



DAFTAR PUSTAKA

- Widyasto, Lucky Andoyo. 2015. *Analisis Human Error Terhadap Kecelakaan Kapal Pada Sistem Kelistrikan Berbasis Data Di Kapali*. Jurusan Teknik Sistem Perkapalan Fakultas Teknologi Kelautan Institut Teknologi Sepuluh November. Surabaya.
- Alatas, Anisah Haidar Dan Roundhotul Jannah Kalista Putri. *Identifikasi Human Error Pada Proses Produksi Cassava Chips Dengan Menggunakan Metode Sherpa Dan Heart Di Pt.Indofood Fritolay Makmur*. Jurusan Teknik Industri Fakultas Teknik Universitas Mercu. Jakarta.
- Ahmad, Aulia Dan Muhammad Mashuri. 2016. *Analisis Sistem Antrian Kapal Pengangkut Barang Di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya*. Jurusan Statistika, FMIPA, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS). Surabaya.
- Barus, Viana I R Br, Paramita Prananingtyas Dan Siti Malikhatun. 2017. *Tugas Dan Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Kegiatan Pengangkutan Laut Di Indonesia*. Program Studi S1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro.
- Limanto, Wesley. 2018. *Penentuan Jumlah Crane Pada Proses Bongkar Muat Peti Kemas Di Terminal Jamrud Selatan Pelabuhan Tanjung Perak Menggunakan Metode Simulasi Diskrit*. Fakultas Teknologi Industri Institut Teknologi Sepuluh Nopember. Surabaya.
- Masita, Maya. 2017. *Analisis Human Error Dengan Metode Sherpa Dan Heart Pada Proses Produksi Batik Cap*. Program Studi Teknik Industri Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Surakarta: Surakarta.
- Pengangkutan Limbah Bahan Berbahaya Dan Beracun (Limbah B3) Bagi Kapal-Kapal Berbendera Indonesia*. Kementerian Perhubungan Direktorat Jendral Perhubungan Laut.
2018. *Manajemen Risiko Kebakaran*. Program Keselamatan Dan Kesehatan Di Tempat Dan Lingkungan Kerja (Safework) Kantor Perburuhan Internasional.
- Tanggungjawab hukum atas terjadinya Kecelakaan Kapal Km Zahro Express Di Pulau Tidung Dihubungkan Dengan KUHD dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*.



Analisis Human Error Dengan Metode Sherpa Dan Metode Heart. Universitas Sumatera Utara. Sumatera Utara.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan.

Hafsar, Renan. 2008. *Analisa Potensi Penyebab Kecelakaan Kapal Motor Penyeberangan Di Indonesia*. Program Studi Teknik Perkapalan Departemen Teknik Mesin Fakultas Teknik Universitas Indonesia.

Helmizar. 2009. *Studi Faktor Manusia Awak Kapal Terhadap Potensi Kecelakaan Feri Penyeberangan Merak Bakauheni*. Fakultas Teknik Program Studi Teknik Perkapalan. Depok.

2019. *Laporan Investigasi Kecelakaan Pelayaran Tebakarnya Mutiara Santosa I (IMO 8618471)*. KNKT,

Siregar, Muhammad Irsyad. 2019. *Pengukuran Reliabilitas Kerja Manusia Menggunakan Metode Sherpa dan Heart Pada Operator cv. Diwana sanjaya* Jurusan Teknik Industri Fakultas Teknik Universitas Malikussaleh. Aceh.

Sufa, Mila faila. 2014. *analisa human error operator mesin ring yarn dengan metode human error assessment dan reduction technique*. Jurusan Teknik Industri Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Surakarta. Surakarta.

Utama, Prawira Ridzki. *Analisa Human Error Probability Menggunakan Metode Heart (Human Error Assessment And Reduction Technique) Pada Operator Konveksi Cv. 913 Production*. Program Studi Teknik Industri, FST Universitas Al Azhar Indonesia.

Rahmania, Tiara. *Analisa Human Error Dengan Metode Sherpa Dan Heart Pada Kecelakaan Kerja Di Pt "Xyz"*. Departemen Teknik Industri, Fakultas Teknik, Universitas Sumatera Utara.

Safitri, dian mardi. 2015. *Human Reliability Assessment Dengan Metode Human Error Assessment And Reduction Technique Pada Operator Stasiun Shroud PT. X*. Program Studi Teknik Industri, Universitas Trisakti

Rohmawan, Faris. 2016. *Penggunaan Metode Heart Dan JSA Sebagai Upaya Pengurangan Human Error Pada Kecelakaan Kerja Di Departemen Produksi*. Jurusan Teknik Industri, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Malang.



L

A

M

P

I

R

A

N

Lampiran 1 :Gambar kondisi kapal motor Mutiara santosa I setelah kebakaran di pulau maselembu

1. Kondisi lambung kanan kapal setelah 4 hari terbakar



2. Kondisi di anjungan



3. Kondisi geladak cuaca belakang mengalami perubahan bentuk (pandangan dari tengah geladak ke belakang)



4. Kondisi kendaraan jenis truk besar di 'D' deck





EMPIRAN 2 : WAWANCARA SEKALIGUS SURVEY DATA PENELITIAN



Bapak Bapak Rahmat Setiawan, S.T, Selaku Kepala Manajer PT Antosim Lampung Pelayaran Cabang Makassar



Bapak Zul Fahmi, Selaku Assistant Manajer PT Antosim Lampung Pelayaran Cabang Makassar



EMPIRAN 3 : Penilaian Responden Probabilitas Error Ordinal

Nilai probabilitas ordinal yang digunakan dalam metode SHERPA adalah rendah, sedang, dan tinggi. Nilai probabilitas ordinal yang digunakan dalam metode SHERPA adalah rendah (L), sedang (M), dan tinggi (H). Penilaian probabilitas error ordinal dilakukan berdasarkan data historis kesalahan operator dalam item pekerjaan yang dianalisis. Tabel berikut adalah probabilitas error ordinal. Penilaian probabilitas error ordinal ini terdiri dari tujuh responden yaitu Rahmat Setiawan (Resp. 1), Zul Fahmi (Resp. 2), La Ode Artem (Resp. 3), Anre Saputra (Resp. 4), Abd. Hafid (Resp. 5), Dan M. Rahimuddin (Resp. 6)

Penilaian Probabilitas *Error Ordinal* pada SOP Pelayanan Muatan Ke Kapal.

