677	01-12-2023
7.	SEFMU KURNIA RANDA	MASINIS II	6211441479	ATT III	H 070589	11-08-2025
8.	HARIYANTO M SAMALLE	MASINIS III	6211719798	ATT III	F 090362	27-12-2024
9.	FRAN ARNOLD PANGGABEAN	PUK	6211408088	BST	F 166861	18-08-2025
10.	CHANDRA TUA MONANG	SERANG	6201342743	ANT IV	F 114532	14-01-2024
11.	THOMAS CAROLIS MATUANKOTTA	MANDOR	6201481394	ATT IV	F 072942	11-05-2025
12.	BOBBY PESU	KOKI	6201393625	ANT – IV	F 164299	21-12-2025
13.	ALDIN IRFAN	JURU MUDI	6211416591	ANT – V	E 020398	11-11-2024
14.	BUSADI	JURU MUDI	620038366	ABLE	G 101024	10-08-2024
15.	MUHAMMAD SAFRIJALLA	JURU MUDI	6211750147	RATINGS	F 340536	03-11-2023
16.	FAWAED	OILER	6211614908	RATINGS	G 126998	02-06-2025
17.	BAGAS NOVIYANTO	OILER	6211443527	ABLE	G 133988	23-12-2024
18.	REZA KURNIAWAN	OILER	6211413793	ATT V	G 036658	24-02-2025
19.	ABDULLAH	KELASI	6212101060	RATING	G 036433	01-03-2024
20.	HAMASILY WAILUSSY	KELASI	6211726648	ANT – V	I 071979	29-08-2026
21.	NASRUL	PELAYAN	6211946917	BST	F 303137	27-11-2024

KM.SABUK NUSANTARA 107

(ALDEPINDOSYE TENTUA)