

**REVISI TINJAUAN PENGANGKUTAN KENDARAN
PADA KMP. PARAMA KALYANI LINTASAN KETAPANG – LEMBAR**

KERTAS KERJA WAJIB



Diajukan oleh:

YUN WIDYA RACHMADHANI
NPT: 1804120

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
LALU LINTAS ANGKUTAN SUNGAI DANAU DAN PENYEBERANGAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD
2021**

**TINJAUAN PENGANGKUTAN KENDARAN
PADA KMP. PARAMA KALYANI LINTASAN KETAPANG – LEMBAR**

KERTAS KERJA WAJIB

**Diajukan Untuk Memenuhi Syarat Menyelesaikan Studi Diploma III Lalu Lintas
Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan**



Diajukan oleh:

YUN WIDYA RACHMADHANI
NPT: 1804120

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
LALU LINTAS ANGKUTAN SUNGAI DANAU DAN PENYEBERANGAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD**

2021

KERTAS KERJA WAJIB

**TINJAUAN PENGANGKUTAN KENDARAN PADA KMP. PARAMA
KALYANI LINTASAN KETAPANG – LEMBAR**

Disusun oleh:

YUN WIDYA RACHMADHANI

18 04 120

Telah dipertahankan di hadapan Dewan Penguji
pada tanggal 31 Agustus 2021
dan dinyatakan telah lulus memenuhi syarat

Susunan Tim Penguji:

NO	NAMA PENGUJI	JABATAN	TANDA TANGAN
1	Dr. Agus Tjahjono, M.Mar.E	KETUA	
2	Ferdinand Pusriansyah,SH., S.SiT., MM	ANGGOTA	
3	Monica Amanda, ST, M.Sc.	ANGGOTA	

Palembang, 31 Agustus 2021

**Mengetahui,
KETUA PROGRAM STUDI
DIPLOMA III LLASDP**

BAMBANG SETIAWAN, S.T., M.T

PEMBINA – IV/a

NIP.19730921 199703 1 002

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya yang bertandatangan di bawah ini dengan;

Nama : Yun Widya Rachmadhani
NPT : 18 04 120
Program Studi : Diploma III Lalu Lintas Angkutan Sungai, Danau dan
Penyeberangan (LLASDP)
Judul KKW : TINJAUAN PENGANGKUTAN KENDARAAN PADA
KMP. PARAMA KALYAI LINTASAN KETAPANG -
LEMBAR

Menyatakan dengan sesungguhnya-sungguhnya serta sebenarnya bahwa Kertas Kerja
Wajib (KKW) penelitian saya serahkan melalui penelitian ini adalah benar-benar
merupakan hasil karya sendiri.

Palembang, 31 Agustus 2021

Pembuat Pernyataan,

YUN WIDYA RACHMADHANI
NPT. 18 04 120

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis hanturkan kehadiran Kepada Allah SWT yang telah memberikan limpahan rahmat dan anugerah-Nya, sehingga dapat menyelesaikan Laporan Tugas pendidikan pada Program Diploma III Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau Dan Penyeberangan. Disamping itu, penulisan Tugas Akhir ini merupakan realisasi dari pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan (PKL) yang dilaksanakan di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang. Tugas Akhir ini ditulis dan diajukan sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan dalam kaitannya dengan pengaplikasian dari teori-teori yang didapat selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penulisan Tugas Akhir ini masih banyak terdapat kekurangan – kekurangan, hal ini dikarenakan keterbatasan kemampuan, waktu, pengetahuan dan pengalaman yang penulis miliki. Untuk itu dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun yang dapat digunakan sebagai bahan perbaikan demi kesempurnaan Tugas Akhir ini.

Dalam pelaksanaan kegiatan dan penulisan Tugas Akhir ini tidak terlepas dari bantuan dan bimbingan berbagai pihak, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Orang tua dan keluarga yang selalu ada untuk mendukung.
2. Bapak H. Irwan, S.H.,M.Pd.,M.Mar.E., selaku Direktur Politeknik Transportasi SDP Palembang.
3. Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XI Provinsi Jawa Timur, Bapak Tonny Agus Setiono, S.SiT., M.T. yang telah memberikan izin untuk melaksanakan kegiatan praktek di Pelabuhan Ketapang.
4. Kepala Seksi Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Komersial dan Perintis, Bapak Ahmad Rezy Setiawan ATD, M.Si.
5. Seluruh dosen pengajar Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang Palembang yang telah memberikan materi serta

wawasan dan seluruh pengendali taruna Politeknik Transportasi SDP Palembang.

6. Bapak Kodrat Alam, S.SIT., M.T.dan Ibu Sri Kartini, ST, M.Si selaku dosen pembimbing Tugas Akhir selaku penulis berterimakasih telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan sehingga Tugas Akhir ini dapat terselesaikan.
7. Seluruh *staff* pegawai kantor BPTD Wilayah XI Provinsi Jawa Timur Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Ketapang
8. Tim PKL Pelabuhan Ketapang yang telah saling membantu dalam menyelesaikan Judul Tugas Akhir ini.
9. Rekan-rekan satu angkatan XXIX dan adik tingkat angkatan XXX dan XXXI, terimakasih atas bantuan dan doanya.
10. Semua pihak yang secara langsung maupun tidak langsung terlibat dalam penulis Judul Tugas Akhir ini.

Semoga Tugas Akhir ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya serta dapat digunakan dan dikembangkan untuk penelitian yang lebih baik lagi dimasa yang akan datang.

Palembang, 31 Agustus 2021

YUN WIDYARACHMADHANI
NPT. 18 04 120

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai civitas akademik Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Yun Widya Rachmadhani

Notar : 18 04 120

Program Studi : D III Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan

Jenis karya : Tugas Akhir

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang. **Hak Bebas Royalti Non eksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

TINJAUAN PENGANGKUTAN KENDARAN PADA KMP. PARAMA KALYANI LINTASAN KETAPANG - LEMBAR beserta perangkat yang ada. Dengan Hak Bebas Royalti Non eksklusif ini Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang berhak menyimpan, mengalih media/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan Tugas Akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Palembang

Pada tanggal : 31 Agustus 2021

Yang menyatakan,

YUN WIDYA RACHMADHANI

NPT. 18 04 120

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO :

**"ALLAH TIDAK AKAN MENGUJI UMATNYA DILUAR BATAS
KEMAMPUANNYA."**

BISMILLAHIRROHMANIRROHIM KUPERSEMBAHAN KKW INI UNTUK :

1. *Allah SWT yang telah memberikan Karunia dan Ridha- Nya dalam semua rencana-Nya kepada ku.*
2. *Keluargaku (ayah, ibu, Hana, Alm, Mbah kung, Almh. Eyangti) yang menjadi alasanku bertahan disini, terimakasih karena tak henti-hentinya selalu memberikan motivasi, semangat dan doa selama menjalani pendidikan.*
3. *Wahyu Toghi ♥ thankyou for yoursupport and love.*
4. *Dosen pembimbingku Pak Kodrat Alam, S.SiT., MT dan Bu Sri Kartini, ST., M.Si terimakasih atas bimbingan dan ilmunya dalam penyusunan Kertas Kerja Wajib (KKW).*
5. *Seluruh Pengasuh Taruna, terima kasih telah mengajarkan kami kedisiplinan dan pelajaran yang berharga selama ini*
6. *TIM PKL Ketapang (Victor, Yusuf, Ady, Jihan, Wanda, Kukuh, dan Yoga), terimakasih atas kenangannya yang tidak akan pernah kulupakan. "See you on top guys!!!"*
7. *Kakak Alumni di Banyuwangi, terima kasih telah memberikan motivasi ,semangat,materi dari awal PKL hingga akhir.*
8. *Seluruh karyawan BPTD Wilayah XI Provinsi Jawa Timur Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, terima kasih atas loyalitas dan pembelajaran yang telah diberikan kepada kami.*

9. *Sahabatku (Wiwik, Umik, Elip, Bila, Gita, Sul, Finti) terima kasih sudah menemani ,
memberikan semangat dan selalu ada di masa -masa sulit.*
10. *Sahabat Pletonku (Lewis,Lulu, Awa, Reka) Terimakasih sudah menemani dan
memberi semangat saat dikampus selama 3 tahun ini.*
11. *Teman seangkatan XXIX, terima kasih atas kenangannya selama pendidikan
walaupun sedih dan senang kita tetap jalani bersama.*
12. *Teman Satu Pleton (TON D), terima kasih atas hari-harinya selama tiga tahun ini.
Jangan sombong kalo udah sukses !!!*
13. *Saudara Asuhku (Acel, Asyuita, Melodi, Munel, Kesya, Nada, Syahni, Velia, Karin,
Adifa, Nadine, Almas), makasih suh atas tiga tahunnya, jangan lupain aku yaaa
suh . Tetap jaga kekompakan kitaa yaaa♥*
14. *Adek Asuh Angkatan XXX dan XXXI, jangan nakal yaa dek asuh dan tetep kompak.
Tetep semangat dan jangan mudah nyerah.*
15. *Adek asuh kakak (Cleosta, Seyha, Enca, Laneige) makasih sudah banyak
membantu kakak selama ini.*
16. *Adek kontingen ARMATIM tetap kompak ya kalian pokoknya semangat sampe
selesai ya dek.*
17. *Almamaterku tercinta POLTEKTRANS SDP , teruslah berkembang menjadi sekolah
yang terbaik dan menjadi lebih baik lagi.*

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN SAMPUL.....	i
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR.....	v
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	vii
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
ABSTRAKSI.....	xvi
BAB I PENDAHULUAN.....	i
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah.....	3
1.3 Tujuan Dan Manfaat Penelitian.....	3
1.4 Ruang Lingkup	5
BAB II LANDASAN TEORI.....	7
2.1 Landasan hukum.....	7
2.2 Landasan Teori	13
BAB III METODE PENELITIAN.....	21
3.1 Alur Pikir.....	21
3.2 Metode Pengumpulan Data	22
3.3 Metode Analisa.....	23

BAB IV OBJEK PENELITIAN	27
4.1 Gambaran Umum	28
4.2 Sarana Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan.....	36
4.3 Prasarana Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan	39
4.4 Instansi Pembina Transportasi	43
4.5 Jaringan Transportasi Sungai, Danau, Dan Penyeberangan	55
<u>BAB V ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH</u>	57
5.1 Analisis Data Hasil Penelitian.....	57
5.2 Usulan Pemecahan Masalah.....	76
5.3 Perbandingan dan Manfaat Antara Sistem Dengan Kondisi yang Direncanakan	85
<u>BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN.....</u>	91
6.1 Kesimpulan	91
6.2 Saran	92
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 3. 1 Analisa Permasalahan Berdasarkan PM No.115 Tahun 2016 dan PM No. 30 Tahun 2016	24
Tabel 3. 2 Petugas Pengikat Kendaraan	26
Tabel 4. 1 Luas Daerah dan Jumlah Pulau menurut Kecamatan di Kabupaten Banyuwangi Tahun 2020	29
Tabel 4. 2 Tinggi Wilayah dan Jarak ke Ibukota Kabupaten Menurut Kecamatan di Kabupaten Banyuwangi Tahun 2020	30
Tabel 4. 3 Jumlah Desa/Kelurahan Menurut Kecamatan di Kabupaten Banyuwangi Tahun 2016-2020	31
Tabel 4. 4 Penduduk, Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun, Distribusi Persentase Penduduk, Kepadatan Penduduk, Rasio Jenis Kelamin Penduduk Menurut Kecamatan di Kabupaten Banyuwangi Tahun 2020	33
Tabel 4. 6 Jumlah Penduduk Menurut Kelompok Umur dan Jenis Kelamin di Kabupaten Banyuwangi Tahun 2020	34
Tabel 4. 8 Karakteristik Kapal KMP. Parama Kalyani	36
Tabel 4. 9 Hasil Rekapitulasi Kondisi <i>Eksisting</i> KMP. Parama Kalyani	37
Tabel 4. 10 Karakteristik Fasilitas Dataran Pelabuhan Penyeberangan Ketapang	39
Tabel 4. 11 Karakteristik Dermaga <i>Movable Bridge</i> IV	40
Tabel 4. 12 Produktivitas 7 (Tujuh) Bulan Terakhir KMP Parama Kalyani	50
Tabel 4. 13 Data Produktivitas Keberangkatan KMP. Parama Kalyani	52
Tabel 4. 14 Data Produktivitas Kedatangan KMP. Parama Kalyani	53
Tabel 4. 15 Spesifikasi berat rata rata kendaraan per golongan	54
Tabel 4. 16 Trayek Angkutan Penyeberangan Ketapang	55
Tabel 5. 1 Spesifikasi berat rata rata kendaraan per golongan	59

Tabel 5. 2 Jarak Kendaraan Saat Pemuatan di KMP. Parama Kalyani.....	60
Tabel 5. 4 Jarak Antara Muka dan Belakang Kendaraan.....	64
Tabel 5. 5 Jarak Antara salah Satu Sisi Kendaraan	64
Tabel 5. 6 Jarak Kendaraan yang Sisi Sampingnya Bersebelahan Dengan Dinding..	65
Tabel 5. 7 Alat Pengikat Kendaraan KMP. Parama Kalyani	69
Tabel 5. 8 Jumlah <i>Lashing</i> yang dibutuhkan.....	73
Tabel 5. 10 Jumlah petugas yang dibutuhkan	75
Tabel 5. 11 Usulan Pemecahan Masalah.....	77
Tabel 5. 12 Perbandingan kondisi sekarang dengan kondisi yang direncanakan.....	86

DAFTAR GAMBAR

Halaman

Gambar 2. 1 Tali Pengikat Kendaraan (<i>Rope Automobile Tiedown</i>).....	16
Gambar 2. 2. Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (<i>Ratchet Strap Assembly</i>) Model Ganco Pada Kedua Ujung Sisinya	17
Gambar 2. 3 Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (<i>Ratchet Strap Assembly</i>).....	17
Gambar 2. 4 Rantai Dengan Ganco	18
Gambar 2. 5 Pengikat (<i>turnbuckle</i>) yang dapat disambung dengan rantai	18
Gambar 2. 6 Ganco Dengan Rantai Dan Pengencangnya	19
Gambar 2. 7 Jenis – Jenis Klem Roda Kendaraan.....	20
Gambar 3. 1 Bagan Alir Pikir.....	21
Gambar 3. 2 Tidak Ada Petugas Pengikat Kendaraan	26
Gambar 4. 1	29
Gambar 4. 2 Kapal KMP Parama Kalyani	37
Gambar 4. 3 Dermaga MB (<i>Movable Bridge</i>) IV.....	40
Gambar 4. 4 Alur Pelayaran Lintasan Ketapang - Lembar	41
Gambar 4. 5 <i>Layout</i> Pelabuhan Penyeberangan Ketapang	42
Gambar 4. 6 Struktur Organisasi Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Ketapang	44
Gambar 4. 7 Peta Jalur Pelayaran Lintasan Ketapang – Lembar	55
Gambar 5. 1 Tidak Tersedianya Jembatan Timbang Kendaraan	57
Gambar 5. 2 Jembatan Timbang Tipe Portabel dan Tipe Permanen	58
Gambar 5. 3 Penempatan Kendaraan Yang Melintang	60
Gambar 5. 4 Jarak Antara Salah Satu Sisi Kendaraan	62
Gambar 5. 5 Jarak antara muka dan belakang masing-masing kendaraan	62
Gambar 5. 6 Jarak Kendaraan ke Dinding Kapal	63
Gambar 5. 7 Pengikatan Pada Kendaraan Besar/Berat Menggunakan Rantai	66
Gambar 5. 8 Pengikatan Untuk Kendaraan Kecil	67
Gambar 5. 9 Kondisi Eksisting Tidak ada Pengikatan kendaraan Pada KMP. Parama Kalyani	67

Gambar 5. 10 Barisan Wajib <i>Lashing</i>	68
Gambar 5. 11 Petugas Khusus Yang Melakukan Pengikatan Kendaraan	76
Gambar 5. 12 Jenis Tali Pengikat	82
Gambar 5. 13 Pengikatan Kendaraan 3,5 – 20 Ton	83
Gambar 5. 14 Pengikatan Kendaraan 20 – 30 Ton	84
Gambar 5. 15 Pengikatan Kendaraan 30 – 40 Ton	84
Gambar 5. 17 Pengawasan Petugas <i>Lashing</i>	85
Gambar 5. 18 Skema Tata Cara Pengangkutan Kendaraan pada Pelabuhan Ketapang	88
Gambar 5. 19 Skema yang Seharusnya Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Tahun 2016 Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal	89

ABSTRAK

*Pelabuhan Penyeberangan Ketapang adalah Pelabuhan Penyeberangan yang melayani lintas antar pulau dengan lintasan penyeberangan Ketapang – Gilimanuk dan Ketapang - Lembar. Pelabuhan Penyeberangan Ketapang diawasi oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XI Provinsi Jawa Timur. Dalam sistem transportasi keamanan dan keselamatan sangat diunggulkan sebagai bentuk pemberian jasa yang baik. Seperti halnya pengaturan dan penanganan muatan kendaraan di atas kapal. Namun, pemuatan kendaraan di atas kapal KMP. Parama Kalyani yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang lintasan Ketapang - Lembar belum sesuai dengan standar yang telah ditetapkan di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan. Penelitian ini bertujuan untuk: 1.) Untuk Mengetahui Apakah Pemuatan di KMP. Parama Kalyani Tahun 2021 Sudah Sesuai Dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016, 2.) Untuk Menganalisis Pemuatan Dan Kebutuhan Alat Pengikat Kendaraan Yang Dibutuhkan Oleh KMP. Parama Kalyani, dan 3.) Untuk Mengevaluasi Pemuatan Dan Kebutuhan Petugas Lashing Yang Dibutuhkan Oleh KMP. Parama Kalyani. Adapun metodologi penelitian yang digunakan adalah observasi langsung ke lapangan (Field Research) dengan melakukan pengukuran terhadap jarak antar kendaraan dan alat lashing serta Kepustakaan/Dokumentasi (literature). Kemudian untuk menganalisa hal tersebut berpedoman pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan. Analisa yang akan digunakan adalah analisa pengangkutan kendaraan di atas kapal, analisa jarak antar kendaraan, dan analisa petugas pengikat kendaraan. Adapun hasil penelitian ini adalah: 1) Pemuatan kendaraan di atas kapal KMP. Parama Kalyani pada lintasan Ketapang – Lembar masih **belum sesuai** dengan tata cara pemuatan yang telah diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal. 2) Kewajiban pengikatan kendaraan (Lashing) di atas kapal KMP. Parama Kalyani pada lintasan Ketapang – Lembar masih belum sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan karena tidak adanya pengikatan kendaraan di atas kapal. 3) Tidak adanya petugas lashing di atas kapal KMP. Parama Kalyani lintasan Ketapang – Lembar sehingga kendaraan ditempatkan tidak sesuai dengan aturan.*

Kata kunci: Pemuatan, Kendaraan, Kapal.

