

**TINJAUAN SISTEM PEMUATAN KENDARAAN TERHADAP
KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT DI ATAS KAPAL**

KMP. JATRA III



Diajukan dalam Rangka Penyelesaian Program Studi Diploma III

Program Studi Diploma III Studi Nautika

SINTIYA PUTRI RAHAYU

NPM. 2201054

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III STUDI NAUTIKA
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN
PENYEBERANGAN PALEMBANG**

TAHUN 2025

**TINJAUAN SISTEM PEMUATAN KENDARAAN TERHADAP
KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT DI ATAS**

KMP. JATRA III

Disusun dan diajukan oleh :

SINTIYA PUTRI RAHAYU

NPM. 2201054

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Proposal Judul KKW

Pada tanggal, Agustus 2025

Penguji I



Chairul Insani Ilham, ATD., M.M

NIP.19601215 198703 1 00

Penguji II



Siti Nurlaili Triwahyuni, S. T M. Sc

NIP.19881110 201902 2 002

Penguji III



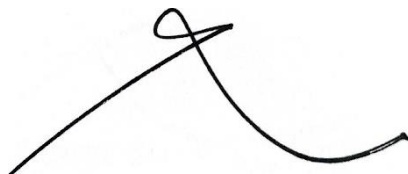
Hari Arkani, M.Pd

NIP. 19910912 202321 1 022

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Studi Nautika



Slamet Prasetyo S.S.T., M.Pd

NIP.19760430 200812 1 001

**PERSETUJUAN SEMINAR PROPOSAL JUDUL
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : **TINJAUAN SISTEM PEMUATAN KENDARAAN TERHADAP
KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT DI ATAS KAPAL
KMP. JATRA III**

Nama Taruna : SINTIYA PUTRI RAHAYU

NPT : 22 01 054

Program Studi : D-III STUDI NAUTIKA

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang, Agustus 2025

Menyetujui

Pembimbing I



Paulina M Latuheru, S. SiT., M.M

NIP.19780611 200812 2 001

Pembimbing II



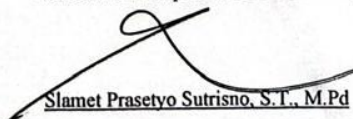
Oktrianti Diani, M.Pd

NIP.19841005 200912 2 004

Mengetahui

Ketua Program Studi Nautika

Politeknik Transportasi SDP Palembang



Slamet Prasetyo Sutrisno, S.T., M.Pd

NIP.19760430 200812 1 001



Dipindai dengan CamScanner

SURAT PERALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : SINTIYA PUTRI RAHAYU

NPM : 2201054

Program Studi : DIII Studi Nautika

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “ **TINJAUAN SISTEM PEMUATAN KENDARAAN TERHADAP KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT DI ATAS KMP JATRA III** ”, dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada :

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang

Alamat : Jl. Sabar Jaya no. 116, Prajin, Banyuasin 1
Kab. Banyuasin, Sumatera Selatan

Adalah **pihak ke II** selaku pemegang hak cipta berupa laporan Tugas Akhir Taruna/I Program Studi Diploma III Permesinan Kapal selama batas waktu yang tidak ditentukan.

Demikian surat pengalihan hak ini kami buat, agar dapat dipergunakan sebagaimana semestinya.

Palembang, 15 Agustus 2025

Pemegang Hak Cipta

Pencipta

(Politeknik Transportasi SDP Palembang)



(SINTIYA PUTRI RAHAYU)

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : SINTIYA PUTRI RAHAYU

NPM : 2201054

Program Studi : DIII Studi Nautika

Menyatakan KKW yang saya tulis dengan judul :

TINJAUAN SISTEM PEMUATAN KENDARAAN TERHADAP KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT DI ATAS KMP. JATRA III

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KKW tersebut, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan di atas terbukti ~~tidak~~ benar, maka saya siap menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.

Palembang, 15 Agustus 2025

Pencipta



(SINTIYA PUTRI RAHAYU)



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM



POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG

Jl. Sabar Jaya No. 116
Palembang 30763

Telp. : (0711) 753 7278
Fax. : (0711) 753 7263

Email : kepegawaian@politekransdp-palembang.ac.id
Website : www.politekransdp-palembang.ac.id

SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIARISME
Nomor : 137 / PD / 2025

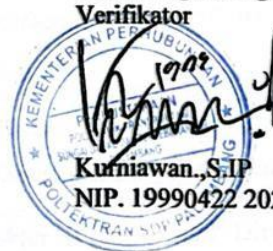
Tim Verifikator Smiliarity Karya Tulis Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan
Penyeberangan Palembang, menerangkan bahwa identitas berikut :

Nama : SINTIYA PUTRI R
NPM : 2201054
Program Studi : D. III STUDI NAUTIKA
Judul Karya : TINJAUAN SISTEM PEMUATAN KENDARAAN
TERHADAP KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT DI
ATAS KMP. JATRA III

Dinyatakan sudah memenuhi syarat dengan Uji Turnitin 25% sehingga memenuhi
batas maksimal Plagiasi kurang dari 25% pada naskah karya tulis yang disusun.
Surat keterangan ini digunakan sebagai prasyarat pengumpulan tugas akhir dan
Clearence Out Wisuda.

Palembang, 28 Agustus 2025

Verifikator



Kurniawan, S.IP

NIP. 19990422 202521 1 005

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena atas berkat dan anugrah-nya, penulis dapat menyelesaikan penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini, yang berjudul “ **TINJAUAN SISTEM PEMUATAN KENDARAAN TEHADAP KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT DI ATAS KMP JATRA III**” tepat pada waktu yang telah ditentukan. Kertas Kerja Wajib ini ditulis dan diajukan sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Diploma III Studi Nautika di Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.

Penulis menyadari bahwa tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak pada masa perkuliahan sampai dengan penyusunan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini masih banyak terdapat kekurangan, hal ini dikarenakan keterbatasan kemampuan, waktu, pengetahuan dan pengalaman yang penulis miliki. Oleh karena itu, saya ingin mengucapkan terima kasih kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa yang selalu memberkati dan melindungi di segala aktivitas dan kegiatan dan memberikan hikmat dan pengetahuan kepada hambamu.
2. Orang tua yang selalu ada dalam doa yang tidak pernah hentinya dan dukungannya kepada penulis sehingga tugas akhir ini dapat diselesaikan dengan baik dan lancar.
3. Bapak Dr. Eko Nugroho Widjatmoko, MM., M.Mar.E. Selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.
4. Wakil Direktur I, Wakil Direktur II dan Wakil Direktur III Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang;
5. Ibu Paulina M Latuheru, S.SiT.,M.M selaku dosen pembimbing I yang paling baik yang telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan serta memberikan dukungan sehingga tugas akhir ini dapat diselesaikan dengan baik.

6. Maam Oktrianti Diani, M.Pd selaku dosen pembimbing II Kertas Kerja Wajib yang telah sabar menghadapi penulis, meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan sehingga tugas akhir ini dapat diselesaikan dengan baik.
7. Bapak Slamet Prasetyo Sutrisno, S.T. selaku Ketua Program Studi Nautika.
8. Seluruh staf dosen, karyawan dan karyawan Civitas Akademika Politeknik Transportasi Sungai Danau Dan Penyeberangan Palembang.
9. PT. ASDP INDONESIA FERRY PERSERO yang telah memberikan saya kesempatan untuk melakukan penelitian dan praktek laut di kapal KMP. JATRA III
10. Nakhoda beserta seluruh awak kapal KMP. JATRA III yang telah banyak memberikan pengalaman berharga selama penulis melaksanakan Praktek laut.
11. Kakak Fikri Mifta Hurrahman dan Adik Lathifa Annisa Husni yang telah memberikan dukungan dan semangat kepada penulis.
12. Rekan-rekan angkatan XXXIII, khususnya teman-teman Taruna Nautika Bravo atas semua dukungan semangat serta kerjasamanya.
13. Taruni Nautika Bravo yang selalu mendukung dan semangat kepada penulis.
14. Syokam 05 terimakasih yang selalu memberikan semangat dan memberikan suport kepada penulis.

Dalam penulisan Judul Kertas Kerja Wajib (KKW) ini, penulis menyadari bahwa masih terdapat kekurangan, baik dari susunan kalimat serta pembahasan materi. Oleh karena itu, penulis senantiasa menerima saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan judul Kertas Kerja Wajib (KKW) ini. Harapan penulis, semoga Judul Kertas Kerja Wajib (KKW) ini dapat dijadikan sebagai bahan masukan serta dapat memberikan manfaat bagi para pembaca.

Palembang, Agustus 2025

Sintiya Putri Rahayu

(22 01 054)

TINJAUAN SISTEM PEMUATAN KENDARAAN TERHADAP KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT DI ATAS KMP JATRA III

Sintiya Putri Rahayu (2201054)

Dibimbing oleh: Paulina M Latuheru, S.Sit., M.M dan Oktrianti Diani, S.pd., M.Pd.

ABSTRAK

Pemuatan adalah suatu proses memuat dengan cara memindahkan muatan dari darat ke kapal yang dibawa atau di angkut ketempat tujuan dengan tujuan dengan aman yang dilakukan sesuai prosedur di pelabuhan oleh para crew kapal dan pihak darat saat proses bongkar muat. Pengangkutan kendaraan pada kapal penyeberangan memerlukan standar yang ketat untuk menjamin keselamatan, keamanan dan kelancaran operasional. Pada KMP. Jatra III pada lintasan Merak- Bakahuheni, masih ditemukan kendala seperti ketidaksesuaian penempatan kendaraan, kebersihan ruang muatan, pengamanan belum optimal, serta jumlah yang diangkut belum sesuai dengan *manifest* muatan. Penelitian ini bertujuan untuk meninjau penerapan standar pengangkutan kendaraan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016. Metode penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif deskriptif melalui observasi langsung, wawancara dengan Awak kapal, dan dokumentasi selama 12 bulan.

Hasil penelitian menunjukan bahwa sebagian ketentuan telah dilaksanakan, seperti penempatan kendaraan sesuai kapasitas dan sesuai jalur muat, namun penggunaan pengikatan kendaraan sebagai mana di atur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 belum diterapkan. Hal ini menyebabkan risiko pergeseran muatan saat pelayaran masih cukup tinggi, Kesimpulan penelitian ini mengindikasikan perlunya peningkatan fasilitas, safety meeting Awak kapal, pelatihan rutin petugas, serta menegakan penggunaan perlengkapan pengikatan kendaraan agar sesuai ketentuan peraturan yang berlaku.

Kata Kunci : Pemuatan, Kendaraan, Prosedur, Kapal, Peraturan, Sistem, Pelabuhan, Pengikatan, Transportasi Laut.

VIEW OF THE VEHICLE LOADING SYSTEM FOR MARITIME TRANSPORTATION SAFETY ON BOARD THE KMP. JATRA III SHIP

Sintiya Putri Rahayu (2201054)

Advisor by: Paulina M Latuheru, S.Sit., M.M and Oktrianti Diani, S.pd., M.Pd.

ABSTRAK

Loading is a process of transferring cargo from land to a ship that is being transported to the destination safely, carried out in accordance with procedures at the port by the crew of the ship and the land staff during the loading and unloading process. Transporting vehicles on ferry ships requires strict standards to ensure safety, security, and smooth operations. On KMP. Jatra III on the Merak-Bakahuheni route, obstacles such as improper placement of vehicles, cleanliness of the cargo space, suboptimal security, and the number of vehicles transported not matching the cargo manifest are still found. This study aims to reviewed the implementation of vehicle transport standards based on the Minister of Transportation Regulation Number 30 of 2016 and Minister of Transportation Regulation Number 115 of 2016. This research method used descriptive qualitative research through direct observation, interviews with the ship's crew, and documentation during 12 months.

The research results indicated that some provisions have been implemented, such as the placement of vehicles according to capacity and designated loading routes. However, the use of vehicle securing systems as stipulated in the Minister of Transportation Regulation Number 115 of 2016 has not yet been applied. This results in a relatively high risk of cargo shift during sailing. The conclusion of this research indicated the need to improve facilities, conduct safety meetings for crew members, provide routine training for staff, and enforce the use of vehicle securing equipment in accordance with applicable regulations.

Keywords : Loading, Vehicles, Procedures, Ship, Regulation, Port, System, Binding, Sea Transport.