Standar Operating Procedure	Kode	Probabilitas Error Ordinal						
		Resp. 1	Resp. 2	Resp. 3	Resp. 4	Resp. 5	Resp. 6	Resp. 7
A. Standar Operating Procedure Pelayanan Pemuatan Kendaraan di Kapal Ferry RO – RO	1.1	M	L	L	L	L	L	H
	1.2	H	L	L	L	L	L	H
	1.3	M	M	L	L	L	L	H
	1.4	H	L	L	L	L	L	H
	1.5	M	L	L	L	M	L	H
	1.6	M	H	L	L	M	L	H
	1.7	H	H	L	L	M	L	H
	1.8	H	H	M	L	M	M	H
	1.9	H	H	L	L	M	M	H
	2.1	M	L	L	L	L	M	H
	2.2	M	L	L	L	L	M	H
	2.3	H	M	L	L	L	L	H
	2.4	H	M	L	M	L	L	H
	2.5	L	M	M	M	L	L	H
	2.6	M	L	M	M	M	L	H
	3.1	M	L	L	M	L	M	H
	3.2	M	M	M	M	L	H	H
	3.3	M	M	M	M	L	H	H
	3.4	M	M	M	H	M	M	H
	4.1	M	L	L	H	L	H	H
4.2	M	L	L	H	L	M	H	
4.3	M	L	L	H	L	H	H	
1.1	H	L	L	H	L	L	M	



Standar Operating Procedure Pelayanan untuk Penumpang Di Pelabuhan	1.2	H	L	M	H	L	L	M
	1.3	H	L	M	H	L	L	M
	2.1	H	L	L	H	L	L	M
	2.2	M	L	M	H	M	L	M
	2.3	M	L	M	H	L	L	M
	2.4	M	L	M	H	L	L	M
	2.5	M	L	M	H	M	M	M
	2.6	H	M	M	H	L	M	M
	2.7	H	L	M	H	L	L	L
	2.8	M	L	M	H	L	L	L
2.9	M	L	L	H	L	L	L	
C. Standar Operating Procedure Pelayanan Untuk Kendaraan Di Pelabuhan	1.1	H	L	M	M	L	L	H
	1.2	H	L	L	M	L	L	H
	1.3	M	L	L	M	M	H	H
	1.4	H	M	L	M	L	M	H
	1.5	H	M	L	M	L	M	H
	1.6	H	L	L	M	L	L	H
	1.7	M	L	L	M	L	L	H
	1.8	H	L	L	H	L	L	H
	2.1	M	L	L	H	L	M	H
	2.2	M	L	L	H	L	M	H
	2.3	M	M	M	H	M	M	H
	2.4	M	L	M	H	M	L	H
	2.5	M	L	L	H	M	L	H
	2.6	H	L	L	H	L	L	H
	2.7	H	L	L	H	L	L	H
	2.8	M	L	L	M	L	L	H
	3.1	M	L	L	M	L	L	H
	3.2	M	L	L	M	L	L	H
D. Standar Operating Procedure Pelayanan Terhadap Kapal Di Pelabuhan.	1.1	H	L	M	H	L	L	H
	1.2	M	L	M	H	M	L	H
	1.3	M	M	M	M	M	M	H
	1.4	M	L	L	M	L	L	H
	1.5	H	L	L	M	L	L	H
	1.6	H	M	L	M	L	L	H
	1.7	H	M	L	H	L	M	L
	2.1	M	M	L	H	L	M	M
E. Standar Operating Procedure Pelayanan Pelabuhan	1.1	M	L	L	M	M	L	L
	1.2	M	M	L	H	M	L	L



Komunikasi Kapal Dengan Pelabuhan Kapal Dengan Pelabuhan Dan SBHP	1.3	M	L	L	H	M	L	M	
	1.4	M	M	L	H	L	M	L	
	1.5	M	L	L	H	M	L	M	
	1.6	M	M	L	H	M	L	M	
	1.7	H	L	L	H	M	L	M	
	2.1	H	L	L	H	L	L	L	
	2.2	H	L	L	H	M	M	M	
	2.3	M	L	L	M	M	L	L	
	F. Standar Operating Procedure Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Dalam Keadaan Darurat	1.1	M	L	L	M	L	L	M
		1.2	M	M	L	M	L	M	L
1.3		M	L	L	H	L	M	M	
1.4		H	L	L	H	L	M	L	
2.1		L	L	L	H	L	L	M	
2.2		M	L	L	H	M	L	L	
2.3		M	L	L	M	L	M	M	
2.4		M	M	L	M	M	M	L	
2.5		H	L	L	H	M	M	M	
2.6		M	M	L	H	L	M	L	
G. Standar Operating Procedure Pengendalian Operasional Di Pelabuhan Penyeberangan	1,1	H	L	L	H	M	L	M	
	1,2	H	H	L	H	L	H	M	
	1,3	H	L	L	H	L	M	M	
	1,4	H	L	L	H	L	H	M	
	1,5	M	M	L	H	L	M	H	
	1,6	H	M	L	H	L	M	M	
	1,7	M	L	L	H	L	M	M	
	1,8	M	M	L	H	L	M	M	
	1,9	H	L	L	H	L	L	H	
	1,10	M	L	L	H	L	L	M	
1,11	M	M	L	H	L	M	M		
2,1	M	L	L	H	M	L	L		
2,2	H	M	L	H	L	M	M		
2,3	M	L	L	H	L	L	M		
2,4	M	L	L	M	L	H	M		
2,5	M	L	L	M	L	M	H		
2,6	L	M	L	M	L	M	H		
2,7	M	M	L	M	L	M	M		
2,8	M	M	L	M	L	M	M		
2,9	M	M	L	H	M	H	L		
2,10	M	L	L	H	L	M	L		



	2,11	M	L	L	H	L	L	M
	2,12	M	M	L	H	L	M	M
H. Standar Operating Procedure EMKL Masuknya Barang Ke Dalam Kapal	1.1	M	L	L	M	L	L	M
	1.2	M	L	L	M	L	L	M
	1.3	H	L	L	M	L	L	L
	1.4	M	L	L	M	L	L	L
	1.5	M	L	L	L	L	L	L
	1.6	M	M	L	M	L	L	M
	2.1	M	L	L	M	L	L	L
	2.2	H	M	L	M	L	L	M
	2.3	H	M	L	M	L	L	L
I. Standar Operating Procedure Kebakaran Di Kapal Oleh Bagian Operasional Pelayaran	1.1	H	M	L	H	L	M	L
	1.2	H	L	L	H	L	M	M
	1.3	H	M	L	H	L	L	L
	1.4	H	M	L	H	L	M	M
	1.5	M	L	L	H	M	L	M
	1.6	M	L	L	H	L	L	M
	2.1	M	L	M	M	L	M	L
	2.2	M	M	L	M	M	M	M



EMPIRAN 4 : KUESIONER

KUESIONER PENELITIAN

Kepada Yth. Bapak/Ibu Di Tempat.

Dengan Hormat,

Dengan ini, saya mohon kesediaan Bapak/Ibu untuk meluangkan waktu mengisi kuesioner yang saya gunakan sebagai penelitian yang berjudul “Analisis Human Error Penyebab Kebakaran KM. Mutiara Santosa I” dalam meningkatkan kinerja pelayanan pengawasan pemuatan kendaraan diatas kapal sesuai dengan petunjuk pengisian. Informasi yang Bapak/Ibu berikan dalam kuesioner saya pergunakan sebagai olahan bahan skripsi dalam tugas akhir saya di Jurusan Teknik Perkapalan Program Studi Teknik Sistem Perkapalan, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin.

Adapun data saya sebagai peneliti;

Nama : Ilham Alatas Bin Jake
Nim : D331 15 008
Alamat : Jl. Nangka No.45 Romanglompoa, Gowa

Saya mohon bantuan dari Bapak/Ibu untuk mengisi kuesioner ini dengan sejujurnya-jujurnya, secara obyektif, dan apa adanya. Bantuan yang Bapak/Ibu berikan sangat berarti bagi penelitian ini. Atas bantuannya, saya ucapkan terima kasih.

Hormat saya

Ilham Alatas Bin Jake

D331 15 008



A. Identitas Responden

unjuk Pengisian

Mohon dijawab dengan memberikan tanda centang (√) pada pilihan jawaban yang memang menggambarkan profil dari Bapak/Ibu /responden.

