

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Analisis

Secara umum, analisis adalah kegiatan menguraikan suatu persoalan, data, atau fenomena menjadi bagian-bagian yang lebih kecil agar lebih mudah dipahami. Proses ini dilakukan secara sistematis dan logis untuk menemukan hubungan antar unsur, pola, serta makna yang terkandung di dalamnya. Analisis berfungsi sebagai alat untuk memahami suatu keadaan, menilai informasi, dan menyusun kesimpulan yang dapat digunakan dalam pengambilan keputusan maupun pemecahan masalah. Dalam penelitian, analisis membantu menafsirkan data; dalam dunia bisnis, analisis digunakan untuk menilai kinerja dan strategi;. Dengan demikian, analisis secara umum merupakan keterampilan berpikir kritis yang penting untuk memperoleh pemahaman mendalam dan solusi yang tepat.

Penelitian kualitatif berperan buat mengkaji serta memahami berartinya banyak orang atau kelompok orang terhadap permasalahan sosial ataupun kemanusiaan. Proses riset kualitatif ini memerlukan upaya yang signifikan semacam mengajukan persoalan buat menguasai prosesnya, mengumpulkan data khusus dari partisipan, menganalisis informasi secara induktif dari tema spesial ke tema universal, dan menafsirkan makna informasi. Laporan akhir penelitian ini mempunyai struktur atau kerangka kerja yang fleksibel. Setiap orang yang terlibat dalam riset ini harus mengambil perspektif penelitian induktif, fokus pada arti orang serta menafsirkan kompleksitas permasalahan. Riset kualitatif mengumpulkan informasi dari pengaturan alam serta menggunakan periset selaku instrumen kunci, berfokus pada klarifikasi fenomena kontekstual lewat pendekatan deskriptif serta induktif(Rijal Fadli, 2021).

Dari penafsiran itu, tersirat sebagian perihal yang butuh di garis bawah, ialah upaya mencari informasi merupakan proses lapangan dengan bermacam persiapan pral lapangan pastinya, menata secara sistematis hasil

temuan di lapangan, menyajikan penemuan lapangan, mencari arti pencarian arti secara terus menerus hingga tidak terdapat lagi arti lain yang memalingkannya, di mari perlunya kenaikan uraian untuk periset terhadap peristiwa ataupun permasalahan yang terjaln. Perihal ini membolehkan periset buat menyajikan cerminan yang komprehensif serta mendalam menimpa subjek riset, dengan menggali interpretasi partisipan terhadap area mereka(Nabila et angkatan laut(AL)., 2025).

Penelitian kualitatif, data disajikan secara deskriptif atau naratif, dengan penekanan pada pemahaman mendalam dan interpretasi terhadap fenomena sosial Menganalisis informasi dalam riset kualitatif merupakan kala mengumpulkan informasi. Sehingga informasi itu bisa direduksi, reduksi informasi adalah upaya menyimpulkan informasi, setelah itu memilah- milah informasi dalam satuan konsep tertentu, jenis tertentu, serta tema tertentu. Prosesnya, tidak sekali jadi melainkan berhubungan secara bolak balik. Tahapan ini sangat berarti buat membenarkan kalau interprestasi informasi tidak berubah- ubah dengan penemuan lapangan yang diperoleh, kerap kali mengaitkan pengecekan silang dengan bermacam sumber buat menggapai saturasi informasi(Ayu Alfyya Fathinasari et angkatan laut(AL)., 2023).

B. Keterlambatan Keberangkatan Kapal

1. Keterlambatan

Keterlambatan menurut Widyawati dan Hinriyani (2020), merupakan selaku waktu penerapan yang tidak bisa dimanfaatkan cocok dengan rencana aktivitas sehingga menimbulkan satu ataupun sebagian aktivitas menjajaki jadi tertunda ataupun tidak dituntaskan pas cocok agenda yang sudah direncanakan. Keterlambatan itu terjaln sebab terdapatnya kesalahan dalam aktivitas bongkar memuat, hingga memakan waktu yang lama. Keterlambatan aktivitas bongkar memuat sangat mempengaruhi besar terhadap kelancaran aktivitas operasional di lapangan.