ABSTRACT

Ketapang's Ferry Port is a Ferry Port that serves inter-island crossings within the land with the Ketapang – Gilimanuk and Ketapang – Lembar route. Ketapang's Ferry Port is managed by BPTD XI East Java Region and Regulation of Transportation Minister Number 115 of 2016 Regarding the Obligation to Bind Vehicles to BPTD XI East Java Region . In the transportation system, security and safety are highly favored as a form of providing good services. As well as the arrangement and handling of vehicle cargo on board. However, the loading of vehicles on ships operating at the Ketapang's Ferry Port is not in accordance with the standards stipulated in the Regulation of Transportation Minister Number 30 of 2016 Concerning the Procedures for Transporting Vehicles Aboard The Ships.

This study aims to: 1.) To determine whether the transportation at KMP. Parama Kalyani 2021 is in accordance with the Regulation of Transportation Minister Number 115 of 2016 Regarding the Obligation to Bind Vehicles to Crossing Transport Ships and Regulation of Transportation Minister Number 30 of 2016 Concerning the Procedures for Transporting Vehicles Aboard the Ship 2.) To analyze the transportation and vehicle binding equipment requirements required by KMP. Parama Kalyani Ketapang – Lembar route , and 3.) To evaluate the loading of vehicles and needs of lashing officers required by KMP. Parama Kalyani Ketapang – Lembar route. Then to analyze this it is guided by the PM number 115 of 2016 Regarding the Obligation to Bind Vehicles to Crossing Transport Ships and the Regulation of Transportation Minister Number 30 of 2016 Concerning the Procedures for Transporting Vehicles Aboard the Ship. The analysis that will be used is the analysis of the transportation of the vehicle on the ship, the analysis of the distance between the vehicles, and the analysis of the vehicle binding officers.

The results of this study are: 1) The loading of vehicles on the crossings on the Ketapang – Lembar route is still not in accordance with the loading procedures that have been regulated in the the Regulation of Transportation Minister Number 115 of 2016 Regarding the Obligation to Bind Vehicles to Crossing Transport Ships. 2) The obligation to tie the vehicle (Lashing) on the KMP. Parama Kalyani on the Ketapang – Lembar route is still not in accordance with the Regulation of Transportation Minister Number 30 of 2016 Concerning the Procedures for Transporting Vehicles Aboard the Ship. due to the absence of binding vehicles on the ship. 3) There was no lashing officer On KMP. Parama Kalyani the Ketapang – Lembar crossing so that the vehicle was not placed according to the rules.

Keywords: Loading, Vehicle, Ship.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kabupaten Banyuwangi adalah salah satu kabupaten di Provinsi Jawa Timur, Indonesia. Ibu kotanya adalah Kota Banyuwangi. Kabupaten ini terletak di ujung paling timur pulau Jawa, dan berbatasan dengan Kabupaten Situbondo di utara, Selat Bali di timur, Samudra Hindia di selatan serta Kabupaten Jember dan Kabupaten Bondowoso di barat. Kabupaten Banyuwangi merupakan kabupaten terluas di Jawa Timur sekaligus menjadi yang terluas di Pulau Jawa, dengan luas wilayahnya yang mencapai 5.782,50 km², atau lebih luas dari Pulau Bali (5.636,66 km²). Di pesisir Kabupaten Banyuwangi, terdapat Pelabuhan Ketapang, yang merupakan penghubung utama antara pulau Jawa dengan pulau Bali (Pelabuhan Gilimanuk) dan pulau Jawa dengan pulau Lombok (Pelabuhan Lembar).

Pelabuhan merupakan salah satu sub sistem transportasi laut yang merupakan titik dimana pergerakan barang dan atau penumpang dengan menggunakan moda laut akan dimulai, diakhiri atau transit. Selain itu pelabuhan berperan besar dalam pencapaian sistem transportasi laut yang efektif dan efisien, untuk tercapainya sistem yang efektif dan efisien sangat dipengaruhi oleh kinerja dan tingkat pelayanan pelabuhan yang menghubungkan jaringan transportasi darat. Kinerja yang maksimal dari pelabuhan tersebut hanya dapat dicapai jika pelabuhan didukung oleh fasilitas yang memadai, sumber daya manusia yang profesional dan sistem manajemen yang baik.

Pelabuhan Penyeberangan Ketapang merupakan penyeberangan yang memiliki dua lintasan penyeberangan yaitu menuju ke Gilimanuk Bali dan Menuju ke Lembar Lombok yang mengangkut penumpang dan kendaraan serta beroperasi selama 24 jam setiap hari. Pelabuhan Ketapang memiliki 3 jenis dermaga yaitu dermaga LCM (Landing Craft Marine), dermaga ponton dan MB (Movable Bridge). Berdasarkan data yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Banyuwangi bahwa banyaknya penumpang tiba dan berangkat pada Pelabuhan Ketapang tahun 2019 Sebanyak 3.589.840 dan 2020 sebanyak 3.654.151 orang. Hal ini menunjukkan bahwa arus pertumbuhan pengunjung ke wilayah Banyuwangi dengan menggunakan moda transportasi laut mengalami peningkatan. Pengaturan pemuatan di atas kapal sangatlah penting untuk menjaga keamanan dan keselamatan penumpang maupun kendaraan. Jika pengaturan jarak antar kendaraan tidak sesuai, dimana jarak yang begitu dekat antar kendaraan sehingga mengganggu jalan pengguna jasa untuk naik ke atas kapal dan terdapat kendaraan yang tidak dilakukan *lashing*, maka hal tersebut dapat membahayakan keselamatan selama pelayaran.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan. Kendaraan di atas kapal yang akan melakukan penyeberangan wajib diikat (*lashing*), kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang, dan telah ditentukan jarak minimal kendaraan diatas kapal. Apabila kendaraan tidak di *lashing* maka kendaraan di *cardeck* kapal akan mengalami guncangan dan kendaraan tersebut dapat terbalik. Adapun juga kendaraan bisa bergeser dan saling bersinggungan dengan kendaraan lain. Maka pelaksanaan *lashing* di

kapal penyeberangan sangat diperlukan agar keselamatan selama pelayaran terjaga.

Pada KMP. Parama Kalyani saat ini melanggar aturan yang ada dimana. Banyaknya kendaraan yang dimuat sehingga kapal melebihi kapasitas yang tersedia dan tidak dilakukan pengikatan (*lashing*) pada kendaraan kendaraan yang telah dimuat diatas kapal.

Berdasarkan latar belakang dan kondisi diatas maka dalam penulisan Proposal Kertas Kerja Wajib (KKW) ini saya mengambil judul: “Tinjauan pengangkutan kendaraan pada KMP. Parama Kalyani lintasan Ketapang - Lembar”

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan penelitian yang dilakukan terdapat beberapa permasalahan pemuatan diatas kapal. Adapun rumusan masalah yang dilakukan selama melaksanakan Praktek Kerja Lapangan (PKL) di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang sebagai berikut :

1. Bagaimana kesesuaian pemuatan di atas kapal KMP. Parama Kalyani lintasan Ketapang - Lembar berdasarkan peraturan yang berlaku?
2. Bagaimana kesesuaian pengikatan kendaraan pada KMP. Parama Kalyani lintasan Ketapang – Lembar berdasarkan peraturan yang berlaku?
3. Berapa kebutuhan petugas pengikat kendaraan pada KMP. Parama Kalyani lintasan Ketapang - Lembar?

1.3 Tujuan Dan Manfaat Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan dengan tujuan, adapun tujuan dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Untuk menganalisis pengangkutan kendaraan di atas kapal KMP. Parama Kalyani berdasarkan aturan yang berlaku.
2. Untuk menyesuaikan pengikatan kendaraan diatas kapal.
3. Untuk menganalisis berapa petugas pengikat kendaraan diatas kapal.

1.3.2 Manfaat Penelitian

1.3.2.1 Manfaat Teoritis

Secara teoritis, hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi keilmuan pada bidang transportasi sungai danau dan penyeberangan, pembangunan dan Sistem Informasi mengenai sarana transportasi penyeberangan. Selain itu, penelitian ini dapat dijadikan sebagai referensi bahan ajar pada tingkat Perguruan Tinggi dan sebagai pijakan dan referensi pada penelitian-penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan tinjauan pengangkutan kendaraan di atas kapal pada pelabuhan penyeberangan Ketapang serta menjadi bahan kajian lebih lanjut.

1.3.2.2 Manfaat Praktis

1. Bagi Taruna

Bagi Taruna, dalam pembuatan Kertas Kerja Wajib ini untuk mengaplikasikan ilmu yang didapat selama menempuh pendidikan di Program Diploma III Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan.

2. Bagi Lembaga Pendidikan

Bagi Lembaga Pendidikan, memberikan informasi berupa pengetahuan dan wawasan kepada seluruh civitas akademika di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang mengenai tinjauan pengangkutan kendaraan pada KMP. Parama Kalyani lintasan Ketapang - Lembar.

3. Bagi Instansi Pemerintahan

Bagi Lembaga/Instansi Pemerintahan, sebagai masukan dan bahan pertimbangan kepada Lembaga/Instansi untuk mengambil kebijakan menentukan kapasitas angkut muatan kendaraan pada kapal, sehingga kapal tersebut dapat aman pada saat berlayar dan sesuai dengan peraturan yang berlaku.

4. Bagi Masyarakat

Bagi Masyarakat yaitu untuk memberikan kenyamanan dan keselamatan kepada penumpang dalam tinjauan pengangkutan kendaraan pada KMP. Parama Kalyani lintasan Ketapang - Lembar.

1.4 Ruang Lingkup

Agar pokok permasalahan yang akan dibahas dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) nanti tidak menyimpang dan meluas dari pokok permasalahan maka, diperlukan adanya batasan pembahasan terhadap ruang lingkup penelitian yaitu sebagai berikut :

1. Penelitian ini dilakukan Pelabuhan Penyeberangan Ketapang Tahun 2021.
2. Penelitian ini melakukan survey Penelitian ini melakukan survey terkait kesesuaian pemuatan di atas kapal KMP. Parama Kalyani lintasan Ketapang - Lembar berdasarkan peraturan yang berlaku
3. Penelitian ini melakukan survey terkait kesesuaian pengikatan kendaraan pada KMP. Parama Kalyani lintasan Ketapang – Lembar berdasarkan peraturan yang berlaku
4. Penelitian ini melakukan survey terkait berapa petugas pengikat kendaraan pada KMP. Parama Kalyani.
5. Penelitian ini menggunakan peraturan yang ada dalam Peraturan Menteri Perhubungan nomor 115 tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan

kendaraan diatas kapal dan Peraturan Menteri nomor 30 tahun 2016 tentang kewajiban pengikatan kendaraan pada kapal angkutan penyeberangan.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Landasan hukum

Adapun dasar hukum yang diambil pada pembahasan sebagai landasan teori yang langsung berkaitan dengan masalah yang diteliti, yaitu:

1. UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yang terdapat bahasan tentang pelabuhan, antara lain :
 1. Pasal 1 ayat (3) : Angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.
 2. Pasal 1 ayat (6) : Trayek adalah rute atau lintasan pelayanan angkutan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya.
 3. Pasal 1 ayat (16) : Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.
 4. Pasal 1 ayat (36) : Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
 5. Pasal 22 ayat (1) : Angkutan penyeberangan merupakan angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan atau

jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan/atau kendaraan beserta muatannya.

2. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal terdapat bahasan tentang sebagai berikut :

1. Pasal 5 ayat (1) : Setiap kendaraan yang diangkut di atas kapal wajib dilengkapi informasi mengenai jenis dan berat muatan.
2. Pasal 5 ayat (2) : Kendaraan wajib terlebih dahulu ditimbang sebelum dimuat di atas kapal untuk memastikan berat kotor kendaraan beserta muatannya.
3. Pasal 7 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 seperti itu.
4. Pasal 7 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.
5. Pasal 8 ayat (1) : Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan kendaraan beserta penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.
6. Pasal 12 ayat (1) : Setiap kapal wajib menyediakan alat pengikat muatan yang cukup di atas kapal.
7. Pasal 12 ayat (2) : Alat pengikat harus sesuai dengan kondisi kapal dan jumlah serta ukuran muatan kendaraan yang akan diangkut.
8. Pasal 15 ayat (1) : Ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan lemak.
9. Pasal 15 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 dilaut.

10. Pasal 17 ayat (1) : Kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal.
11. Pasal 17 ayat (2) : Ruang penempatan kendaraan harus *steril* dari adanya penumpang selama pelayaran.
12. Pasal 17 ayat (3) : Jarak kendaraan dengan dinding kapal harus sedemikian upar sehingga tidak boleh menutupi kran atau katub pemadam kebakaran dan akses jalan orang.
13. Pasal 17 ayat (4) : Mesin kendaraan harus dimatikan, perseneling dan rem tangan harus diaktifkan serta semua kendaraan harus diikat (*lashing*) dengan alat *lashing* yang sesuai dengan dengan jarak dan kondisi cuaca pelayaran serta roda kendaraan harus diganjal.
14. Pasal 18 : Pengikat kendaraan memenuhi ketentuan sebagai berikut:
 - a. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 3,5 (tiga koma lima) ton 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.
 - b. 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 sisi kendaraan.
 - c. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 30 (tiga puluh) ton sampai 40 (empat puluh) ton, harus menggunakan sekurang-kurangnya 4 (empat) alat pengikat (*lashing gear*) dengan beban kerja yang aman (*safe working load*) yang sesuai pada masing-masing sisi kendaraan.
15. Pasal 19 ayat (1) : Setiap kendaraan wajib dilakukan pengikatan selama pelayaran.
16. Pasal 20 : Persyaratan untuk jarak antar muatan kendaraan sebagai berikut:

- a. Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang-kurangnya 60 cm.
 - b. Jarak antara muka dan belakang masing-masing kendaraan 30 cm.
 - c. Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading-gading.
3. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 30 tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan.
1. Pasal 2 : Kapal penyeberangan wajib menyediakan alat pengikat kendaraan (*lashing*) dan klem roda kendaraan.
 2. Pasal 4 ayat (1) : Setiap kendaraan wajib diikat selama dalam pelayaran.
 3. Pasal 4 ayat (2) : Untuk pengikatan kendaraan (*lashing*) wajib dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (haluan), tengah (*midship*) dan belakang (buritan).
 4. Pasal 6 ayat (1) : Operator kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan.
 5. Pasal 6 ayat (2) : Jumlah petugas untuk mengikat kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayanan kapal.
4. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 2018 Tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor
1. Pasal 3 (7) Pelaksanaan Uji Tipe Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan pada jenis
Kendaraan Bermotor yang dibagi ke dalam kategori:
 - a. LI, L2, L3, L4, dan L5 untuk Sepeda Motor;
 - b. MI untuk Mobil Penumpang;

c. M2 dan M3 untuk Mobil Bus; dan

d. NI, N2, N3, O1, O2, O3, dan O4 untuk Mobil

Barang

2. Pasal 7

- (1) Kategori M2 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (7) huruf c, merupakan Kendaraan Bermotor yang digunakan untuk angkutan orang dan mempunyai lebih dari 8 (delapan) tempat duduk serta JBB dan *Gross Vehicle Weight* (GVW) sampai dengan 5.000 (lima ribu) kilogram.
- (2) Kategori M3 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (7) huruf c, merupakan Kendaraan Bermotor yang digunakan untuk angkutan orang dan mempunyai lebih dari 8 (delapan) tempat duduk serta JBB atau *Gross Vehicle Weight* (GVW) lebih dari 5.000 (lima ribu) kilogram.

3. Pasal 8

- (1) Kategori NI sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (7) huruf d merupakan Kendaraan Bermotor beroda 4 (empat) atau lebih yang digunakan untuk angkutan barang dan mempunyai JBB atau *Gross Vehicle Weight* (GVW) sampai dengan 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.
- (2) Kategori N2 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (7) huruf d merupakan Kendaraan Bermotor beroda 4 (empat) atau lebih yang digunakan untuk angkutan barang dan mempunyai JBB atau *Gross Vehicle Weight* (GVW) lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram tetapi tidak lebih dari 12.000 (dua belas ribu) kilogram.

- (3) Kategori N3 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (7) huruf d merupakan Kendaraan Bermotor beroda 4 (empat) atau lebih yang digunakan untuk angkutan

barang dan mempunyai JBB atau *Gross Vehicle Weight (GVW)* lebih dari 12.000 (dua belas ribu) kilogram.

- (4) Kategori O1 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (7) huruf d merupakan Kendaraan Bermotor penarik untuk Kereta Gandengan atau Kereta Tempelan dengan JBKB atau *Gross Combination Weight (GCW)* tidak lebih dari 750 (tujuh ratus lima puluh) kilogram.

- (5) Kategori 02 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (7) huruf d merupakan Kendaraan Bermotor penarik untuk Kereta Gandengan atau Kereta Tempelan dengan JBKB atau *Gross Combination Weight (GCW)* lebih dari 750 (tujuh ratus lima puluh) kilogram tetapi tidak lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.

- (6) Kategori 03 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (7) huruf d merupakan Kendaraan Bermotor penarik untuk Kereta Gandengan atau Kereta Tempelan dengan

JBKB atau *Gross Combination Weight (GCW)* lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram tetapi tidak lebih dari 10.000 (sepuluh ribu) kilogram.

- (7) Kategori 04 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (7) huruf d merupakan Kendaraan Bermotor penarik untuk Kereta Gandengan atau Kereta Tempelan dengan

JBKB atau *Gross Combination Weight (GCW)* lebih dari 10.000 (sepuluh ribu) kilogram.

2.2 Landasan Teori

2.2.1 Pelabuhan

Menurut Abubakar dkk (2013,halaman 114), pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas – batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

Berdasarkan Undang - Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas –batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Berdasarkan definisi di atas, fungsi utama pelabuhan adalah sebagai tempat perpindahan muatan dari suatu moda ke moda lain.

Peranan pelabuhan adalah sebagai berikut :

1. Sebagai titik simpul dari beberapa moda angkutan.
2. Menunjang pola perdagangan dan pola distribusi barang.
3. Merangsang aktivitas ekonomi dan memecah isolasi daerah dibelakangnya.
4. Menunjang pembentukan ketahanan nasional.

Fasilitas – fasilitas pelabuhan yaitu :

1. Fasilitas untuk labuh dan tambat kapal.

2. Fasilitas untuk penyimpanan muatan dan fasilitas terminal penumpang.
3. Fasilitas untuk bongkar muat barang atau naik turun penumpang.
4. Fasilitas untuk parkir kendaraan.
5. Pengertian Angkutan Penyeberangan

2.2.2 Kapal Penyeberangan

Menurut Abubakar dkk (2013,halaman 29), kapal penyeberangan merupakan salah satu moda transportasi yang cukup berkembang di Indonesia yang merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang memiliki karakteristik tersendiri.

2.2.3 Alat Penimbang

Alat penimbang adalah seperangkat alat untuk menimbang kendaraan bermotor yang dapat dipasang secara tetap atau yang dapat dipindahkan yang digunakan untuk mengetahui berat kendaraan beserta muatannya.

