

Pengembangan Sistem Pengawasan Terpadu untuk Meningkatkan Efisiensi Embarkasi dan Debarkasi Kapal Penumpang : Studi Kasus KM. Gunung Dempo

(Development of Supervision Systems Integrated to Increase the Efficiency of Embarkation and Debarkation of Passenger Ships: Case Study KM. Gunung Dempo)

Syabania Baitul Rizky¹, Dedy Kristiawan², Kuncowati³

**^{1,2,3}Program Studi Teknologi Rekayasa Operasi Kapal,
Fakultas Vokasi Pelayaran, Universitas Hang Tuah**

Abstrak: Embarkasi Debarkasi adalah proses naik dan turunnya penumpang kapal. Gangguan pada proses embarkasi debarkasi dapat menyebabkan kapal terlambat atau tidak sesuai dengan jadwal kapal. Penelitian ini bertujuan untuk menyelidiki gangguan dalam proses embarkasi dan debarkasi pada kapal penumpang KM. Gunung Dempo. Melalui studi kasus dan analisis, peneliti mengevaluasi dampak keterlambatan kapal banyak menyebabkan pada penumpang khususnya kapal penumpang KM. Gunung Dempo. Peneliti juga melaksanakan analisis terhadap penyebab keterlambatan kapal. Hasil penelitian menunjukkan bahwa keterlambatan kapal diakibatkan karena proses embarkasi dan debarkasi yang tidak lancar, banyak gangguan pada proses embarkasi dan debarkasi seperti pedagang asongan dan buruh kapal yang naik dan turun tidak secara teratur pada jumlah yang banyak. Ditemukan bahwa penyebab terbesar kapal mengalami keterlambatan adalah proses embarkasi dan debarkasi, temuan ini menyoroti bahwa pentingnya menjaga kepatuhan peraturan, ketertiban dan keamanan kapal.

Kata Kunci: embarkasi, debarkasi, keterlambatan kapal, pedagang asongan, buruh kapal

Abstract: Embarkation Debarkation is the process of boarding and disembarking ship passengers. Disruptions to the embarkation and disembarkation process can cause the ship to be late or not according to the ship's schedule. This research aims to investigate disruptions in the embarkation and disembarkation process on passenger ships KM. Gunung Dempo. Through case studies and analysis, researchers evaluate the impact that ship delays have on passengers, especially passenger ships KM. Gunung Dempo. Researchers also carried out an analysis of the causes of ship delays. The research results showed that ship delays were caused by the embarkation and disembarkation processes not being smooth, there were many disruptions to the embarkation and disembarkation processes such as hawkers and ship workers who boarded and disembarked irregularly in large numbers. It was found that the biggest cause of ships experiencing delays was the embarkation and disembarkation process. This finding highlights the importance of maintaining regulatory compliance, order and ship security.

Keywords: embarkation, debarkation, ship delays, hawkers, ship workers

Alamat Korespondensi :

Syabania Baitul Rizky, Teknologi Rekayasa Operasional Kapal, Universitas Hang Tuah, Jalan A. R. Hakim 150, Surabaya. e-mail : syabania07@gmail.com

PENDAHULUAN

Transportasi laut adalah salah satu bagian yang berasal dari sistem transportasi yang memegang peranan penting pada strategis mobilitas penumpang, barang serta jasa dalam negeri ataupun luar negeri. Transportasi laut sebagai peran utama dalam bidang ekonomi, sosial serta keamanan dan sarana mempertinggi kesejahteraan masyarakat mengingat

Indonesia sebagai negara kepulauan (Singing, 2021). Sarana transportasi laut perusahaan Indonesia sangat beragam dari perusahaan transportasi laut yang memuat barang, penumpang atau yang lainnya. Sehubungan dengan peranannya banyak muncul berbagai konflik dalam dunia pelayaran. Salah satu contoh konflik yang muncul dalam dunia pelayaran adalah proses embarkasi dan debarkasi atau yang dikenal sebagai

proses dari naik dan turunnya penumpang ataupun barang. Kegiatan naik dan turunnya penumpang adalah kegiatan yang selalu terjadi pada dunia pelayaran.