Keterlambatan keberangkatan kapal adalah kondisi ketika kapal tidak berangkat sesuai jadwal yang telah ditentukan sebelumnya. Artinya, waktu keberangkatan kapal melewati waktu yang sudah dijadwalkan dan menyebabkan kapal berangkat lebih lambat dari waktu yang seharusnya. Penundaan ialah hambatan dalam proses menggapai tujuan, yang menyebabkan kerugian waktu, modul, serta modal. Perihal ini berakibat pada tertundanya sebagian aktivitas serta tidak berjalan cocok harapan. Usaha dicoba dengan perlengkapan yang ada buat menggapai tujuan serta hasil yang maksimal.

2. Keberangkatan

Keberangkatan kapal adalah tahap akhir dari seluruh kegiatan operasional kapal di pelabuhan, seperti bongkar muat barang atau naik turun penumpang. Tujuan utamanya adalah memastikan bahwa kapal, sebelum meninggalkan wilayah perairan pelabuhan menuju destinasi berikutnya, telah memenuhi semua persyaratan keselamatan, teknis administrasi, dan keuangan yang diatur oleh pemerintah dan otoritas maritim. Sebelum sebuah kapal dapat meninggalkan pelabuhan, serangkaian dokumen harus dipersiapkan dan diserahkan guna memenuhi persyaratan keselamatan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim yang ditetapkan oleh Syahbandar (Sonhaji, 2018, p. 299).

Buat memperlancar arus keluar masuk kapal hingga seluruh keperluan kapal hendak diurus agen industri pelayaran baik dalam mengurus keperluan menjelang kehadiran kapal, sepanjang kapal di pelabuhan hingga kapal meninggalkan pelabuhan. Sebab bila arus keluar masuk kapal hadapi keterlambatan(delay) hingga industri hendak hadapi kerugian (Bellin Fattah et al., 2022).

a. Administratif dan Legalitas Keberangkatan Kapal

Keberangkatan kapal tidak dapat dilakukan begitu saja tanpa adanya izin resmi dari pihak berwenang. Pada tahap ini, nakhoda dan operator kapal wajib memastikan seluruh dokumen

pelayaran telah lengkap. Dokumen yang harus dipenuhi meliputi manifest penumpang, manifest muatan, surat ukur kapal, dokumen karantina, bea cukai, serta dokumen imigrasi apabila pelayaran bersifat internasional.

Dokumen yang sangat berarti merupakan Pesan Persetujuan Berlayar(SPB) yang diterbitkan oleh Syahbandar. SPB ini ialah fakta legal kalau kapal sudah penuh segala persyaratan keselamatan, keamanan, serta kelayakan berlayar cocok dengan Undang- Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Tanpa SPB, kapal dilarang meninggalkan pelabuhan. Proses administratif ini tidak cuma berperan selaku formalitas, melainkan selaku upaya negeri buat menjamin keselamatan pelayaran dan menghindari resiko musibah laut ataupun pelanggaran hukum internasional.

b. Aspek Operasional dan Teknis Keberangkatan Kapal

Setelah proses administrasi selesai dan SPB diperoleh, tahapan berikutnya adalah persiapan operasional dan teknis. Kegiatan ini dimulai dari embarkasi penumpang, yang melalui prosedur *check-in*, pemeriksaan tiket, serta pemeriksaan keamanan sebelum naik ke kapal. Sementara itu, barang dan kendaraan dimuat sesuai *stowage plan* untuk menjaga keseimbangan dan stabilitas kapal.

Setelah semua penumpang dan muatan berada di kapal, dilakukan proses pelepasan tali (*casting off*). Kapal kemudian dibantu oleh *tugboat* jika diperlukan, terutama di pelabuhan dengan alur sempit atau padat lalu lintas. Pandu kapal juga berperan penting dalam mengarahkan kapal keluar dari wilayah perairan pelabuhan menuju jalur pelayaran utama. Setelah melewati batas pelabuhan, kapal berada di bawah kendali penuh nakhoda untuk melanjutkan perjalanan menuju pelabuhan tujuan

3. Kapal PT Dharma Lautan Utama Cab. Makassar

Kapal Dharma Kencana VII (atau KM Dharma Kencana 7) adalah kapal Feri penumpang dan Ro-Ro (Roll-on Roll-off) yang dioperasikan oleh PT Dharma Lautan Utama (DLU) untuk melayani rute antar pulau di Indonesia, khususnya dari Surabaya.