Jembatan timbang digunakan secara luas di berbagai sektor dan memiliki fungsi serta kegunaan tersendiri. Namun pada umumnya yang diukur beratnya sebenarnya muatan dari truk tersebut. Biasanya jenis muatan tersebut merupakan jenis produk yang sulit untuk dihitung satu persatu, sehingga harus dihitung secara massal. Caranya dengan terlebih dahulu mengukur berat truk tanpa muatan, kemudian mengukur berat truk yang terisi muatan, dan kemudian menghitung selisih kedua hasil pengukuran tersebut. Nilai selisih itu merupakan nilai berat muatan.

Setiap pelabuhan penyeberangan wajib menyediakan fasilitas portal dan jembatan timbang. (2) Fasilitas portal dan jembatan timbang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditempatkan sebelum loket penjualan tiket kendaraan. (3) Fasilitas portal sebagaimana dimaksud pada ayat (2)

memiliki ketinggian yang disesuaikan dengan tinggi geladak kapal pada lintasan. (4) Setiap kendaraan beserta muatannya.

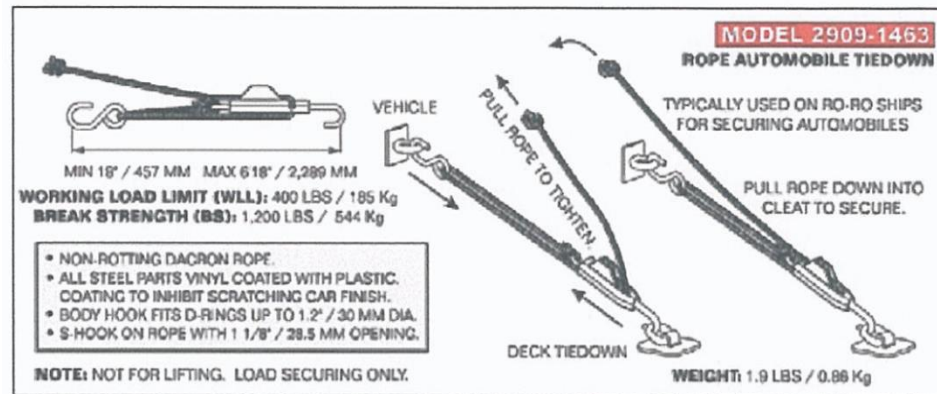
2.2.4 Lashing Kendaraan di Kapal

Menurut Abubakar dkk (2013,halaman 76), lashing kendaraan yaitu penggunaan tali atau rantai yang dilengkapi pengetat atau sabuk lashing digunakan untuk meredam gaya horizontal untuk menghindari muatan kendaraan bergeser atau terbalik, yang terpenting tidak terlalu longgar atau terlalu ketat. Alat pengikat (*lashing gear*) muatan adalah semua alat baik yang terpasang permanen atau alat – alat yang dapat dipindah – pindah, yang digunakan untuk mengikat dan mendukung unit – unit muatan. Pemerintah telah mengeluarkan aturan tentang jenis alat pengikat yang digunakan, seperti tali pengikat kendaraan (*rope automobile tiedown*), sling pengikat dengan kunci bergigi (*ratchet strap assembly*), atau rantai dengan penguat/ pengencangnya (*chain with turnbuckle*).

2.2.5 Jenis Alat Pengikat

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan nomor 115 tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal Alat pengikat (*lashing gear*) muatan adalah semua alat baik yang terpasang permanen atau alat – alat yang dapat dipindah – pindah, yang digunakan untuk mengikat dan mendukung unit – unit muatan. Pemerintah telah mengeluarkan aturan tentang jenis alat pengikat yang digunakan, seperti tali pengikat kendaraan (*rope automobile tiedown*), sling pengikat dengan kunci bergigi (*ratchet strap assembly*), atau rantai dengan penguat/ pengencangnya (*chain with turnbuckle*). Yang terdapat pada lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016. Berikut gambar

2.1 dibawah ini merupakan tali pengikat kendaraan (*Rope Automobile Tiedown*).

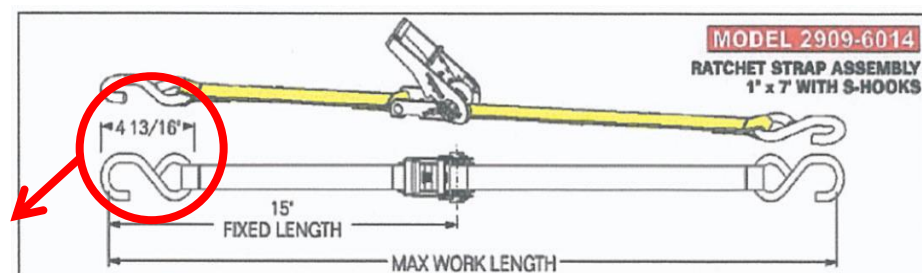


Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

Gambar 2. 1 Tali Pengikat Kendaraan (*Rope Automobile Tiedown*)

Tali Pengikat Kendaraan (*Rope Automobile Tiedown*) memiliki batas beban kerja 400 LBS/185 Kg, batas maksimal 1.200 LBS/544 Kg. Pada Rope Automobile Tiedown semua bagian baja vinil dilapisi dengan lapisan plastik untuk menghambat goresan finish mobil, body hook cocok dengan cincin sampai 1,2 /30 MM DLA. Serta S-Hook on rope dengan 1,1/8 /28,5 MM opening.

Berikut gambar 2.2 dibawah ini merupakan Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (*Ratchet Strap Assembly*) Model Ganco Pada Kedua Ujung Sisinya



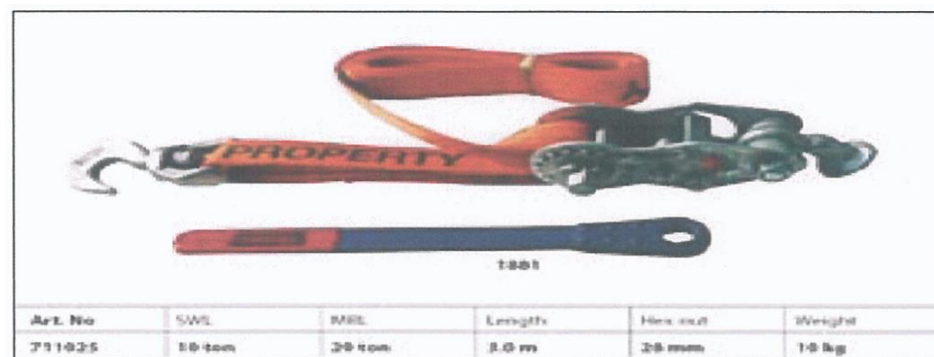
GANCO

Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

Gambar 2. 2. Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (*Ratchet Strap Assembly*) Model Ganco Pada Kedua Ujung Sisinya

Ganco adalah alat yang digunakan untuk membantu mengangkat beban dengan cara di kaitkan. Ganco ini berbentuk seperti tanda tanya karena bentuk tanda tanya sangat cocok untuk model dari ganco itu sendiri yang fungsinya sebagai alat pengangkat atau alat kait. Ganco memiliki nama lain juga yaitu hook. Batas beban kerja dari ganco pada kedua ujung sisi ini yaitu 1,033 LBS/458 Kg dan batas maksimal 3.100 LBS/1,406 Kg. Ganco jenis ini pun memiliki berat 1,75 LBS/0,78 Kg.

Berikut gambar 2.3 dibawah ini merupakan Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (*Ratchet Strap Assembly*) Model Ganco Pada Satu Sisinya



Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

Gambar 2. 3 Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (*Ratchet Strap Assembly*) Model Ganco Pada Satu Sisinya

Sling pengikat dengan kunci bergigi model ganco yang terdapat pada satu sisi ini memiliki panjang 3 m dimana memiliki beban kerja 10 ton dan batas maksimal 20 ton dengan berat 1 kg.

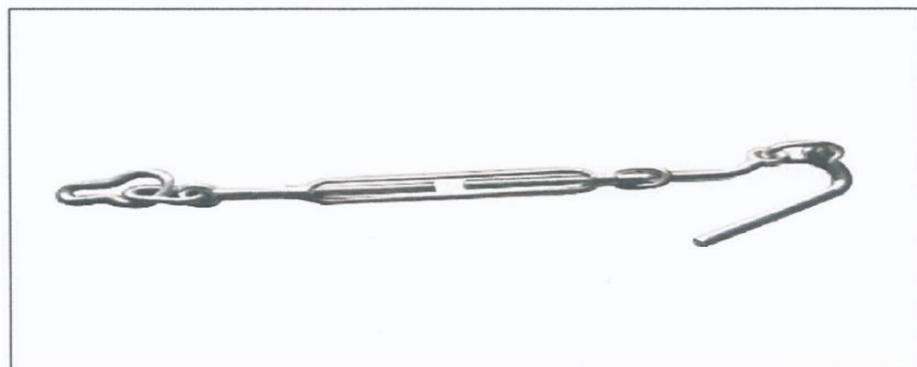
Berikut gambar 2.4 dibawah ini merupakan alat pengikat dengan jenis rantai dengan ganco



Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

Gambar 2. 4 Rantai Dengan Ganco

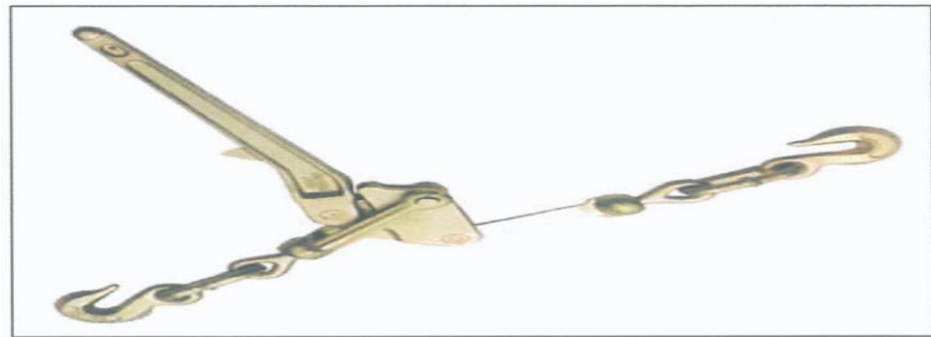
Alat pengikat dengan jenis rantai dengan ganco ini memiliki beban kerja 10 ton dengan batas maksimal 20 ton, berat pada rantai ganco ini pun 7,5 Kg.



Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

Gambar 2. 5 Pengikat (*turnbuckle*) yang dapat disambung dengan rantai

Turnbuckle yaitu jarum keras atau spanskrap yang digunakan untuk mengatur ketegangan sling baik sling rantai maupun *sling wire rope*. Pengikat yang dapat disambung dengan rantai ini memiliki batas maksimal 20 ton, yang memiliki beban kerja 10 ton.



Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

Gambar 2. 6 Ganco Dengan Rantai Dan Pengencangnya

Ganco dengan jenis ini memiliki dua sisi dengan material pengikat rantai yang memiliki alat pengencang dibagian tengahnya, alat ini pun memiliki beban berat maksimal 20 ton.

2.2.6 Klem Pada Roda Kendaraan

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan nomor 115 tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal Klem diartikan sebagai alat untuk menjepit, memegang atau menekan suatu objek atau benda.. Klem juga diartikan sebagai alat menjepit kendaraan agar tidak bergerak atau bergeser. Klem pada roda kendaraan memiliki berbagai jenis seperti berikut:



Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

Gambar 2. 7 Jenis – Jenis Klem Roda Kendaraan

2.2.7 Waktu *Lashing*

Menurut Utomo dan Susilowati (2017), dalam artikelnya mengatakan bahwa waktu untuk melakukan *lashing* satu kendaraan bisa mencapai waktu 3 - 5 menit yang dikerjakan oleh 1 orang.

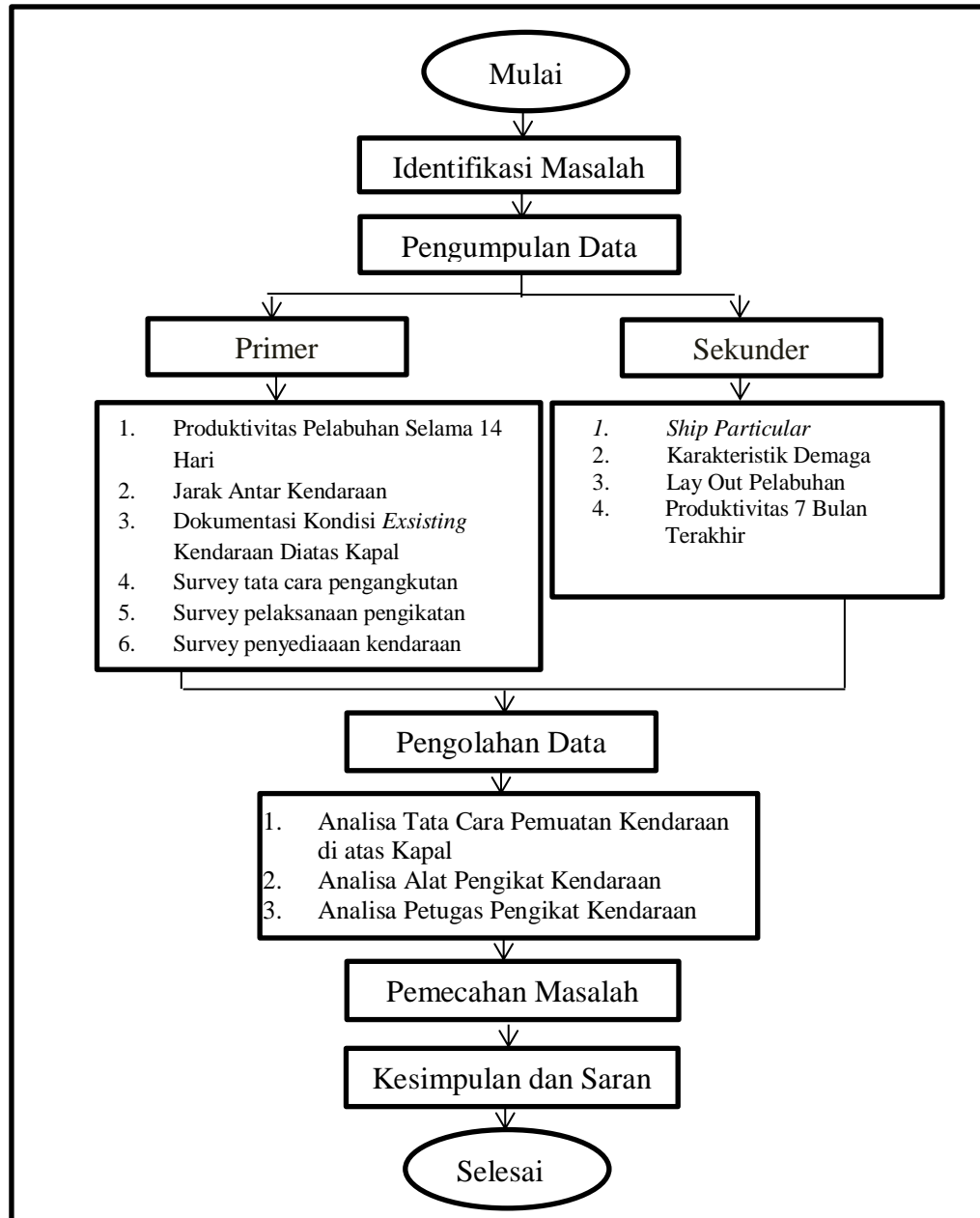
2.2.8 Tinjauan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, kata tinjauan berasal dari kata tinjau yang berarti melihat, menjenguk, memeriksa dan meneliti untuk kemudian menarik kesimpulan. Kemudian tinjauan adalah hasil dari kegiatan meninjau, pandangan, pendapat (sesudah menyelidiki atau mempelajari).

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Alur Pikir

3.1.1 Bagan Alir Penelitian



Gambar 3. 1 Bagan Alir Pikir

3.2 Metode Pengumpulan Data

Penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini menggunakan beberapa metode pendekatan dalam mendapatkan data sebagai bahan acuan dan perbandingan. Pendekatan ini disesuaikan dengan kondisi dan lokasi tempat dimana objek penelitian berada. Data – data yang diperoleh dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

3.2.1 Data Primer

Adalah data yang diambil secara langsung dari sumbernya atau berdasarkan pengamatan langsung di lapangan cara yang dilakukan untuk memperoleh data-data primer adalah sebagai berikut :

a. Observasi

Martono, (2014:86) Observasi merupakan sebuah proses pengamatan menggunakan panca indra kita.

b. Wawancara

Menurut Martono, (2014:81) Metode wawancara merupakan alat *re-checking* atau pembuktian terhadap informasi atau keterangan yang diperoleh sebelumnya atau merupakan proses memperoleh keterangan yang diperoleh sebelumnya atau merupakan proses memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan cara tanya jawab sambil bertatap muka antara pewawancara dengan informan dengan atau tanpa menggunakan pedoman wawancara.