Berdasarkan pengalaman penulis saat melakukan observasi di kapal penumpang KM. Gunung Dempo pengaruh proses embarkasi dan debarkasi dari kapal sendiri seperti tidak tertibnya anak buah kapal terhadap peraturan yang sudah ditetapkan perusahaan mengenai tangga *gangway*. Sementara pengaruh dari luar adalah maraknya buruh bagasi, buruh palka, dan pedagang asongan yang ingin mendahului saat proses embarkasi juga debarkasi berlangsung, sehingga mengganggu calon penumpang yang akan naik ke atas kapal dan penumpang yang akan turun dari kapal. Buruh palka yang juga menyebabkan keterlambatan kapal dikarenakan selalu mendahulukan muatan GC (*general cargo*) tanpa meminta persetujuan dari mualim palka atau mualim III senior. Sehingga, proses bongkar muat *container* tidak berjalan maksimal.

Permasalahan yang terjadi saat proses embarkasi dan debarkasi ini menjadi faktor dari keterlambatan pada pelabuhan pelabuhan selanjutnya yang menyebabkan kepuasan dan kenyamanan penumpang. Studi ini mengambil kasus pada KM. Gunung Dempo, salah satu kapal penumpang PT. PELNI yang memiliki rute padat dan kompleks. Permasalahan ini juga terjadi pada kapal penumpang KM. Gunung Dempo berbagai kendala ditemukan pada salah satu kapal milik PT. PELNI ini. Masih ditemukan ketidakterlibatan saat naik dan turunnya penumpang, gangguan pedagang asongan dan buruh pelabuhan, serta kurangnya kedisiplinan crew kapal.

Pada penelitian ini peneliti membatasi permasalahan pada kapal penumpang KM. Gunung Dempo,

yaitu proses kegiatan embarkasi dan debarkasi. Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran dan pemecahan masalah pada kegiatan embarkasi dan debarkasi atau permasalahan yang serupa. Penelitian ini terfokus pada kegiatan embarkasi dan debarkasi kapal penumpang KM. Gunung Dempo.

Berdasarkan fokus penelitian tersebut, maka peneliti mendapatkan perumusan masalah yang menjadi faktor penyebab timbulnya masalah pada kegiatan embarkasi dan debarkasi yaitu sebagai berikut.

- Faktor apa saja yang mempengaruhi kegiatan embarkasi dan debarkasi kapal penumpang KM. Gunung Dempo?
- Bagaimanakah perkembangan sistem pengawasan terpadu dalam kegiatan embarkasi dan debarkasi agar berjalan efisien?

1. Embarkasi Debarkasi

Embarkasi merupakan salah satu rangkaian dari kegiatan pemindahan penumpang atau barang dari satu tempat pemuatan sebagai tempat naiknya penumpang atau barang dapat dikatakan embarkasi adalah suatu tempat naiknya penumpang dari Pelabuhan ke kapal menggunakan tangga kapal melalui proses sesuai prosedur (Julion, 2024). Inti dari kegiatan embarkasi dan debarkasi dapat disimpulkan adalah kegiatan naiknya penumpang atau proses pemuatan barang dan proses turunnya penumpang atau kegiatan bongkar muatan. Pada PT PELNI adapun ketentuan-ketentuan untuk kegiatan embarkasi dan debarkasi yang dituliskan pada buku SOP (standar operasional prosedur awak kapal) PT PELNI diperuntukkan anak buah kapal guna mempermudah jalannya proses naik dan turunnya penumpang dan barang.

2. Gangguan embarkasi dan debarkasi

Menurut Rahmaningtyas, Tata (2020) bahwa pada perkembangan

proses kegiatan embarkasi debarkasi mengalami banyak permasalahan yang muncul dan berakibat kepada jadwal kapal yang tertunda, pada keadaan yang ada di lapangan. Proses embarkasi debarkasi ini banyak pengaruh yang memperlambat kelancaran naik dan turunnya penumpang. Berdasarkan keadaan yang ada di lapangan seperti banyak buruh bagasi dan pengantar pengunjung serta anak buah kapal yang kurang teratur dalam kegiatan embarkasi dan debarkasi ini mencoba dilakukan tindakan untuk mengatasi keadaan yang terjadi agar permasalahan pada proses embarkasi debarkasi dapat dikurangi maupun dihilangkan.

Keselamatan dan keamanan pelayaran merupakan suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut di perairan, kepelabuhanan dan lingkungan maritim. (UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 1 ayat 32). Banyak penumpang yang berdesak-desakan pada saat akan naik atau turun dari kapal, berhimpitan dengan buruh bagasi, buruh palka, dan pedagang asongan yang juga akan naik ke kapal dan banyak juga penumpang yang mengeluh akan hal tersebut.