Gambar 2.1 Kapal KM. Dharma Kencana VII
Sumber : Dokumentasi Pribadi

a. Spesifikasi dan Asal – Usul

- 1) Tipe kapal Feri penumpang/Ro-Ro (mengangkut kendaraan dan penumpang)
- 2) Panjang x Lebar 186 m x 26m
- 3) *Gross Tonnage* (GT) 27.975 GT
- 4) Tahun pembuatan 1993 oleh Mitsubishi *Heavy Industries* di Shimonoseki, Jepang

b. Rute dan Operasional

- 1) Rute Makassar menuju Surabaya PP (Pulang Pergi)
- 2) keberangkatan dari Makassar menuju Surabaya tersedia setiap hari Selasa dan Jumat, sedangkan dari Surabaya menuju Makassar dilaksanakan setiap hari Kamis dan Minggu.

**Untuk Perjalanan Wisata
& Pengembangan Usaha Anda**

PT. DHARMA LAUTAN UTAMA
armada perhubungan laut

INFORMASI JADWAL KEBERANGKATAN KAPAL

LINTASAN	TANGGAL	HARI	JAM	NAMA KAPAL
MAKASSAR - SURABAYA Setiap Selasa dan Jumat	10 Juni 2025	SELASA	17.00 WITA	KM. DHARMA KENCANA VII
	13 Juni 2025	JUMAT	19.00 WITA	
	17 Juni 2025	SELASA	17.00 WITA	
	20 Juni 2025	JUMAT	19.00 WITA	
	24 Juni 2025	SELASA	17.00 WITA	
	27 Juni 2025	JUMAT	19.00 WITA	
	01 Juli 2025	SELASA	17.00 WITA	
	04 Juli 2025	JUMAT	19.00 WITA	
	08 Juli 2025	SELASA	17.00 WITA	
	11 Juli 2025	JUMAT	19.00 WITA	
	15 Juli 2025	SELASA	17.00 WITA	
	18 Juli 2025	JUMAT	19.00 WITA	
LINTASAN	TANGGAL	HARI	JAM	NAMA KAPAL
MAKASSAR - BAU BAU Setiap Selasa dan Jumat	10 Juni 2025	SELASA	20.00 WITA	KM. DHARMA KARTIKA III
	13 Juni 2025	JUMAT	20.00 WITA	
	KAPAL DOCK			
LINTASAN	TANGGAL	HARI	JAM	NAMA KAPAL
MAKASSAR - SELAYAR Setiap Selasa dan Jumat	10 Juni 2025	SELASA	20.00 WITA	KM. DHARMA KARTIKA III
	13 Juni 2025	JUMAT	20.00 WITA	
	KAPAL DOCK			
LINTASAN	TANGGAL	HARI	JAM	NAMA KAPAL
MAKASSAR - BATULICIN	11 Juni 2025	RABU	23.59 WITA	KM. DHARMA FERRY 3
	18 Juni 2025	RABU	09.00 WITA	
	21 Juni 2025	SABTU	02.00 WITA	
	26 Juni 2025	JUMAT	07.00 WITA	
	02 Juli 2025	RABU	08.00 WITA	
	04 Juli 2025	JUMAT	23.59 WITA	

[@pt.dharmalautanutama_makassar](#)

dlu.co.id

INFORMASI HUB :
 082293433444

We Serve The Nation
Anda adalah tamu kami yang terhormat

Gambar 2.2 Jadwal Keberangkatan Kapal
Sumber : Dokumentasi Pribadi

c. Fasilitas kapal dan harga tiket

Menyediakan berbagai tipe kelas pelayanan, mulai dari kelas VIP, Ekonomi tidur, Ekonomi Duduk, Hingga Non-Seat. Selain itu, tersedia fasilitas penunjang seperti minimarket, panggung hiburan, dan cafe shop. Adapun fasilitas dasar yang disediakan meliputi toilet dan mushola.