3.2.2 Data sekunder

Menurut Suryabrata (2016:39) data yang biasanya telah tersusun dalam bentuk dokumen-dokumen misalnya data-data produktivitas suatu perguruan tinggi, data mengenai persediaan pangan disuatu daerah, dan

sebagainya, dalam memperoleh data sekunder penulis menggunakan metode sebagai berikut :

a. Metode Kepustakaan

Data sekunder didapat dari literatur atau buku-buku yang ada di perpustakaan Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang dan buku-buku lainnya yang berkaitan dengan penelitian.

a. Metode Institusional

Data – data yang di kumpulkan dari berbagai instansi yang terkait, yaitu :

1. Satuan Pelayanan BPTD Wilayah XI Provinsi Jawa Timur
2. PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang
3. Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Banyuwangi

3.3 Metode Analisa

Untuk penentuan jarak antar kendaraan di atas kapal dapat optimal diperlukan beberapa teknik analisa yang didukung dengan teori – teori yang ada, sehingga dapat ditemukan hasil yang sesuai dengan sasaran. Adapun teori dan teknik analisa yang dipakai adalah sebagai berikut :

3.3.1 Analisa Tata Cara Pemuatan Kendaraan di atas kapal

Tabel 3. 1 Analisa Permasalahan Berdasarkan PM No.115 Tahun 2016 dan PM No. 30 Tahun 2016

No	Berdasarkan Peraturan
(1)	(2)
1.	Setiap Pelabuhan yang digunakan untuk mengangkut kendaraan dengan menggunakan kapal harus menyiapkan jembatan timbang kendaraan di area pelabuhan untuk menimbang kendaraan sebelum diangkut diatas kapal
2.	Setiap kendaraan yang akan diangkut di atas kapal wajib dilengkapi informasi mengenai jenis dan berat muatan
3.	Kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal
4.	Ruang penempatan kendaraan harus steril dari adanya penumpang selama pelayaran
5.	<p>Persyaratan untuk jarak muatan antara kendaraan adalah:</p> <p>a. Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang-kurangnya 60 cm.</p> <p>b. Jarak antara muka dan belakang masing-masing kendaraan 30 cm.</p> <p>c. Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading-gading.</p>
6.	<p>Ketentuan pengikatan kendaraan :</p> <p>a. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 3,5 ton sampai dengan 20 ton harus menggunakan sekurang – kurangnya 2 alat pengikat menggunakan (<i>lashing gear</i>) dengan beban kerja yang aman (<i>safe working load</i>) yang sesuai pada masing – masing sisi kendaraan;</p> <p>b. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 20 ton sampai dengan 30 ton harus menggunakan sekurang – kurangnya 3 alat pengikat menggunakan (<i>lashing gear</i>) dengan beban kerja yang aman (<i>safe working load</i>) yang sesuai pada masing – masing sisi kendaraan;</p> <p>c. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 30 ton sampai dengan 40 ton harus menggunakan sekurang – kurangnya 4 alat pengikat menggunakan (<i>lashing gear</i>) dengan beban kerja yang aman (<i>safe working load</i>) yang sesuai pada masing – masing sisi kendaraan;</p>
7.	Setiap kendaraan wajib dilakukan pengikatan selama pelayaran

8.	Beberapa jenis alat pengikat yang dapat digunakan sebagai berikut: a. Tali pengikat kendaraan (<i>rope automobile tiedown</i>) b. Sling pengikat dengan kunci bergigi(<i>ratchet strap assembly</i>) c. Rantai dengan penguat/pengencang (<i>chainwith turnbuckle</i>)
9.	Setiap kapal wajib menyediakan alat pengikat yang cukup diatas kapal
10.	Kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan alat : 1. Pengikatan kendaraan (<i>lashing</i>); dan 2. Klem roda kendaraan
11	Operator kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan
12	Jumlah petugas untuk mengikat kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayanan kapal.
13.	Pelaksanaan pengikatan kendaraan diatas kapal menjadi tanggung jawab Nahkoda

Sumber:PM No. 115 Tahun 2016 dan PM No. 30 Tahun 2016

3.3.2 Kebutuhan Alat Pengikat Kendaraan

Ketersediaan Jumlah Alat Pengikat Kendaraan Analisa dilakukan untuk menentukan jumlah alat lashing yang dibutuhkan untuk pengangkutan kendaraan di atas kapal dan agar kendaraan aman pada saat pelayaran. Jumlah alat lashing yang dibutuhkan disesuaikan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 yaitu :

- a. kendaraan yang berat keseluruhannya antara 3,5 – 20 ton, harus menggunakan sekurang – kurangnya 2 alat pengikat pada masing – masing sisinya.
- b. kendaraan yang berat keseluruhannya antara 20 – 30 ton, harus menggunakan sekurang – kurangnya 3 alat pengikat pada masing – masing sisinya.
- c. kendaraan yang berat keseluruhannya antara 30 – 40 ton, harus menggunakan sekurang – kurangnya 4 alat pengikat pada masing – masing sisinya 2 alat pengikat.

Waktu Yang Dibutuhkan Untuk Lashing Menentukan waktu yang dibutuhkan untuk melakukan pengikatan pada kendaraan. Agar dapat memperkirakan waktu yang dibutuhkan untuk mengikat kendaraan tanpa mengganggu waktu keberangkatan kapal.

3.3.3 Kebutuhan Petugas Pengikat Kendaraan

Untuk menjamin pelayanan yang baik kepada pengguna jasa, pihak operator menyediakan jasa pengikatan kendaraan di atas kapal. Namun yang terjadi di lapangan tidak adanya petugas yang melakukan pengikatan kendaraan di atas kapal.

Gambar 3.2 dibawah merupakan kondisi pemuatan KMP. Parama Kalyani dan tidak terdapat petugas khusus yang mengawasi pemuatan dan pengikat kendaraan pada KMP. Parama Kalyani.



Sumber: Dokumentasi Tim PKL Satpel Ketapang, 2021

Gambar 3. 2 Tidak Ada Petugas Pengikat Kendaraan

Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 30 tahun 2016 bahwa untuk pelayanan dalam pemuatan kendaraan harus mempunyai petugas pengikat kendaraan khusus diatas kapal seperti uraian table dibawah ini

Tabel 3. 2 Petugas Pengikat Kendaraan

No	Jenis Pelayanan	Uraian
1	Petugas Pengikat di atas kapal	Operator kapal wajib menyediakan petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan disesuaikan dengan jadwal kapal

Sumber : PM No.30 Tahun 2016

BAB IV OBJEK PENELITIAN

4.1 Gambaran Umum

Kabupaten Banyuwangi memiliki luas wilayah 5.782,50 km². Banyuwangi masih merupakan daerah kawasan hutan karena besaran wilayah yang termasuk kawasan hutan lebih banyak kalau dibandingkan kawasankawasan lainnya. Area kawasan hutan mencapai 183.396,34 ha atau sekitar 31,62%; daerah persawahan sekitar 66.152 ha atau 11,44%; perkebunan dengan luas sekitar 82.143,63 ha atau 14,21%; sedangkan yang dimanfaatkan sebagai daerah permukiman mencapai luas sekitar 127.454,22 ha atau 22,04%. Sisanya telah dipergunakan oleh penduduk Kabupaten Banyuwangi dengan berbagai manfaat yang ada, seperti jalan, ladang dan lain-lainnya. Selain penggunaan luas daerah yang demikian itu, Kabupaten Banyuwangi memiliki panjang garis pantai sekitar 175,8 km, serta jumlah Pulau ada 10 buah. Seluruh wilayah tersebut telah memberikan manfaat besar bagi kemajuan ekonomi penduduk Kabupaten Banyuwangi.

4.1.1 Kondisi Geografis dan Kondisi Astronomis

Secara Geografis Kabupaten Banyuwangi terletak di ujung timur Pulau Jawa. Wilayah daratannya terdiri atas dataran tinggi berupa pegunungan yang merupakan daerah penghasil produk perkebunan; dan dataran rendah dengan berbagai potensi produk hasil pertanian serta daerah sekitar garis pantai yang membujur dari arah utara ke selatan yang merupakan daerah penghasil berbagai biota laut. Dan secara astronomis Kabupaten Banyuwangi terletak diantara 7°43'–8°46' Lintang Selatan dan 113°53'–114°38' Bujur Timur.

4.1.2 Batas Administrasi

Kabupaten Banyuwangi memiliki luas wilayah sebesar 5.782,50 km² dengan batas wilayah sebagai berikut :

- 1) Sebelah Utara : Kabupaten Situbondo
- 2) Sebelah Selatan : Samudera Hindia
- 3) Sebelah Barat : Kabupaten Bondowoso dan Kabupaten Jember
- 4) Sebelah Timur : Selat Bali



Sumber : Google, 2021

Gambar 4. 1

Peta Batas Administrasi Kabupaten Banyuwangi

Tabel 4. 1 Luas Daerah dan Jumlah Pulau menurut Kecamatan di Kabupaten Banyuwangi Tahun 2020

Kecamatan	Ibukota Kecamatan	Luas Total Daerah (km ² /sq.km)	Presentase terhadap Luas Kabupaten (%)	Jumlah Pulau (buah)
Pesanggaran	Sumberagung	802,50	13,88	22
Siliragung	Siliragung	95,15	1,65	1
Bangorejo	Kebondalem	137,43	2,38	-
Purwoharjo	Purwoharjo	200,30	3,46	-
Tegaldlimo	Tegaldlimo	1341,12	23,19	-
Muncar	Blambangan	146,07	2,53	-
Cluring	Cluring	97,44	1,69	-
Gambiran	Wringinagung	66,77	1,15	-
Tegalsari	Tegalsari	65,23	1,13	-
Glenmore	Karangharjo	421,98	7,30	-
Kalibaru	Kalibaruwetan	406,76	7,03	-
Genteng	Gentengwetan	82,34	1,43	-
Srono	Sukomaju	100,77	1,74	-
Rogojampi	Rogojampi	48,51	0,84	-
Blimbingsari	Blimbingsari	67,13	1,16	-
Kabat	Kabat	94,17	1,63	-
Singojuhur	Singojuhur	59,89	1,04	-
Sempu	Sempu	174,83	3,02	-
Songgon	Tegalarum	301,84	5,22	-
Glagah	Glagah	76,75	1,33	-
Licin	Licin	169,25	2,93	-
Banyuwangi	Tukangkayu	30,13	0,52	-
Giri	Mojopanggung	21,31	0,37	-
Kalipuro	Kalipuro	310,03	5,36	-
Wongsorejo	Wongsorejo	464,80	8,04	-
Kabupaten Banyuwangi	Banyuwangi	5.782,50	100,00	24

Sumber: Banyuwangi Dalam Angka, 2021

Tabel 4. 2 Tinggi Wilayah dan Jarak ke Ibukota Kabupaten Menurut Kecamatan di Kabupaten Banyuwangi Tahun 2020

Kecamatan	Tinggi Wilayah (mdpl)	Jarak ke Ibukota Kabupaten (km)
Pesanggaran	0 - 1000	60
Siliragung	0 - 1000	53
Bangorejo	0 - 500	42
Purwoharjo	0 - 500	41
Tegaldlimo	0 - 500	61
Muncar	0 - 100	32
Cluring	0 - 500	32
Gambiran	0 - 500	40
Tegalsari	0 - 500	46
Glenmore	0 > 3000	65
Kalibaru	100 - 3000	70
Genteng	0 - 500	50
Srono	0 - 500	24
Rogojampi	0 - 500	15
Blimbingsari	0 - 500	17
Kabat	0 - 500	10
Singojuhur	0 - 500	30
Sempu	100 - 1000	40
Songgon	100 > 3000	34
Glagah	0 - 1000	5
Licin	100 - 3000	13
Banyuwangi	0 - 100	-
Giri	0 - 500	3
Kalipuro	0 - > 3000	7
Wongsorejo	0 - 3000	30

Sumber: Banyuwangi Dalam Angka, 2021

4.1.3 Pemerintahan

Susunan pemerintahan daerah Kabupaten Banyuwangi terdiri dari bupati, wakil bupati, DPRD, dan Organisasi Perangkat Daerah (OPD). Struktur administrasi wilayah Kabupaten Banyuwangi dibagi menjadi beberapa kecamatan, kemudian masing-masing kecamatan dibagi menjadi beberapa desa/kelurahan.

Tabel 4. 3 Jumlah Desa/Kelurahan Menurut Kecamatan di Kabupaten Banyuwangi Tahun 2016-2020

Kecamatan	2016	2017	2018	2019	2020
Pesanggaran	5	5	5	5	5
Siliragung	5	5	5	5	5
Bangorejo	7	7	7	7	7
Purwoharjo	8	8	8	8	8
Tegaldlimo	9	9	9	9	9
Muncar	10	10	10	10	10
Cluring	9	9	9	9	9
Gambiran	6	6	6	6	6
Tegalsari	6	6	6	6	6
Glenmore	7	7	7	7	7
Kalibaru	6	6	6	6	6
Genteng	5	5	5	5	5
Srono	10	10	10	10	10
Rogojampi	18	10	10	10	10
Blimbingsari	-	10	10	10	10
Kabat	16	14	14	14	14
Singojuruh	11	11	11	11	11
Sempu	7	7	7	7	7
Songgon	9	9	9	9	9
Glagah	10	10	10	10	10
Licin	8	8	8	8	8
Banyuwangi	18	18	18	18	18
Giri	6	6	6	6	6
Kalipuro	9	9	9	9	9
Wongsorejo	12	12	12	12	12

Sumber: Peraturan Kepala Badan Pusat Statistik Nomor 29 Tahun 2018

4.1.4 Penduduk dan Ketenagakerjaan

Berdasarkan hasil sensus penduduk tahun 2020, jumlah penduduk Kabupaten Banyuwangi sebanyak 1.708.114 jiwa dimana jumlah penduduk laki-laki sebanyak 855.220 jiwa dan jumlah penduduk perempuan sebanyak 852.894 jiwa. Dibandingkan dengan proyeksi jumlah penduduk tahun 2019 sebanyak 1.613,99 jiwa, penduduk Kabupaten Banyuwangi mengalami pertumbuhan sebesar 0,94 persen. Kepadatan penduduk di Kabupaten Banyuwangi tahun 2020 mencapai 295 jiwa/km².

Tabel 4. 4 Penduduk, Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun, Distribusi Persentase Penduduk, Kepadatan Penduduk, Rasio Jenis Kelamin Penduduk Menurut Kecamatan di Kabupaten Banyuwangi Tahun 2020

Kecamatan	Jumlah Penduduk	Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun 2010-2020 (%)	Persentase Penduduk (%)	Kepadatan Penduduk per km ² (Jiwa/km ²)	Ratio Jenis Kelamin
Pesanggaran	53.373	0,98	3,12%	67	101,1
Siliragung	48.678	0,93	2,85%	512	102,7
Bangorejo	65.709	1,02	3,85%	478	102,0
Purwoharjo	69.471	0,67	4,07%	347	101,4
Tegaldlimo	66.737	0,87	3,91%	50	101,7
Muncar	136.425	0,57	7,99%	934	101,7
Cluring	77.417	1,01	4,53%	795	101,0
Gambiran	66.187	1,26	3,87%	991	99,3
Tegalsari	52.361	1,27	3,07%	803	100,9
Glenmore	75.365	0,82	4,41%	179	98,8
Kalibaru	65.142	0,63	3,81%	160	99,5
Genteng	91.448	1,07	5,41%	1.123	101,4
Srono	96.914	1,06	5,67%	962	101,3
Rogojampi	57.217	0,87	3,35%	1.179	97,6
Blimbingsari	54.341	-	3,18%	809	98,9
Kabat	63.413	1,02	3,71%	673	100,5
Singojuruh	50.463	1,1	2,95%	843	99,7
Sempu	82.100	1,55	4,87%	475	100,5
Songgon	57.077	1,28	3,34%	189	99,9
Glagah	36.532	0,72	2,14%	476	97,9
Licin	29.460	0,55	1,72%	174	101,2
Banyuwangi	117.558	1,04	6,88%	3.902	97,2
Giri	31.621	1,04	1,85%	1.484	100,3
alipuro	3.685	,94	,90%	70	00,0

Kecamatan	Jumlah Penduduk	Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun 2010-2020 (%)	Presentase Penduduk (%)	Kepadatan Penduduk per km ² (Jiwa/km ²)	Ratio Jenis Kelamin
Wongsorejo	77.420	0,41	4,53%	167	100,4
Kabupaten Banyuwangi	1.708.114	0,94	100,00%	295	100,3

Sumber: Banyuwangi Dalam Angka, 2021

Kepadatan penduduk di dua puluh lima kecamatan cukup beragam dengan kepadatan penduduk tertinggi terletak di Kecamatan Banyuwangi dengan kepadatan sebesar 3.902 jiwa/km² dan terendah di Kecamatan Tegaldlimo sebesar 50 jiwa/km².

Tabel 4. 5 Jumlah Penduduk Menurut Kelompok Umur dan Jenis Kelamin di Kabupaten Banyuwangi Tahun 2020

Kelompok Umur	Jenis Kelamin/Sex		
	Laki – laki	Perempuan	Jumlah
0-4	60.603	56.880	117.483
5-9	61.202	59.197	120.399
10-14	63.844	60.058	123.902
15-19	66.417	62.853	129.270
20-24	66.255	62.797	129.052
25-29	64.358	61.342	125.700
30-34	61.653	59.795	121.448
35-39	60.489	61.230	121.719
40-44	64.436	66.592	131.028
45-49	63.222	66.110	129.332
50-54	57.999	59.669	117.668

Kelompok Umur	Jenis Kelamin/Sex
---------------	-------------------

	Laki – laki	Perempuan	Jumlah
55-59	50.317	52.209	102.526
60-64	40.356	41.376	81.732
65-69	30.998	32.382	63.380
70-74	22.664	24.314	46.978
75+	20.407	26.090	46.497
Kabupaten Banyuwangi	855.220	852.894	1.708.114

Sumber: Banyuwangi Dalam Angka, 2021

4.1.5 Transportasi

Tataran Transportasi Lokal adalah tataran transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi jalan rel, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut dan transportasi udara yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, terpadu dan harmonis, yang berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antar simpul atau kota wilayah, dan dari simpul atau kota wilayah ke simpul atau kota nasional atau sebaliknya. Alat transportasi yang digunakan di Kabupaten Banyuwangi antara lain :

a) Transportasi Darat

Sistem Transportasi darat di Kabupaten Banyuwangi dilayani oleh angkutan kota yang biasa disebut angkot. Adapun layanan taksi, becak, dan juga *ojek online* yang dapat diakses secara online menggunakan aplikasi.

Panjang jalan di Kabupaten Banyuwangi ialah 2.771,25 km, sudah termasuk jalan Negara, jalan Provinsi dan juga jalan Kabupaten. Sepanjang 2.298,03 km permukaan jalan di Kabupaten Banyuwangi sudah di aspal (*Hotmix*).

b) Transportasi Laut dan Penyeberangan

Angkutan Laut merupakan sarana perhubungan yang sangat penting dan strategis. Di Kabupaten Banyuwangi terdapat 2 jenis pelabuhan yaitu pelabuhan laut dan pelabuhan penyeberangan ferry, diantaranya Pelabuhan Tanjung Wangi dan Pelabuhan Penyeberangan Ketapang. Di tahun 2020 jumlah seluruh penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang ialah 3.654.151 orang, dan jumlah penumpang di Pelabuhan Tanjung Wangi yaitu 5.522 Penumpang Debarkasi dan 13.061 Penumpang Embarkasi.

c) Transportasi Udara

Jumlah pesawat yang datang melalui Bandar Udara Blimbingsari mencapai 960 keberangkatan dan 961 kedatangan di tahun 2020. Sedangkan jumlah penumpang yang tiba di bandara mencapai 52.788 penumpang. Untuk jumlah muatan yang diangkut melalui Bandar Udara Blimbingsari di tahun 2020 terdapat 240.984 kg.

4.2 Sarana Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan

Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud dan tujuan, terutama dalam kegiatan pelayanan terhadap pengguna jasa. Kondisi sarana sangat penting untuk diperhatikan khususnya kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang. Kapal tersebut merupakan kapal tipe Ro-Ro yang melakukan kegiatan bongkar muat barang ataupun naik turun penumpang sehingga kondisinya harus tetap dipelihara. Di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang terdapat 50 kapal yang beroperasi untuk lintasan Ketapang-Gilimanuk dan 5 kapal yang beroperasi untuk lintasan Ketapang-Lembar.

Tabel 4. 6 Karakteristik Kapal KMP. Parama Kalyani

No	Data Kapal	Kmp Parama Kalyani
1	Nama Perusahaan	PT. Jemla Fery
2	Tahun Pembuatan	2018
3	Bahan	Baja
4	GRT	1751 T
5	Panjang (LOA)	76,00 M
6	Panjang (LBP)	68,28 M
7	Lebar	15,00 M
8	Depth	4,00 M
9	Draft	2,9 M
10	Kapasitas Muat Penumpang	300
11	Kapasitas Muat Kendaraan	38 Unit Campuran
12	Jumlah ABK	25 Orang

Sumber: BPTD Wilayah XI Provinsi Jawa Timur Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, 2021



Sumber: Dokumentasi Tim PKL Satpel Ketapang, 2021

Gambar 4. 2 Kapal KMP Parama Kalyani

Data yang diperoleh dari *ship particular* digunakan untuk mengetahui kapasitas muatan dari setiap kapal sehingga pada saat pemuatan kendaraan tidak melebihi kapasitas kapal yang telah ditentukan.