Jabatan Bapak/Ibu di dalam perusahaan

(Tolong Diisikan)

.....

1. No. Responden :.....(diisi oleh peneliti)
2. Nama Responden :.....
3. Apakah jenis kelamin Bapak/Ibu?
 - a. Laki – laki
 - b. Perempuan
4. Tempat tinggal Bapak/Ibu saat ini :.....
5. Berapakah usia Bapak/Ibu saat ini?
 - a. 15 – 25 tahun c. 36 – 45 tahun e. Di atas 60 tahun
 - b. 26 - 35 tahun d. 46 -50 tahun
6. Status perkawinan?
 - a. Belum menikah c. Duda/Janda
 - b. Menikah
7. Latar belakang pendidikan terakhir Bapak/Ibu?
 - a. SLTA/ sederajat c. S1/S2/S3
 - b. D1/D2/D3/ sederajat
8. Pekerjaan utama Bapak/Ibu saat ini?
 - a. Mahasiswa/i c. Pegawai negeri e. Lainnya
(.....)
 - b. Wirausaha d. Pegawai swasta
9. Rata – rata pengeluaran Bapak/Ibu perbulan?
 - a. Rp 500.000 – Rp 1.000.000
 - b. Rp 1.000.000 – Rp 2.000.000
 - c. Rp 2.000.000 – Rp 3.500.000



- d. Rp 3.500.000 – Rp 3.500.000
- e. Rp 3.500.000 – Rp 5.000.000
- f. Lebih dari Rp 5.000.000

TANGGAPAN RESPONDEN

I. PENGANTAR

Di bawah ini disajikan beberapa pertanyaan dan pernyataan disertai dengan pilihan jawaban. Saya memohon Bapak/Ibu untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan berikut dengan memilih salah satu pilihan yang telah disediakan. Jawaban Bapak/Ibu tidak dinilai benar atau salah. Karena itu, Bapak/Ibu diharapkan menjawab dengan sungguh-sungguh dan jujur. Atas jawaban yang Bapak/Ibu saya ucapkan terima kasih

II. PETUNJUK

1. Bacalah baik- baik setiap pertanyaan / pernyataan yang disertai dengan pilihan jawaban yang tersedia
2. Pilihlah pilihan jawaban yang menurut Bapak/Ibu sesuai dengan pikiran dan pengalaman Bapak/Ibu, kemudian berilah tanda centang (✓) pada tempat yang telah disediakan di sebelah kanan
3. Jangan terpengaruh oleh jawaban atau pendapat teman Bapak/Ibu, karena kuesioner ini bersifat rahasia pribadi
4. Jawaban Bapak/Ibu kami kerahasiannya.

Pilihlah jawaban dengan memberi tanda centang (✓), karena pertanyaan / pernyataan tersebut sesuai dengan pikiran atau pengalaman Bapak/Ibu.

Keterangan

L :Jika selama ini tidak pernah ditemukan terjadinya error(kesalahan) pada item pekerjaan yang dianalisis, maka penilaian kemungkinan kesalahan yang terjadi nilai adalah Rendah dan diberi tanda L (low)

M :Jika selama ini error(kesalahan) pada item pekerjaan yang dianalisis pernah terjadi beberapa waktu yang lalu namun dalam



frekuensi sedikit (sering terjadi), maka penilaian kemungkinan kesalahan yang terjadi adalah Sedang dan diberi tanda M (medium)

H :Jika selama ini error(kesalahan) pada item pekerjaan yang dianalisis pernah terjadi beberapa waktu yang lalu dengan frekuensi yang tinggi (selalu terjadi), maka penilaian kemungkinan kesalahan yang terjadi adalah Tinggi dan diberi tanda H (high)

A. Standar Operating Procedure Pelayanan Pemuatan Kendaraan di Kapal Ferry RO – RO

NO	Pernyataan	L	M	H
1. Sebelum kendaraan tiba di pelabuhan				
1	Operator mengisi formulir dengan lengkap			
2	Operator melengkapi data ekspedisi			
3	Operator memerhatikan informasi dengan lengkap			
4	Operator melengkapi data lampiran ekspedisi			
5	Operator melampirkan STCK			
6	Penyampaian informasi mengenai B3 tersampaikan			
7	Operator memerhatikan tinggi kendaraan			
8	Operator memeriksa bak kendaraan			
9	Operator dalam memperhitug tonase kendaraan			
2. Kendaraan tiba di pelabuhan				
1	Operator melakukan tindakan mengisi formulir			
2	Operator membeli tiket			
3	Operator menunjukkan tiket kapal dan melunasi pembayaran sebelum kapal masuk ke parkir terminal			
4	Operator memeriksa tinggi kendaraan			
5	Operator salah dalam membagi waktu lamanya kendaraan parkir di terminal			
6	Oprator mengizinkan petugas untuk mengawasi kenderaannya			
3. Kendaraan menuju pelabuhan				
1	Petugas Polres mendata kendaraan dengan benar			
2	Petugas Polres memeriksa kendaraan laik jalan			
3	Petugas Polres memeriksa dengan detail data muatan kendaraan			
4	Petugas Polres memeriksa dengan baik bak kendaraan tertutup terpal dengan rapi			



	4. Kendaraan di dalam kapal			
	Petugas ABK memeriksa ikat kendaraan			
2	Petugas ABK memeriksa kondisi kendaraan dalam kondisi mati			
3	Petugas ABK tidak memeriksa pengemudi dan karnet berada dalam kendaraan			

B. Standar Operating Procedure Pelayanan untuk Penumpang Di Pelabuhan

NO	Pernyataan	L	M	H
1. Prosedur Pelayanan Untuk Kedatangan Penumpang dari Kapal				
1	Penumpang yang tidak membawa atau mengendarai kendaraan turun melalui gangway, melewati ruang tunggu. Setelah itu langsung menuju pintu keluar dari terminal yang telah disediakan. Jika hendak menaiki taksi atau angkutan umum lainnya langsung menuju tempat parkir angkutan umum yang ada.			
2	Bagi penumpang yang membawa atau mengendarai kendaraan sendiri turun dari kapal bersama dengan kendaraannya (menaiki kendaraannya). Setelah itu langsung menuju pintu keluar dari terminal yang telah disediakan.			
3	Bagi penumpang yang mengendarai angkutan penumpang turun bersama angkutan masing-masing (menaiki angkutannya). Setelah itu langsung menuju pintu keluar dari terminal yang telah disediakan.			
2. Prosedur Pelayanan Keberangkatan Penumpang				
1	Calon penumpang melalui pintu gerbang utama pelabuhan.			
2	Penumpang dari kendaraan penumpang turun di terminal, melewati coridor menuju loket sesuai rambu/petunjuk. Bagi penumpang kendaraan penumpang tidak perlu membayar tiket lagi karena tiket sudah mencakup tiket penumpangnya.			
3	Bagi penumpang kendaraan pribadi terus saja bersama kendaraannya masing-masing menuju tollgate			
4	Bagi pengunjung yang tidak menyeberang, hanya membeli pas pelabuhan, bayar pas pelabuhan dan sampai di ruang tunggu			
5	Bila pengunjung yang akan menyeberang, menuju loket yang menjual pas pelabuhan, tiket pelayanan dan asuransi (terpadu)			



6	Pada saat pembelian tiket pemakai jasa harus diingatkan untuk membaca peraturan yang ada di balik tiket maupun di papan pengumuman yang sudah dipasang di tollgate (gerbang tol) tentang kewajiban penumpang dan peraturan lainnya			
7	Calon penumpang masuk ruang tunggu, dan menunggu naik kapal yang akan diberitahu oleh petugas, jika sesuai jadwal maka penumpang tidak perlu menunggu, langsung naik kapal melalui pemeriksaan pintu			
8	Sebelum penumpang naik ke kapal, petugas pelayaran dibantu petugas pelabuhan merobek bagian tiket pada potongan yang sesuai peruntukannya yang diperlukan sebagai lampiran berita acara penagihan dari perusahaan pelayaran. Kemudian penumpang dipersilahkan naik ke kapal bersama sisa robekan yang nantinya sebagai bukti pemeriksaan tiket di atas kapal.			
9	Bagi calon penumpang yang hendak menyeberang kendaraan pribadinya dapat menunggu di tempat parkir saja bersama kendaraan masing-masing.			