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN SEMINAR	ii
HALAMAN PERSETUJUAN SEMINAR	iii
HALAMAN SURAT PERALIHAN HAK CIPTA.....	iv
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	v
KATA PENGANTAR	vi
ABSTRAK	viii
ABSTRACT.....	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
A.Latar Belakang Penelitian	1
B.Rumusan Masalah.....	6
C.Tujuan Penelitian	6
D.Batasan Masalah	7
E.Manfaat Penelitian.....	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI	5
A. Tinjauan Pustaka.....	9
1. Penelitian Terdahulu	9
2. Teori Pendukung	10
B. Landasan Hukum	10
C. Landasan Teori	13

BAB III METODE PENELITIAN	18
A. Desain Penelitian	18
B. Teknik Pengumpulan Data	22
C. Teknik Analisis Data	23
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	25
A. Analisis	25
B. Pembahasan	35
BAB V PENUTUP	40
A. Kesimpulan	40
B. Saran	41
DAFTAR PUSTAKA	42
LAMPIRAN	44

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Penelitian terdahulu	9
Tabel 2.2 Daftar Pelabuhan Singgah	14
Tabel 2.3 Perbandingan Landasan Teori dan Kenyataan	18
Tabel 2.4 Formulir Observasi	19
Tabel 2.5 Hasil Wawancara	26
Tabel 4.6 Kesesuaian Penempatan Kendaraan di atas kapal	29
Tabel 4.7 Kesesuaian Manifest Muatan	31
Tabel 4.8 Kesesuaian Pengikatan Kendaraan	32
Tabel 4.9 Kesesuaian lantai ruang muat Kendaraan	33

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 <i>Stowage Plan</i>	16
Gambar 4.2 KMP. Jatra III	18
Gambar 4.3 Bagan alir Penelitian	22
Gambar 4.4 Manifest Muatan	25
Gambar 4.5 Kesesuaian Penempatan kendaraan	35

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Di bidang transportasi laut khususnya pengangkutan barang atau muatan, usaha untuk saling melengkapi kebutuhan antar daerah di Indonesia maka pengiriman suatu barang dari suatu wilayah ke wilayah lain mutlak harus dilakukan. Transportasi laut adalah sarana transportasi yang berkembang lebih awal dibandingkan dengan transportasi lain. Kapal sering di pergunakan untuk mengangkut barang dari satu pulau kepulauan lain. Hal ini dikarenakan pengangkutan melalui kapal lebih efisien, lebih murah serta dapat mengangkut barang dalam jumlah banyak. Salah satu contoh kapal yang sering digunakan untuk mengangkut barang yaitu kapal jenis Ro-Ro. Kapal ini sering digunakan untuk mengangkut truk yang bermuatan bahan pangan. Untuk kapal jenis ini, seluruh muatan (*truck*, mobil, sepeda motor) disusun dalam satu *deck* disebut *cardeck*.

Menurut (Kotler 2018), Muatan kapal adalah macam barang dan barang dagangan yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal, guna diserahkan kepada orang atau pelabuhan tujuan. Perencanaan dan penanganan muatan merupakan sebuah gambaran informasi mengenai rencana pengaturan muatan diatas kapal menunjukkan pandangan (denah) serta pandangan atas (profil) dari letak muatan, jumlah muatan, dan berat muatan. Sebuah kapal rencana dan penanganan muatan harus sesuai peraturan yang berlaku agar stabilitas kapal untuk menghindari terjadinya kecelakaan di laut.

Agar proses pindah dapat dilakukan alat pendukung yang digunakan untuk proses pindah harus sesuai dengan objek yang dipindahkan baik dari segi kuantitas maupun kualitas.

Salah satu lintasan dengan skala kecil yaitu pada Pelabuhan Merak-Bakauheni dengan jarak 15 mil laut. Lintasan tersebut dapat ditempuh dalam waktu tempuh 1 (satu) jam dengan kecepatan rata-rata 15 knot. Lintasan Merak- Bakauheni merupakan salah satu Lintasan Komersil di Selat Sunda yang menghubungkan pulau Jawa dan pulau Sumatra. Semua pengguna sarana transportasi laut di Indonesia khususnya dan di dunia pada umumnya, selanjutnya baru diikuti dengan aspek biaya yang terjangkau, kecepatan, ketepatan waktu, serta aspek kenyamanan.

Penulis mengangkat topik ini berdasarkan pengalaman langsung selama melaksanakan Praktek laut (*Prala*) di atas KMP. Jatra III, Kapal Ro- Ro yang beroperasi di Pelabuhan penyebrangan lintasan Merak- Bakauheni. Selama praktek, penulis melakukan penelitian dan mengamati di atas KMP. Jatra III dalam penelitian dan mengamati ini adanya beberapa permasalahan yang terjadi dalam proses pemuatan yang secara langsung berdampak keselamatan pelayaran serta kenyamanan penumpang dan awak kapal.

Terkait masalah utama yang menjadi perhatian adalah terkait penempatan kendaraan di ruang muat yang tidak sesuai haluan/ buritan. Berdasarkan pengamatan langsung, di temukan bahwa dalam situasi, kendaraan ditempatkan secara melintang (tidak sesuai haluan/ buritan) melawan arah panjang kapal, padahal standar pengangkutan kendaraan diwajibkan penempatan sesuai Peraturan Menteri 115 tahun 2016 pasal 17 ayat (1) yaitu Kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan kendaraan tidak boleh melintang kapal. Penempatan melintang sering kali dilakukan dengan alasan percepatan waktu muat, namun pada kenyataanya justru menghambat pergerakan pada saat bongkar muat, mempersempit jalur penumpang dan jalur evakuasi saat terjadi nya keadaan darurat seperti kebakaran. Dalam kondisi tersebut, kendaraan yang ditempatkan melintang dapat menghalangi akses menuju peralatan keselamatan seperti APAR (Alat pemadam kebakaran ringan) dan tangga darurat.

Permasalahan berikutnya adalah terkait mengenai manifest muatan tidak sesuai dengan Hukum Maritim. Berdasarkan pengamatan di atas KMP. Jatra III, *manifest* muatan tidak sesuai dengan jumlah yang di angkut saat pemuatan, banyak ditemukan para awak kapal dan petugas pelabuhan mengangkut penumpang yang tidak terdata didalam *manifest* muatan (seperti adanya penumpang pejalan kaki melewati *cardeck* dengan alasan keluarga Awak kapal dan mengangkut kendaraan memasuki kendaraan tersebut tanpa adanya di data *manifest* muatan) sehingga dengan mengangkutnya muatan Penumpang dan kendaraan yang tidak sesuai dengan *manifest* muatan banyak terjadinya kecelakaan di laut disebabkan kelebihan muatan (*over load*) dan kapal sering miring saat pemuatan sehingga stabilitas kapal tidak sesuai.

Permasalahan ketiga adalah terkait pengikatan (*lashing*) kendaraan yang kurang memadai. Beberapa kendaraan, khususnya kendaraan pribadi seperti (motor dan mobil) tidak adanya pengikatan (*lashing*) dengan pengaman sama sekali, terutama pada Lintasan pendek Selat Sunda Merak- Bakauheni yang dianggap aman karena rute jarak waktu yang ditempuh 1 jam . meskipun jarak yang ditempuh pendek, sering terjadi cuaca buruk seperti hujan angin, badai, ombak sehingga guncangan kapal akibat gelombang dapat membuat kendaraan bergeser, bahkan saling tubrukan pada saat kapal sedang dalam pelayaran.

Masalah keempat adalah mengenai kebersihan ruang muat kendaraan. Berdasarkan pengamatan di atas KMP. Jatra III, ruang muat tidak selalu dalam kondisi bersih sebelum proses pemuatan kendaraan dilakukan. Banyak ditemukan ceceran oli, sampah, terdapat di botol dan dilantai *cardeck* maupun *upperdeck* adanya bekas air buang kecil penumpang kendaraan sering terjadinya dilakukan oleh oknum seperti supir *truck*, *pickup* yang sering sembarangan, dan sisa lumpur dari ban kendaraan. hingga cairan yang bisa Kebersihan ruang muat berkaitan dengan keselamatan bagi penumpang, kendaraan yang melintas, maupun bagi Awak kapal yang sedang bertugas. kondisi lantai yang tidak bersih membahayakan keselamatan. kurangnya

sterilisasi ruang muat dari penumpang selama pelayaran langsung pada saat proses pemuatan.

Permasalahan kelima adalah terkait dengan posisi *Hydrant* yang terkendala. Berdasarkan penelitian secara langsung di KMP. Jatra III terdapat posisi *Hydrant* di *upperdeck* terkendala dengan kendaraan roda 4 yang berada di *upperdeck* jarak sebuah kendaraan tidak sesuai yang terlalu dekat sehingga menutupi posisi *Hydrant*, memiliki resiko tinggi dalam kondisi darurat seperti terjadinya kebakaran.

Kelima permasalahan tersebut merupakan bagian sangat terpenting dari tata cara pengangkutan kendaraan yang harus menjadi prioritas utama dalam pelayaran Ro- Ro pada saat sistem pemuatan. KMP. Jatra III merupakan salah satu kapal Eksekutif yang aktif beroperasi di selat sunda pelabuhan prioritas utama penyebrangan lintasan Merak – Bakauheni. maka harus adanya perubahan dan perbaikan sistem muatan harus sesuai dengan Peraturan menteri perhubungan nomor 115 tahun 2016 tentang Tata cara pengangkutan kendaraan yang sangat penting. Kondisi ini dapat berdampak langsung terhadap keselamatan pelayaran, kenyamanan penumpang, dan keamanan muatan.

Dalam sistem transportasi, keamanan dan keselamatan menjadi prioritas yang paling utama. Keselamatan ditunjukan tidak hanya kepada pengguna jasa terhadap operator kapal. Halnya pengaturan penanganan muatan kendaraan dikapal dalam upaya peningkatan angkutan diperlukan rencana pemuatan, penanganan muatan dan informasi jenis muatan dan *manifest* muatan sesuai diatas kapal, adanya pengikatan (*lashing*) kebersihan ruang muat kendaraan, posisi *hydrant*.

Dalam upaya menerapkan keselamatan pelayaran, Pemerintah Indonesia dalam hal ini Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban pengikatan kendaraan pada angkutan Penyebrangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal, Hukum Maritim. Peraturan tersebut bertujuan untuk meningkatkan keselamatan kapal, pemenuhan, standar keselamatan pengangkutan kendaraan di atas kapal. Meminimalkan kelebihan berat muatan,

sesuai penempatan pemuatan kendaraan dan adanya Pengikatan (*lashing*) kendaraan di atas kapal, *manifest* muatan sesuai dan strelisasi ruang muat kendaraan.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis menyusun suatu kajian yang membahas secara khusus mengenai tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal KMP. Jatra III dengan fokus pada 5 aspek yang paling utama yaitu : penempatan utama, manifest muatan, pengikatan (*lashing*) kendaraan, kebersihan ruang muat, strelisasi ruang muat dari minyak dan gemuk. Harapannya, kajian ini dapat menjadi bahan Evaluasi bagi pihak Awak kapal maupun Petugas pelabuhan dalam meningkatkan prosedur dan standar keselamatan pelayaran sesuai peraturan menteri perhubungan 115 tahun 2016 tentang Tata cara pengangkutan kendaraan demi mendukung pelayaran yang aman, tertib, dan profesional.

Permasalahan- permasalahan tersebut penulis menemukan secara langsung di atas KMP. Jatra III, sebuah kapal Penumpang dan kendaraan jenis kapal Ro- Ro yang beroperasi di Selat Sunda Pelabuhan Merak- Bakauheni yang merupakan salah satu utama di Indonesia yang terletak di Kecamatan Pulomerak, Kota Cilegon, Provinsi Banten. Pelabuhan ini menjadi penghubung utama antara Pulau Jawa dan Pulau Sumatera melalui lintas penyebrangan Merak- Bakauheni yang terdiri dari beberapa dermaga yang melayani kapal Ferry Reguler dan Eksekutif.

Sebagai salah satu Pelabuhan tersibuk di Indonesia, Pelabuhan Merak memainkan peran strategis dalam sistem transportasi nasional. keberadaannya sangat vital dalam mendukung aktivitas ekonomi, distribusi logistik, serta mobilitas masyarakat antara Pulau Jawa dan Sumatera. Oleh karena itu peningkatan layanan, keamanan, dan efisiensi operasional di pelabuhan ini menjadi fokus utama dalam pengelolaannya.

Dalam penulisan tugas akhir ini, penulis mencoba memberikan kajian tentang Tata cara pengangkutan kendaraan di atas KMP. Jatra III yang beroperasi di Pelabuhan Penyebrangan lintasan Merak- Bakauheni yang secara langsung akan berdampak terhadap keselamatan pelayaran dan keamanan bagi kapal yang sedang belayar mengangkut kendaraan dan penumpang. Harapannya

kajian ini dengan melakukan penelitian yang terjadi secara langsung dapat menjadi masukan dan bahan Evaluasi bagi pihak Awak kapal maupun petugas pelabuhan dalam meningkatkan prosedur dan standar keselamatan pelayaran pada proses pemuatan demi mencegah terjadinya kecelakaan di laut .