Tabel 4. 7 Hasil Rekapitulasi Kondisi *Eksisting* KMP. Parama Kalyani

Pada Tanggal 12 April 2021

NO	ITEM YANG DIAMATI	STANDAR	JARAK
1	Jarak depan belakang		
	• Depan	60 cm	12,66 cm
	• Belakang	60 cm	13,83 cm
2	Jarak sisi kanan kiri		
	• Kanan	30 cm	12,61 cm
	• Kiri	30 cm	13,33 cm
3	Jarak ke dinding	60 cm	9,35 cm
4	Alat pengikat kendaraan		
	• Haluan	Berupa <i>lashing</i>	Tidak di- <i>lashing</i>
	• Tengah	Berupa <i>lashing</i>	Tidak di- <i>lashing</i>
	• Buritan	Berupa <i>lashing</i>	Tidak di- <i>lashing</i>

Sumber : Hasil Rekapitan Survey Tim PKL BPTD WIL XI Provinsi Jawa Timur Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Ketapang

Data di tabel tersebut jelas bahwa rata-rata jarak depan kendaraan 12,66 cm, rata-rata jarak belakang kendaraan 13,83 cm, rata-rata jarak kanan kendaraan 12,61 cm, rata-rata jarak kiri kendaraan 13,33 cm dan rata-rata jarak ke dinding kendaraan 9,35 cm. Berdasarkan data diatas jarak pemuatan di atas kapal pada Lintasan Ketapang – Lembar tidak sesuai dengan PM 115 tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal. Hal ini sangat berbahaya untuk keselamatan pengguna jasa maupun operator kapal.

4.3 Prasarana Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan

Prasarana merupakan faktor penunjang dalam kegiatan terhadap pelayanan pada pelaksanaan kegiatan angkutan penyeberangan, khususnya pada wilayah kerja Pelabuhan Penyeberangan Ketapang.

1). Pelabuhan Penyeberangan Ketapang

Pada Pelabuhan Penyeberangan Ketapang tersedia beberapa fasilitas untuk jalannya kegiatan yang rutin dilakukan seperti pelayanan terhadap penumpang dan kendaraan. Fasilitas di pelabuhan dibagi dua yaitu fasilitas daratan dan fasilitas perairan.

a. Fasilitas Daratan

Tabel 4. 8 Karakteristik Fasilitas Daratan Pelabuhan Penyeberangan Ketapang

No	Fasilitas Daratan	Luas
1	Luas Areal Pelabuhan	35.558 m ²
2	Lapangan Parkir Pengantar Penjemput	1.455 m ²
3	Lapangan Parkir Siap Muat - Pada Dermaga MB I - Pada Dermaga MB II - Pada Dermaga MB III - Pada Dermaga Ponton - Pada Dermaga LCM - Pada Dermaga MB IV (Ketapang – Lembar)	2.407 m ² 2.121 m ² 449 m ² 384 m ² 857 m ² 2.480 m ²
3	Ruang Tunggu	560 m ²
4	Rumah Genset	28 m ²
5	Shelter	259 m ²
7	Musholla	116 m ²
8	Toilet	11 unit

Sumber: BPTD Wilayah XI Provinsi Jawa Timur Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, 2021

b. Fasilitas Perairan

Tabel 4. 9 Karakteristik Dermaga *Movable Bridge* IV

No	Sarana dan Fasilitas	Volume	Satuan
	Dermaga MB 4		
1	Type : Dermaga <i>Movable Bridge</i> 4		
-	Lebar	7,4	m
-	Panjang	20	m
2	Kapasitas Dermaga	80	Ton
3	Bolder	8	Unit
4	Fender	5	Unit
5	<i>Mooring Dolphin</i>	3	Unit
6	<i>Breasting Dolphin</i>	5	Unit
7	Cat Walk	10	Unit

Sumber: BPTD Wilayah XI Provinsi Jawa Timur Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, 2021

Dermaga di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang lintrasan Ketapang - Lembar merupakan dermaga jenis MB (*Movable Bridge*).



Sumber: Dokumentasi Tim PKL Satpel Ketapang, 2021

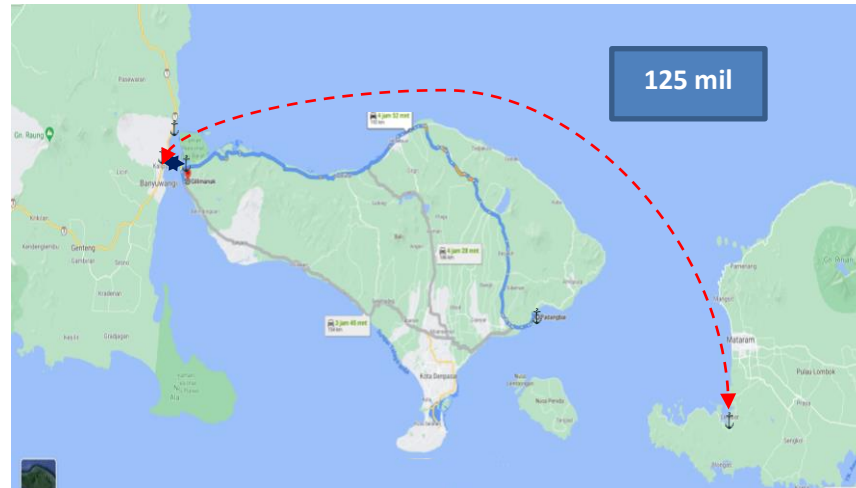
Gambar 4. 3 Dermaga MB (*Movable Bridge*) IV

c. Alur Pelayaran

Alur pelayaran merupakan suatu prasarana penunjang bagi terselenggaranya angkutan perairan daratan. Khususnya pada penyelenggaraan angkutan penyeberangan yang ada di Desa Ketapang,

alur pelayaran merupakan jalur yang berpotensi meningkatkan pertumbuhan ekonomi bagi masyarakat dan daerahnya.

Lintas penyeberangan Ketapang - Lembar memiliki jarak sejauh 125 mil, dengan waktu tempuh \pm 12 jam perjalanan.

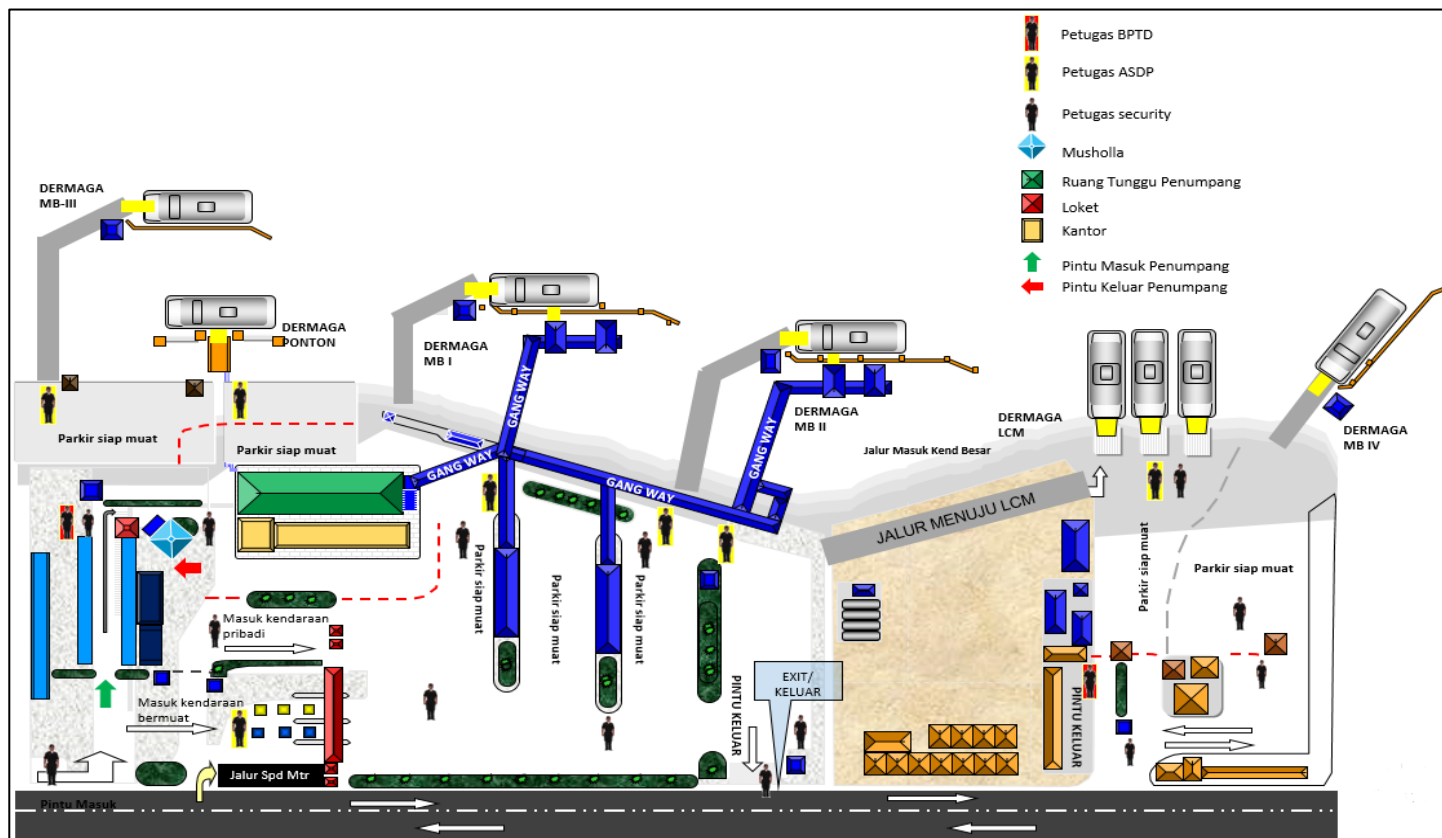


Sumber: BPTD Wilayah XI Provinsi Jawa Timur Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, 2021

Gambar 4. 4 Alur Pelayaran Lintasan Ketapang - Lembar

d. Pelabuhan Penyeberangan

Pelabuhan Ketapang memiliki 3 (Tiga) jenis dermaga yaitu MB (*Movable Bridge*), LCM (*Landing Craft Marine*), dan Ponton, yang digunakan untuk memperlancar proses bongkar muat dari dan/atau ke kapal. Dermaga adalah salah satu bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapatkan dan menambatkan kapal yang melakukan bongkar muat dan naik turun penumpang. Berikut *Layout* Pelabuhan Penyeberangan Ketapang:



Sumber: Hasil Analisa Tim PKL, 2021

Gambar 4.5 Layout Pelabuhan Penyeberangan Ketapang

4.4 Instansi Pembina Transportasi

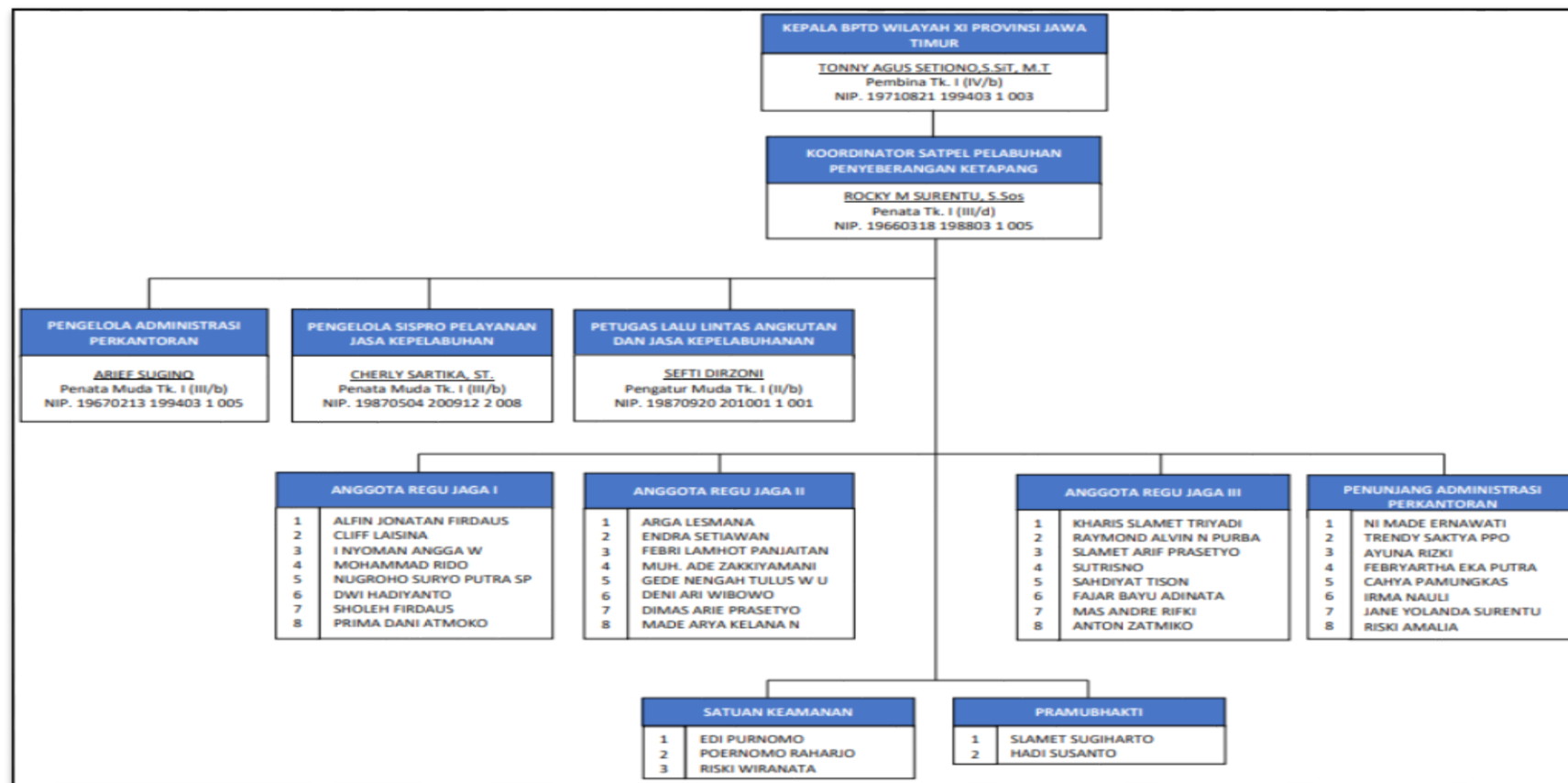
4.4.1 Instansi Pembina Bidang Angkutan Penyeberangan

Pembina angkutan di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang terdiri dari pihak regulator dan operator. Adapun yang menjadi pihak regulator adalah BPTD Wilayah XI Provinsi Jawa Timur Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, sedangkan yang menjadi pihak operator adalah PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang.

1) Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah XI Provinsi Jawa Timur Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Ketapang

BPTD Wilayah XI Provinsi Jawa Timur termasuk dalam Tipe A yaitu Balai Pengelola Transportasi Darat yang melaksanakan pengelolaan transportasi darat dengan karakteristik daratan yang terdapat pelayanan transportasi jalan, serta pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan komersial dan perintis.

Adapun struktur organisasi yang terdapat di BPTD Wilayah XI Provinsi Jawa Timur Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Ketapang adalah sebagai berikut :



Sumber: BPTD Wilayah XI Provinsi Jawa Timur Satuan Pelayanan Pelabuhan Ketapung, 2021

Gambar 4. 6 Struktur Organisasi Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyberangan Ketapung

a. Tugas

1) Kepala BPTD

- a) Menyusun rencana, program, dan anggaran Balai Pengelola Transportasi Darat
- b) Melaksanakan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan terminal penumpang Tipe A, Terminal Barang, Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB)
- c) Melaksanakan kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor, pemeriksaan fisik rancang bangun sarana angkutan jalan
- d) Melaksanakan pengawasan teknis sarana lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional
- e) Melaksanakan pengujian berkala kendaraan bermotor dan industri karoseri
- f) Melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas, pengawasan angkutan orang antar kota antar provinsi, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang, penyidikan dan pengusulan sanksi administrasi terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, serta pengawasan tarif angkutan jalan
- g) Melaksanakan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial
- h) Melaksanakan pengaturan, pengendalian dan pengawasan angkutan sungai, danau dan penyeberangan yang komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial

- i) Melaksanakan penjaminan keamanan dan ketertiban, penyidikan dan pengusulan sanksi administratif terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial
 - j) Melaksanakan peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan, pelayanan jasa kepelabuhanan serta pengusulan dan pemantauan tarif dan penjadwalan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial
 - k) Mengelola urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian, keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat
 - l) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan
- 2) Koordinator Satuan Pelayanan
- a) Menyiapkan rencana kerja, program, dan prosedur kerja Pelabuhan Angkutan Penyeberangan Komersial
 - b) Melakukan pengumpulan, pengolahan dan penelaahan data / informasi sebagai bahan laporan
 - c) Melakukan pengelolaan, pengawasan dan pengendalian kegiatan Pelabuhan Angkutan Penyeberangan Komersial
 - d) Pembinaan pengelolaan ketatausahaan Pelabuhan Angkutan Penyeberangan Komersial
 - e) Monitoring dan evaluasi kegiatan Pelabuhan Angkutan Penyeberangan Komersial
 - f) Melaporkan hasil pelaksanaan tugas kepada Kepala Balai secara berkala
 - g) Melaksanakan koordinasi dengan instansi terkait

- h) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan.
- 3) Pengelola Administrasi Perkantoran
- a) Menyusun program kerja di bidang ketatausahaan Satuan Pelayanan sesuai dengan prosedur dan ketentuan yang berlaku
 - b) Memantau ketatausahaan Satuan Pelayanan sehingga dalam pelaksanaan terdapat kesesuaian dengan rencana awal
 - c) Mengendalikan program kerja, sesuai dengan prosedur dan ketentuan yang berlaku, agar tidak terjadi penyimpangan dalam pelaksanaan
 - d) Mengkoordinasikan dengan unit-unit terkait dan atau instansi lain dalam rangka pelaksanaan ketatausahaan Satuan Pelayanan, agar program dapat terlaksana secara terpadu untuk mencapai hasil yang optimal
 - e) Mengevaluasi kegiatan sesuai dengan prosedur dan ketentuan yang berlaku sebagai bahan penyusunan program berikutnya
 - f) Menyusun laporan secara berkala
 - g) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan.
- 4) Pengelola SISPRO Pelayanan Jasa Kepelabuhanan
- a) Menyusun data potensi kegiatan operasional kepelabuhanan
 - b) Membantu mengevaluasi data potensi dan kegiatan operasional kepelabuhanan
 - c) Mengumpulkan, dan menyiapkan kegiatan perusahaan berkaitan dengan kegiatan operasional kepelabuhanan
 - d) Membantu menyiapkan bahan-bahan pemberian sanksi, teguran dan penghargaan terhadap perusahaan yang berkaitan dengan kegiatan operasional kepelabuhanan.