3. Kapal Penumpang

Kapal penumpang adalah kapal yang didefinisikan sebagai kapal yang membawa lebih dari 12 penumpang dalam pelayaran internasional yang wajib mematuhi semua peraturan IMO yang relevan, termasuk yang tercantum dalam konvensi SOLAS dan Garis Muat (IMO, 2024).

Berdasarkan penelitian di atas yang dimaksud dengan kapal penumpang dalam penelitian ini adalah kapal yang membawa lebih dari 12 penumpang dan merupakan salah satu kapal yang melalui perairan Indonesia. Dengan Rute kapal KM. Gunung Dempo

meliputi Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta – Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya – Pelabuhan Angin Mamiri Makassar – Pelabuhan Sorong – Pelabuhan Manokwari – Pelabuhan Wasior – Pelabuhan Nabire – Pelabuhan Jayapura. Kapal penumpang KM. Gunung Dempo akan kembali lagi sampai ke Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta. Kapal penumpang KM. Gunung Dempo juga mempunyai rute tambahan ketika *peak season* atau libur nasional, yaitu memasuki Pelabuhan Ambon dan Pelabuhan Bau-Bau.

4. Penumpang

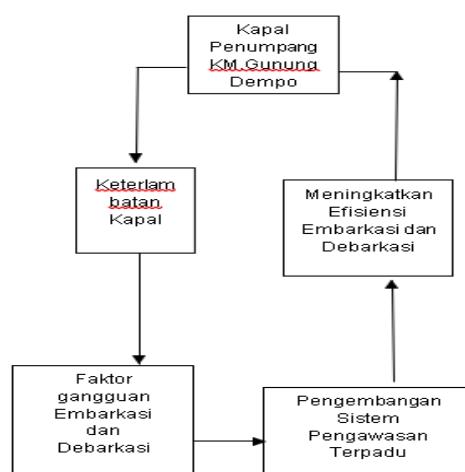
Penumpang merupakan seseorang yang membeli produk dan jasa pada Perusahaan atau pelanggan dari perusahaan barang ataupun jasa (Fatchul, 2023). Penumpang merupakan seseorang yang ada di atas kapal karena sudah mempunyai tiket. Dengan tiket penumpang telah melakukan perjanjian bersama dengan pengusaha kapal, maka penumpang diharapkan mendapatkan pelayanan dari crew kapal. Pelayanan yang wajib diberikan adalah makanan, minuman serta perawatan Kesehatan.

Penumpang di atas kapal wajib memenuhi kewajibannya di atas kapal seperti memiliki tiket sesuai dengan identitas diri. Penumpang juga wajib mematuhi peraturan yang ada selama kapal dalam keadaan berlayar. Peraturan-peraturan diumumkan melalui PA kapal. Peraturan yang disebutkan antara lain:

- a. Dilarang merokok dalam ruangan-ruangan kapal, kecuali ruangan yang berhubungan dengan udara luar seperti di deck-deck luar dan cafetaria.
- b. Dilarang meminum minuman yang memabukkan.
- c. Dilarang menggunakan stop kontak atau perangkat listrik yang berfungsi untuk menghubungkan sumber listrik dengan perangkat elektronik.
- d. Dilarang keluar dari pagar-pagar deck luar.
- e. Dilarang membuang sampah sembarangan.

Manajemen perusahaan harus memastikan kecepatan dan ketepatan dalam merespon apa yang dibutuhkan penumpang. Sebagai perusahaan jasa, perusahaan pelayaran harus berorientasi pada kualitas pelayanan yang diberikan dan pelayanan yang diberikan harus mampu menciptakan kepuasan bagi para pelanggannya yang dapat menciptakan juga peningkatan harmonis terhadap perusahaan dan pelanggan seperti pembelian ulang tiket dan dapat mendorong terciptanya loyalitas pelanggan dan memungkinkan terciptanya rekomendasi dari satu orang ke orang lain yang menguntungkan bagi perusahaan. Pelayanan penumpang di PT. PELNI (Persero) yang tercatat di SOP atau Standar Operasional Kapal.