Berdasarkan uraian dari latar belakang tersebut penulis mengambil judul Kertas Kerja Wajib sebagai berikut “ Tinjauan Sistem Pemuatan Kendaraan Terhadap Keselamatan Transportasi Laut Di Atas Kapal KMP. Jatra III ”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan penjabaran dari latar belakang Maka penulis mengidentifikasi pokok-pokok permasalahan yang dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Apa faktor yang menjadi kendala saat pemuatan kendaraan di KMP. Jatra III ?
2. Bagaimana optimalisasi tata cara pengangkutan kendaraan di KMP. Jatra III ?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dikemukakan di atas, maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Mengetahui faktor yang menjadi kendala saat pemuatan di KMP. Jatra III.
2. Upaya optimalisasi tata cara pengangkutan kendaraan di KMP. Jatra III.

D. Batasan Masalah

Agar penelitian ini lebih terfokus dan terarah, maka penulis menetapkan beberapa batasan masalah sebagai berikut:

1. Ruang lingkup wilayah penelitian

Penelitian ini dibatasi pada lingkungan kerja di KMP. Jatra III di Pelabuhan penyebrangan Merak- Bakauheni.

2. Subjek Penelitian

Subjek penelitian ini dibatasi pada awak kapal yang secara langsung terlibat dalam aktivitas pemuatan. Penelitian ini mencakup kegiatan pengangkutan pemuatan kendaraan di atas KMP. Jatra III pada lintasan Merak- Bakauheni Provinsi Banten.

3. Jenis objek yang dikaji

penelitian difokuskan pada sistem pengangkutan pemuatan kendaraan di atas KMP. Jatra III.

4. Aspek yang dikaji

Fokus penelitian dibatasi pada sistem pemuatan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 dan Hukum Maritim, Hal yang diteliti yaitu:

- a) Penempatan kendaraan di atas kapal.
- b) *Manifest* muatan.
- c) Pengikatan kendaraan.
- d) Kebersihan ruang muat kendaraan.

5. Jenis Data

Data yang dikumpulkan merupakan data kualitatif, berupa hasil wawancara mendalam, observasi, dan dokumentasi terhadap KMP. Jatra III. Data kuantitatif, seperti statistik kecelakaan atau lainnya, tidak menjadi fokus utama.

6. Durasi Penelitian

Waktu pelaksanaan penelitian dibatasi dalam periode tertentu, selama penulis melaksanakan.

7. Sumber Data

Penelitian ini menggunakan sumber data primer (wawancara langsung dengan awak kapal dan observasi lapangan) dan data sekunder terbatas (seperti SOP perusahaan atau laporan keselamatan kerja), tanpa melakukan eksperimen atau uji coba perlakuan.

E. Manfaat Penelitian

Dari penelitian ini diharapkan bermanfaat bagi :

1. Bagi Penulis

Meningkatkan pengetahuan tentang pentingnya ilmu perencanaan penanganan muatan diatas kapal untuk keselamatan transportasi laut guna mencegah tidak terjadinya kecelakaan di laut.

2. Bagi Civitas Akademika Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang

Sebagai pengetahuan bagi seluruh civitas akademika Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang sebagai tambahan informasi dan referensi di Perpustakaan Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.

3. Bagi Pembaca

Menambah pengetahuan bagi pembaca khususnya pelaut pentingnya Bagaimana dalam proses pemuatan kendaraan di atas kapal dan Optimalisasi tata cara pengangkutan kendaraan.

4. Manfaat Praktis

Secara praktis hasil dari penelitian ini di harapkan menjadi masukan awak kapal khususnya kapal penyeberangan dalam Rencana pengaturan muatan (*stowage plan*) pada KMP. Jatra III.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. Penelitian Terdahulu

Review penelitian sebelumnya yang dibuat oleh penelitian sebelumnya yang berkaitan dengan penelitian ini. Peneliti harus belajar dari peneliti lain untuk menghindari duplikasi dan pengulangan penelitian atau kesalahan yang sama seperti yang di buat oleh peneliti sebelumnya. Berikut ini adalah penelitian terdahulu yang relevan dijadikan sebagai landasan teoritis dan refeemenunjang penulis untuk melakukan penelitian terkait tentang pemuatan kendaraan diatas kapal. Berkaitan dengan topik yang dilakukan oleh penulis dalam penelitian ini, maka perlu didukung dari penelitian-penelitian terdahulu yang membahas penelitian yang sejenis.

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

No.	Penulis	Judul Penelitian	Tujuan	Hasil
1.	(Wijaya 2019)	Tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal Penyebrangan pada Lintasan Bira- Pamatata.	Apakah tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan 115 Tahun 2016	Terdapat kondisi pengangkutan kendaraan belum sesuai dengan aturan yang berlaku seperti jarak dan tidak tersedianya pengikatan kendaraan

2.	(Affandi 2020)	Evaluasi tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal di Pelabuhan Teluk Bungus	Apakah adanya menyediakan petugas khusus saat melaksanakan pemuatan	Terdapat tidak adanya petugas yang disediakan.
3.	(Harjo 2020)	Tinjauan Sistem Pemuatan Kendaraan di atas kapal	Apakah tata cara pemuatan kendaraan di atas kapal sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Pasal 20.	Terdapat ketidaksesuaian jarak antar kendaraan serta lashing kendaraan berdasarkan Peraturan Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

2. Teori Pendukung Yang Relevan

Teori yang memiliki keterkaitan dengan penelitian ini yang dibutuhkan untuk membantu proses analisis data dan penyusunan penelitian. Penangan muatan pada sarana transportasi kapal merupakan hal penting sehingga kapal mempunyai stabilitas yang baik sebagai penunjang keselamatan kapal berlayar. Penataan muatan harus memperhatikan posisi - posisi muatan sesuai *stowage plan*. Kewajiban pengikatan kendaraan pada kapal Angkutan Penyebrangan untuk mencegah pergerakan muatan, serta lantai *cardeck* maupun *upperdeck* harus sterilisasi dari minyak dan gemuk (*grease*). Dan dokumen yang sangat penting yang memuat informasi lengkap mengenai muatan atau barang yang diangkut suatu kendaraan .

B. Landasan Hukum

Dasar hukum yang diambil sebagai landasan teori yang langsung berkaitan dengan masalah yang diteliti yaitu:

1. Undang- Undang No. 66 Tahun 2024 Tentang Pelayaran :

a) Penguatan Asas Cabotage

Undang- undang ini memperkuat asas cabotage, yang memberikan prioritas pada kapal- kapal berbendera Indonesia dalam kegiatan pelayaran di perairan Indonesia.

b) Pemberdayaan Pelayaran Rakyat

Undang- undang ini mengatur tentang pemberdayaan pelayaran rakyat, termasuk pelayaran perintis dan kewajiban pelayanan publik angkutan barang di laut dari dan ke daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (Tol Laut).

c) Penguatan Industri Angkutan Laut

Undang- undang ini memberikan fasilitas pembiayaan dan perpajakan untuk pemberdayaan industri angkutan di perairan dan industri perkapalan.

d) Peningkatan Tata Kelola Kepelabuhan

Undang- undang ini mengatur tentang tata kelola penetapan tarif penggunaan perairan dan daratan, serta jasa kepelabuhan, termasuk tata kelola pendaftaran kapal usaha patungan dan penggunaan kapal tunda dalam pelaksanaan pemanduan.

e) Pengawasan Keselamatan Pelayaran

Undang- undang ini memperkuat pengawasan keselamatan pelayaran, termasuk penanganan kerangka kapal dan pengaturan sanksi bagi kapal asing.

f) Ketenagakerjaan di Bidang Pelayaran

Undang- undang ini juga mengatur tentang ketenagakerjaan di bidang pelayaran.

2. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal :

a) Pasal 5

1. ayat (1) Setiap kendaraan yang diangkut di atas kapal wajib dilengkapi informasi mengenai jenis dan berat muatan.
2. ayat (2) Kendaraan sebagaimana yang dimaksud pada ayat wajib terlebih dahulu ditimbang sebelum dimuat kapal untuk memastikan berat kotor kendaraan beserta muatannya.

b) Pasal 7

1. ayat (1) Kendaraan yang ditimbang dan memiliki berat yang tidak Sesuai dengan data pada berat yang dilaporkan, diberi tanda dan tidak dapat dimuat ke atas kapal yang dituju kecuali apabila kekuatan geladak pada kapal yang dituju masih sesuai untuk menerima kendaraan dengan berat .
2. ayat (2) Apabila kapal yang tersedia tidak memiliki kekuatan geladak yang sesuai, maka kendaraan tersebut harus dipisahkan dan menunggu kapal dengan kekuatan geladak yang sesuai.

c) Pasal 8 ayat (1) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan kendaraan beserta penumpang dan barang yang diangkutnya.

d) Pasal 11 ayat (1) Setiap kapal yang mengangkut kendaraan darat harus memiliki titik tempat mengikat dengan ketentuan sebagai berikut:

1. Jarak membujur antara titik tempat mengikat maksimal 2,5 meter.
2. Jarak melintang antara titik tempat mengikat antara 2,8 s.d 3,0 meter.
3. Memiliki kekuatan tanpa kerusakan permanen

e) Pasal 12

1. ayat (1) Setiap kapal wajib menyediakan alat pengikat muatan yang cukup diatas kapal.
2. ayat (2) Alat pengikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus sesuai dengan kondisi kapal dan jumlah serta ukuran muatan kendaraan yang diangkut.

f) Pasal 15

1. ayat (1) Ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan gemuk (*grease*).
2. ayat (2) Kapal harus memiliki perlengkapan pengikat yang sesuai untuk muatan yang akan diangkut dan dengan jumlah yang cukup.
3. ayat (3) Unit muatan dan atau kendaraan harus memiliki dokumen yang memberikan informasi berat keseluruhan unit muatan dan atau kendaraan termasuk informasi tindakan perawatan khusus yang harus dilakukan selama perjalanan di laut.

g) Pasal 17

1. ayat (1) Kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal.
2. ayat (2) Ruang penempatan kendaraan harus sterilisasi dari adanya penumpang selama pelayaran.
3. ayat (3) Jarak kendaraan dengan dinding kapal harus sedemikian rupa sehingga tidak boleh menutupi kran atau katup pemadam kebakaran dan akses jalan orang.
4. ayat (4) Mesin kendaraan harus dimatikan, porseneling dan rem tangan harus diaktifkan serta semua kendaraan harus diikat (*lashing*) dengan alat *lashing* yang sesuai dengan jarak dan kondisi cuaca pelayaran serta roda kendaraan harus diganjal.

h) Pasal 18 Pengikat kendaraan memenuhi ketentuan sebagai berikut :

1. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 3 tiga koma lima sampai 20 (dua puluh) ton, harus menggunakan sekurang kurangnya 2 (dua) alat pengikat (*lashing gear*) dengan beban kerja yang aman (*safe working load*) yang sesuai pada masing-masing sisi kendaraan.
2. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 20 (dua puluh) ton sampai 30 (tiga puluh) ton, harus menggunakan sekurang kurangnya 3 (tiga) alat pengikat (*lashing gear*) dengan beban kerja yang aman (*safe working load*) yang sesuai pada masing masing.

C. Landasan Teori

1. Prinsip Pemuatan

Dalam penanganan dan pengaturan muatan kapal, terdapat Prinsip-prinsip pemuatan kapal yang menjadi dasar dalam penanganan dan pengaturan muatan oleh Perwira dan ABK. Prinsip-prinsip pemuatan merupakan inti pengetahuan dan pengalaman dalam melaksanakan Penanganan dan pengaturan muatan kapal.

a. Melindungi kapal (*to protect the ship*)

Perlindungan kapal dapat dipahami sebagai penciptaan keadaan dimana dilakukannya kegiatan penanganan dan pengaturan muatan di atas kapal agar tetap dalam keadaan baik dan laik laut. Pembagian muatan secara membujur dan melintang sangat perlu diperhatikan karena hal tersebut dapat mempengaruhi stabilitas kapal.

b. Melindungi muatan (*To Protect The Cargo*)

Perlindungan terhadap barang yang dimaksud menyangkut kewajiban penyelenggara angkutan laut terhadap keamanan barang yang dimuat dari pelabuhan, selama transit dan tiba di Pelabuhan tujuan dalam jangka waktu yang sama dengan barang tersebut dimuat.

c. Pemanfaatan ruang muat semaksimal mungkin

Tujuan peneliti mengenai memaksimalkan pemanfaatan ruang kargo adalah mengatasi ruang kargo yang terbuang atau ruang yang tidak terpakai dalam penempatan kargo di dalam ruang kargo.

d. Bongkar muat secara tepat, teratur, dan sistematis

Terciptanya proses bongkar muat yang efisien, hemat waktu dan biaya merupakan unsur terpenting bagi bongkar muat yang cepat, tertib dan sistematis. Untuk hasil pemuatan yang optimal, penyimpanan yang berlebihan dan pengangkutan yang berlebihan harus dihindari.