- e) Menginput data kegiatan operasional kepelabuhanan
 - f) Mengevaluasi Pengelola SISPRO pelayanan jasa kepelabuhanan
 - g) Membuat laporan kegiatan perusahaan berkaitan dengan kegiatan operasional kepelabuhanan
 - h) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan.
- 5) Petugas Lalu Lintas Angkutan dan Jasa Kepelabuhanan
- a) Mengawasi kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Penyeberangan
 - b) Mengatur kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Penyeberangan
 - c) Menyusun bahan penjadwalan kapal.
 - d) Menyusun data muatan/bongkaran angkutan Penyeberangan
 - e) Mengevaluasi data muatan/bongkaran angkutan penyeberangan
 - f) Menyiapkan data muatan/bongkaran angkutan penyeberangan
 - g) Melakukan pengawasan terhadap bongkar/muat angkutan penyeberangan
 - h) Mengatur pengawasan terhadap bongkar/muat angkutan penyeberangan
 - i) Membuat laporan Lalu Lintas dan Angkutan Penyeberangan
 - j) Memastikan Kapal yang beroperasi adalah kapal yang terjadwal
 - k) Melakukan analisis dan evaluasi terhadap pemenuhan waktu olah gerak kapal, waktu standar, waktu pelayanan dan waktu tempuh setiap kapal
 - l) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan.

6) Satuan Keamanan

- a) Menyelenggarakan keamanan dan ketertiban di lingkungan/tempat kerja yang meliputi aspek pengamanan fisik, personel, informasi dan pengamanan teknis lainnya.

4.5 Produktivitas Angkutan

4.5.1 Produktivitas 7 (tujuh) Bulan terakhir

Berikut adalah tabel produktivitas Pelabuhan Penyeberangan Ketapang Lintasan Ketapang – Lembar berdasarkan 6 (enam) Bulan terakhir :

Tabel 4. 10 Produktivitas 7 (Tujuh) Bulan Terakhir KMP Parama Kalyani
Lintasan Ketapang – Lembar

No	Tanggal	Penumpang			Golongan Kendaraan											
		Dewasa	Anak	Dalam Kendaraan	I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII	IX
1	Desember	18	0	176	0	5	0	9	3	0	17	0	36	9	0	0
2	Januari	86	1	1425	0	38	0	44	5	2	228	3	210	46	20	0
3	Februari	12	0	855	0	26	0	16	14	1	156	0	149	36	2	0
4	Maret	82	0	1614	0	53	0	49	17	4	237	0	260	75	17	0
5	April	0	80	1521	0	50	0	36	18	1	287	2	219	61	6	0
6	Mei	11	0	901	0	8	0	12	27	3	121	6	95	32	1	0
7	juni	22	0	473	0	11	0	14	9	1	79	2	52	10	0	0
Total		231	81	6965	0	191	0	180	93	12	1125	13	1021	269	46	0

Sumber: BPTD Wilayah XI Provinsi Jawa Timur Satuan Pelayanan Pelabuhan Ketapang, 2021

4.5.2 Produktivitas Berdasarkan Hasil Survey 14 (empat belas) hari

Berikut adalah tabel produktivitas kedatangan dan keberangkatan penumpang dan kendaraan Pelabuhan Penyeberangan Ketapang lintasan Ketapang – Lembar. Pengambilan dilakukan selama 14 hari hanya saja tidak dilakukan setiap hari, hanya dilakukan saat kapal datang dan berangkat saja. Berikut adalah data produktivitas harian kedatangan dan keberangkatan penumpang dan kendaraan selama 14 hari lintasan Ketapang – Lembar :

Tabel 4. 11 Data Produktivitas Keberangkatan KMP. Parama Kalyani

Selama Survey 14 (Empat Belas) Hari

Keberangkatan (Ketapang-Lembar)																
No	Tanggal	Penumpang			Golongan Kendaraan											
		Dewasa	Anak	Dalam Kendaraan	I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII	IX
1	22 Maret 2021	0	0	70	0	3	0	2	3	0	5	0	18	1	1	0
2	24 Maret 2021	3	0	60	0	2	0	1	0	0	9	0	14	5	0	0
3	25 Maret 2021	0	0	82	0	2	0	3	0	0	18	0	10	5	0	0
4	27 Maret 2021	2	0	80	0	6	0	1	0	0	17	0	10	5	0	0
5	28 Maret 2021	0	0	184	0	4	0	5	0	4	13	0	11	3	1	0
6	30 Maret 2021	0	0	78	0	5	0	2	0	0	12	0	17	1	0	0
7	31 Maret 2021	0	0	68	0	0	0	1	0	0	17	14	1	0	0	0
8	02 April 2021	0	29	70	0	2	0	0	0	0	17	0	11	5	0	0
9	04 April 2021	0	34	91	0	3	0	2	0	1	9	0	11	5	1	0
10	06 April 2021	0	3	56	0	4	0	1	2	0	5	0	10	5	0	0
11	07 April 2021	0	3	82	0	5	0	3	3	0	11	0	10	6	0	0
12	09 April 2021	0	0	76	0	0	0	3	0	0	18	0	8	6	0	0
13	11 April 2021	0	3	68	0	3	0	0	0	0	14	0	13	4	0	0
14	12 April 2021	0	1	88	0	6	0	2	1	0	18	0	13	2	0	0
Total		5	70	1153	0	45	0	26	9	5	183	14	157	53	3	0

Sumber: Hasil Survey, 2021

Tabel 4. 12 Data Produktivitas Kedatangan KMP. Parama Kalyani

Selama Survey 14 (Empat Belas) Hari

Kedatangan (Ketapang-Lembar)																
No	Tanggal	Penumpang			Golongan Kendaraan											
		Dewasa	Anak	Dalam Kendaraan	I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII	IX
1	22 Maret 2021	3	0	64	0	3	0	1	1	0	9	0	9	8	1	0
2	24 Maret 2021	3	0	28	0	0	0	0	1	0	6	0	7	0	0	0
3	25 Maret 2021	0	0	72	0	1	0	2	5	0	9	0	15	1	1	0
4	27 Maret 2021	0	0	26	0	1	0	1	0	0	8	0	1	1	0	0
5	29 Maret 2021	0	0	78	0	2	0	1	3	0	18	0	11	3	0	0
6	30 Maret 2021	0	0	30	0	0	0	1	0	0	6	0	5	2	0	0
7	01 April 2021	0	1	40	0	0	0	4	0	0	6	0	2	1	3	0
8	03 April 2021	0	3	68	0	5	0	3	3	0	13	0	6	1	0	0
9	04 April 2021	0	4	74	0	5	0	0	1	0	20	0	9	2	0	0
10	06 April 2021	0	15	109	0	4	0	3	0	0	11	0	14	1	1	0
11	07 April 2021	0	3	90	0	3	0	5	4	0	13	0	11	4	0	0
12	09 April 2021	0	5	98	0	10	0	3	3	0	13	0	17	0	0	0
13	11 April 2021	0	5	62	0	3	0	1	0	0	8	0	12	6	0	0
14	13 April 2021	0	0	72	0	2	0	2	4	0	9	0	11	1	5	0
Total		6	36	911	0	39	0	27	25	0	149	0	130	31	11	0

Sumber: Hasil Survey, 2021

4.5.3 Jenis Kendaraan dan Berat Muatan

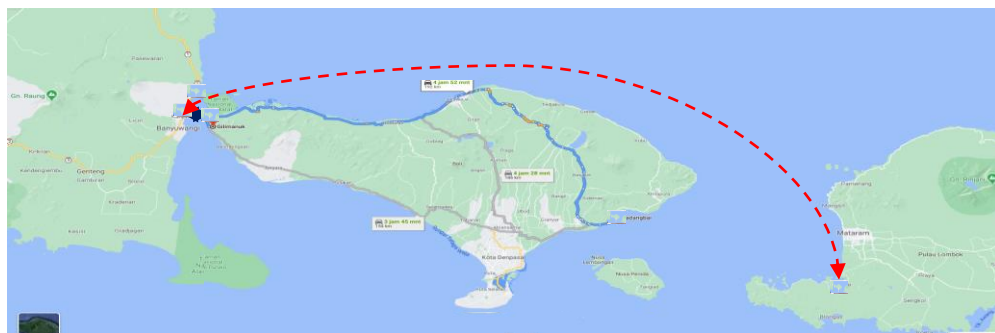
Tabel 4. 13 Spesifikasi berat rata rata kendaraan per golongan

Golongan Kendaraan	Jenis Kendaraan	Berat Maksimum
IV A	Sedan	3,5 Ton
IV B	<i>Pick Up</i>	3,5 Ton
V A	Bus Sedang	8 Ton
V B	Truk Engkel	12 Ton
VI A	Bus Besar	16 Ton
VI B	Truk Besar	16 Ton
VII	Truk Tronton	22 Ton
VIII	Truk Tronton	40 Ton

Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 tahun 2018

4.5 Jaringan Transportasi Sungai, Danau, Dan Penyeberangan

Lintasan Penyeberangan yang dilayani oleh Pelabuhan Ketapang adalah lintasan penyeberangan Ketapang – Gilimanuk dan Ketapang – Lembar. Jarak tempuh untuk lintasan Ketapang – Lembar adalah 125 mil laut dan ditempuh dalam waktu 12 jam pelayaran Berikut ini adalah peta lintasan penyeberangan Ketapang – Lembar



Sumber : Google Maps,2021

Gambar 4. 7 Peta Jalur Pelayaran Lintasan Ketapang – Lembar

Tabel 4. 14 Trayek Angkutan Penyeberangan Ketapang

No	Lintasan	Nama Kapal	Waktu Tempuh	Jarak Tempuh
1	Ketapang-Gilimanuk	KMP. Pratitha IV	45 Menit	5 mil
		Gilimanuk I		
		Gilimanuk II		
		Nusa Dua		
		Nusa Makmur		
		Satria Nusantara		
		Citra Mandala Sakti		
		Reny II		
		Marina Pratama		
		Dharma Ferry I		
		Dharma Rucitra		
		Pottre Koneng		
		Trisila Bhakti I		
		Trisila Bhakti II		
Sereia Domar				
Yunicee				

		Agung Samudra XVII		
		Agung Samudra IX		
		Agung Wilis I		
		Tiga Anugrah		
		Trima Jaya 9		
		Trans Jawa 9		
		Pancar Indah		
		Jambo VI		
		Jambo IX		
		Jambo VIII		
		Mutiara Alas III		
		Trisakti Adinda		
		Trisakti Elfina		
		Gerbang Samudra II		
		Gerbang Samudra V		
		Edha		
		SMS Swakarya		
		Trisna Dwitya		
		Karya Maritim I		
		Karya Maritim II		
		Karya Maritim III		
		Sumber Berkat I		
		Sumber Berkat II		
		Munic V		
		Jalur Nusa		
		Bontang Express II		
		Tunu Pratama Jaya		
		Tunu Pratama Jaya 3888		
		Tunu Pratama Jaya 5888		
		Samudera Utama		
		Perkasa Prima 5		
		Liputan XII		
		Labitra Safinaf		
		Parama Kalyani		
2	Ketapang- Lembar	Jambo X	12 Jam	125 mil
		Swarna Cakra		
		Dharma Ferry IX		
		Munic VII		
		Parama Kalyani		

BAB V

ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

5.1 Analisis Data Hasil Penelitian

Sebagaimana telah disebutkan pada bab sebelumnya mengenai permasalahan yang ada, penulis mencoba menganalisa permasalahan sehingga dapat ditarik kesimpulan yang nantinya dapat dijadikan solusi atau pemecahan masalah. Untuk hal ini penulis menggunakan referensi menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 sebagai acuan dalam memecahkan permasalahan berikut dengan kondisi *eksisting* di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang Lintasan Ketapang - Lembar:

1. Alat Penimbang Kendaraan

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 pasal 3 ayat (1), bahwa setiap pelabuhan yang digunakan untuk mengangkut kendaraan dengan menggunakan kapal harus menyiapkan alat timbang kendaraan di area pelabuhan untuk menimbang kendaraan sebelum diangkut diatas kapal. Dari hasil survey di lapangan bahwa pada Pelabuhan Ketapang lintasan Ketapang - Lembar tidak terdapat alat penimbang kendaraan yang seharusnya menjadi aspek penting untuk mengetahui informasi tentang berat kotor kendaraan sebelum memasuki kapal.

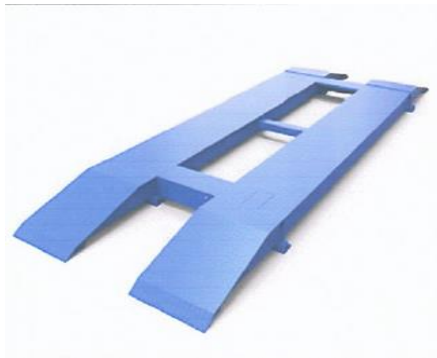


Sumber: Dokumentasi Tim PKL Satpel Ketapang, 2021

Gambar 5.1 Tidak Tersedianya Jembatan Timbang Kendaraan

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 pasal 5 ayat (2), bahwa setiap kendaraan yang akan memasuki kapal harus ditimbang dengan tujuan untuk mengetahui informasi tentang berat kotor kendaraan. Informasi tentang berat ini juga berguna bagi petugas *lashing* diatas kapal dalam menentukan jumlah *lashing* yang akan digunakan. Berdasarkan hasil pengamatan penulis bahwa, kewajiban tersebut belum dilaksanakan oleh pihak pengelola Pelabuhan Ketapang. Maka dari itu seharusnya Pelabuhan penyeberangan Ketapang lintasan Ketapang – Lembar menyediakan jembatan timbang.

Dibawah ini merupakan jenis jembatan timbang tipe portabel dan tipe permanen



Sumber: PM 115 Tahun 2016

Gambar 5. 2 Jembatan Timbang Tipe Portabel dan Tipe Permanen

Tabel 5. 1 Spesifikasi berat rata rata kendaraan per golongan

Golongan Kendaraan	Jenis Kendaraan	Berat Maksimum
IV A	Sedan	3,5 Ton
IV B	<i>Pick Up</i>	3,5 Ton
V A	Bus Sedang	8 Ton
V B	Truk Engkel	12 Ton
VI A	Bus Besar	16 Ton
VI B	Truk Besar	16 Ton
VII	Truk Tronton	22 Ton
VIII	Truk Tronton	40 Ton

Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 tahun 2018

2. Penempatan Kendaraan di atas Kapal

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 pasal 17 ayat 1 bahwa kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang. Berdasarkan hasil survey bahwa masih terdapat kendaraan yang tidak sesuai penempatannya diatas kapal yaitu terdapat kendaraan yang ditempatkan secara melintang.



Sumber: Dokumentasi Tim PKL Satpel Ketapang, 2021

Gambar 5. 3 Penempatan Kendaraan Yang Melintang

3. Jarak Antar Kendaraan

Berdasarkan survey pada KMP. Parama Kalyani lintasan Ketapang – Lembar jarak antar kendaraan di atas kapal masih belum sesuai dengan peraturan yang ada. Adapun hasil survey tersebut bisa dilihat pada tabel sebagai berikut:

Tabel 5. 2 Jarak Kendaraan Saat Pemuatan di KMP. Parama Kalyani

NO	NO.PLAT	GOL.	JARAK				
			DEPAN	KANAN	KIRI	BELAKANG	KE DINDING
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
1	N 4732 KL	IV A	13	24	-	15	18
2	M 483 KMN	IV A	15	22	-	17	21
4	DD 4038 DA	IV B	17	-	24	20	25
5	AD 2830 FA	V B	20	-	20	11	24
6	AA 2638 QC	V B	11	17	-	19	20
7	DC 3048 AH	V B	19	20	-	11	20
8	BG 3729 DA	V B	20	-	20	20	18
9	E 2938 AH	V B	13	-	24	18	19
10	BG 3847 QC	V B	17	20	-	19	16
11	BL 4947 XV	V B	18	22	-	20	17

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
12	DG 4856 PA	V B	18	24	22	13	-
13	S 3937 AH	V B	12	18	18	15	-
14	AE 3947 AH	V B	12	15	19	19	-
15	AG 3947 QZ	V B	10	19	20	16	-
16	F 4857 XV	V B	16	-	24	15	24
17	DD 4947 AH	V B	18	-	22	20	25
18	L 4958 PA	V B	20	15	-	12	19
19	M 4937 AJ	V B	18	17	-	12	22
20	N 4736 KL	V B	19	20	17	11	-
21	E 4957 YD	V B	16	24	20	18	-
22	E 3028 YC	V B	15		18	17	20
23	AB 485 YC	VI B	20	19	19	15	-
24	AA 4038 YD	VI B	12	22	20	14	-
25	DD 4003 AH	VI B	12	18	19	14	-
26	DG 3735 AD	VI B	11	19	20	16	-
27	DC 4038 KA	VI B	18	20	25	18	-
28	DD 3523 KL	VI B	17	25	24	20	-
29	N 4957 KA	VI B	15	24	25	18	-
30	M 4593 KL	VI B	14		22	19	25
31	N 4635 PA	VI B	14	22	24	16	-
32	M 253 KNM	VI B	19	24	20	19	-
33	S 3848 YD	VI B	10	20	15	10	-
34	E 3782 YC	VI B	20	15	24	20	-
35	E 3748 DA	VI B	13	-	20	13	20
36	BD 4739 AH	VII	-	-	15	15	15
37	AA 4937 FA	VII	-	25	-	16	25
JUMLAH			532	530	560	581	393
RATA-RATA			12,6667	12,6190	13,3333	13,8333	9,3571

Sumber: Hasil Survey Tim Pkl Satpel Ketapang

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa pemuatan diatas KMP. Parama Kalyani tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115

Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal, sehingga dapat mengganggu keselamatan di atas kapal.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Pasal 20 Tahun 2016 bahwa jarak antar kendaraan dan dinding sebagai berikut:

1. Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang-kurangnya 60 cm.



Sumber : Hasil Analisa 2021

Gambar 5. 4 Jarak Antara Salah Satu Sisi Kendaraan

2. Jarak antara muka dan belakang masing-masing kendaraan 30 cm.



Sumber : Hasil Analisa 2021

Gambar 5. 5 Jarak antara muka dan belakang masing-masing kendaraan

3. Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading-gading.