5. Kerangka pikir penelitian



Gambar 1. Kerangka Penelitian

METODE PENELITIAN

Penelitian merupakan proses penyelidikan atau proses penemuan untuk mendapatkan kebenaran dan dapat membuktikan suatu fenomena (Patonah Dkk, 2023). Dalam penelitian ini peneliti menggunakan metode penelitian *Mixed Method Research*, merupakan penggabungan metode kualitatif dan metode kuantitatif. Pada penelitian ini peneliti menggunakan mix methods

guna mendalami permasalahan yang dialami peneliti.

1. Lokasi dan waktu penelitian

Lokasi penelitian ini dilakukan di kapal penumpang KM. Gunung Dempo milik PT. Pelni PERSERO. Penelitian ini dilakukan berdasarkan pengamatan serta keterlibatan yang berlangsung ketika penyusun berada di atas kapal selama dua belas bulan tiga belas hari terhitung dari 20 Januari 2024 sampai dengan 02 Februari 2025.

2. Sumber data dan teknik pengumpulan data

Pada penyampaian hasil penelitian peneliti menggunakan wawancara, observasi, dokumentasi serta dengan menggunakan pembagian kuisioner untuk memperkuat hasil penelitian. Maka, sumber data disebut dengan narasumber atau responden, yaitu orang yang merespon atau menjawab pertanyaan baik tertulis ataupun secara lisan.

a. Subjek dan sampel

Penelitian kuantitatif dilakukan terhadap 45 responden (penumpang KM. Gunung Dempo) menggunakan kuesioner berbasis skala Likert. Penelitian kualitatif melibatkan wawancara mendalam dengan 8 narasumber dari awak kapal dan petugas darat.

b. Teknik pengumpulan data

Observasi lapangan

Teknik observasi dilakukan oleh peneliti secara langsung dengan mengamati kegiatan embarkasi dan debarkasi berlangsung di KM.Gunung Dempo. Peneliti mengamati dan mempelajari tentang adanya fenomena atau permasalahan yang muncul ketika kegiatan embarkasi dan debarkasi dimulai. Sehingga peneliti memiliki gambaran terhadap berlangsungnya kegiatan embarkasi dan debarkasi. Pada saat mengamati kegiatan ini peneliti mengamati di tempat embarkasi dan

debarkasi kapal, yaitu di tangga-tangga kapal yang terdapat pada deck 5 tangga gangway, pada deck 4 dan 3.

Dokumentasi visual (foto & video), Pada teknik dokumentasi ini peneliti melakukan pengumpulan informasi melalui pencarian bukti yang akurat dengan berupa foto atau video. Dokumentasi dilakukan pada saat kegiatan embarkasi dan debarkasi berlangsung sehingga peneliti mempunyai bukti berupa contoh munculnya permasalahan saat kegiatan embarkasi debarkasi berlangsung dalam bentuk foto atau video. Selain itu peneliti juga mengambil dokumentasi pada beberapa dokumen kapal yang mendukung penelitian sesuai topik.

Wawancara, pengumpulan data melalui wawancara dilakukan melalui tanya jawab secara lisan dan langsung oleh penulis berisi pertanyaan sesuai dengan sasaran atau objek penelitian untuk mendapatkan data dan keterangan yang berkaitan dengan topik penelitian. Pertanyaan dan jawaban yang diajukan dapat berkembang sesuai dengan kebutuhan yang ingin didapatkan. Wawancara dilaksanakan untuk mendapat informasi dari pihak yang bersangkutan dengan kegiatan embarkasi dan debarkasi guna menunjang data yang dibutuhkan peneliti yaitu, Nahkoda KM. Gunung Dempo 1 orang, Mualim I KM. Gunung Dempo 1 orang, Mualim II Jr KM. Gunung Dempo1 orang, Mualim III Jr KM. Gunung Dempo 1 orang, satpam KM. Gunung Dempo 2 orang , Petugas operasi darat 2 orang.

Penyebaran kuesioner, Sampel yang diambil oleh peneliti yaitu 45 Orang dengan narasumber adalah penumpang KM. Gunung Dempo dengan margin error 15 % dari jumlah kapasitas penumpang kapal KM.Gunung Dempo. Dengan hasil yang telah didapat peneliti menggunakan metode dengan

membagikan kuisioner. Survei kuisioner dilakukan peneliti dengan dibagikan secara langsung kepada penumpang KM. Gunung Dempo yang digunakan untuk mengukur tingkat kepuasan dan mengetahui faktor apa saja yang mempengaruhi kegiatan embarkasi dan debarkasi dengan pernyataan yang sudah dibuat oleh penulis dan dibagikan. Serta dilakukannya Uji Validitas dan Reliabilitas: Dilakukan menggunakan SPSS. Semua item kuesioner valid (r hitung $> 0,294$) dan reliabel ($\alpha = 0,613$).