C. Standar Operating Procedure Pelayanan Untuk Kendaraan Di Pelabuhan

NO	Pernyataan	L	M	H
1. Kendaraan Penumpang				
1	Pemakai Jasa mengantri untuk menunggu giliran atau ambil nomor antrian jika ada.			
2	Petugas di pintu masuk pelabuhan memberikan nomor antrian (jika ada).			
3	Semua penumpang turun dari kendaraan, melapor pada petugas pelabuhan lalu menunggu antrian.			
4	Kendaraan membayar tiket terpadu untuk penumpang dan kendaraan.			
5	Kendaraan penumpang menuju lapangan parkir siap muat dan diparkir menurut antrian.			
6	Petugas pelayaran mencatat identitas kendaraan dan memotong tiket.			
7	Kendaraan melalui MB/ Ponton masuk kapal yang diarahkan petugas.			
8	Di dalam kapal, kendaraan diatur oleh petugas kapal yang akan menyampaikan hal-hal yang perlu diperhatikan.			
2. Kendaraan Barang dan Kendaraan Angkutan Alat Berat				



1	Petugas melaporkan kedatangan truk bermuatan.			
2	Petugas mencatat kemudian diberi nomor antrian jika ada dan sesuai giliran untuk ditimbang.			
3	Jika tonase melebihi berat muatan, sesuai dengan ketentuan yang berlaku, truk dikeluarkan untuk mengurangi muatan. Untuk tonase yang sesuai, dapat dibuatkan bukti timbang (struk).			
4	Jika muatan tidak melampaui berat yang ditentukan maka truk berhak membeli tiket penyeberangan.			
5	Pemakai jasa membayar biaya melalui loket Produksi disetor kepada petugas yang berwenang.			
6	Tanda bukti pembayaran diterima pemakai jasa.			
7	Kendaraan menuju dermaga.			
8	Bukti timbangan dan potongan tiket diambil MB sekaligus siap naik kapal.			
3. Prosedur Kedatangan Kendaraan di Pelabuhan (Kendaraan Turun)				
1	Semua jenis kendaraan keluar melalui MB.			
2	Kemudian langsung menuju jalan keluar pelabuhan			

D. Standar Operating Procedure Pelayanan Terhadap Kapal Di Pelabuhan.

NO	Pernyataan	L	M	H
1. Prosedur Pelayanan Pelabuhan Untuk Sandar dan Bongkar Muat Kapal				
1	Pemakai jasa/kapal merapat di dermaga sesuai jadwal			
2	Movable Bridge disiapkan Petugas			
3	Sandar sesuai jadwal			
4	Selesai bongkar/muat diberangkatkan keluar dermaga			
5	Data dan waktu sandar yang digunakan dicatat oleh petugas Movable Bridge			
6	Data kapal sandar ditanda tangani petugas yang berwenang			
7	Kelengkapan surat kapal (SIB : Surat Ijin Berlayar), salinannya harus ada di bagian operasi untuk lampiran klaim subsidi, bagi kapal yang bersubsidi.			



Prosedur Pelayanan Pelabuhan Untuk Pengaturan Jadwal Kapal				
1	Jadwal keberangkatan kapal diatur dengan memperhatikan; <ul style="list-style-type: none"> 6. Jarak Lintasan; 7. Jumlah, besar dan kapasitas kapal; 8. Jumlah dan kapasitas dermaga; 9. Volume angkutan; 10. Keterpaduan antar moda. 			

E. Standar Operating Procedure Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Dalam Keadaan Darurat

NO	Pernyataan	L	M	H
1. Komunikasi Pelabuhan dengan kapal dalam kondisi normal				
1	Untuk kapal yang menempuh waktu layar diatas 4 jam, selama pelayaran stasiun radio di kapal standby di frekuensi 6125 KHZ dan 2182 KHZ khusus atau difrekuensi lainnya yang diperbolehkan untuk komunikasi dengan stasiun darat, hal ini bertujuan untuk memonitoring jika ada pesan-pesan dari perusahaan untuk kepentingan operasional.			
2	Dan pada jam-jam tertentu (XX.00-XX.03 / XX.30-XX.33) sesuai dengan aturan komunikasi stasiun radio kapal harus standby di frekuensi 6215 KHZ dan 2182 KHZ dengan tujuan memonitoring berita-berita bahaya, segera dan keamanan yang dipancarkan oleh stasiun kapal lainnya atau stasiun darat.			
3	Untuk kapal yang berlayar kurang dari 4 jam, selama pelayaran stasiun radio harus standby di frekuensi VHF Channel 16.			
4	Tugas jaga markonis diatur sesuai dengan peraturan radio internasional dan perusahaan.			
5	Berita yang berasal dari darat atau stasiun kapal lainnya harus dicatat dalam buku jurnal radio dan jika berita tersebut menyangkut operasional kapal, keselamatan atau mengenai keadaan cuaca segera disampaikan kepada nahkoda/pimpinan jaga.			
6	Nahkoda wajib mengetahui dan menandatangani buku jurnal radio dan harus melakukan pemantauan pelaksanaan komunikasi tersebut sesuai dengan aturan yang berlaku.			
7	Jika kapal menerima berita bahaya, harus segera dilaporkan kepada nahkoda dan dicatat di buku jurnal radio.			
2. Komunikasi pelabuhan dengan kapal dalam kondisi Keadaan Darurat				



1	Setiap komunikasi yang berkaitan dengan kondisi darurat harus segera mendapatkan prioritas utama dari semua kegiatan komunikasi.			
2	Jika kapal dalam keadaan darurat, berita keadaan darurat dipancarkan melalui radio kapal atas perintah nahkoda pada frekuensi bahaya internasional yaitu : 2182 KHZ, 6215 KHZ, 8291 KHZ, 156.8 MHZ atau frekuensi radio lainnya yang diperbolehkan untuk digunakan sebagai komunikasi darurat sesuai dengan peraturan radio.			
3	Kapal yang dilengkapi dengan fasilitas GMDSS dapat berhubungan langsung dengan petugas di darat.			