Gambar 2.3 Fasilitas Kapal
Sumber : Dokumentasi Pribadi

 TARIF ANGKUTAN LEBARAN MAKASSAR – SURABAYA 2025							
Kelas Tiket Penumpang	Jenis Tiket Penumpang	Tahap 1 19 Februari s/d 1 Maret	Tahap 2 2-8 Maret	Tahap 3 9-20 Maret	Tahap 4 21-29 Maret	Tahap 5 30-31 Maret	Tahap 6 1-7 April
Ekonomi Non Seat	Dewasa (12 Thn +)	450.000	330.000	450.000	500.000	380.000	450.000
	Anak (2-12 Thn)	330.000	285.000	360.000	400.000	305.000	360.000
	Bayi (0-2 Thn)	65.000	50.000	70.000	80.000	60.000	70.000
Ekonomi Duduk	Dewasa (12 Thn +)	480.000	360.000	495.000	555.000	420.000	495.000
	Anak (2-12 Thn)	365.000	300.000	395.000	440.000	335.000	395.000
	Bayi (0-2 Thn)	75.000	60.000	85.000	95.000	70.000	85.000
Ekonomi Tidur	Dewasa (12 Thn +)	475.000	375.000	515.000	575.000	435.000	515.000
	Anak (2-12 Thn)	375.000	300.000	405.000	455.000	345.000	405.000
	Bayi (0-2 Thn)	75.000	60.000	85.000	95.000	70.000	85.000
Kelas II	Dewasa (12 Thn +)	595.000	470.000	645.000	725.000	545.000	645.000
	Anak (2-12 Thn)	465.000	365.000	505.000	560.000	425.000	505.000
	Bayi (0-2 Thn)	95.000	70.000	100.000	115.000	85.000	100.000
Kelas I	Dewasa (12 Thn +)	630.000	495.000	685.000	765.000	575.000	685.000
	Anak (2-12 Thn)	485.000	385.000	525.000	590.000	445.000	525.000
	Bayi (0-2 Thn)	95.000	70.000	100.000	115.000	85.000	100.000
Kelas VIP	1 ROOM (2 ORANG)	1.390.000	1.090.000	1.510.000	1.690.000	1.270.000	1.510.000
Kelas Tiket Kendaraan	Jenis Tiket Kendaraan	Tahap 1 19 Februari s/d 1 Maret	Tahap 2 2-8 Maret	Tahap 3 9-20 Maret	Tahap 4 21-29 Maret	Tahap 5 30-31 Maret	Tahap 6 1-7 April
Sepeda Motor	Golongan II A 1 - 249 cc	638.800	638.800	758.800	758.800	638.800	758.800
	Golongan II B 250 – 1.500 cc	1.153.800	1.153.800	1.378.800	1.378.800	1.153.800	1.378.800
Mobil	Golongan III A 1 – 1.999 cc	3.400.000	3.239.000	3.719.000	3.879.000	3.400.000	3.719.000
	Golongan III B 2.000 – 4.500 cc	4.414.000	4.204.000	4.834.000	5.049.000	4.414.000	4.834.000