Kapal Ro-Ro adalah salah satu jenis kapal yang beroperasi fleksibilitas, kemampuan untuk berintegrasi dengan sistem transportasi lain dan kecepatan operasi sangat populer di banyak rute

pengiriman. Kapal Ro- Ro didefinisikan dalam amandemen november 1995 untuk Bab III *Konvensi internasional* untuk keselamatan kehidupan dilaut (*SOLAS 1974*) sebagai kapal penumpang dengan ruang kargo Ro-Ro atau ruang kategori khusus. Salah satu peran terpenting Kapal Ro-Ro adalah Ferry penumpang atau mobil terutama rute laut pendek Selat sunda yaitu Merak- Bakauheni. Salah satu peran terpenting Kapal Ro-Ro adalah sebagai Ferry penumpang atau mobil, terutama pada rute laut pendek.

Tabel 2.2 Daftar Pelabuhan yang di singgahi

NO	NAMA PELABUHAN	KETERANGAN
1.	Merak	Embarkasi & Debarkasi
2.	Bakauheni	Embarkasi & Debarkasi

Sumber : PT. ASDP (PERSERO)

Industri feri global memiliki ukuran yang sama dengan industri penerbangan komersial, mengangkut sekitar 4,27 miliar penumpang per tahun, ditambah 373 juta kendaraan (termasuk mobil, bus, dan *trailer*). Namun terlepas dari kesuksesan komersialnya, ada kecelakaan yang mengganggu yang melibatkan berbagai jenis Kapal Ro-Ro, yang terburuk adalah terbaliknya penumpang secara tiba-tiba dan bencana.

2. Kegunaan *Stowage Plan* (P Kurnia, 2018) adalah :

- a. Dapat mengetahui letak tiap muatan serta jumlah.
- b. Dapat merencanakan kegiatan pembongkarn yang akan dilakukan.
- c. Dapat memperhitungkan jumlah buruh yang diperlukan.
- d. Dapat memperhitungkan lamanya waktu pembongkaran berlangsung.

3. Pemuatan

Buku Amir 2000, menjelaskan definisi pemuatan. muat berarti menyiapkan dan mengangkat barang pada tackle di atas dermaga, kemudian mengangkat barang ke atas palka (*deck* muat), dan memadatkan muatan di dalam *cardeck* maupun *upperdeck*.

Pada kapal Ro- Ro (Roll- on dan Roll- off) seperti KMP. Jatra III, pemuatan dilakukan melalui ramp door menggunakan metode “roll-on”. yaitu kendaraan masuk *deck* muat dengan dikemudikan langsung oleh supir. Proses ini memerlukan sistem kendali dan pengaturan lalu lintas di dalam kapal agar tertib dan aman.

- a) Menjaga stabilitas kapal selama pelayaran (*trim*, *heel*, dan *draft*).
- b) Memudahkan bongkar muat di pelabuhan tujuan.
- c) Menghindari pergeseran muatan, terutama saat kondisi laut buruk.
- d) Mencegah kerusakan struktur dek akibat kelebihan beban atau distribusi tidak merata.
- e) Memastikan keamanan kendaraan dan keselamatan Awak kapal.

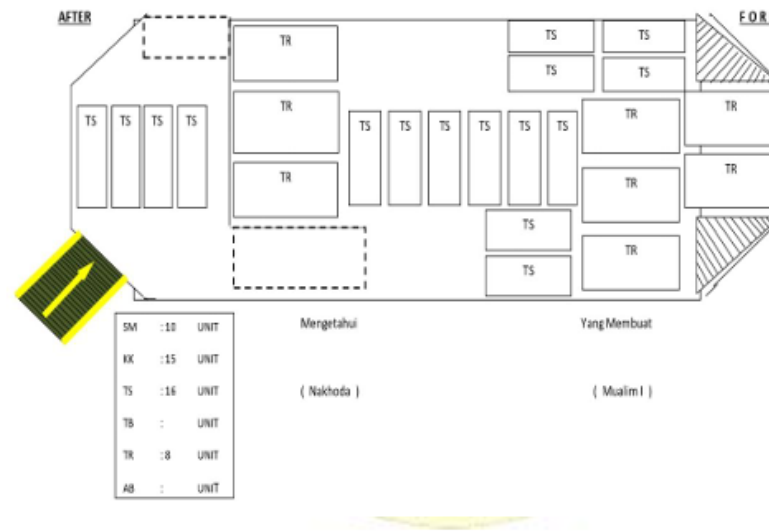
4. Kendaraan

Kendaraan adalah semua kendaraan beroda dan gandenganya yang digunakan di semua jenis jalan darat dan digerakkan oleh peralatan lainnya yang mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan yang bersangkutan. Contoh kendaraan ini termasuk alat berat dan alat besar yang menggunakan roda dan motor tetapi tidak terpasang secara permanen, serta kendaraan bermotor yang dioperasikan. Mengenai kendaraan diatur dalam ketentuan pasal 47- Pasal 76 Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

5. Keselamatan Pelayaran

Menurut Pasal 116 Ayat (1) UU NO. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. “Keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkatan perairan Pelabuhan”. serta perlindungan maritim “ Keselamatan Pelayaran didefinisikan sebagai keadaan dimana persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan Pelabuhan ”.

6. Stowage Plan



Gambar 4.1 Stowage Plan

Sumber: iStow.com

Dalam penanganan muatan di atas kapal harus diperhatikan *Stowage Plan*. Menurut (A. Taeh 2008) *Stowage Plan* adalah bagan perencanaan pemuatan barang di atas kapal yang di buat sebelum kapal melakukan proses bongkar muat. Muallim 1 yang bertugas membuat rencana ini dibuat dengan bekerja sama dengan pihak darat seperti kantor cabang atau agen kapal, juru muat lapangan, dengan memperhitungkan stabilitas kapal. fungsi dari *stowage plan* adalah untuk mengetahui pelabuhan muat, pelabuhan bongkar, berat di atas kapal. Muatan kapal merupakan objek dari pengangkutan dalam sistem transportasi laut, dengan mengangkut muatan sebuah perusahaan pelayaran. Dengan kata lain, alat komunikasi merupakan suatu benda yang digunakan untuk melakukan komunikasi antar dua orang atau lebih. Alat komunikasi yang digunakan di atas kapal merupakan alat yang sangat penting, oleh karena itu di atas kapal harus dilengkapi alat-alat komunikasi.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Desain Penelitian

1. Waktu dan lokasi penelitian

Penelitian ini dilaksanakan ketika penulis melaksanakan penelitian selama satu tahun pada bulan Juni 2024 hingga Juni 2025 di Selat Sunda (Merak- Bakauheni) KMP. Jatra III milik perusahaan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang utama Bakauheni.



Gambar 4.2 KMP. Jatra III

2. Jenis penelitian

Dalam penelitian ini. penulis menggunakan jenis Penelitian kualitatif. Menurut Sugiyono (2022), Metode Penelitian kualitatif dianggap sebagai jenis penelitian berdasarkan filosofi *post- positivis* yang melibatkan penyelidikan objek alam, di mana (berlawanan dengan eksperimen) peneliti adalah satu- satunya alat, pengumpulan data dilakukan dengan triangulasi dengan induktif. Metode kualitatif menganalisis data dan hasil penelitian kualitatif berpusat pada makna daripada generalisasi.

3. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian menurut (Sugiyono, 2022) adalah instrumen yang valid berarti “alat ukur yang di gunakan untuk mendapatkan data tersebut valid. informasi kuantatif tentang variasi karakteristik variabel

secara objektif”. Sehingga diperlukan teknik pengembangan skala atau alat ukur untuk mengukur variabel dalam pengumpulan data yang lebih sistematis. Penyusunan instrumen penelitian sebaiknya mengikuti tahap- tahapan tertentu agar memiliki validitas dan reliabilitas yang memadai.

4. Jenis dan Sumber Data

a. Jenis data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kualitatif yang berarti datanya bersifat deskriptif dimana data yang terkumpul berupa kata- kata yang tidak berfokus pada angka. Dan dalam penelitian ini data kualitatif diperoleh melalui wawancara, observasi dan dokumentasi.

b. Sumber data

Sumber data dalam penelitian ini diuraikan sebagai berikut:

1) Data Primer

Menurut (Sugiyono, 2022) Data primer yaitu data asli yang dikumpulkan sendiri oleh peneliti untuk menjawab masalah penelitiannya secara khusus. Pengumpulan data primer atau data utama dalam penelitian ini dilakukan dengan cara menyebarkan kuesioner dan melakukan wawancara secara langsung dengan pihak- pihak yang berhubungan dengan penelitian yang dilakukan di KMP. Jatra III

Data primer merupakan data yang dikumpulkan langsung oleh peneliti dari sumber aslinya untuk tujuan penelitian tertentu. Data yang diperoleh adalah :

- a) Pengaturan muatan kendaraan di atas KMP. Jatra III yang beroperasi di Pelabuhan Penyebrangan Merak- Bakauheni
- b) Data *manifest* muatan kendaraan dan penumpang di atas KMP. Jatra yang beroperasi di Pelabuhan Merak- Bakauheni
- c) Data kondisi *eksisting* di atas KMP. Jatra III yang beroperasi di Pelabuhan Penyebrangan Merak- Bakauheni

d) Sterilisasi lantai *cardeck* dari minyak dan gemuk di atas KMP. Jatra III

e) Tidak adanya pengikatan kendaraan di atas KMP. Jatra III yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Merak-Bakauheni

2) Data Sekunder

Menurut (Sugiyono, 2022) Data Sekunder yaitu sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen. Adapun data sekunder yang dibutuhkan pada penelitian ini antara lain :

a. Data Karakteristik kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Merak- Bakauheni.

b. Data Produktifitas penumpang dan kendaraan Pelabuhan Penyeberangan eksekutif Merak Selama 14 (empat belas) hari penelitian.

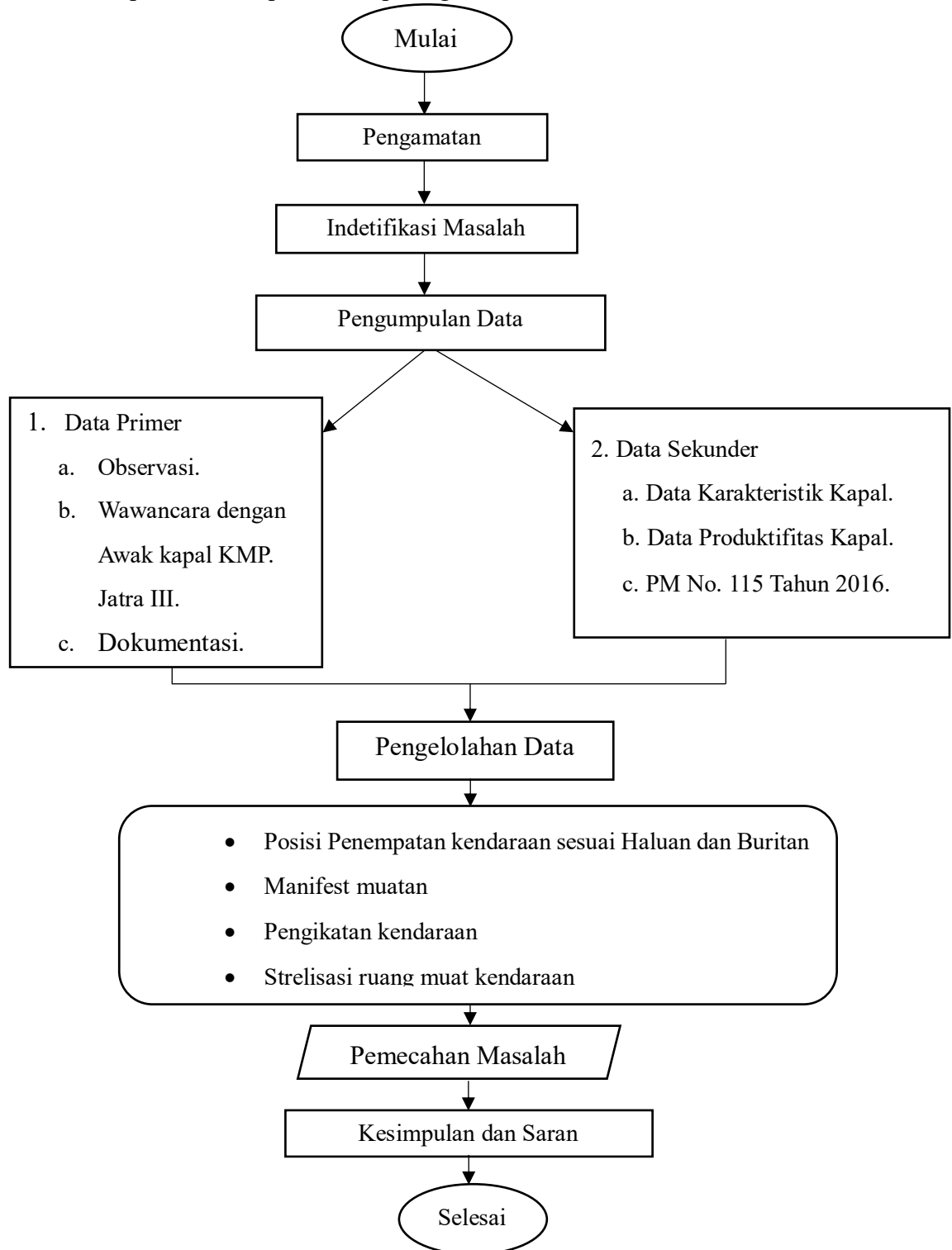
Data sekunder yang dibutuhkan pada penelitian didapat dengan menggunakan beberapa metode pengumpulan yaitu :

a) Metode Kepustakaan metode ini di dapat jurnal, buku- buku, serta literatur lain yang ada dari semua sumber dan berhubungan langsung terhadap tema penelitian yang dilakukan.

b) Metode Institusional metode ini dilakukan dengan cara pengumpulan data- data sekunder yang berasal dari berbagai instansi- instansi atau kantor- kantor yang terkait dengan penelitian untuk mendapatkan data sekunder. Instansi atau kantor yang terkait yaitu: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang utama Bakauheni.