Sumber : Hasil Analisa 2021

Gambar 5. 6 Jarak Kendaraan ke Dinding Kapal

Berdasarkan hasil survey di lapangan masih banyak penyusunan kendaraan di atas kapal sangat berdekatan. Adapun hasil survey bisa dilihat pada tabel. Adapun tabel hasil survey yang dilakukan oleh peneliti mengenai jarak antar kendaraan maupun pengikatan kendaraan diatas kapal yaitu sebagai berikut:

1. Jarak antara muka dan belakang kendaraan

Tabel 5. 3 Jarak Antara Muka dan Belakang Kendaraan

Nama Kapal	Berdasarkan PM 115 Tahun 2016	Kondisi di Lapangan	Ket
(1)	(2)	(3)	(4)
KMP. Parama Kalyani	30 cm	 <p>Jarak antara muka dan belakang kendaraan adalah 16 cm</p>	Tidak sesuai

2. Jarak antara salah satu sisi kendaraan

Tabel 5. 4 Jarak Antara salah Satu Sisi Kendaraan

Nama Kapal	Berdasarkan PM 115 Tahun 2016	Kondisi di Lapangan	Ket
(1)	(2)	(3)	(4)
KMP. Parama Kalyani	60 cm	 <p>Jarak antara salah satu sisi</p>	Tidak sesuai

		kendaraan 11 cm	
--	--	-----------------	--

3. Jarak kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding

Tabel 5. 5 Jarak Kendaraan yang Sisi Sampingnya Bersebelahan Dengan Dinding

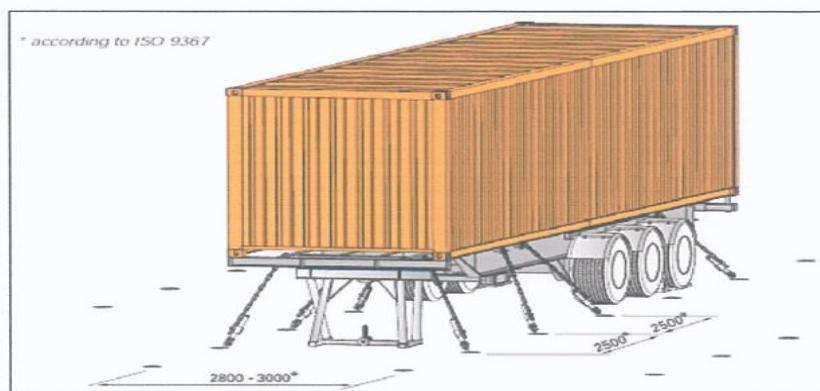
Nama Kapal	Berdasarkan PM 115 Tahun 2016	Kondisi di Lapangan	Ket
(1)	(2)	(3)	(4)
KMP. Parama Kalyani	60 cm	 <p>Jarak antara salah satu sisi kendaraan dengan dinding kapal adalah 35 cm</p>	Tidak sesuai

Berdasarkan hasil survey di atas maka sudah jelas dilihat dari jarak antar kendaraan sangat berdekatan, hal ini sangat berbahaya dan sangat berpengaruh untuk tingkat keselamatan baik untuk pengguna jasa maupun untuk operator kapal dan juga berdasarkan hasil dari wawancara dengan operator kapal bahwa mereka hanya mementingkan keuntungan yang akan mereka dapatkan sehingga mengabaikan keselamatan para penumpang.

4. Pengikatan Kendaraan

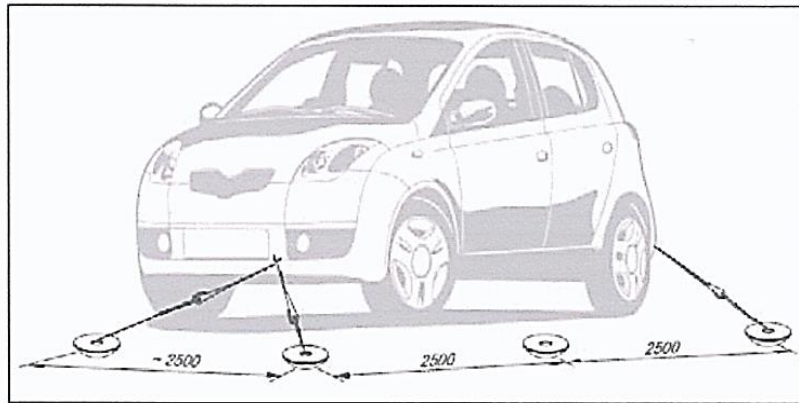
Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 pasal 18 bahwa jumlah alat pengikat harus disesuaikan dengan berat keseluruhan kendaraan, adapun banyaknya tali pengikat kendaraan berdasarkan berat keseluruhan kendaraan sebagai berikut:

- a. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 3,5 (tiga koma lima) ton 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.
- b. 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 sisi kendaraan.
- c. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 30 (tiga puluh) ton sampai 40 (empat puluh) ton, harus menggunakan sekurang-kurangnya 4 (empat) alat pengikat (*lashing gear*) dengan beban kerja yang aman (*safe working load*) yang sesuai pada masing-masing sisi kendaraan.



Sumber : PM 115 Tahun 2016

Gambar 5. 7 Pengikatan Pada Kendaraan Besar/Berat Menggunakan Rantai



Sumber : PM 115 Tahun 2016

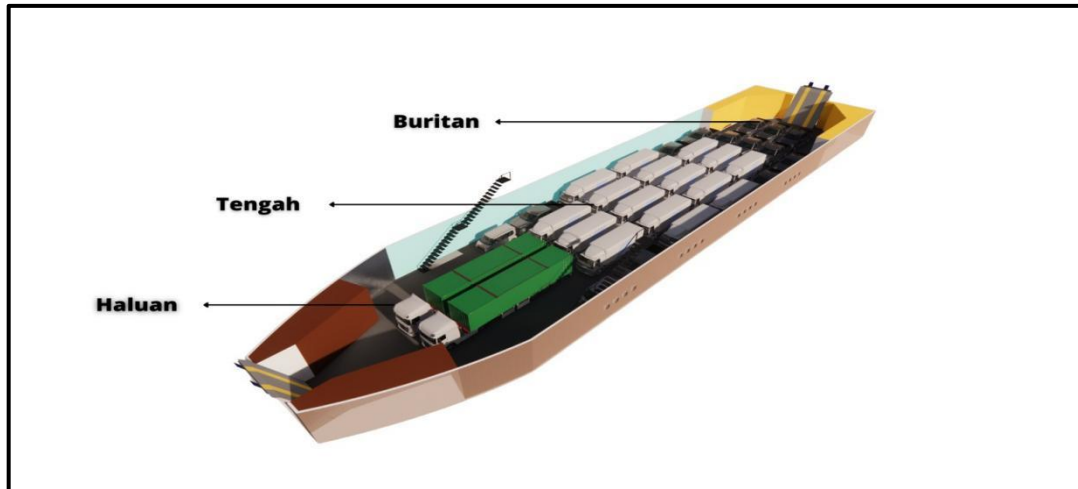
Gambar 5. 8 Pengikatan Untuk Kendaraan Kecil

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 pasal 5 ayat 2 bahwa yang harus diikat adalah berada pada barisan depan (haluan), tengah (*midship*), dan belakang (buritan).



Sumber: Dokumentasi Tim PKL Satpel Ketapang, 2021

Gambar 5. 9 Kondisi Eksisting Tidak ada Pengikatan kendaraan Pada KMP. Parama Kalyani



Sumber : Hasil Analisa 2021

Gambar 5. 10 Barisan Wajib *Lashing*

Berdasarkan hasil survey di lapangan bahwa kendaraan yang diangkut ke atas kapal tidak dilakukan pengikatan. Adapun hasil survey yang telah dilakukan yaitu sebagai berikut:

Tabel 5. 6 Alat Pengikat Kendaraan KMP. Parama Kalyani

Nama Kapal	Bagian Kapal	Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 115 Tahun 2016	Kondisi dilapangan	Ket
(1)	(2)	(3)	(4)	(1)
KMP. Parama Kalyani	Depan (Haluan)	<i>Lashing</i>	 <p>Kendaraan pada bagian depan yang tidak menggunakan tali pengikat kendaraan</p>	Tidak di <i>Lashing</i>
	Tengah (Midship)	<i>Lashing</i>	 <p>Kendaraan pada bagian tengah yang tidak menggunakan tali pengikat kendaraan</p>	Tidak di <i>Lashing</i>

Nama Kapal	Bagian Kapal	Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 115 Tahun 2016	Kondisi dilapangan	Ket
(1)	(2)	(3)	(4)	(1)
	Belakang (Buritan)	<i>Lashing</i>	 <p>Kendaraan pada bagian belakang yang tidak menggunakan tali pengikat kendaraan</p>	Tidak di <i>Lashing</i>

Sumber: Dokumentasi Tim PKL Satpel Ketapang, 2021

Berdasarkan hasil survey pada tabel tersebut di atas dapat dijelaskan bahwa KMP. Parama Kalyani tidak ada yang menggunakan alat pengikat kendaraan. Maka dari itu sudah jelas bahwa tingkat keselamatan kendaraan saat berlayar pada kapal tersebut sangat rendah dan membahayakan. Oleh karena itu perlunya peranan penting yang dilakukan oleh pihak Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XI Provinsi Jawa Timur Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Ketapang selaku pengawas Pelabuhan Ketapang untuk lebih menertibkan aturan yang berlaku sehingga tingkat keselamatan kendaraan pada saat berlayar dapat terjamin.

5. Setiap kapal wajib menyediakan alat pengikat kendaraan yang cukup di atas kapal

Untuk melakukan perhitungan kebutuhan alat pengikat kendaraan maka yang dijadikan dasar perhitungan adalah sebagai berikut :

- Kapasitas Dermaga *Movable Bridge*: 80 ton
- Jumlah rata – rata kendaraan yang harus diikat

Mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Pasal 18, bahwa kendaraan yang berat keseluruhannya antara 3,5 – 20 ton, harus menggunakan sekurang – kurangnya 2 alat pengikat pada masing – masing sisinya, maka jumlah alat *lashing* yang dibutuhkan untuk 1 kendaraan adalah 4 buah. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 20 – 30 ton, harus menggunakan sekurang – kurangnya 3 alat pengikat pada masing – masing sisinya, maka jumlah alat *lashing* yang dibutuhkan untuk 1 kendaraan adalah 6 buah. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 30 – 40 ton, harus menggunakan sekurang – kurangnya 4 alat pengikat pada masing – masing sisinya, maka jumlah alat *lashing* yang dibutuhkan untuk 1 kendaraan adalah 8 buah.

Tabel 5.7 Penggunaan Alat Pengikat

No	Berat Kendaraan (Ton)	Jumlah <i>Lashing</i> tiap sisi	Alat Pengikat
1	3,5 – 20	2	<i>Rope automobile tiedown</i>
2	20 – 30	3	<i>Ratchet strap assembly</i>
3	30 – 40	4	<i>Chain with turnbuckle</i>

Sumber : PM 115 Tahun 2016

Adapun jumlah *lashing* yang dibutuhkan pada setiap kapal berdasarkan rata – rata kendaraan yang masuk ke dalam kapal selama survey, yaitu sebagai berikut :

Pertama, tentukan jenis kendaraan dan berat muatan pada kendaraan yang terletak di haluan, tengah, dan buritan.

Pada tanggal 22 Maret terdapat 2 kendaraan golongan VII terletak di Haluan, 5 Kendaraan golongan VIB terletak di tengah, dan 3 kendaraan golongan VIB terletak di buritan.

Golongan VII berat muatan = 22 ton memerlukan alat pengikat sebanyak 6 buah

Golongan VIB berat muatan = 16 ton memerlukan alat pengikat sebanyak 4 buah

Jadi disetiap barisan memerlukan alat lashing sebanyak=

$$\text{Buritan: } 2 \times 6 = 12$$

$$\text{Tengah: } 5 \times 4 = 20$$

$$\text{Buritan: } 3 \times 4 = 12$$

Tabel 5. 7 Jumlah *Lashing* yang dibutuhkan

No	Tanggal	Jumlah	Haluan(Gol)	Tengah (Gol)	Buritan(Gol)	Jumlah Lashing
1	22 Maret 2021	10	2 (VII)	5 (VIB)	3 (VIB)	44
2	24 Maret 2021	10	2 (VII)	4 (VIB) 1 (VB)	1 (VIB) 2 (VB)	44
3	25 Maret 2021	10	2 (VII)	3 (VIB) 2 (VB)	3 (VB)	44
4	27 Maret 2021	10	2 (VII)	4 (VIB) 1 (VB)	3 (VB)	44
5	28 Maret 2021	11	2 (VII)	3 (VIB) 3 (VB)	1 (VIB) 2 (VB)	48
6	30 Maret 2021	10	1 (VII) 1 (VB)	5 (VIB)	3 (VB)	48
7	31 Maret 2021	11	3 (VB)	4 (VIA) 1 (VB)	3 (VIA) 1 (VB)	48
8	02 April 2021	9	2 (VII)	5 (VIB)	2 (VB)	40
9	04 April 2021	10	2 (VII)	5 (VIB)	3 (VB)	44
10	06 April 2021	9	2 (VII)	5 (VIB)	2 (VB)	40

No	Tanggal	Jumlah	Haluan(Gol)	Tengah (Gol)	Buritan(Gol)	Jumlah Lashing
11	07 April 2021	9	2 (VII)	5 (VIB)	1 (VIB) 1 (VB)	40
12	09 April 2021	9	2 (VII)	5 (VIB)	1 (VIB) 1 (VB)	40
13	11 April 2021	10	2 (VII)	5 (VIB)	3 (VB)	44
14	12 April 2021	9	2 (VII)	5 (VIB)	2 (VB)	40

Sumber : Hasil Analisa 2021

6. Ketersediaan petugas pengikat kendaraan

Berdasarkan Peraturan Perhubungan Nomor 30 tahun 2016 pasal 6 ayat (2) bahwa jumlah petugas untuk mengikat kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayanan kapal. Berdasarkan hasil survey, Pada KMP. Parama Kalyani masih belum tersedia petugas pengikat kendaraan. Layanan muat di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang memiliki durasi cukup lama yaitu 8 Jam. Waktu yang cukup lama tersebut seharusnya bisa dilakukan pengikatan pada setiap kendaraan. Menurut Utomo dan Susilowati (2017) dalam artikelnya bahwa untuk melakukan *lashing* satu kendaraan bisa mencapai waktu 3-5 menit yang dilakukan oleh 1 orang.

Berikut adalah jumlah petugas yang dibutuhkan pada masing masing kapal yang diteliti oleh penulis :

Kebutuhan Jumlah Kendaraan X Waktu
 Petugas Lashing = Lashing Tiap Petugas

Lama Waktu Bongkar Muat

Tabel 5. 8 Jumlah petugas yang dibutuhkan

No	Jumlah(A)	Waktu Tiap Petugas (B) Menit	D =A X B	Waktu Muat (C) Menit	Jumlah Petugas (E= D/C)
1	10	5	50	480 menit	10
2	10	5	50	480 menit	10
3	10	5	50	480 menit	10
4	10	5	50	480 menit	10
5	11	5	55	480 menit	9
6	10	5	50	480 menit	10
7	11	5	55	480 menit	9
8	9	5	45	480 menit	11
9	10	5	50	480 menit	10
10	9	5	45	480 menit	11
11	9	5	45	480 menit	11
12	9	5	45	480 menit	11
13	10	5	50	480 menit	10
14	9	5	45	480 menit	11

Sumber : Hasil Analisa 2021

Berdasarkan hasil perhitungan di atas bahwa setiap kapal membutuhkan 11 petugas khusus untuk melakukan pengikatan kendaraan sehingga keselamatan kendaraan di atas kapal dapat terlaksana sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Gambar dibawah merupakan contoh petugas khusus pengikat kendaraan



Sumber : Google 2021

Gambar 5. 11 Petugas Khusus Yang Melakukan Pengikatan Kendaraan

5.2 Usulan Pemecahan Masalah

Dari hasil analisa yang didapat, diketahui bahwa tata cara pemuatan kendaraan di atas kapal berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal dan Nomor 30 tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan kendaraan di Atas Kapal berbeda dengan tata cara pemuatan kendaraan di atas kapal yang ada di KMP. Parama Kalyani. Dimana masih banyak aturan-aturan yang masih belum terlaksanakan seperti jarak antar kendaraan yang berdekatan, kendaraan yang tidak di *lashing*, petugas khusus untuk melakukan *lashing* kendaraan tidak menjalankan tugasnya, dan peletakan kendaraan yang melintang.

Sebagaimana kondisi yang permasalahan di atas, bahwasanya seharusnya tata cara pemuatan dilakukan sebagai berikut :

Tabel 5. 9 Usulan Pemecahan Masalah

No	Jenis Kesesuaian	Tolak ukur	Kondisi Eksisting	Saran
1.	Penimbangan			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
	a. Informasi jenis dan berat muatan	Tersedia pemberian informasi tentang penimbangan berupa informasi tentang muatan.	Tidak tersedianya di kendaraan tentang informasi mengenai jenis muatan dan berat.	Harus tersedianya di informasi tentang jenis muatan dan berat di tiket kendaraan
2	Jarak Antar Kendaraan			
	a. Jarak Antar Kendaraan	<ul style="list-style-type: none"> • Sisi Kendaraan yaitu 60 cm • Muka dan belakang yaitu 30 cm • Bersebelahan dengan dinding yaitu 60 cm 	<ul style="list-style-type: none"> • Jarak antar kendaraan rata-rata 13,33 cm • Rata-rata jarak antara muka dan belakang kendaraan 19 cm • Rata-rata jarak antara satu sisi kendaraan dengan dinding kapal 9,35 cm. 	<ul style="list-style-type: none"> • Harus sesuai jarak antara sisi kendaraan yaitu 60 cm • Harus sesuai jarak antara muka dan belakang kendaraan yaitu 30 cm • Harus sesuai jarak antara satu sisi

				kendaraan dengan dinding kapal yaitu 60 cm
	b. Keadaan Kendaraan diatas kapal	<ul style="list-style-type: none"> • Kendaraan harus membujur • Jarak kendaraan tidak menutupi akses jalan orang • Mesin kendaraan harus dimatikan dan semua kendaraan harus dilashing 	<ul style="list-style-type: none"> • Masih terdapat kendaraan parkir melintang. • Jarak kendaraan diatas KMP. Parama Kalyani sangatlah tidak sesuai oleh karena itu akses jalan orang sangatlah terhambat. 	<p>1. Kendaraan harus parkir searah haluan kapal.</p> <p>2. Jarak antar kendaraan harus sesuai dengan aturan yang berlaku sehingga tidak menghalangi akses penumpang naik ke geladak atas kapal.</p>
3	Pengikatan Kendaraan			
	a. Jenis Alat Pengikat	<p>Tersedia Tali Pengikat</p> <ul style="list-style-type: none"> • (<i>rope automobile tiedown</i>) • (<i>ratchet strap assembly</i>) • (<i>chain with turnbuckle</i>) 	<p>Tersedianya tali pengikat berupa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • (<i>ratchet strap assembly</i>) 	<p>Harus menyediakan tali pengikat berupa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • (<i>rope automobile tiedown</i>) • (<i>ratchet strap assembly</i>) • (<i>chain with turnbuckle</i>)

	b. Wajib menyediakan alat pengikat	<ul style="list-style-type: none"> • Menyediakan alat pengikat yang cukup diatas kapal • Harus sesuai dengan kondisi kapal dan berat muatan • Informasi tentang kekuatan dan instruksi. 	Belum tersedianya alat pengikat yang cukup.	Harus menyediakan alat pengikat yang cukup dan sesuai yaitu sebanyak 56 tali pengikat.
	c. Pengikat kendaraan harus memenuhi ketentuan	<ul style="list-style-type: none"> • Wajib menggunakan 2 tali untuk 3,5 - 20 ton pada tiap sisinya • Wajib menggunakan 3 tali untuk 20 - 30 ton pada tiap sisinya • Wajib menggunakan 4 tali untuk 30 - 40 ton pada tiap sisinya 	Tersedianya alat pengikat akan tetapi tidak dilakukan pengikatan kendaraan	<ul style="list-style-type: none"> • Harus tersedianya alat pengikat sekurang kurangnya 2 pada 3,5 ton – 20 ton pada tiap sisinya • Harus tersedianya alat pengikat sekurang kurangnya 3 pada 20 ton – 30 ton pada tiap sisinya • Harus tersedianya alat pengikat sekurang kurangnya 4 pada 30 ton – 40 ton pada tiap sisinya

	d. Wajib pengikatan selama pelayaran	<ul style="list-style-type: none"> • Setiap kendaraan wajib dilakukan pengikatan selama pelayaran • Pengikatan pada Haluan, <i>Midship</i> dan Buritan • Kendaraan yang tidak di <i>Lashing</i> Wajib Klem Pada roda kendaraan 	<ul style="list-style-type: none"> • Banyak kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan selama dalam pelayaran. • Tidak dilakukan pengikatan kendaraan pada haluan • Tidak dilakukan pengikatan kendaraan pada <i>midship</i> • Tidak dilakukan pengikatan kendaraan pada buritan • Tidak dilakukan klem kendaraan pada roda. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kendaraan harus dilakukan pengikatan selama dalam pelayaran pada bagian haluan, <i>midship</i>, dan buritan • Harus dilakukan klem kendaraan pada roda ketika tidak ada pengikat tali
4	Petugas Pengikatan Kendaraan			
	a. Menyediakan Petugas	<p>Operator kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jumlah petugas untuk mengikat kendaraan 	Tidak adanya petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan di atas kapal	Tersedianya 11 (Sebelas) petugas untuk melakukan pengikatan Kendaraan di atas kapal KMP.