*Harga sudah termasuk Retribusi Pass Pelabuhan

Gambar 2.4 Harga Tiket
Sumber : Dokumentasi Pribadi

4. Proses Embarkasi dan Debarkasi

a. *Embarkasi*

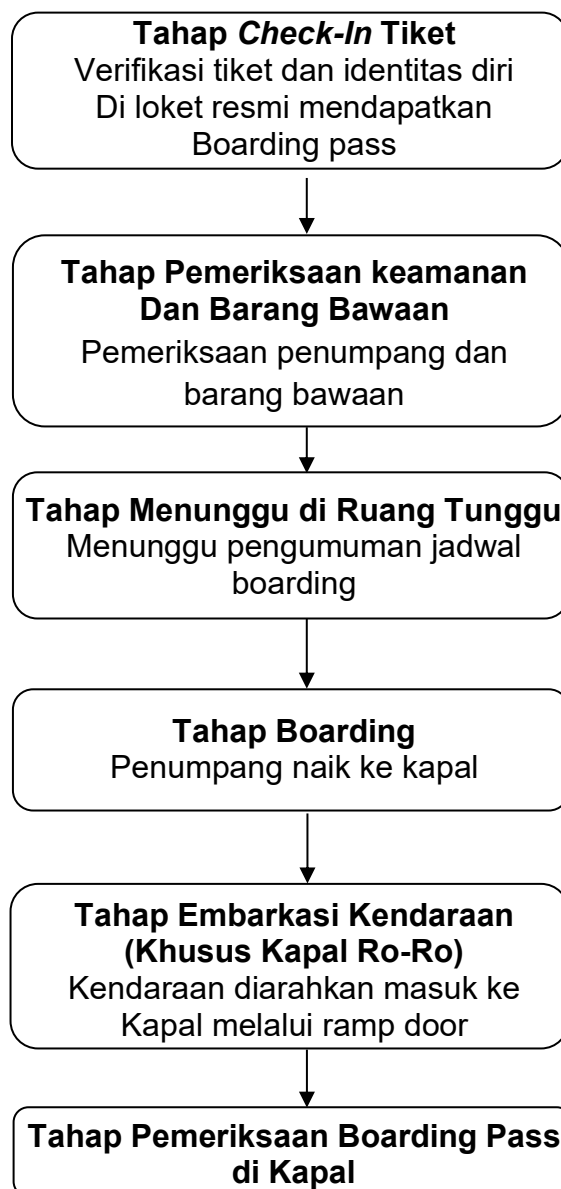
Menurut Purnama Sari dan Kalsum (2014) *Embarkasi* penumpang merupakan aktivitas pelayanan terhadap penumpang yang hendak menaiki angkutan ataupun kapal Makna yang lain dari Embarkasi merupakan keberangkatan. Ada pula prosedur pelaksanaan embarkasi penumpang merupakan selaku berikut:

- 1) Calon penumpang diharuskan di zona halte penumpang dekat 30 menit saat sebelum kapal diberangkatkan.
- 2) Penumpang kanak- kanak serta perempuan berbadan dua diizinkan buat naik terlebih dahulu

- 3) alon penumpang tidak diperbolehkan merambah zona dekat kapal yang bersandar saat sebelum waktu keberangkatan kapal.
- 4) Penumpang diizinkan naik setelah tangga sudah terpasang dengan baik dan petugas sudah hadir, serta dilarang menggunakan tangga pandu disisi lambung kapal.

Proses embarkasi ada beberapa tahap yang di lalui yaitu terdiri dari 6 tahap, yaitu:

Tabel 2.1 Proses Embarkasi Penumpang dan Kendaraan



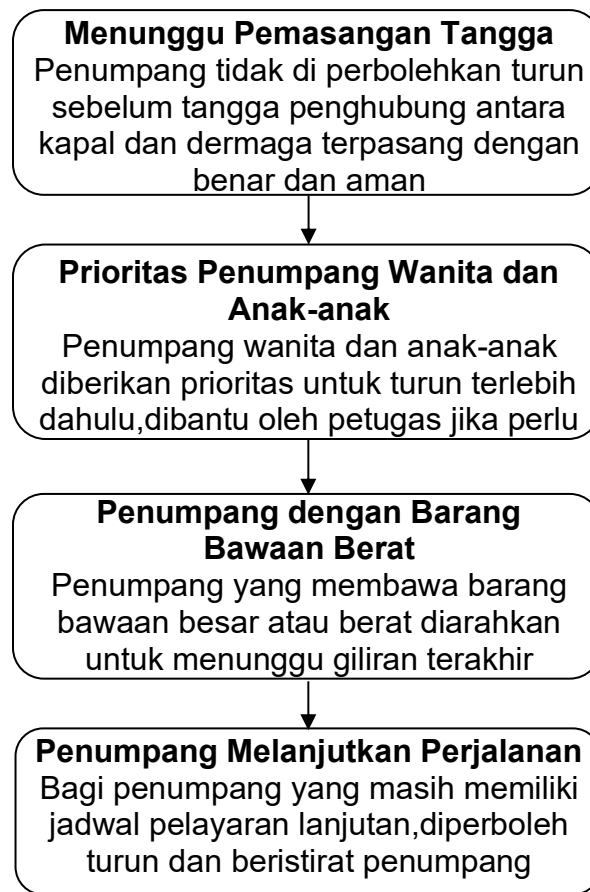


Gambar 2.5 Proses Embarkasi KM. Dharma Kencana VII
Sumber : Dokumentasi Pribadi

b. *Debarkasi*

Menurut Oktoryadi Adam Panggalo (2023) Debarkasi ialah penurunan penumpang dengan kapal laut yang dilakukan dari tempattempat yang sudah di tetapkan sampai dengan tempat tujuannya. Proses pelaksanaan debarkasi penumpang serupa dengan embarkasi, di mana terdapat aturan dan prosedur yang harus diikuti untuk memastikan keselamatan dan ketertiban penumpang saat turun dari kapal. Proses pelaksanaan debarkasi penumpang mempunyai aturan sebagai berikut:

Tabel 2.2 Proses Debarkasi Penumpang



c. Angkutan Muatan Laut

Angkutan muatan laut merupakan tipe pelayaran yang bergerak di bidang jasa pengangkutan benda lewat laut. Bidang udaha ini memliki cakupan aktivitas yang luas serta memegang kedudukan berarti dalam memajukan perdangan, baik dalam negeri ataupun internasional. Kapal merupakan kendaraan air dengan wujud serta tipe tertentu, yang digerakkan oleh tenaga angin, tenaga mekanik, sumber tenaga yang lain. Kapal pula mencakup kendaraan dengan energi dukung dinamis, kendaraan dasar air, dan perlengkapan apung serta bangunan yang senantiasa ditempat.

Menurut Kundori serta Pranyoto(2023), yang melaporkan kalau transportasi ialah tolak ukur dalam interaksi ke ruangan antar

daerah serta sangat berarti peranannya dalam mendukung proses pertumbuhan sesuatu daerah. Daerah dengan keadaan geografis yang bermacam-macam membutuhkan keterpaduan antar tipe transportasi dalam melayani kebutuhan warga. Berikutnya penyelenggaraan transportasi air di Indonesia ialah sesuatu kesatuan sistem dari keterpaduan bermacam sub sistem serta elemen di dalamnya. Sistem transportasi air ialah integrasi antara sub sistem aktivitas(demand side), sub sistem jaringan(supply side), sub sistem pergerakan, serta sub sistem kelembagaan.

d. Kewajiban dan Tanggung Jawab Pengangkut

Sistem hukum di Indonesia tidak mewajibkan perjanjian pengangkutan terbuat secara tertulis, lumayan dengan konvensi lisan asalkan terdapat persetujuan ataupun consensus. Hak serta kewajiban tiap-tiap pihak bisa dilihat dari penerapan pengangkutan ataupun bersumber pada dokumen pengangkutan yang diartikan merupakan seluruh wujud tulisan yang digunakan selaku fakta dalam pengangkutan, semacam naskah, ciri terima, ciri penyerahan, fakta kepemilikan ataupun hak, dan tiket penumpang.

Keselamatan serta keamanan pengangkutan perairan baru bisa terjamin kala persyaratan kelaiklautan kapal serta kenavigasian terpenuhi. Pemenuhan tiap persyaratan kelaiklautan kapal sebagaimana diartikan pada ayat 1 ialah keadaan terpenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal; serta kenavigasian. Yang dibuktikan dengan sertifikat serta pesan kapal. Keselamatan kapal dalam pelayaran ialah perihal yang berarti dalam pelayaran nasional ataupun internasional. Dalam perjanjian pengangkutan laut, Kewajiban pengangkut bagi Abdulkadir(1991: 81) kewajiban pokok pengangkut merupakan selaku berikut:

- 1) Melakukan pengangkutan benda ataupun penumpang dari pelabuhan pemuatan ke pelabuhan tujuan dengan nyaman.
- 2) Menjaga, memelihara serta melindungi benda ataupun penumpang yang diangkut dengan sebaik bisa jadi.

- 3) Menyerahkan benda yang hendak diangkut kepada penerima dengan baik(dalam kondisi lengkap, utuh, tidak rusak, serta tidak waktu)

Berdasarkan pada azas kebebasan berkontrak, tiap pihak bisa menetapkan syarat yang menghalangi tanggung jawabnya, asalkan cocok dengan prinsip kelayakan serta berpedoman pada prinsip tanggung jawab dalam pengangkutan.