F. Standar Operating Procedure Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Dalam Keadaan Darurat

NO	Pernyataan	L	M	H
1. Prosedur umum penanganan keadaan darurat yang terjadi di kapal				
1	Di pelabuhan terdekat yang mendapat kabar, petugas komunikasi memberitahukan kepada Kepala Bagian Operasi yang bertugas.			
2	Kepala Bagian Operasi segera menghubungi SAR dan petugas yang berwenang sesuai jenis keadaannya untuk berjaga-jaga			
3	Juga disiapkan tempat penampungan dan pengobatan sementara bagi yang terluka.			
4	Jika kapal tak bisa diselamatkan segera mengirim tim SAR untuk mencari dan menyelamatkan penumpang.			
2. Prosedur penanganan keadaan darurat akibat cuaca buruk di pelabuhan				
1	Melakukan koordinasi dengan pihak kapal yang beroperasi			
2	Koordinasi dengan pihak terkait.			
3	Jika akibat cuaca buruk kapal tidak beroperasi maka kepada penumpang diinformasikan dan diarahkan ke ruang tunggu.			
4	Apabila ruang tunggu penuh, maka disiapkan tenda penampungan. Jika diperlukan, memberikan hiburan.			
5	Untuk kendaraan, apabila areal parkir penuh, maka kepada pengguna kendaraan diinformasikan dan diarahkan ke kantong parkir penampungan.			
6	Namun jika pada cuaca buruk kapal tetap lanjut beroperasi maka dilakukan rescheduling.			

G. Standar Operating Procedure Pengendalian Operasional Di Pelabuhan Penyeberangan

NO	Pernyataan	L	M	H
----	------------	---	---	---



Pengendalian Keamanan Penumpang dan Barangnya				
1	Kegiatan pembelian tiket oleh penumpang.			
2	Melakukan pengawasan terhadap penumpang beserta barang bawaannya secara visual dan dengan CCTV, apabila ada kecurigaan maka diharapkan supaya dapat dilakukan pemeriksaan terhadap penumpang yang dicurigai.			
3	Penumpang diarahkan menuju ruang tunggu dengan diawasi oleh bagian security dan informasi.			
4	Selama di ruang tunggu penumpang dan barang bawaannya diawasi secara visual dan dengan CCTV oleh bagian security dan informasi.			
5	Setelah kapal siap muat penumpang diarahkan ke kapal yang diawasi petugas gangway dan portir.			
6	Bila ada kecurigaan dilakukan pemeriksaan terhadap penumpang beserta barang bawaannya.			
7	Koordinasi dengan pihak terkait.			
8	Operator melakukan pengawasan secara visual terhadap penumpang dan barang bawaannya yang naik/turun, apabila ada kecurigaan maka security kapal dapat melakukan pemeriksaan terhadap penumpang bersangkutan.			
9	Apabila terbukti barang bawaannya adalah barang terlarang, yang bersangkutan diserahkan kepada pihak kepolisian di pelabuhan tujuan untuk diproses lebih lanjut.			
10	Apabila karena alasan dinas yang bersangkutan harus membawa senjata, selama pelayaran senjata tersebut harus dititipkan kepada nakhoda dan peluru harus dikosongkan.			
11	Selama dalam pelayaran nakhoda/perwira jaga harus melakukan pengawasan keliling kapal sesuai peraturan perusahaan.			
2. Pengendalian keamanan kendaraan dan muatannya				
1	Kegiatan penimbangan dan pembelian tiket oleh kendaraan.			
2	Pengemudi kendaraan harus menyebutkan barang yang dibawa saat ditimbang.			
3	Jika menemukan muatan mencurigakan petugas timbangan harus melapor kepada petugas keamanan untuk diteruskan kepada polisi.			
4	Melakukan pengawasan terhadap penumpang beserta barang bawaannya secara visual dan dengan CCTV, apabila ada kecurigaan maka diharapkan supaya dapat dilakukan pemeriksaan terhadap penumpang yang dicurigai.			
5	Kendaraan diarahkan menuju ruang parkir tunggu menunggu giliran muat.			
6	Selama kendaraan di lapangan parkir tunggu dapat diawasi oleh bagian security dan informasi.			



7	Setelah mendapat giliran muat, kendaraan dialihkan ke lapangan parkir siap muat selama di lapangan parkir siap muat kendaraan diawasi secara isual dan dengan CCTV oleh bagian security.			
8	Bila ada kecurigaan dilakukan pemeriksaan terhadap penumpang dengan melibatkan aparat kepolisian dengan menggunakan anjing pelacak atau biosensor.			
9	Setiap kendaraan dilakukan pengecekan menggunakan Mirror Detection.			
10	Operator melakukan pengawasan secara visual terhadap kendaraan yang naik/turun, apabila ada kecurigaan maka security kapal dapat melakukan pemeriksaan terhadap penumpang bersangkutan.			
11	Apabila terbukti barang bawaannya adalah barang terlarang, nakhoda dapat menginformasikan ke pelabuhan tujuan tentang kejadian yang dimaksud selanjutnya pengemudi dan kendaraan yang bersangkutan diserahkan kepada pihak kepolisian di pelabuhan untuk diproses lebih lanjut.			
12	Selama dalam pelayaran nakhoda/perwira jaga harus melakukan pengawasan keliling kapal sesuai peraturan perusahaan.			

H. Standar Operating Procedure Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut Pemuatan Barang Ke Dalam Kapal

NO	Pernyataan	L	M	H
1. Kendaraan				
1	Perusahaan EMKL membuat data daftar jenis, berat/ volume muatan dan nomor polisi truk yang akan mengangkut barangbarang di atas dalam bentuk dokumen muatan			
2	Perusahaan EMKL bertanggung jawab terhadap kebenaran data-data yang tertera pada dokumen muatan			
3	Perusahaan EMKL mengirimkan truk-truk ke kapal melalui pintu masuk pelabuhan dan melaporkan muatan truk ke petugas di pintu pelabuhan;			
4	Perusahaan EMKL mengadakan perjanjian angkutan barang dengan perusahaan pelayaran dan menyerahkan dokumen muatan;			
5	Pihak operator kapal dalam hal ini dilaksanakan oleh petugas lapangan dan awak kapal untuk mengatur penempatan truk ke atas kapal;			
6	Perusahaan pelayaran membuat manifes muatan yang berada di atas kapal dan diketahui oleh nakhoda kapal, untuk kemudian di ajukan sebagai syarat pengambilan surat ijin berlayar (SIB).			
2. Penumpang				



1	Setiap penumpang yang akan naik ke atas kapal harus memiliki tiket;			
2	Pengemudi, kernet, orang yang berada di dalam truk, mobil, bis dan kendaraan lainnya dihitung sebagai penumpang;			
3	Perusahaan pelayaran menyiapkan passenger list yang diketahui oleh nakhoda;			

I. Standar Operating Procedure Operator Pelayaran dalam Penanggulangan Kebakaran Di Kapal

NO	Pernyataan	L	M	H
1	Terdapat prosedur penanggulangan kebakaran (SOLAS'74)			
2	Mempunyai radio komunikasi untuk memberitahukan kebakaran kepada semua Kru dan pelabuhan untuk meminta pertolongan penyelamatan			
3	Mempunyai koordinasi dalam penanggulangan kebakaran			
4	Terdapat pemeriksaan dan pemeliharaan sistem pencegahan dan penanggulangan kebakaran yang terjadwal dan rutin (NEPA 101)			
5	Hasil pemeriksaan sistem harus dimuat dalam berita acara dan dicatat dalam buku catatan			
6	Terdapat manual dan prosedur pemeliharaan untuk setiap alat dan formulir untuk inspeksi			