5. Bagan alir penelitian

Agar penulisan ini dapat terarah dan dapat mencapai target yang diinginkan, maka disusun bagan alur pikir penelitian. Bagan alir pemikiran dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 4.3 Bagan Alir Penelitian

B. Teknik Pengumpulan Data

Koleksi data merupakan tahapan yang penting dalam proses penelitian, karena hanya dengan mendapatkan data yang tepat maka proses penelitian akan berlangsung sampai peneliti mendapatkan jawaban dari rumusan masalah yang sudah ditetapkan. Data yang kita cari harus sesuai dengan tujuan penelitian.

Menurut Sugiyono (2020:105) menyatakan bahwa secara umum terdapat 4 (empat) macam teknik pengumpulan data, yaitu observasi, wawancara, dokumentasi dan gabungan/ triangulasi (observasi dan wawancara).

1. Observasi

Menurut Sugiyono (2022; 145) Observasi merupakan suatu kegiatan yang tersusun dari proses biologis dan psikologis. Sehingga bisa dikatakan adanya suatu kegiatan yang tersusun dimana kegiatan tersebut dapat memberikan hasil dampak dari suatu kegiatan proses *biologis* atau pengumpulan data. Pemecahan Masalah

2. Wawancara

Menurut Esterberg dalam Sugiyono (2020:114) wawancara merupakan pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu.

Adapun narasumber untuk keperluan wawancara dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Nahkoda sebagai Narasumber 1
- b. Mualim I sebagai Narasumber 2
- c. Mualim II sebagai Narasumber 3
- d. Juru mudi sebagai Narasumber 4
- e. Kelasi sebagai Narasumber 5
- f. Cadet sebagai Narasumber 6

3. Dokumentasi

Menurut Esterberg dalam Sugiyono (2020:114) wawancara merupakan pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu.

4. Triangulasi

Menurut Sugiyono (2022:181) triangulasi merupakan teknik untuk mengecek kredibilitas data dengan berbagai teknik pengumpulan data dan berbagai sumber data.

Pada penelitian ini penulis akan melakukan survei secara langsung diatas kapal untuk memperoleh data sebagai berikut :

- a) Jarak antar kendaraan dan kendaraan terhadap dinding kapal.
- b) Posisi penempatan kendaraan.
- c) Tingkat sterilisasi lantai *car deck* dari minyak dan gemuk (*grease*).
- d) *Manifest* muatan di atas KMP. Jatra III.
- e) *Lashing* kendaraan diatas KMP. Jatra III.

C. Teknik Analisis Data

Tahap analisa data adalah tahap paling penting dan menentukan dalam suatu penelitian. Teknik ini dilakukan penulis dalam menganalisa data adalah analisa kualitatif yang menghasilkan data deskriptif dimana kegiatan yang di lakukan dengan mengamati objek yang di teliti dan mencatat data – data yang menunjang sewaktu melaksanakan praktek laut.

1). Reduksi Data (*Data Reduction*)

Semakin lama peneliti ke lapangan, maka jumlah data akan semakin banyak, kompleks dan rumit. Untuk itu perlu segera dilakukan analisis data melalui reduksi data, mereduksi data berarti merangkum, memilih dan memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, dicari tema dan polanya. Dengan demikian data yang telah direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas, dan mempermudah peneliti untuk selanjutnya, dan mencarinya bila diperlukan.

DAFTAR MUAT KAPAL

Kapal : JATRA III Hari/Tgl : 09.09.14
 Nomor : GT 5.071 Tiba : 10.00 WIB
 Kode : CCEP-A Tolak : 11.00 WIB

NO.	JENIS MUATAN	BANYAKNYA		
		KEND. (Unit)	BRG. (Ton/Ltr)	PNP (Org)
1.	PENUMPANG (LOKET (Pejalan Kaki) : Dewasa Anak			56
2.	KENDARAAN (dan yang diangkut)			
	a. Sepeda Motor	9		
	b. Pribadi / Taksi	50		
	c. Pick Up			
	d. Bus Kecil / Sedang			
	e. Bus Besar	9		
	f. Truck Kecil / Sedang	2		
	g. Truck Besar	3		
	h. Tronton	1		
	i. Trailer			
	j. Alat Berat			
	JUMLAH	83 Unit	112 Ton/Ltr	210 Org
3.	Barang khusus / Berbahaya			
4.	Hewan / Ternak			
5.	Lain - lain			

Bakauheni, 09.09.14

Perusahaan Pelayaran / Penyeberangan
PT ASDP Indonesia Ferry

ASDP
KAPAL KATA III
SUPERVISI REGU III

PT ASDP Indonesia Ferry (Persero)
ASDP
CEEP AHMAYDI
NAHKODA / MUALIM
KAP. JATRA III

2). Penyajian Data (*Data Display*)

Setelah data direduksi, maka langkah selanjutnya adalah menampilkan data. Dalam penelitian kualitatif, data yang disajikan dalam bentuk teks yang bersifat naratif.

3). Penarikan Kesimpulan dan Verifikasi (*Conclusion Drawing/ verification*)

Kesimpulan dalam penelitian kualitatif adalah temuan baru yang sebelumnya belum pernah ada. Temuan dapat berupa deskripsi atau gambaran suatu objek yang sebelumnya masih remang-remang atau gelap sehingga setelah diteliti menjadi jelas.

Pada penulisan Kertas Kerja Wajib ini, digunakan metode pendekatan dengan metode pendekatan dengan menggambarkan secara keseluruhan permasalahan ketika pelaksanaan memuat di atas kapal dengan cara membaca, mencatat, mengumpulkan bahan- bahan tertentu yang berhubungan dengan penelitian baik berupa buku, artikel, maupun karya ilmiah lainnya termasuk majalah.

Dari data hasil survei akan Penulis olah secara deskriptif dengan cara menuangkan data tersebut kedalam tabel tingkat pemenuhan

kewajiban terhadap aturan yang berlaku. maka penulis mengadakan wawancara terhadap Informan di kapal yaitu Mualim 1 mengenai Bagaimana pelaksanaan rencana pengaturan muatan di atas kapal sesuai prosedur agar tidak terjadi kecelakaan kerja dan menimbulkan kerugian bagi pemilik kapal maupun pemilik muatan. Proses terakhir dari penyusunan ialah menarik kesimpulan dengan cara memeriksa atau memverifikasi data pada prosedur pelaksanaan kegiatan memuat di atas kapal untuk kelancaran operasional.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Analisis

1. Faktor yang menjadi kendala saat pemuatan kendaraan di KMP. Jatra III.

Dalam pelaksanaan penanganan muatan faktor yang menjadi kendala ada 2 yaitu: faktor eksternal dan faktor internal:

- a. Faktor eksternal kendala dalam pelaksanaan penanganan muatan yang berbeda di atas kapal yang berasal dari luar adalah sering kali tidak ada komunikasi antara kru kapal sehingga proses pemuatan tidak dilakukan dengan baik, karena kebanyakan dari petugas pelabuhan tidak memahami karakter Stabilitas KMP. Jatra III.
- b. Faktor internal yang berasal dari pihak kapal yang disebabkan karena kecakapan awak kapal dalam pelaksanaan pengawasan pada saat proses pemuatan berlangsung dan kondisi kapal.

Dalam upaya rencana penanganan muatan dan praktik keselamatan di lingkungan kerja, sebuah penelitian telah dilakukan untuk mengkaji pemahaman awak kapal terhadap pentingnya Rencana sistem pemuatan Kendaraan di atas kapal KMP. Jatra III. Wawancara mendalam telah dilaksanakan dengan 6 Narasumber yang mewakili berbagai posisi penting di kapal, mulai dari Nakhoda hingga Kelasi. Setiap Narasumber memberikan pandangan sistem pemuatan di kapal faktor yang menjadi kendala saat pemuatan kendaraan. alasan fundamental di balik pentingnya sistem pemuatan Kendaraan sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 bagi Keselamatan pelayaran. Wawancara dilakukan dalam beberapa waktu pada saat dinas jaga proses pemuatan yang dilakukan bersama awak kapal di *cardeck* dan *upperdeck*. “ Pertanyaan kepada Narasumber 1 (Nakhoda) mengapa penempatan kendaraan di *upperdeck* tidak sesuai terdapat kendaraan roda 4 melintang tidak sesuai arah haluan/ buritan, Narasumber 1 mengatakan “ Rencana pemuatan kendaraan sebagai kegiatan yang dilakukan di atas kapal KMP. Jatra III pada saat proses sandar Merak dan Bakauheni melakukan proses

pemuatan. faktor yang menjadi kendala pada saat pemuatan kendaraan adalah sulitnya mengatur rencana penanganan pemuatan yang tidak sesuai, kendaraan roda 4 maupun roda 2 melintang tidak searah haluan/buritan terkendala karena proses bongkar muat dengan waktu yang cukup singkat sekitar 1 jam dan Sehingga pada proses bongkar muat kendaraan yang melintang sulit untuk bongkar muat antar kendaraan. Narasumber 1 (nahkoda) telah memerintahkan Awak kapal tetapi Awak kapal tetap mengatur kendaraan hanya didasarkan feeling saat proses pemuatan kendaraan yang tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 terdapat banyaknya penempatan kendaraan yang melintang tidak searah haluan/ buritan.

Tabel 4.1 Kesesuaian Penempatan kendaraan di atas kapal

Berdasarkan PM 115 Tahun 2016	Kondisi Eksisting	Gap (Kesenjangan)
Kendaraan harus di tempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal.		Kendaraan di upperdeck ditempatkan secara melintang.

Sumber: Hasil analisis, 2024

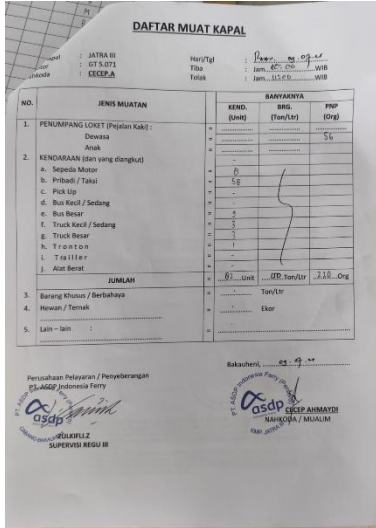
“ Pertanyaan yang ke- 2 kepada Narasumber 2 (*Chief officer*) menanyakan mengapa proses pemuatan cukup memakan waktu lama yang disebabkan terdapat bus mogok? Narasumber 2 menjelaskan bahwa faktor yang menyebabkan terkendala saat pemuatan kendaraan yaitu pada proses bongkar muat sering terjadi nya kendaraan bus yang mogok sebelum proses bongkar muat, Awak kapal memberitahu penumpang kendaraan 30 menit sebelum proses sandar harus menyiapkan kendaraan

tersebut sehingga jika ada kendaraan yang mogok tersebut pada proses bongkar muat Petugas darat *standby* 24 jam untuk mempercepat proses pemuatan selanjutnya karena pada proses pemuatan kendaraan harus di derek cepet untuk lebih efisiensi waktu.

“ Pertanyaan ke Narasumber 3 (*Second officer*) menanyakan kepada Narasumber 3 yaitu apa yang menyebabkan faktor terkendala pada proses pemuatan menunggu lama kendaraan yang datang untuk proses pemuatan? Narasumber 3 menyatakan pada proses pemuatan yang menyebabkan terkendala keterlambatan kendaraan pada saat pemuatan kendaraan di atas KMP. Jatra III adalah Petugas pelabuhan yang ceroboh tidak efisiensi waktu pada proses pemuatan dengan pengguna kendaraan sehingga pada proses pemuatan menyebabkan keterlambatan kendaraan datang ke lokasi muat. Sehingga waktu proses bongkar muat terlalu lama akibat tidak adanya sistem atau SOP yang jelas dan waktu kerja yang tidak optimal.