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

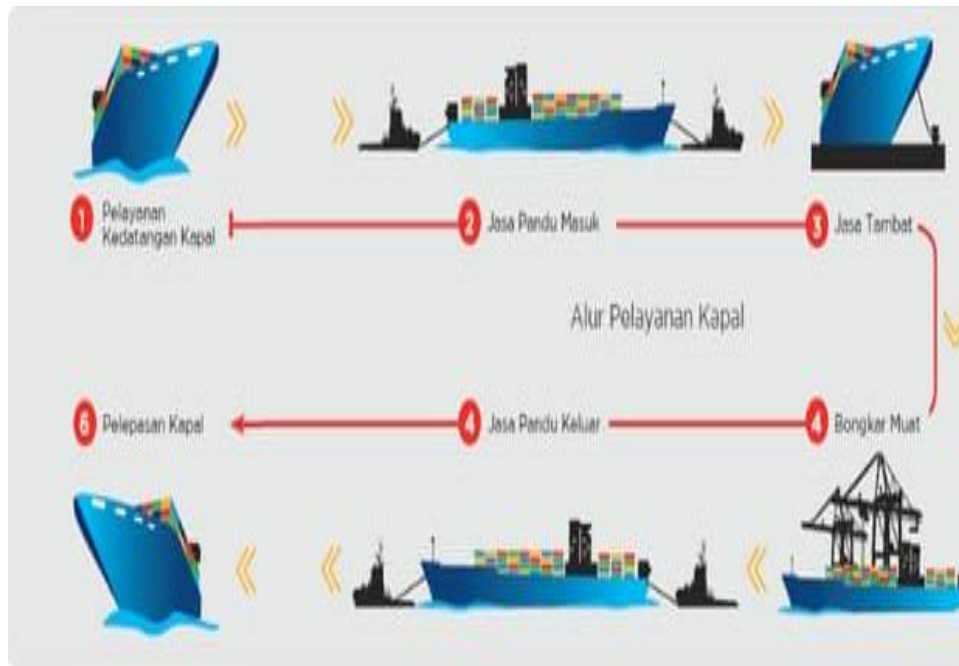
Jika perjanjian pengangkutan tersebut terbuat secara tertulis, umumnya pembatasan tanggung jawab dicantumkan secara jelas dalam ketentuan ketentuan perjanjian. Tetapi, bila perjanjian tersebut tidak tertulis, Kerutinan yang berlandaskan kelayakan ataupun keadilan jadi aspek utama, tidak hanya syarat undang-undang. Walaupun demikian, pihak pengangkut tidak diperbolehkan buat seluruhnya melenyapkan tanggung jawabnya(Pasal 470 ayat 1 KUHD). Sebagian pasal dalam KUHD yang mengendalikan tentang hak serta kewajiban pengangkut:

- 1) Keselamatan serta keamanan penumpang.
- 2) Proses penerapan pengangkutan.
- 3) Keterlambatan dalam pengangkutan.
- 4) Tempat tujuan yang tidak bisa dicapai ataupun dikira tidak nyaman.

Terdapatnya perjanjian pengangkutan antara pengangkut serta penumpang pada kesimpulannya hendak memunculkan hak serta kewajiban yang wajib dipadati dan dilaksanakan oleh kedua belah pihak, tercantum penumpang.

C. Standar Operasional Prosedur (SOP) di Pelabuhan

SOP pelabuhan mencakup berbagai tahapan dan tanggung jawab yang harus dijalankan oleh petugas pelabuhan, awak kapal, dan pengguna jasa. Dalam proses embarkasi, SOP mengatur mulai dari pemeriksaan tiket dan identitas penumpang, pengaturan alur kendaraan menuju ramp door, hingga pengawasan keselamatan selama naik ke kapal. Petugas diwajibkan memastikan bahwa manifest penumpang dan kendaraan sesuai dengan data aktual, serta melakukan koordinasi dengan pihak kapal untuk memastikan kesiapan ruang muat dan fasilitas penumpang.