1. Latihan Penanggulangan Kebakaran Di Kapal

NO	Pernyataan	L	M	H
1	Terdapat latihan penanggulangan kebakaran (SOLAS'74)			
2	Latihan Penanggulangan kebakaran dan evakuasi dilakukan secara terjadwal dan rutin			



TANGGAPAN RESPONDEN

III. PENGANTAR

Di bawah ini disajikan beberapa pertanyaan dan pernyataan disertai dengan pilihan jawaban. Saya memohon Bapak/Ibu untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan berikut dengan memilih salah satu pilihan yang telah disediakan. Jawaban Bapak/Ibu tidak dinilai benar atau salah. Karena itu, Bapak/Ibu diharapkan menjawab dengan sungguh-sungguh dan jujur. Atas jawaban yang Bapak/Ibu saya ucapkan terima kasih

IV. PETUNJUK

1. Bacalah baik- baik setiap pertanyaan / pernyataan yang disertai dengan pilihan jawaban yang tersedia
2. Pilihlah pilihan jawaban yang menurut Bapak/Ibu sesuai dengan pikiran dan pengalaman Bapak/Ibu, kemudian berilah tanda centang (✓) pada tempat yang telah disediakan di sebelah kanan
3. Jangan terpengaruh oleh jawaban atau pendapat teman Bapak/Ibu, karena kuesioner ini bersifat rahasia pribadi
4. Jawaban Bapak/Ibu kami kerahasiannya.

Pilihlah jawaban dengan memberi tanda centang (✓), karena pertanyaan / pernyataan tersebut sesuai dengan pikiran atau pengalaman Bapak/Ibu.

Keterangan

- A : Benar-benar asing; dikerjakan dengan kecepatan tinggi tanpa adanya pemikiran tentang kemungkinan terjadinya konsekuensi.
- B : Mengubah atau mengembalikan sistem pada keadaan yang baru dan dilakukan dengan usaha sendiri tanpa adanya supervisi atau prosedur.
- C : Pekerjaan bersifat kompleks sehingga membutuhkan tingkat kemampuan dan perhatian yang tinggi.
- D : Pekerjaan sederhana yang dilakukan dengan cepat dan perhatian yang sedikit.



- E : Rutin; sering dikerjakan; pekerjaan yang dilakukan membutuhkan tingkat kemampuan yang relatif rendah.
- F : Mengubah atau mengembalikan sistem pada keadaan yang baru dengan mengikuti beberapa prosedur; dengan beberapa pemeriksaan
- G : Sepenuhnya dikenali; dirancang dengan baik; sering dikerjakan; tugas rutin terjadi beberapa kali per jam; dilakukan untuk standar tertinggi dengan sangat termotivasi; personil sangat terlatih dan berpengalaman; terdapat waktu untuk memperbaiki kesalahan potensial; tetapi tanpa alat bantu kerja yang signifikan
- H : Merespon perintah sistem dengan tepat bahkan ketika ada tambahan atau sistem pengawasan otomatis yang disediakan untuk menghasilkan interpretasi yang akurat tentang keadaan sistem.

A. Standar Operating Procedure Pelayanan Pemuatan Kendaraan di Kapal Ferry RO – RO

NO	Pernyataan	A	B	C	D	E	F	G	H
1. Sebelum kendaraan tiba di pelabuhan									
1	Operator mengisi formulir dengan lengkap								
2	Operator melengkapi data ekspedisi								
3	Operator memerhatikan informasi dengan lengkap								
4	Operator melengkapi data lampiran ekspedisi								
5	Operator melampirkan STCK								
6	Penyampaian informasi mengenai B3 tersampaikan								
7	Operator memerhatikan tinggi kendaraan pada saat memasuki pelabuhan								
8	Operator memeriksa bak kendaraan								
9	Operator memperhitungkan tonase kendaraan dengan teliti								



2. Kendaraan tiba di pelabuhan										
	Operator melakukan tindakan mengisi formulir									
2	Operator membeli tiket terlebih dahulu									
3	Operator menunjukkan tiket kapal dan melunasi pembayaran sebelum kapal masuk ke parkir terminal									
5	Operator tepat dalam membagi waktu lamanya kendaraan parkir di terminal									
6	Operator mengizinkan petugas untuk mengawasi kendaraannya									
3. Kendaraan menuju pelabuhan										
1	Petugas Polres mendata kendaraan dengan benar									
2	Petugas Polres memeriksa kendaraan laik jalan									
3	Petugas Polres memeriksa dengan detail data muatan kendaraan									
4	Petugas Polres memeriksa dengan baik bak kendaraan tertutup terpal dengan rapi									
4. Kendaraan di dalam kapal										
1	Petugas ABK memeriksa ikat kendaraan									
2	Petugas ABK memeriksa kondisi kendaraan dalam kondisi mati									
3	Petugas ABK memeriksa pengemudi dan karnet berada dalam kendaraan									

B. Standar Operating Procedure Pelayanan Untuk Kendaraan Di Pelabuhan

NO	Pernyataan	A	B	C	D	E	F	G	H
1. Prosedur Pelayanan Untuk Kedatangan Penumpang dari Kapal									
1	Penumpang yang tidak membawa atau mengendarai kendaraan turun melalui gangway, melewati ruang tunggu. Setelah itu langsung menuju pintu keluar dari terminal yang telah								



	disediakan. Jika hendak menaiki taksi atau angkutan umum lainnya langsung menuju tempat parkir angkutan umum yang ada.								
2	Bagi penumpang yang membawa atau mengendarai kendaraan sendiri turun dari kapal bersama dengan kendaraannya (menaiki kendaraannya). Setelah itu langsung menuju pintu keluar dari terminal yang telah disediakan.								
3	Bagi penumpang yang mengendarai angkutan penumpang turun bersama angkutan masing-masing (menaiki angkutannya). Setelah itu langsung menuju pintu keluar dari terminal yang telah disediakan.								
2. Prosedur Pelayanan Keberangkatan Penumpang									
1	Calon penumpang melalui pintu gerbang utama pelabuhan.								
2	Penumpang dari kendaraan penumpang turun di terminal, melewati coridor menuju loket sesuai rambu/petunjuk. Bagi penumpang kendaraan penumpang tidak perlu membayar tiket lagi karena tiket sudah mencakup tiket penumpangnya.								
3	Bagi penumpang kendaraan pribadi terus saja bersama kendaraannya masing-masing menuju tollgate								
4	Bagi pengunjung yang tidak menyeberang, hanya membeli pas pelabuhan, bayar pas pelabuhan dan sampai di ruang tunggu								



5	Bila pengunjung yang akan menyeberang, menuju loket yang menjual pas pelabuhan, tiket pelayaran dan asuransi (terpadu)								
6	Pada saat pembelian tiket pemakai jasa harus diingatkan untuk membaca peraturan yang ada di balik tiket maupun di papan pengumuman yang sudah dipasang di tollgate (gerbang tol) tentang kewajiban penumpang dan peraturan lainnya								
7	Calon penumpang masuk ruang tunggu, dan menunggu naik kapal yang akan diberitahu oleh petugas, jika sesuai jadwal maka penumpang tidak perlu menunggu, langsung naik kapal melalui pemeriksaan pintu								
8	Sebelum penumpang naik ke kapal, petugas pelayaran dibantu petugas pelabuhan merobek bagian tiket pada potongan yang sesuai peruntukannya yang diperlukan sebagai lampiran berita acara penagihan dari perusahaan pelayaran. Kemudian penumpang dipersilahkan naik ke kapal bersama sisa robekan yang nantinya sebagai bukti pemeriksaan tiket di atas kapal.								
9	Bagi calon penumpang yang hendak menyeberang kendaraan pribadinya dapat menunggu di tempat parkir saja bersama kendaraan masing-masing.								