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Kuantitatif

Setelah didapatkan hasil melalui kuisioner yang dibagikan oleh peneliti, maka peneliti dapat mengkalkulasikan secara menyeluruh yaitu, 71,6% responden sangat setuju mengenai faktor yang terjadi saat embarkasi, 23,1% responden setuju mengenai faktor yang terjadi saat embarkasi dan 5,3 % responden netral mengenai faktor yang terjadi saat embarkasi. Selain persentase keseluruhan embarkasi adapun persentase keseluruhan proses debarkasi yaitu 76,4% responden sangat setuju mengenai faktor yang terjadi saat debarkasi, 20,5% responden setuju mengenai faktor yang terjadi saat debarkasi dan 15,5% responden netral mengenai faktor yang terjadi saat debarkasi.

Berdasarkan hasil penelitian kuantitatif yang dihimpun melalui perhitungan rata-rata dan dilengkapi dengan penjelasan maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut.

a. Jumlah crew pelayanan dan keamanan kurang mencukupi

Dengan skor rata-rata 4.84 dari 5.00 penumpang setuju bahwa jumlah crew yang bertugas selama embarkasi dan debarkasi belum memenuhi standar yang ditetapkan dan masih kurang mencukupi untuk menjamin kelancaran operasional dan berdampak pada efektivitas

pelayanan dilapangan.

b. Kurangnya prioritas terhadap lansia, anak-anak, dan penumpang disabilitas

Rata-rata skor 4.57 dari 5.00 penumpang setuju bahwa crew kapal belum memberikan perhatian yang khusus terhadap penumpang rentan seperti lansia, anak-anak dan penyandang disabilitas. Pengawasan terhadap hal ini dinilai masih sangat minim terhadap keamanan dan pengawasan.

c. Arus penumpang tidak efisien

Dengan nilai rata-rata 4.67 dari 5.00 penumpang setuju bahwa arus embarkasi dan debarkasi belum berjalan secara efisien. Masih terjadi ketidakaturan dilapangan yang dapat memperlambat proses embarkasi dan debarkasi.

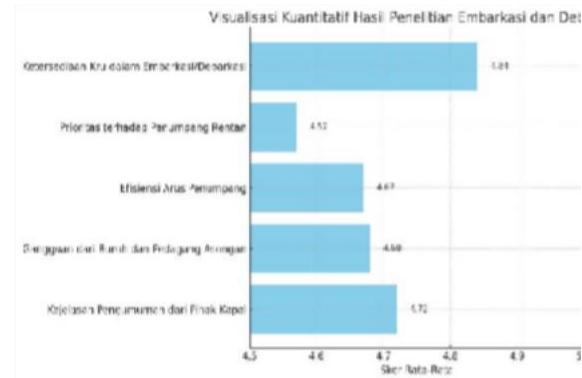
d. Gangguan dari buruh dan pedagang asongan

Skor 4.68 dari 5.00 penumpang setuju bahwa keberadaan buruh non-resmi dan pedagang asongan di sekitar dan di atas kapal menjadi salah satu faktor yang menyebabkan kegiatan embarkasi dan debarkasi terganggu. Gangguan ini berkontribusi pada ketidakteribinan dan potensi resiko keamanan.

e. Kejelasan pengumuman sudah baik, tetapi belum efektif menjamin kelancaran arus embarkasi dan debarkasi

Meskipun pengumuman dari pihak kapal dinilai cukup jelas dengan skor 4.72 hal ini belum sepenuhnya mampu menjamin efisiensi arus penumpang. Masih banyak kendala yang terjadi dilapangan yang tidak terprediksi oleh crew ataupun anggota kapal.

Berikut adalah grafik visual dari hasil penelitian kuantitatif mengenai kegiatan embarkasi dan debarkasi. Grafik ini menunjukkan skor rata-rata terhadap data yang sudah didapatkan.