“ Berikutnya Pertanyaan kepada Narasumber 4 (Juru mudi) juga pada saat proses pemuatan di *cardeck* maupun di *upperdeck* terdapat orang yang melintasi melewati *cardeck* tanpa izin dan memberitahu Awak kapal dan Petugas pelabuhan? Narasumber menyatakan faktor yang menjadi kendala saat pemuatan kendaraan adalah benarnya banyak terdapat penumpang maupun kendaraan memasuki kapal tanpa ada dokumen yang sesuai, *manifest* muatan tidak sesuai yang diangkut, tidak sesuai kapasitas kendaraan, jenis kendaraan tidak sesuai dengan jenis atau volume barang dikarenakan adanya oknum yang nakal. Sehingga menyebabkan kapal miring dikarenakan tidak stabilitas nya kapal pada saat proses pemuatan, kurangnya komunikasi antara awak kapal dan petugas pelabuhan. pada saat proses mengatur pemuatan awak kapal menggunakan dengan *feeling* dan menggunakan proses oper *ballast* untuk mengatur stabilitas kapal stabil agar pada saat berlayar mencegah terjadinya kapal tenggelam.

Tabel 4.2 Kesesuaian Manifest Muatan

Berdasarkan PM 115 Tahun 2016	Kondisi Eksisting	Gap (Kesenjangan)
Setiap kendaraan yang diangkut di atas kapal wajib dilengkapi informasi mengenai jenis dan berat muatan.		Petugas di toll gate telah mendata jenis muatan, jumlah, serta berat muatan, Namun saat pemuatan kendaraan yang di angkut waktu memasuki kapal tidak sesuai.

Sumber: Hasil analisis, 2024

“ Terdapat Pertanyaan ke-5 kepada Narasumber 5 (kelasi) mengapa pada saat proses pemuatan tidak adanya pengikatan (*lashing*) kendaraan? Narasumber 5 menjelaskan bahwa yang menjadi faktor kendala saat pemuatan kendaraan adalah jarak antar pelabuhan yang cukup dekat dan pada saat proses bongkar muat kendaraan yang cukup singkat 1 jam menjadi salah satu penyebab tidak dilakukannya pengikatan kendaraan, Terkendalanya jika pengikatan (*lashing*) kendaraan mengakibatkan bongkar muat kapal memakan waktu lama, sehingga dapat membuat kapal terlambat beroperasi. Selain penundaan waktu operasional kapal, jumlah perjalanan kapal juga bisa berkurang.

Tabel 4.5 Kesesuaian Pengikatan Kendaraan

Berdasarkan PM 115 Tahun 2016	Kondisi Eksisting	Gap (Kesenjangan)
Setiap kendaraan kewajiban alat pengikat kendaraan pada saat proses pemuatan.		Kendaraan tidak adanya alat pengikat kendaraan.

Sumber: Hasil analisis, 2024

“ Dan adanya Pertanyaan yang ke-6 kepada Narasumber 6, yaitu pertanyaanya, apa faktor yang menyebabkan penumpang kendaraan saat proses pemuatan kendaraan, terdapat penumpang kendaraan terjatuh sehingga proses pemuatan terkendala, Narasumber ke 6 menjelaskan pada saat dilapangan proses pemuatan oleh Awak kapal mengatakan bahwa faktor penyebab terjadinya kecelakaan penumpang tersebut karena saat proses pemuataan kendaraan di atas KMP. Jatra III terdapat ceceran oli, minyak dan gemuk (*grease*) sehingga menyebabkan terjatuhnya penumpang kendaraan disebabkan kelalaian Awak kapal terhadap kepedulian kepada penumpang kendaraan dan diri sendiri. pada saat proses pemuatan kendaraan Awak kapal dan cleaning kurangnya Sterilisasi ruang muat kendaraan pada proses bongkar muat dan pemuatan sehingga pada proses pemuatan kendaraan mengalami kesulitan dan terjadi terjatuhnya penumpang kendaraan akibat lantai *cardek* maupun *upperdeck* licin adanya ceceran minyak, oli dan gemuk (*grease*).

Tabel 4.5 Kesesuaian Sterilisasi lantai ruang muat kendaraan

Berdasarkan PM 115 Tahun 2016	Kondisi Eksisting	Gap (Kesenjangan)
Ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan gemuk (<i>grease</i>).		Ruang muat kendaraan belum bersih dari ceceran minyak dan gemuk.

Sumber: Hasil analisis, 2025

Pendapat narasumber terkait alasan pentingnya sistem pemuatan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan 115 tahun 2016 tentang Tata cara pengangkutan kendaraan mengatakan pentingnya rencana penanganan muatan harus sesuai untuk mencegah terjadinya kecelakaan di laut.

Penulis juga menanyakan tentang pengalaman para narasumber tentang resiko jika tata cara pengangkutan tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 dan pengalaman mereka yang pernah mereka lihat/ alami kecelakaan karena kelalaian Awak kapal mengakibatkan terjadinya kapal tenggelam karena kelebihan muatan menyebabkan kapal miring, kurangnya pemahaman Awak kapal saat proses pemuatan, kurangnya komunikasi awak kapal dan petugas darat pada saat proses pemuatan. Kurangnya *safety meeting* awak kapal sehingga pada saat proses pemuatan tidak sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan.

Berdasarkan hasil wawancara dengan 6 Narasumber dari berbagai posisi kapal, dapat disimpulkan bahwa faktor yang menjadi kendala terhadap pemuatan kendaraan secara umum belum baik dan tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016, Para narasumber belum memahami tentang pemuatan yang jelas dan belum melaksanakan proses pemuatan sesuai dengan peraturan yang berlaku. Poin- poin kunci dari pemuatan meliputi:

- a) Persiapan sebelum pemuatan
- b) Proses pemuatan
- c) Aspek keamanan
- d) Waktu dan efisiensi

Observasi menunjukkan bahwa masih ada indikasi adanya kelalaian Awak kapal dan Petugas pelabuhan dalam proses pemuatan kendaraan yang terlihat dari beberapa pengakuan narasumber yang sering lihat rekan kerja, penumpang kendaraan atau bahkan diri sendiri terkadang mengalami terjatuh akibat ruang muat lantai *cardeck* maupun *upperdeck* licin karena adanya ceceran oli, minyak dan gemuk (*grease*). Dan juga pada saat proses pemuatan merugikan para pengemudi kendaraan saat proses pemuatan penempatan kendaraan secara melintang mengakibatkan terhambatnya proses bongkar muat kendaraan, waktu bongkar muat lebih lama dan mengakibatkan kemiringan kapal serta ketidaknyamanan penumpang kendaraan.

Hal ini menunjukkan bahwa Awak kapal harus memahami proses pemuatan Tata cara pengangkutan kendaraan sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 disiplin. Konsistensi dan pengawasan dalam proses pemuatan di lapangan.

Secara keseluruhan, hasil penelitian ini mengindikasikan bahwa banyaknya faktor yang menjadi kendala pada proses pemuatan di atas KMP. Jatra III belum efektif dalam membangun pemahaman kalangan Awak kapal pada proses pemuatan. Awak kapal harus profesional untuk meningkatkan budaya keselamatan pelayaran agar mencegah terjadinya

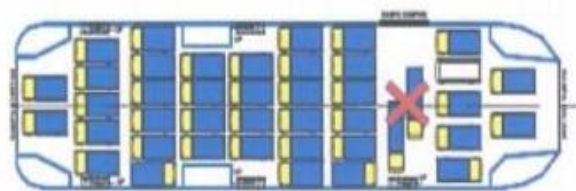
kecelakaan di laut. Fokus untuk diarahkan disiplin dan kepatuhan mengikuti Tata cara pengangkutan kendaraan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016.

2. Optimalisasi tata cara pengangkutan di atas KMP. Jatra III.

Wawancara ini bertujuan untuk mengetahui upaya optimalisasi tata cara pengangkutan kendaraan di lingkungan kapal. 6 Narasumber dan berbagai posisi telah di wawancarai untuk mendapatkan perspektif yang komprehensif. Masing- masing narasumber memberikan pandangan berdasarkan pengalaman dan peran mereka di kapal.

a. Narasumber 1

Menurut Narasumber ke-1 (Nahkoda) adalah Mengungkapkan bahwa Standarisasi prosedur pengangkutan pada saat proses pemuatan tetapkan SOP seperti Penempatan setiap kendaraan harus sesuai peraturan yang ada yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 pasal 17 ayat (1) yaitu kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan dan tidak boleh melintang. Narasumber 1 (Nahkoda) mengupayakan cara optimalisasi tata cara pengangkutan kendaraan pada saat proses pemuatan kendaraan mengarahkan kepada Awak kapal agar mengatur penempatan kendaraan membujur pada saat proses pemuatan dan awak kapal harus lebih efisiensi dan efektif waktu agar cepat dan aman jika penempatan kendaraan memanjang dan tidak menghambat



Kendaraan ditempatkan memanjang searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal

Gambar 2.7 Kesesuaian Penempatan Kendaraan

Sumber : Hasil analisis, 2024

kendaraan lain, agar menghindari tidak terjadinya keributan antar penumpang kendaraan dikarenakan kendaraan satu persatu pasti ingin lebih cepat proses keluar dari kapal.

b. Narasumber 2

Bagi pendapat narasumber 2 (*Chief Officer*) menjelaskan bahwa saat proses sandar di pelabuhan KMP. Jatra III melakukan bongkar muat kendaraan dan saat proses pemuatan terkadang terdapat kendaraan roda 4 terkendala keluar dari kapal karena mesin kendaraan *trouble*, ban bocor, dll. Sehingga terhambatnya proses bongkar muat dan pemuatan. Narasumber ke 2 menyatakan cara upaya optimalisasi pada saat proses pemuatan adalah penumpang kendaraan harus *standby* di kendaraan 15 menit sebelum proses sandar dan mengecek kendaraan. Dan jika terjadi kendaraan tidak bisa menyala upaya yang harus yaitu siap sedia nya 24 jam petugas derek dan petugas mesin di pelabuhan posisi di dekat lokasi muat. Agar proses pemuatan lebih cepat dan waktu sesuai keberangkatan jadwal kapal.

c. Narasumber 3

Aspek legal dan keselamatan dimana semua pada saat proses pemuatan awak kapal dan petugas pelabuhan pengangkutan kendaraan dan penumpang mempunyai izin dan dokumen yang lengkap. Upaya optimalisasi pada saat proses pemuatan, awak kapal dan petugas pelabuhan melakukan pengecekan manifest muatan secara detail pada setiap kendaraan dan penumpang pada saat melakukan penyebrangan terdapat terdata tersebut di *manifest* muatan sesuai jenis kendaraan yang diangkut dengan jumlah, ukuran, bobot kendaraan yang diangkut. setiap kendaraan yang diangkut dengan metode yang sesuai mobil kecil, *truk*, motor, dll. Dan Pada saat proses pemuatan kendaraan juga melakukan pemeriksaan terhadap kendaraan yang melebihi muatan (*over load*) atau kapasitas muatan agar tidak membahayakan keselamatan pada saat pelayaran dan efisiensi Stabilitas kapal.

d. Narasumber 4

Menyatakan bahwa pada saat proses pemuatan meningkatkan koordinasi antara awak kapal dan petugas pelabuhan untuk atur jadwal pengangkutan kendaraan dan penumpang agar tidak terjadi penumpukan kendaraan agar proses pemuatan kendaraan lebih efisiensi dengan waktu 1 jam. dan menghindari keterlambatan kendaraan yang akan dimuat dengan informasi real- time. Optimalisasi pemuatan dengan cara pemuatan kendaraan mobil pribadi dan motor yang sesuai tempat dimana berada di *upperdeck*.

e. Narasumber 5

Menjelaskan bahwa tata cara pengangkutan kendaraan di atas KMP. Jatra III dengan proses bongkar muat dengan waktu muat cukup singkat 1 jam saat pemuatan kendaraan roda 4 dan roda 2 tidak adanya pengikatan kendaraan (*lashing*) untuk lebih efektif dan aman pemuatan kendaraan saat waktu saat cuaca buruk optimalisasi penggunaan beberapa alat pengikatan kendaraan (*lashing*) terdapat dilantai *upperdeck* yang miring di atas KMP. Jatra III kendaraan pribadi tersebut harus menggunakan alat pengikat (*lashing*) yang aman untuk mencegah kerusakan kendaraan.

f. Narasumber 6

Mengatakan bahwa tata cara pengangkutan kendaraan di atas KMP. Jatra III dimana terdapat ruang muat di *cardeck* dan *upperdeck* belum Sterilisasi terdapat adanya ceceran oli, minyak, lemak dan sampah. Sehingga pada proses pemuatan terdapat kendaraan sulit menempatkan kendaraan karena lantai tersebut licin. dan para pengguna kendaraan sering terjatuh, oleh karena itu optimalisasi Sterilisasi ruang muat kendaraan di *cardeck* dan *upperdeck* Awak kapal dan cleaning pada saat bongkar muat sebelum pemuatan agar membersihkan terlebih dahulu ruang muat kendaraan tersebut harus bersih dari ceceran oli, minyak dan lemak (*grease*) dan sampah yang berceceran agar penumpang tidak resah dengan bau yang menyengat.

Berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber dari berbagai posisi di kapal, dapat di tarik kesimpulan mengenai upaya optimalisasi tata cara pengangkutan kendaraan adalah:

1. Penerapan SOP (Standar Operasional Prosedur).
2. Koordinasi dan Komunikasi.
3. Pengawasan Truk Odol (*Over Dimension Over Loading*).
4. Pelatihan dan Edukasi.
5. Regulasi dan Kebijakan.

Secara keseluruhan poin utama dari wawancara upaya optimalisasi tata cara pengangkutan kendaraan. Berdasarkan analisis oleh Awak kapal disarankan pada proses pemuatan kendaraan harus sesuai dengan Peraturan yang ada yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 yang harus dipatuhi agar terhindar terjadinya kecelakaan di laut dan keselamatan pelayaran.

Observasi ini dilakukan berbagai area kerja di kapal dan waktu yang beragam untuk memverifikasi dan melengkapi informasi yang diperoleh dari wawancara dengan 6 Narasumber. Observasi berfokus pada penempatan kendaraan, *manifest* muatan, pengikatan (*lashing*) kendaraan, sterilisasi ruang muat kendaraan, *hydrant* yang terkendala oleh kendaraan.

B. PEMBAHASAN

Dari hasil analisis yang didapat, diketahui bahwa kondisi rencana dan pengangkutan muatan yang ada di atas kapal penyeberangan lintasan Merak- Bakauheni masih ada yang belum sesuai dengan tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016.

1. Faktor yang menjadi kendala saat pemuatan kendaraan di atas KMP. Jatra III.

Berdasarkan kesimpulan hasil wawancara dan observasi yang terfokus pada tujuan penelitian pertama yaitu, faktor yang menjadi

kendala saat pemuatan di KMP. Jatra III berikut adalah Analisis yang diperluas dengan mengaitkan temuan tersebut dengan aturan dan teori relevan.

Penelitian ini secara jelas menunjukkan bahwa Awak kapal dan petugas pelabuhan belum memiliki pemahaman tentang teknik proses pemuatan yang sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 .

Dari wawancara dengan 6 Narasumber yang mewakili berbagai posisi di kapal, didapati bahwa kurang pemahaman Awak kapal dan petugas pelabuhan tentang teknik sistem pemuatan yang ada di Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 yang dimana faktor yang menjadi kendala tersebut akibat kurangnya *briefing* antara Awak kapal dan Petugas kapal darat sebelum proses pemuatan di mulai.

- a. Kurangnya Pemahaman Awak kapal mendalam ini mencakup faktor yang menjadi kendala saat pemuatan kendaraan di KMP. Jatra III para Narasumber menyebutkan penempatan kendaraan tidak sesuai karena menggunakan *feeling* Awak kapal, manifest muatan yang tidak sesuai dengan yang diangkut karena adanya oknum yang menyalahgunakan pada saat pemuatan, tidak adanya pengikatan (*lashing*) kendaraan dikarenakan waktu muat yang sebentar dan sering terjadinya kendaraan yang mogok sehingga terbatasnya waktu proses bongkar muat, dan kurangnya kepedulian Awak kapal dan cleaning yang menganggap biasa pada ruang muat yang tidak sterilisasi dari ceceran oli, minyak, dan gemuk (*grease*) menunjukan kurangnya pemahaman Awak kapal dalam sistem pemuatan. Aspek ini secara langsung belum mendukung sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016, yang menegaskan tentang tata cara pengangkutan kendaraan, khususnya pasal 5 ayat (1) menegaskan kewajiban setiap

kendaraan yang diangkut di atas kapal dilengkapi informasi mengenai jenis dan berat muatan, pasal 12 ayat (1) yaitu setiap kapal wajib menyediakan alat pengikat muatan yang cukup di atas kapal, pasal 15 ayat (1) ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan gemuk (*grease*), dan pasal 17 (1) yaitu, kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan dan tidak boleh melintang kapal.

- b. Lebih lanjut, seluruh Narasumber secara konsisten menyatakan bahwa terdapat banyak faktor yang menjadi kendala saat pemuatan sangat esensial untuk mencegah terjadinya kecelakaan di laut, meminimalkan dampak kecelakaan, melindungi Awak kapal dan penumpang kendaraan, dan memastikan keselamatan Awak kapal dan penumpang kendaraan untuk kembali kerumah.
- c. Kesadaran akan risiko juga menjadi poin penting untuk mendukung pemahaman Awak kapal. Mereka harus memahami konsekuensi jika terjadinya kecelakaan laut karena kelalaian Awak kapal yang menganggap acuh saat dalam sistem pemuatan ini secara langsung bertentangan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016. Dari perspektif teoritis, kelalaian dalam praktik ini dapat dikategorikan sebagai “tindakan tidak aman” (*unsafe act*), yang merupakan domino ketiga dan penyebab langsung kecelakaan dalam Teori Domino Heinrich. Dimana awak kapal harus profesional untuk meningkatkan budaya keselamatan pelayaran agar mencegah terjadinya kecelakaan di laut. Fokus untuk diarahkan disiplin dan kepatuhan mengikuti tata cara pengangkutan kendaraan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016.

2. Optimalisasi tata cara pengangkutan kendaraan di atas KMP. Jatra

III.

Berdasarkan kesimpulan hasil wawancara dan observasi mengenai Optimalisasi tata cara pengangkutan kendaraan, analisis mendalam terhadap upaya dalam optimalisasi tata cara pengangkutan kendaraan di atas KMP. Jatra III merupakan proses penting untuk memastikan efisiensi, keamanan. Berikut adalah beberapa strategi yang telah diterapkan berdasarkan hasil wawancara :

a. Penerapan SOP dan Prinsip Pemuatan.

Menyesuaikan pemuatan dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berlaku untuk keselamatan dan efisiensi.

b. Pengaturan Penempatan Kendaraan di Kapal.

Setiap kendaraan yang diangkut dengan metode yang sesuai mobil pribadi, truck, motor. Jenis kendaraan pengangkut dengan jumlah, ukuran, dan bobot kendaraan yang diangkut, memaksimalkan pemanfaatan ruang muat. Penempatan kendaraan seperti mobil pribadi terdapat di *upperdeck* secara membujur (searah haluan/ buritan) tidak boleh melintang.

c. Koordinasi dan Komunikasi.

Melakukan *briefing* dan *safety meeting* antara Awak kapal dan Petugas darat sebelum proses pemuatan dimulai dan memastikan informasi muatan yang diangkut sesuai dengan *manifest* muatan.

d. Perencanaan dan Penjadwalan yang tepat.

Pada saat pemuatan sekitar 1 jam, maka jadwal keberangkatan harus efektif pada saat proses bongkar muat dan pemuatan. Awak kapal dan petugas darat lebih efisiensi dengan waktu secara tepat, teratur dan sistematis.

e. Pengamanan dan Perlindungan Kendaraan.

Adanya perlindungan terhadap kendaraan dengan pengikatan (*lashing*) kendaraan dari cuaca ekstrem untuk mencegah kerusakan pergeseran kendaraan selama penempatan.

f. Sterilisasi ruang muat kendaraan.

Terapkan prosedur standar operasional (SOP) sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 pastikan lantai ruang muat bersih dan tidak adanya ceceran oli, minyak dan gemuk (*grease*) untuk mencegah terjadinya bahaya terpeleset Awak kapal dan Penumpang kendaraan.

Observasi lapangan secara jelas mengkonfirmasi beberapa Optimalisasi tata cara pengangkutan kendaraan yang terungkap dari wawancara. Upaya optimalisasi yang dinilai baik oleh Narasumber juga teramati di lokasi kerja, menunjukkan bahwa upaya optimalisasi sedang berjalan dengan efektif. Keberadaan penempatan kendaraan searah membujur, tidak melintang, Petugas darat lebih ketat dalam pengawasan Penumpang saat memasuki kapal, strelisasi ruang muat dari ceceran oli, minyak, gemuk (*grease*), berperan penting sebagai pengingat visual yang konstan bagi Awak kapal untuk mematuhi prosedur keselamatan, sebuah bentuk kontrol administratif yang efektif.

Kesimpulan dari wawancara secara eksplisit menyebutkan upaya optimalisasi tata cara pengangkutan kendaraan masih menjadi tantangan Awak kapal dalam sistem pemuatan kendaraan belum sepenuhnya memenuhi melakukan pemuatan dengan peraturan yang telah ditetapkan dan kenyamanan pengguna kendaraan. Secara keseluruhan meskipun KMP. Jatra III belum membangun fondasi yang kuat dalam hal kesadaran dan dukungan Awak kapal terkait tata cara pengangkutan kendaraan, tantangan utama bergeser pada aspek praktis dan ergonomis dari tata cara pengangkutan kendaraan, serta konsistensi penerapan disiplin. Mengatasi masalah tata cara pengangkutan kendaraan, serta memperketat penekanan pada awak kapal dalam sistem pemuatan kendaraan. meskipun perilaku tidak patuh secara merata “ tidak merajalela ” observasi mencatat bahwa “ insiden tata cara pengangkutan yang tidak benar atau sering terjadinya tidak kesesuaian dengan peraturan yang berlaku

sementara perlu menjadi perhatian”. Insiden-insiden ini sangat memicu terjadinya kecelakaan di laut merupakan “ tindakan tidak aman” yang berpotensi memicu penyebabnya sering terjadi kecelakaan di laut.

Berdasarkan analisis optimalisasi tata cara pengangkutan kendaraan agar KMP. Jatra III mengintegrasikan upaya Awak kapal memperkuat disiplin dan penegakan. Ini mencakup Evaluasi pemahaman Awak kapal dalam sistem pemuatan tata cara pengangkutan kendaraan yang lebih ergonomis serta peningkatan pengawasan dan penegakan prosedur keselamatan secara konsisten untuk memastikan kepatuhan penuh, selaras dengan prinsip Hirarki pengendalian yang efektif.

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan analisa permasalahan yang telah penulis lakukan pada Kertas Kerja Wajib ini maka menarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Faktor yang menjadi kendala saat pemuatan di atas KMP. Jatra III, dalam pelaksanaan tata cara pengangkutan kendaraan di atas KMP. Jatra III masih ditemukan Awak kapal belum memahami teknis pemuatan dan tata cara pengangkutan belum sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 seperti penempatan kendaraan terdapat kendaraan melintang tidak searah haluan/buritan (*membujur*), *manifest* muatan yang tidak sesuai dengan pengangkutan saat proses pemuatan yang sedang dilakukan, tidak adanya pengikatan (*lashing*) kendaraan, kurangnya sterilisasi ruang muat kendaraan. oleh karena itu peningkatan kedisiplinan, konsistensi Awak kapal dalam proses pemuatan.
2. Optimalisasi tata cara pengangkutan kendaraan di atas KMP. Jatra III, dalam pelaksanaan tata cara pengangkutan kendaraan yang belum sesuai dengan upaya optimalisasi tata cara pengangkutan bahwa perencanaan yang teratur, penataan ruang muat yang efisien, adanya pengamanan kendaraan yang tepat, pelatihan Awak kapal tentang teknik pemuatan, perawatan muatan selama pelayaran. Selama pemuatan ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan gemuk (*grease*) sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal sebagai dasar hukum dan pedoman operasional.

B. SARAN

Saran yang diberikan untuk meningkatkan rencana pemuatan dan penanganan muatan sesuai dengan aturan yang berlaku maka saran yang dapat penulis berikan adalah:

1. Berdasarkan analisis terhadap faktor yang menjadi kendala saat pemuatan, disarankan agar Awak kapal dan petugas darat saat melakukan proses pemuatan melakukan sesuai peraturan yang telah ditetapkan

dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 menjadi sebagai dasar hukum saat pemuatan. ini mencakup peningkatan kedisplin pemahaman Awak kapal saat proses pemuatan dan menegakan prosedur yang ketat untuk mengatasi masalah tidak terjadinya kecelakaan di laut meningkatkan keselamatan transportasi laut.

2. Berdasarkan analisis optimalisasi tata cara pengangkutan kendaraan di atas KMP. Jatra III, disarankan kepada awak kapal dan petugas darat upaya pengoptimalisasikan tata cara pengangkutan kendaraan adalah perencanaan penempatan kendaraan harus sesuai lakukan secara matang agar ruang kapal dimanfaatkan secara maksimal dan melakukan pemuatan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 agar lebih efektif, penjadwalan yang lebih baik dan data manifest muatan harus sesuai dengan yang diangkut pada saat proses pemuatan agar pada saat pelayaran keamanan stabilitas kapal. Harus adanya perlindungan dengan pengikatan (*lashing*) terhadap kendaraan saat cuaca ekstrem untuk mencegah terjadinya pergeseran antar kendaraan. ruang muat kendaraan harus strelisasi dari adanya ceceran oli, minyak dan gemuk (*grease*) untuk kenyamanan pengguna kendaraan dan keselamatan Awak kapal serta pengguna kendaraan.