C. Standar Operating Procedure Pelayanan Terhadap Kapal Di Pelabuhan.

NO	Pernyataan	A	B	C	D	E	F	G	H
1.	Kendaraan Penumpang								



1	Pemakai Jasa mengantri untuk menunggu giliran atau ambil nomor antrian jika ada.								
2	Petugas di pintu masuk pelabuhan memberikan nomor antrian (jika ada).								
3	Semua penumpang turun dari kendaraan, melapor pada petugas pelabuhan lalu menunggu antrian.								
4	Kendaraan membayar tiket terpadu untuk penumpang dan kendaraan.								
5	Kendaraan penumpang menuju lapangan parkir siap muat dan diparkir menurut antrian.								
6	Petugas pelayaran mencatat identitas kendaraan dan memotong tiket.								
7	Kendaraan melalui MB/ Ponton masuk kapal yang diarahkan petugas.								
8	Di dalam kapal, kendaraan diatur oleh petugas kapal yang akan menyampaikan hal-hal yang perlu diperhatikan.								
2. Kendaraan Barang dan Kendaraan Angkutan Alat Berat									
1	Petugas melaporkan kedatangan truk bermuatan.								
2	Petugas mencatat kemudian diberi nomor antrian jika ada dan sesuai giliran untuk ditimbang.								
3	Jika tonase melebihi berat muatan, sesuai dengan ketentuan yang berlaku, truk dikeluarkan untuk mengurangi muatan. Untuk tonase yang sesuai, dapat dibuatkan bukti timbang (struk).								
4	Jika muatan tidak melampaui berat yang ditentukan maka truk berhak membeli tiket penyeberangan.								



5	Pemakai jasa membayar biaya melalui loket Produksi disetor kepada petugas yang berwenang.								
6	Tanda bukti pembayaran diterima pemakai jasa.								
7	Kendaraan menuju dermaga.								
8	Bukti timbangan dan potongan tiket diambil MB sekaligus siap naik kapal.								
3. Prosedur Kedatangan Kendaraan di Pelabuhan (Kendaraan Turun)									
1	Semua jenis kendaraan keluar melalui MB.								
2	Kemudian langsung menuju jalan keluar pelabuhan								

D. Standar Operating Procedure Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Dalam Keadaan Darurat

NO	Pernyataan	A	B	C	D	E	F	G	H
1. Prosedur Pelayanan Pelabuhan Untuk Sandar dan Bongkar Muat Kapal									
1	Pemakai jasa/kapal merapat di dermaga sesuai jadwal								
2	Movable Bridge disiapkan Petugas								
3	Sandar sesuai jadwal								
4	Selesai bongkar/muat diberangkatkan keluar dermaga								
5	Data dan waktu sandar yang digunakan dicatat oleh petugas Movable Bridge								
6	Data kapal sandar ditanda tangani petugas yang berwenang								
7	Kelengkapan surat kapal (SIB : Surat Ijin Berlayar), salinannya harus ada di bagian operasi untuk lampiran klaim subsidi, bagi kapal yang bersubsidi.								



2. Prosedur Pelayanan Pelabuhan Untuk Pengaturan Jadwal Kapal									
1	Jadwal keberangkatan kapal diatur dengan memperhatikan; <ul style="list-style-type: none"> a. Jarak Lintasan; b. Jumlah, besar dan kapasitas kapal; c. Jumlah dan kapasitas dermaga; d. Volume angkutan; e. Keterpaduan antar moda. 								

E. Standar Operating Procedure Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Dalam Keadaan Darurat

NO	Pernyataan	A	B	C	D	E	F	G	H
1.	Komunikasi Pelabuhan dengan kapal dalam kondisi normal								
1	Untuk kapal yang menempuh waktu layar diatas 4 jam, selama pelayaran stasiun radio di kapal standby di frekuensi 6125 KHZ dan 2182 KHZ khusus atau difekuensi lainnya yang diperbolehkan untuk komunikasi dengan stasiun darat, hal ini bertujuan untuk memonitoring jika ada pesan-pesan dari perusahaan untuk kepentingan operasional.								
2	Dan pada jam-jam tertentu (XX.00-XX.03 / XX.30-XX.33) sesuai dengan aturan komunikasi stasiun radio kapal harus standby di frekuensi 6215 KHZ dan 2182 KHZ dengan tujuan memonitoring berita-berita bahaya, segera dan keamanan yang dipancarkan oleh stasiun kapal lainnya atau stasiun darat.								



3	Untuk kapal yang berlayar kurang dari 4 jam, selama pelayaran stasiun radio harus standby di frekuensi VHF Channel 16.								
4	Tugas jaga markonis diatur sesuai dengan peraturan radio internasional dan perusahaan.								
5	Berita yang berasal dari darat atau stasiun kapal lainnya harus dicatat dalam buku jurnal radio dan jika berita tersebut menyangkut operasional kapal, keselamatan atau mengenai keadaan cuaca segera disampaikan kepada nahkoda/pimpinan jaga.								
6	Nahkoda wajib mengetahui dan menandatangani buku jurnal radio dan harus melakukan pemantauan pelaksanaan komunikasi tersebut sesuai dengan aturan yang berlaku.								
7	Jika kapal menerima berita bahaya, harus segera dilaporkan kepada nahkoda dan dicatat di buku jurnal radio.								
2. Komunikasi pelabuhan dengan kapal dalam kondisi Keadaan Darurat									
1	Setiap komunikasi yang berkaitan dengan kondisi darurat harus segera mendapatkan prioritas utama dari semua kegiatan komunikasi.								
2	Jika kapal dalam keadaan darurat, berita keadaan darurat dipancarkan melalui radio kapal atas perintah nahkoda pada frekuensi bahaya internasional yaitu : 2182 KHZ, 6215 KHZ, 8291 KHZ, 156.8 MHZ atau frekuensi radio lainnya yang diperbolehkan untuk digunakan sebagai komunikasi darurat sesuai dengan peraturan radio.								



3	Kapal yang dilengkapi dengan fasilitas GMDSS dapat berhubungan langsung dengan petugas di darat.								
---	--------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

F. Standar Operating Procedure Pengendalian Operasional Di Pelabuhan Penyeberangan

NO	Pernyataan	A	B	C	D	E	F	G	H
1.	Prosedur umum penanganan keadaan darurat yang terjadi di kapal								
1	Di pelabuhan terdekat yang mendapat kabar, petugas komunikasi memberitahukan kepada Kepala Bagian Operasi yang bertugas.								
2	Kepala Bagian Operasi segera menghubungi SAR dan petugas yang berwenang sesuai jenis keadaannya untuk berjaga-jaga								
3	Juga disiapkan tempat penampungan dan pengobatan sementara bagi yang terluka.								
4	Jika kapal tak bisa diselamatkan segera mengirim tim SAR untuk mencari dan menyelamatkan penumpang.								
2.	Prosedur penanganan keadaan darurat akibat cuaca buruk di pelabuhan								
1	Melakukan koordinasi dengan pihak kapal yang beroperasi								
2	Koordinasi dengan pihak terkait.								
3	Jika akibat cuaca buruk kapal tidak beroperasi maka kepada penumpang diinformasikan dan diarahkan ke ruang tunggu.								
4	Apabila ruang tunggu penuh, maka disiapkan tenda penampungan. Jika diperlukan, memberikan hiburan.								