Gambar 2. Grafik hasil penelitian kuantitatif

2. Kualitatif

Dapat dihasilkan pemaparan hasil wawancara terkait kinerja crew kapal dalam kegiatan embarkasi dan debarkasi ditemukan bahwa kinerja kapal masih belum optimal dan belum sepenuhnya dijalankan sesuai standar operasional prosedur (SOP) yang ditetapkan oleh PT. PELNI

a. Ketidakpatuhan terhadap SOP dan Rendahnya Disiplin

Beberapa informan menyatakan bahwa masih banyak crew kapal tidak mematuhi SOP yang telah ditetapkan. Asep Soparaya, selaku Nahkoda menyebutkan crew belum memenuhi SOP yang berlaku. Menurutnya, masih banyak anggota yang belum menaatinya, sehingga dibutuhkan peningkatan kesadaran dan kedispilinan menjalankan tugas.

b. Infrastruktur CCTV Sudah Memadai, Tapi Pemanfaatannya Masih Terbatas

Sebagian besar informan menyampaikan bahwa CCTV di kapal sudah cukup lengkap dan modern, terpasang di area penting seperti deck dan tangga kapal. Asep Soparaya, selaku Nahkoda, menjelaskan bahwa meskipun sistem CCTV telah tersedia dengan baik, fungsinya lebih sering dimanfaatkan hanya setelah terjadi permasalahan. Ia menilai pengawasan melalui CCTV belum dimaksimalkan untuk mendeteksi atau mencegah potensi masalah sejak awal. Hal yang sama disampaikan oleh

Agus Santopo selaku Mualim I yang menilai bahwa sistem CCTV di kapal telah berfungsi dengan baik secara teknis. Namun, pemanfaatannya masih belum optimal karena umumnya hanya digunakan sebagai alat verifikasi pasca kejadian, bukan sebagai bagian dari sistem pengawasan aktif. Maka dari itu diperlukan peningkatan sistem pengawasan aktif dan integrasi prosedur pengawasan CCTV dalam tugas harian crew, termasuk pelatihan dan tanggung jawab yang lebih jelas dalam pemantauan.

c. HT belum dimiliki oleh seluruh crew yang terlibat

Asep Soparaya selaku Nahkoda menegaskan bahwa kondisi ini perlu mendapatkan perhatian yang serius, karena alat komunikasi yang memadai juga merupakan salah satu faktor utama yang menunjang keberhasilan pelaksanaan embarkasi dan debarkasi. Tanpa adanya HT koordinasi antar petugas menjadi kurang efektif terutama di saat kondisi ramai atau terjadi situasi darurat. Hal yang sama disampaikan Agus Santopo Mualim I, yaitu dengan mengusulkan adanya peningkatan dalam hal penyediaan alat komunikasi ini.

d. Banyak buruh bagasi dan buruh palka yang bukan bagian dari TKBM resmi

Sebagian besar narasumber menyatakan bahwa sejumlah buruh bagasi dan buruh palka yang naik ke kapal bukan anggota resmi TKBM PT. Pelni. Asep Soparaya, selaku Nahkoda menjelaskan bahwa keberadaan buruh bagasi dan buruh palka yang bukan anggota resmi dapat mengganggu kegiatan embarkasi dan debarkasi. Hal ini menunjukkan bahwa lemahnya kontrol terhadap akses masuk ke kapal. Sedangkan menurut Agus Santopo, selaku Mualim I menambahkan bahwa banyak dari mereka tidak mengenakan seragam pengenal resmi, namun mereka bisa naik ke kapal dengan

mudah. Hal ini berdampak pada kegiatan operasional kapal, sehingga berpotensi mengganggu kelancaran proses embarkasi dan debarkasi.

e. Koordinasi barang dan palka masih kurang optimal

Menurut Dennoerman selaku Mualim III atau mualim palka menyebut arus embarkasi dan debarkasi barang di palka belum berjalan dengan efisien. Hal ini disebabkan oleh banyaknya buruh palka yang tidak mengikuti instruksi dari mualim palka dan cenderung mengatur sendiri proses bongkar muat yang berdampak pada keterlambatan keberangkatan kapal.

f. Jumlah penumpang melebihi kapasitas kapal

Salah satu data pendukung yang didapat peneliti melalui laporan lasten book kapal penumpang KM.Gunung Dempo didapati juga bahwa jumlah penumpang tidak sesuai dengan kapasitas kapal. Data yang diambil dari Laporan Lasten Book didapatkan bahwa jumlah penumpang tidak sesuai dengan kapasitas kapal. Dimana kapasitas penumpang Km.Gunung Dempo adalah

1.575 orang. Pada keadaan aslinya penjualan tiket melebihi kapasitas penumpang hingga mencapai 1800 sampai 2000 lebih penumpang . Ditambah dengan buruh bagasi dan buruh palka yang masih ikut serta dalam pelayaran dan bukan merupakan anggota PT. Pelni Persero.