DAFTAR PUSTAKA

- A. Taeh, H. (2008). Penanganan dan Pengaturan Muatan. *Bp3ip Jakarta*.
- Affandi. (2020). Analisis Faktor Kendala Pemuatan Kendaraan Diatas Kapal Penyeberangan Lintasan Bastiong-Sofifi. *Efforts to Prevent ... (Paulina, et.Al)*, 5(1), 49–53.
- Amir. (2000). Seluk Beluk Niaga Dan Perdagangan Internasional. *Ams.Bjm*, 1(2), 1–23.
- Harjo, A. J. (2020). Tinjauan Sistem Pemuatan Kendaraan di Atas Kapal Penyeberangan pada Lintasan Ulee Lheue–Balohan Provinsi Aceh. *Diss. Politeknik Transportasi Sungai, Danau, Dan Penyeberangan Palembang*.
- Kotler. (2018). Lintas, Lalu, Angkutan Sungai Danau, and Dan Penyeberangan. n.d. “Tinjauan Pemuatan Kendaraan di Atas Kapal KMP. Nusa Jaya Abadi Pada Lintasan Padangbai- Nusa Penida Provinsi Bali Tahun 2021. *Galang Tanjung*, 2504; 1–9.
- Kurnia, P. (2018). Perencanaan Pemuatan (Stowage Plan) Terhadap Faktor Stabilitas Kapal Sebagai Upaya Keselamatan Pelayaran Di KM. Sumber Bahagia 7. *Karya Tulis*.
- PM 115 Tahun 2016 Bab 1 Tentang Tata Cara Pengangkutan Di atas Kapal.
- Sugiyono. (2022). Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. *Alfabeta*.
- Undang- Undang Nomor 66 Tahun 2024 Tentang Pelayaran.
- Wijaya. (2019). Evaluasi Tata Cara Pemuatan Kendaraan Di atas Kapal Penyeberangan Pada Lintasan Bira-Pamatata Provinsi Sulawesi Selatan. *Kohesi: Jurnal Multidisiplin Saintek*, 02(04), 80–89.

LAMPIRAN - 1

KMP. JATRA III



LAMPIRAN - 2

PENEMPATAN KENDARAAN MELINTANG

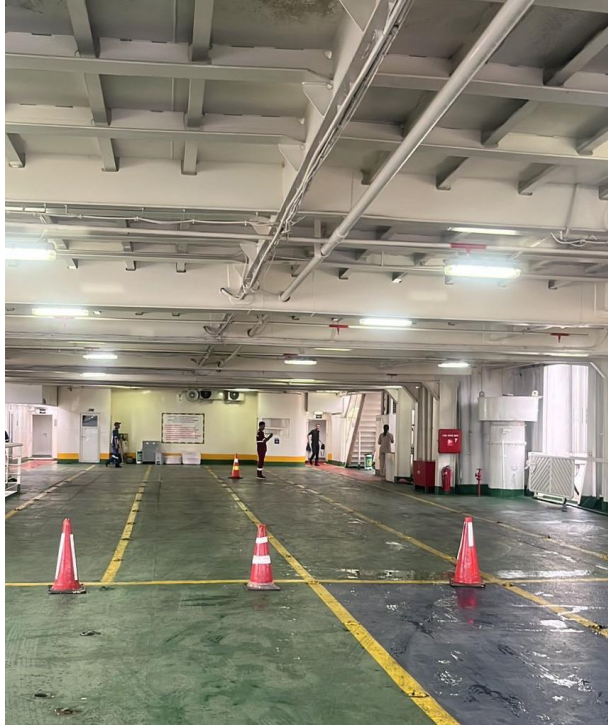


Ketidaksesuaian Penempatan Kendaraan Roda -4 melintang
di *Upperdeck*.

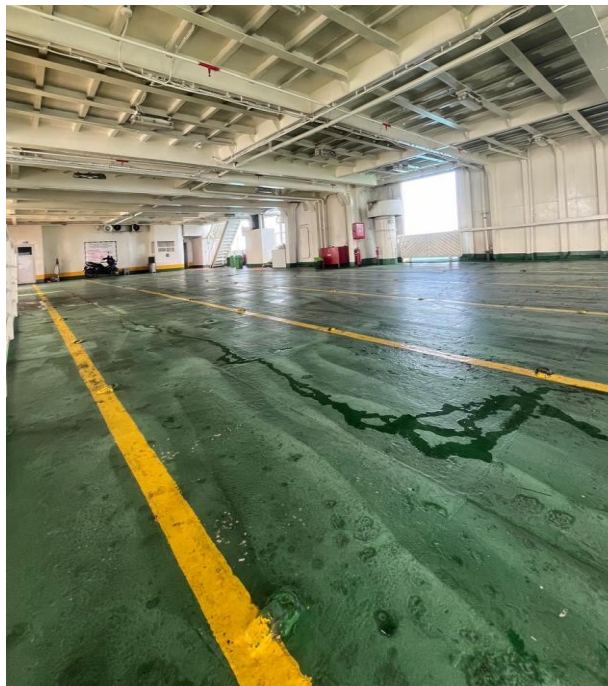


Ketidaksesuaian penempatan kendaraan roda -2 melintang
di *Upperdeck*.

LAMPIRAN - 3
STERILISASI LANTAI RUANG MUAT KENDARAAN



Terdapat Ceceran Minyak dan Gemuk (*Grease*) di *Upperdeck*.



LAMPIRAN – 4
PENGIKATAN (LASHING) KENDARAAN



Terdapat tidak adanya pengikatan (*lashing*) pada kendaraan.



LAMPIRAN- 5

WAWANCARA



LAMPIRAN- 6

SHIP PARTICULAR

	<h3>SHIP'S PARTICULAR</h3>	
---	----------------------------	---

I	NAMA KAPAL	:	KMP. JATRA III (Eks Shi-Zuki)		
II	CALL SIGN	:	YGVJ		
III	TEMPAT PEMBUATAN	:	JEPANG / SHIDOMA DOCKYARD		
IV	TAHUN PEMBUATAN	:	1985		
V	TYPE KAPAL	:	FERRY RO - RO		
VI	IMO NUMBER	:	8503694		
	BENDERA	:	INDONESIA		
VII	UKURAN KAPAL				
	1. PANJANG KESELURUHAN (LOA)	:	89.95 M		
	2. PANJANG (LPP)	:	84.30 M		
	3. LEBAR (B)	:	16.60 M		
	4. DALAM	:	5.50 M		
	5. SARAT	:	4.00 M		
	6. GRT / NRT	:	5071 GT / 2495 NT		
VII	MESIN UTAMA				
	1. MERK	:	DAIHATSU		
	2. TYPE	:	6 DLM-28		
	3. TENAGA KUDA / HP	:	1800HP/1332KW		
	4. JUMLAH MESIN	:	4 UNIT		
	5. KECEPATAN MAXIMUM	:	15 KNOT OPR : 12 KNOT		
	6. RPM	:	700 RPM OPR : 500 RPM		
	7. TAHUN PEMBUATAN MESIN	:	1985		
	8. JENIS BAHAN BAKAR	:	HSD		
	9. NOMOR MESIN	:	(1) DL6280.62 (2) DL6280.67 (3) DL6280.28 (4) DL6280.29		
IX	MESIN BANTU		AUXILIARY ENGINE	EMERGENCY GENERATOR	BOW THRUSTER
	1. MERK	:	DAIHATSU	YANMAR	DAIHATSU
	2. TYPE	:	6DS-18M	GGH-TE	6DL-20
	3. JUMLAH MESIN	:	2 UNIT	1 UNIT	1 UNIT
	4. TENAGA KUDA / HP	:	650HP/481KW	200HP/148KW	700HP/518KW
	5. RPM	:	900		
	6. KVA	:	475 / KVA		
X	KAPASITAS TANGKI				
	1. TANGKI BAHAN BAKAR	:	183.5 TON		
	2. TANGKI AIR TAWAR	:	150 TON		
	3. TANGKI BALAS	:	837.7 TON		
XI	KAPASITAS MUATAN				
	1. JUMLAH PENUMPANG	:	518 Orang		
		:			
		:			
	2. JUMLAH KENDARAAN	:			
	A. KENDARAAN KECIL	:	40 UNIT		
	B. KENDARAAN SEDANG	:	12 UNIT		
	C. KENDARAAN BESAR	:	20 UNIT		

KMP. JATRA III, 01 JANUARI 2024



LAMPIRAN- 7


MANIFEST MUATAN


DAFTAR MUAT KAPAL

Kapal : JATRA III
 Motor : GT 5.071
 Nakhoda : CECEP.A

Hari/Tgl : 29.09.18
 Tiba : Jam 10.00 WIB
 Tolak : Jam 11.00 WIB

NO.	JENIS MUATAN	BANYAKNYA		
		KEND. (Unit)	BRG. (Ton/Ltr)	PNP (Org)
1.	PENUMPANG LOKET (Pejalan Kaki) :			
	Dewasa			
	Anak			56
2.	KENDARAAN (dan yang diangkut)			
	a. Sepeda Motor	8		
	b. Pribadi / Taksi	58		
	c. Pick Up	-		
	d. Bus Kecil / Sedang	-		
	e. Bus Besar	9		
	f. Truck Kecil / Sedang	3		
	g. Truck Besar	3		
	h. Tronton	1		
	i. Trailer	-		
	j. Alat Berat	-		
	JUMLAH	81 Unit	100 Ton/Ltr	220 Org
3.	Barang Khusus / Berbahaya		Ton/Ltr	
4.	Hewan / Ternak		Ekor	
5.	Lain – lain :			

Perusahaan Pelayaran / Penyeberangan
 PT. ASDP Indonesia Ferry

 CABANG BAKAUHENI
 ZULKIFLI.Z
 SUPERVISI REGU III

Bakauheni, 29.09.18

 PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)
 CECEP AHMAYDI
 NAKHODA / MUALIM
 KMP. JATRA III

LAMPIRAN- 8
SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR

0097073

KSOPUTAMA/KSOPKHUSUS/KSOP/UPP
No. Registrasi PPK27/ 2091 / 5 / 2025



REPUBLIK INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
PORT CLEARANCE

NO. P.M.1 KSOP.Btn 2091 V 2025

Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 219 ayat 1
Under The Shipping Act No. 17, 2008 Article 219 (1)

Nama kapal **JATRA III** Tonnase kotor **5.071**
Ship Name Gross Tonnage

Bendera Kebangsaan **INDONESIA** Nakhoda **HERU WAHYUDI**
Nationality Flag Master

Nomor IMO **8503694** Nama Panggilan **YGJV**
IMO Number Call Sign

Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda Tanggal **20 MAY 2025** Pukul **15:35** WS
In accordance with Sailing Declaration issued by Master on dated 20 MAY 2025 Time 15:35 LT

Bahwa kapal telah memenuhi seluruh ketentuan Pasal 219 (3) UU No. 17 Tahun 2008
That ship has fully comply with the provision of Article 219 (3), Shipping Act 17, 2008

Dengan ini kapal tersebut di atas disetujui untuk
The above mentioned vessel is hereby granted for

Bertolak dari **MERAK** Pada tanggal/jam **20 MAY 2025 15:45 WIB** Pelabuhan tujuan **BAKAUHENI**
Departure from on date/time Port of Destination

Jumlah awak kapal **25 ORANG** Dengan muatan **SESUAI MANIFEST**
Number of Ship Crews With cargoes

Tempat Diterbitkan **MERAK**
Place of issued

Pada tanggal **20 MAY 2025**
Date

Jam **15:35 WIB**
Time

Perhatian :
Attention :

1. Surat Persetujuan Berlayar ini berlaku paling lama 24 jam sejak diterbitkan dan kapal wajib meninggalkan pelabuhan
This Port Clearance expired 24 hours due to date of issued and ship should leave of port

2. Apabila dalam 24 jam Pemilik, agen atau Nakhoda Kapal tidak melayarkan kapalnya sejak Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan, agar dikembalikan ke Syahbandar untuk penerbitan kembali, apabila perlu mengajukan permohonan Surat Persetujuan Berlayar yang baru.
Within 24 hours after issued the port clearance, the owner, agent or master of any vessel which fails to sails. Port Clearance shall be returned to the Harbour Master for the re-issued, and if so required, obtain a new port clearance.

3. Surat Persetujuan Berlayar ini tidak berlaku apabila terdapat coretan-coretan atau perubahan-perubahan.
This port clearance expired if any corrections or deletions


SYAHBANDAR
HARBOUR MASTER
LUKMAN AEDI, SE
NIP. 18760428 199703 1 001