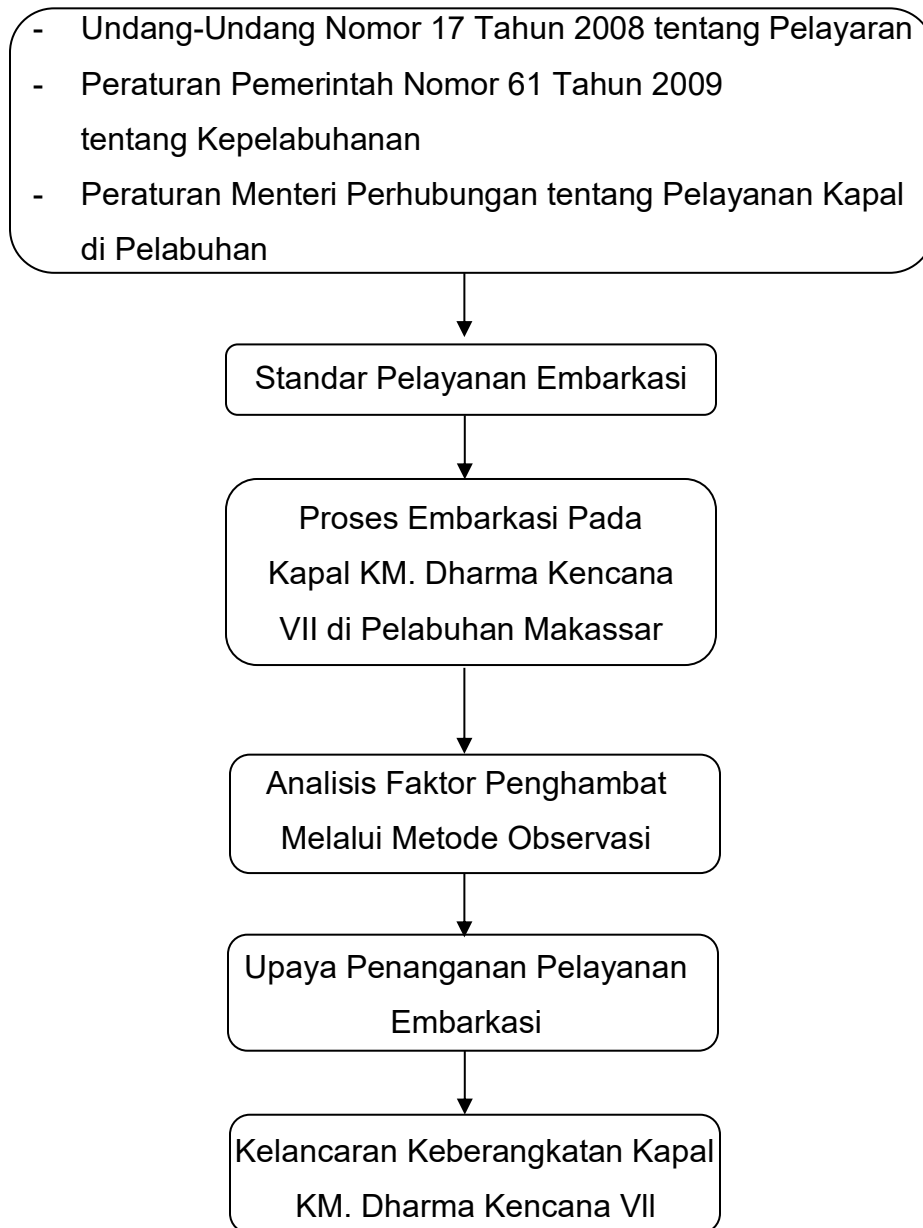


Gambar 2.6 Alur Pelayanan Kapal
Sumber : e-maritim, (2016)

Pada proses debarkasi, SOP menetapkan urutan penurunan penumpang dan kendaraan, termasuk pengaturan waktu dan jalur keluar agar tidak terjadi kemacetan atau penumpukan. Petugas pelabuhan bertanggung jawab untuk mengarahkan penumpang dan kendaraan secara sistematis, serta memastikan bahwa semua proses berjalan sesuai dengan protokol keselamatan dan keamanan.

D. Kerangka Pikir

Pada penelitian ini penulis menggunakan kerangka pikir penelitian untuk memaparkan secara kronologis dan penyelesaian pokok-pokok masalah secara jelas dalam bentuk alur bagian gambar kerangka pikir sebagai berikut:



Gambar 2.7 1 Kerangka Pikir