KESIMPULAN DAN SARAN

1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembagian kuisioner, observasi,wawancara dan dokumentasi yang peneliti lakukan, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui "pengembangan sistem pengawasan terpadu untuk meningkatkan efisiensi kapal penumpang KM.Gunung Dempo". Sebagai bagian akhir dari tugas akhir ini penulis memberikan kesimpulan dan saran sebagai berikut :

- a. Faktor yang berpengaruh terhadap berlangsungnya kegiatan embarkasi dan debarkasi adalah faktor gangguan dari luar, yaitu pedagang asongan, buruh bagasi, dan buruh palka yang tidak diorganisir oleh pelabuhan setempat. Serta jumlah penumpang yang melebihi kapasitas kapal dapat menyebabkan kegiatan embarkasi dan debarkasi melebihi waktu keberangkatan kapal.
- b. Pengembangan sistem pengawasan terpadu di atas kapal masih perlu ditingkatkan dan ditinjau ulang. Kurangnya kesadaran dan kedisiplinan crew kapal dalam melaksanakan standar operasional prosedur yang telah ditetapkan. Kurangnya pemfasilitasan terhadap pengecekan tiket di depan kapal dan pelabuhan setempat yang masih menggunakan sistem pengecekan manual, sehingga memperlambat kegiatan embarkasi dan debarkasi serta membuat penumpang kurang tertib. Serta kurangnya fasilitas alat komunikasi terhadap crew kapal yang terlibat kegiatan embarkasi dan debarkasi.

2. Saran

Berdasarkan penelitian dan pembahasan masalah yang terjadi selama embarkasi dan debarkasi kapal penumpang KM. Gunung Dempo. Berikut adalah saran dan upaya Peningkatan Efisiensi Kegiatan Embarkasi dan Debarkasi yang dapat dilakukan:

- a. Melaksanakan safety dan plan meeting kepada seluruh crew kapal yang dilaksanakan setiap 1 trip satu kali agar dapat mengimbau dan meningkatkan kinerja kepada seluruh crew kapal baik yang terlibat dalam proses embarkasi dan debarkasi, ataupun yang tidak terlibat. Memastikan bahwa standar operasional prosedur harus dijalankan dengan baik dan sesuai, agar keseluruhan crew kapal dapat melaksanakannya. Memberikan

penegasan dan punishment terhadap crew kapal yang tidak melaksanakan tugas kerjanya dengan sesuai (kecuali terhalang sakit dan kepentingan yang sangat urgent) dengan mencatat pada buku pelanggaran supaya dapat mengetahui progres kinerja selanjutnya. Meningkatkan juga kinerja crew kapal terhadap pemantauan cctv kapal supaya dapat mempermudah mengetahui arus embarkasi dan debarkasi dan melaporkan segera jika terjadi kegaduhan atau fenomena lainnya yang dapat mengganggu kegiatan embarkasi dan debarkasi.

b. Peningkatan sistem pengecekan untuk masuk ke atas kapal atau pelabuhan setempat. Dengan menggunakan sistem gate scan menggunakan barcode agar mempercepat waktu pengecekan tiket, juga menjadi lebih tertibnya penumpang yang akan masuk ke kapal. Hal ini dapat menghilangkan pengantar pengunjung yang bisa sampai naik keatas kapal. Dengan adanya sistem ini juga dapat menghindarkan pedagang asongan ilegal yang naik ke atas kapal serta buruh bagasi yang merupakan bukan resmi dari anggota TKBM operasi PT.Pelni setempat.

c. Mengkordinasi jumlah buruh bagasi dan buruh palka sesuai dengan jumlah kapasitas penumpang, mencukupi kebutuhan penumpang dengan jumlah yang dikoordinasikan dengan tidak menganggu berlangsungnya proses embarkasi dan debarkasi. Meningkatkan pemfasilitasan kepada buruh bagasi dan buruh palka antara lain yaitu:

- a) Buruh bagasi
 - 1) Memfasilitasi dengan perlengkapan baju tkbm setempat dengan nomor yang dilengkap pada bagian depan dan belakang baju. Serta aksesoris lainnya, seperti topi yang dilengkapi dengan nomor dan warna sepatu yang serasi.
 - 2) Memfasilitasi sistem registrasi menggunakan ID card untuk memisahkan buruh ilegal. Dengan

adanya sistem scan juga dapat mempermudah buruh masuk ke kapal hanya dengan menggunakan id card. Serta jumlahnya akan lebih terorganisasi dan lebih tertib mengikuti arus embarkasi dan debarkasi.

b) Buruh Palka

1) Memfasilitasi buruh palka dengan perlengkapan baju wearpack safety yang dilengkapi dengan nomor pada bagian depan dan belakang baju. Serta kelengkapan safety lain seperti helm keselamatan yang dilengkapi dengan nomor, sepatu safety, dan sarung tangan. Serta membuat peraturan pada buruh palka untuk tidak merokok saat kegiatan bongkar muat di atas kapal, dan peraturan untuk keselamatan lainnya

2) Seperti halnya buruh bagasi, buruh palka juga perlu pemfasilitasannya registrasi menggunakan ID card yang dapat mempermudah buruh untuk masuk ke kapal, serta juga dapat menghilangkan buruh palka ilegal yang naik ke atas kapal.

c) Pedagang asongan

1) Menghilangkan pedagang asongan, yaitu dengan menurunkan harga pemasaran makanan, minuman, atau barang di atas kapal. Memfasilitasi penumpang dengan makanan dan minuman yang ekonomis dengan rasa yang sesuai dengan harga. Menambahkan crew bagian khusus dagang keliling di atas kapal, dengan tetap adanya cafeteria dan dapur Pelni (jika diperlukan).

2) Membuat sistem pendaftaran registrasi ID card kepada pedagang asongan pelabuhan setempat, jika harga pemasaran di atas kapal tidak bisa diturunkan sehingga pedagang asongan bisa terorganisasi jumlahnya serta dapat tertib dan menaati peraturan saat akan naik keatas kapal.

d. Memfasilitasi dan meninjau ulang crew kapal mengenai alat komunikasi jarak jauh atau yang sering

disebut HT (*Handie talky*). Agar dapat mempermudah seluruh crew kapal yang terlibat pada kegiatan embarkasi dan debarkasi dalam mengordinasikan arus embarkasi dan debarkasi. Serta mempermudah dalam mengkomunikasikan keadaan realita yang terjadi saat kegiatan embarkasi dan debarkasi berlangsung sehingga dapat mencari solusi secepatnya jika terjadi kegaduhan atau fenomena yang dapat menghambat proses embarkasi dan debarkasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Ilhami, Y. D. (2024). Penerapan Metode Studi Kasus Dalam Penelitian Kualitatif. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 462- 469.
- Ilhami, I. D. (2024). Penerapan Metode Studi Kasus Dalam Penelitian Kualitatif. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 462-469.
- Kuncowati, W. D. (2020). pengaruh gaya kepemimpinan dan keterampilan kerja tim di kapal terhadap keselamatan pelayaran menurut undang undang pelayaran . *Majalah Ilmiah Bahari Jojga (MIBJ)*, 38.
- Martias, M. D. (2021). Statistika Deskriptif Sebagai Kumpulan Informasi . *Jurnal Ilmu Perpustakaan dan Informasi*, 40- 59.
- Martin, M. U. (2020). Persepsi Mahasiswa Terhadap Penggunaan Media Prezi Pada Matakuliah Assessment Di SD. *Jurnal Riset*, 9-16.
- Nurwantoro, I. F. (2019). upaya pencegahan keterlambatan km dobonsolo melalui optimalisasi kegiatan embarkasi dan debarkasi penumpang.
- Patonah, S. D. (2023). Pendekatan Penelitian Pendidikan : Penelitian Kualitatif Kuamtitatif dan kombinasi (mix method). *Jurnal Ilmiah Pendidikan Dasar*, 5378- 5392.

- Rahmaningtyas, D. (2020). embarkasi dan debarkasi KM. Gunung Dempo. *dinamika bahari*, 53-60.
- Samekto, R. R. (2019). pemanfaatan transportasi laut untuk meningkatkan pertumbuhan sektor pariwisata. *jurnal Saintek Maritim*, 5(1), 152.