5	Untuk kendaraan, apabila areal parkir penuh, maka kepada pengguna kendaraan diinformasikan dan diarahkan ke kantong parkir penampungan.								
6	Namun jika pada cuaca buruk kapal tetap lanjut beroperasi maka dilakukan rescheduling.								

G. Standar Operating Procedure Pengendalian Operasional Di Pelabuhan Penyeberangan

NO	Pernyataan	A	B	C	D	E	F	G	H
1.	Pengendalian Keamanan Penumpang dan Barang Bawaannya								
1	Kegiatan pembelian tiket oleh penumpang.								
2	Melakukan pengawasan terhadap penumpang beserta barang bawaannya secara visual dan dengan CCTV, apabila ada kecurigaan maka diharapkan supaya dapat dilakukan pemeriksaan terhadap penumpang yang dicurigai.								
3	Penumpang diarahkan menuju ruang tunggu dengan diawasi oleh bagian security dan informasi.								
4	Selama di ruang tunggu penumpang dan barang bawaannya diawasi secara visual dan dengan CCTV oleh bagian security dan informasi.								
5	Setelah kapal siap muat penumpang diarahkan ke kapal yang diawasi petugas gangway dan portir.								
6	Bila ada kecurigaan dilakukan pemeriksaan terhadap penumpang beserta barang bawaannya.								
7	Koordinasi dengan pihak terkait.								
8	Operator melakukan pengawasan secara visual terhadap penumpang dan barang bawaannya yang								



	naik/turun, apabila ada kecurigaan maka security kapal dapat melakukan pemeriksaan terhadap penumpang bersangkutan.								
9	Apabila terbukti barang bawaannya adalah barang terlarang, yang bersangkutan diserahkan kepada pihak kepolisian di pelabuhan tujuan untuk diproses lebih lanjut.								
10	Apabila karena alasan dinas yang bersangkutan harus membawa senjata, selama pelayaran senjata tersebut harus dititipkan kepada nakhoda dan peluru harus dikosongkan.								
11	Selama dalam pelayaran nakhoda/perwira jaga harus melakukan pengawasan keliling kapal sesuai peraturan perusahaan.								
2. Pengendalian keamanan kendaraan dan muatannya									
1	Kegiatan penimbangan dan pembelian tiket oleh kendaraan.								
2	Pengemudi kendaraan harus menyebutkan barang yang dibawa saat ditimbang.								
3	Jika menemukan muatan mencurigakan petugas timbangan harus melapor kepada petugas keamanan untuk diteruskan kepada polisi.								
4	Melakukan pengawasan terhadap penumpang beserta barang bawaannya secara visual dan dengan CCTV, apabila ada kecurigaan maka diharapkan supaya dapat dilakukan pemeriksaan terhadap penumpang yang dicurigai.								
5	Kendaraan diarahkan menuju ruang parkir tunggu menunggu giliran muat.								



6	Selama kendaraan di lapangan parkir tunggu dapat diawasi oleh bagian security dan informasi.								
7	Setelah mendapat giliran muat, kendaraan dialihkan ke lapangan parkir siap muat selama di lapangan parkir siap muat kendaraan diawasi secara isual dan dengan CCTV oleh bagian security.g								
8	Bila ada kecurigaan dilakukan pemeriksaan terhadap penumpang dengan melibatkan aparat kepolisian dengan menggunakan anjing pelacak atau biosensor.								
9	Setiap kendaraan dilakukan pengecekan menggunakan Mirror Detection.								
10	Operator melakukan pengawasan secara visual terhadap kendaraan yang naik/turun, apabila ada kecurigaan maka security kapal dapat melakukan pemeriksaan terhadap penumpang bersangkutan.								
11	Apabila terbukti barang bawaannya adalah barang terlarang, nakhoda dapat menginformasikan ke pelabuhan tujuan tentang kejadian yang dimaksud selanjutnya pengemudi dan kendaraan yang bersangkutan diserahkan kepada pihak kepolisian di pelabuhan untuk diproses lebih lanjut.								
12	Selama dalam pelayaran nakhoda/perwira jaga harus melakukan pengawasan keliling kapal sesuai peraturan perusahaan.								

H. Standar Operating Procedure Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut Pemuatan Barang Ke Dalam Kapal



NO	Pernyataan	A	B	C	D	E	F	G	H
1. Kendaraan									
1	Perusahaan EMKL membuat data daftar jenis, berat/ volume muatan dan nomor polisi truk yang akan mengangkut barang-barang di atas dalam bentuk dokumen muatan								
2	Perusahaan EMKL bertanggung jawab terhadap kebenaran data-data yang tertera pada dokumen muatan								
3	Perusahaan EMKL mengirimkan truk-truk ke kapal melalui pintu masuk pelabuhan dan melaporkan muatan truk ke petugas di pintu pelabuhan;								
4	Perusahaan EMKL mengadakan perjanjian angkutan barang dengan perusahaan pelayaran dan menyerahkan dokumen muatan;								
5	Pihak operator kapal dalam hal ini dilaksanakan oleh petugas lapangan dan awak kapal untuk mengatur penempatan truk ke atas kapal;								
6	Perusahaan pelayaran membuat manifes muatan yang berada di atas kapal dan diketahui oleh nakhoda kapal, untuk kemudian di ajukan sebagai syarat pengambilan surat ijin berlayar (SIB).								
2. Penumpang									
1	Setiap penumpang yang akan naik ke atas kapal harus memiliki tiket;								
2	Pengemudi, kernet, orang yang berada di dalam truk, mobil, bis dan kendaraan lainnya dihitung sebagai penumpang;								



3	Perusahaan pelayaran menyiapkan passenger list yang diketahui oleh nakhoda;								
---	-----------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

I. Standar Operating Procedure Operator Pelayaran Dalam Penanggulangan Kebakaran Di Kapal

NO	Pernyataan	A	B	C	D	E	F	G	H
1	Terdapat prosedur penanggulangan kebakaran (SOLAS'74)								
2	Mempunyai radio komunikasi untuk memberitahukan kebakaran kepada semua Kru dan pelabuhan untuk meminta pertolongan penyelamatan								
3	Mempunyai koordinasi dalam penanggulangan kebakaran								
4	Terdapat pemeriksaan dan pemeliharaan sistem pencegahan dan penanggulangan kebakaran yang terjadwal dan rutin (NEPA 101)								
5	Hasil pemeriksaan sistem harus dimuat dalam berita acara dan dicatat dalam buku catatan								
6	Terdapat manual dan prosedur pemeliharaan untuk setiap alat dan formulir untuk inspeksi								

1. Latihan Penanggulangan Kebakaran Di Kapal

NO	Pernyataan	A	B	C	D	E	F	G	H
1	Terdapat latihan penanggulangan kebakaran (SOLAS'74)								
2	Latihan Penanggulangan kebakaran dan evakuasi dilakukan secara terjadwal dan rutin								