		disesuaikan dengan jadwal pelayanan kapal.		Parama Kalyani
	d. Pengawasan	Pengawasan pelaksanaan pengikatan kendaraan pada kapal angkutan penyeberangan oleh Direktur Jendral dalam hal ini dilakukan oleh Otoritas Pelabuhan Penyeberangan atau Unit Pelaksana Teknis Pelabuhan Penyeberangan.	Pihak BPTD Wilayah XI Provinsi Jawa Timur tidak selalu melakukan pengawasan terhadap pengikatan kendaraan di atas kapal KMP. Parama Kalyani	Pihak BPTD Wilayah XI Provinsi Jawa Timur wajib melakukan pengawasan terhadap pengikatan kendaraan di atas kapal KMP. Parama Kalyani

Sumber : Hasil Analisa 2021

Adapun jarak antar kendaraan yang seharusnya, yang tertera pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 pasal 5 yaitu :

Tabel 5.16 Jarak kendaraan yang sesuai dengan peraturan

Jarak Pada Bagian :	Standar (cm)
a. Depan	30
b. Belakang	30
c. Kiri	60
d. Kanan	60
e. Dinding	60

Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

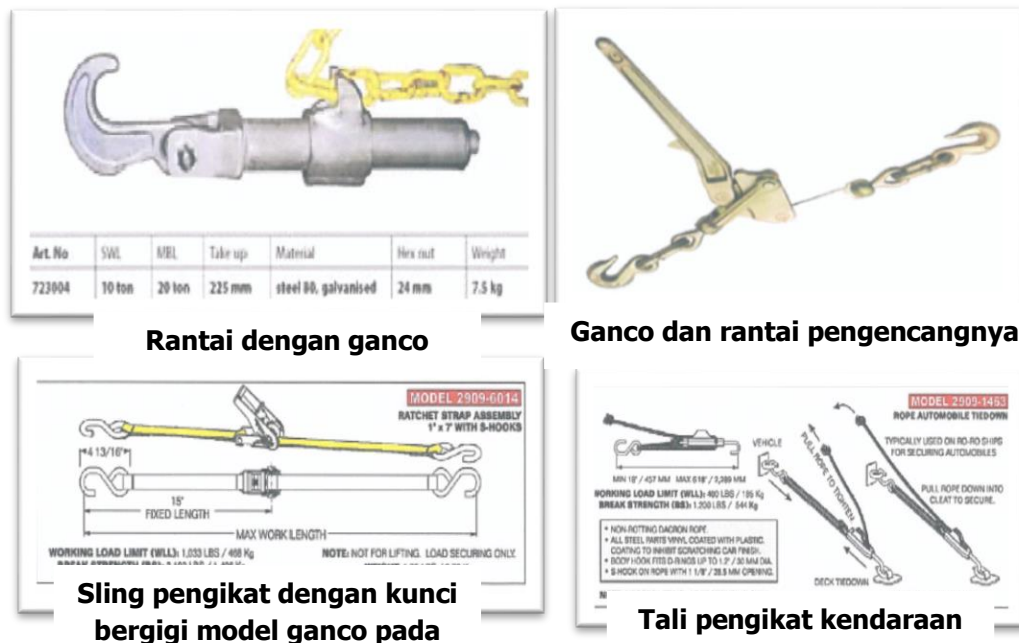
Berikut tata cara pemuatan kendaraan sebagai acuan dalam perencanaan selanjutnya, yaitu sebagai berikut :

1. Penimbangan

Penimbangan dilakukan untuk mengetahui jenis muatan dan berat dari kendaraan yang akan menaiki kapal. Adapun hasil dari penimbangan yaitu berupa informasi tentang berat dan jenis muatan yang diangkut kendaraan terdapat pada tiket masuk kendaraan. Dimana dari berat tersebut petugas dapat menentukan jumlah alat pengikat kendaraan yang akan digunakan pada kendaraan tersebut.

2. Lashing

Adapun jenis jenis alat pengikat kendaraan yang dibutuhkan untuk pengikatan kendaraan pada kapal KMP. Parama Kalyani lintasan Ketapang – Lembar yaitu :



Sumber : PM 115 tahun 2016

Gambar 5. 12 Jenis Tali Pengikat

Berdasarkan hasil analisa pada table 5.8 Kebutuhan jenis alat pengikat kendaraan rata rata pada golongan VB memakai jenis alat penngikat *Rachet Strap Assembly* sebanyak 12 buah dan untuk kendaraan rata rata golongan VI A,VI B, dan VII memakai jenis alat pengikat rantai denagn ganco sebanyak 44 buah

3. Tata Cara Pengikatan

Adapun pengikatan kendaraan pada bagian haluan, tengah dan buritan yang ditentukan dari jenis kendaraan itu sendiri, seharusnya sesuai seperti contoh berikut :

- a. 3,5 (tiga koma lima) ton sampai 20 (dua puluh) ton, harus menggunakan sekurang-kurangnya 2 (dua) alat pengikat pada masing masing sisi.



Sumber: Google.com 2021

Gambar 5. 13 Pengikatan Kendaraan 3,5 – 20 Ton

- b. 20 (dua puluh) ton sampai 30 (tiga puluh) ton, harus menggunakan sekurang-kurangnya 3 (tiga) alat pengikat pada masing masing sisi.



Sumber: Google.com 2021

Gambar 5. 14 Pengikatan Kendaraan 20 – 30 Ton

- c. 30 (tiga puluh) ton sampai 40 (empat puluh) ton, harus menggunakan sekurang-kurangnya 4 (empat) alat pengikat pada masing masing sisi



Sumber: Google 2021

Gambar 5. 15 Pengikatan Kendaraan 30 – 40 Ton

Dapat dilihat pada gambar bagaimana pengikatan kendaraan yang seharusnya dilakukan oleh pihak operator kapal. Adapun jarak antar kendaraan yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal yaitu seperti pada gambar 5.1

Dari hasil analisa, seharusnya penempatan kendaraan di atas kapal pada antar sisi kendaraan adalah 60 cm, jarak antara muka dan belakang kendaraan adalah 30 cm dan jarak antara sisi kendaraan ke dinding adalah 60 cm.

4. Pengawasan

Adapun pengawasan yang harus dilakukan mengenai tata cara pemuatan kendaraan di atas kapal dan juga mengenai kewajiban pengikatan kendaraan, dalam hal ini harus diawasi oleh pihak BPTD Wilayah XI Provinsi Jawa Timur seharusnya dilakukan seperti pada gambar :



Sumber: Google.com 2021

Gambar 5. 16 Pengawasan Petugas *Lashing*

5.3 Perbandingan dan Manfaat Antara Sistem Dengan Kondisi yang Direncanakan

Berdasarkan hasil analisa di atas bahwa tata cara pemuatan diatas kapam KMP. Parama Kalyani pada Pelabuhan Ketapang lintasan Ketapang – Lembar berbeda dengan apa yang sudah diatur dalam peraturan yang berlaku, sehingga dapat disimpulkan perbandingan antara kondisi sekarang dengan kondisi yang diinginkan, perbandingan tersebut dapat dilihat pada tabel sebagai berikut

Tabel 5. 10 Perbandingan kondisi sekarang dengan kondisi yang direncanakan

No	Kondisi <i>eksisting</i>	Kondisi yang Direncanakan	Manfaat
1	Pelabuhan Penyeberangan Ketapang lintasan Ketapang - Lembar tidak memiliki alat penimbang kendaraan	Pelabuhan Penyeberangan Ketapang lintasan Ketapang - Lembar tidak memiliki alat penimbang kendaraan. Sebagai pelabuhan yang digunakan untuk mengangkut kendaraan dengan menggunakan kapal, wajib menyediakan alat timbang.	Agar kapasitas angkut yang diangkut oleh kapal-kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang lintasan Ketapang - Lembar tidak melebihi batas muat yang telah ditentukan
2	Penempatan kendaraan pada KMP. Parama Kalyani masih terdapat kendaraan yang melintang	Kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal.	Agar dapat menjaga stabilitas kapal selama pelayaran dan memudahkan dalam proses bongkar dan muat
3	Jarak antar sisi kendaraan pada KMP. Parama Kalyani berdekatan dan tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku	Mematuhi dan melaksanakan tata cara pengangkutan kendaraan di kapal yaitu: <ul style="list-style-type: none"> • Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang-kurangnya 60 cm. • Jarak antara muka dan belakang masing-masing kendaraan 30 cm. • Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan 	Agar kendaraan yang dimuat di atas kapal tidak saling bertabrakan selama waktu pelayaran dan saat pengguna jasa turun naik turun dari kendaraan tidak terganggu..

		dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading-gading.	
4	Kendaraan yang diangkut pada KMP. Parama Kalyani tidak dilakukan pengikatan kendaraan selama pelayaran	Setiap kendaraan wajib dilakukan pengikatan kendaraan selama pelayaran, yang harus diikat adalah kendaraan yang berada pada barisan depan (haluan), tengah (<i>midship</i>), dan belakang (buritan).	Agar selama pelayaran, kendaraan yang berada di atas kapal tidak bergerak karena gelombang laut.
5	Kapal yang beroperasi pada Pelabuhan tidak menyediakan petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan .	Operator kapal wajib menyediakan petugas untuk melakukan pengikat kendaraan dan jumlah petugas untuk mengikat tali kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayanan kapal.	Agar pengikatan di atas kapal dapat dilakukan sesuai dengan aturan sehingga tidak menyebabkan keterlambatan waktu berlayar kapal

Berikut skema tata cara pemuatan yang terjadi di Pelabuhan Ketapang :

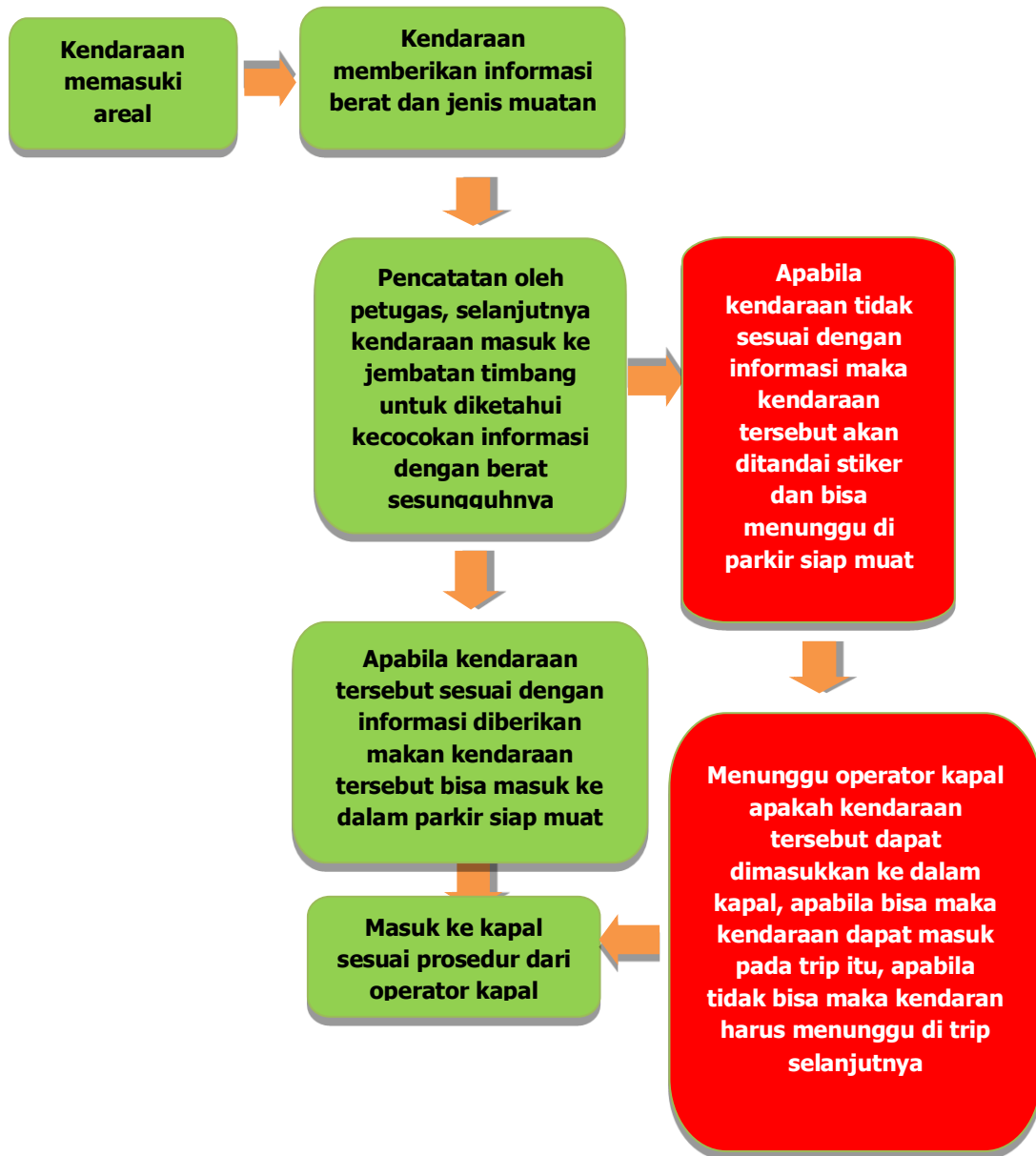


Sumber : Hasil Analisa 2021

Gambar 5. 17 Skema Tata Cara Pengangkutan Kendaraan pada Pelabuhan Ketapang

Skema diatas menunjukkan bahwa Pelabuhan Ketapang tidak melakukan penimbangan kendaraan serta muatan yang diangkut oleh kendaraan, dikarenakan Pelabuhan Ketapang tidak memiliki alat timbang kendaraan, setelah memiliki tiket langsung memasuki areal parker siap muat, operator kapal memberitahu operator areal parkir siap muat untuk mendahulukan muatan yang diminta oleh operator kapal untuk dimuat terlebih dahulu, setelah pemuatan dilakukan, operator kapal tidak memperhatikan jarak antar kendaraan dan tidak melakukan pengikatan terhadap kendaraan yang diangkut, dikarenakan tidak adanya petugas pengikat kendaraan diatas kapal. Hal tersebut menunjukkan bahwa tata cara pengangkutan kendaraan pada Pelabuhan Ketapang tidak sesuai Peraturan Menteri Perhubungan No. 115 tahun 2016.

Berikut skema yang direncanakan untuk dapat diterapkan pada Pelabuhan Ketapang



Gambar 5. 18 Skema yang Seharusnya Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Tahun 2016 Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal

Pada skema ini tata cara pengangkutan kendaraan telah disesuaikan dengan pedoman yang ada yaitu, Peraturan Menteri Perhubungan No. 115 Tahun 2016. Kendaraan yang akan melakukan penyeberangan harus memberikan informasi berat dan jenis muatan, dan informasi tersebut akan dibandingkan dengan kondisi sebenarnya setelah kendaraan melewati alat penimbangan kendaraan, apabila kendaraan tersebut sesuai dengan informasinya maka kendaraan tersebut dapat langsung menuju *toll gate* untuk pembelian tiket dan kemudian langsung menuju areal parker siap muat untuk menunggu sebelum di muat ke dalam kapal, dan apabila kendaraan tersebut tidak sesuai dengan informasinya maka kendaraan tersebut akan diberi stiker berisi berat dan jenis muatan yang telah ditimbang dan bisa menunggu di parkir siap muat tetapi bukan kendaraan yg menjadi prioritas dalam pemuatan, setelah itu operator kapal memberitahu kepada operator areal parker siap muat untuk mendahulukan kendaraan yang diminta oleh operator kapal berdasarkan informasi jenis dan berat muatan yang dapat dimuat, dan apabila kendaraan yang memiliki stiker tadi tidak bisa diangkut pada trip tersebut harus menunggu pada trip selanjutnya, setelah itu kendaraan dimuat sesuai dengan jarak antar kendaraan yang sesuai dengan standar Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016, petugas pengikat kendaraan langsung melakukan pengikatan kendaraan agar terciptanya pelayaran yang aman dan nyaman serta menjamin faktor keselamatan dan keamanan terhadap pengguna jasa.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan data yang ada serta hasil analisa dalam Kertas Wajib ini, maka diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Pengangkutan kendaraan pada KMP. Parama Kalyani pelabuhan penyeberangan Ketapang lintasan Ketapang – Lembar masih **belum sesuai** dengan pengangkutan kendaraan yang telah diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal
yaitu:
 - a. Tidak tersedianya jembatan timbang. Kendaraan yang akan diangkut ke atas kapal tidak dilengkapi dengan informasi berat dan jenis muatan.
 - b. Kendaraan yang ada di atas kapal masih ada yang ditempatkan secara melintang.
 - c. Setiap kendaraan yang ada di kapal baik itu bagian depan (haluan), tengah (*midship*), belakang (buritan) tidak dilakukan pengikatan kendaraan.
 - d. Jarak antar kendaraan masih berdekatan.
2. Kewajiban pengikatan kendaraan diatas KMP. Parama Kalyani pelabuhan penyeberangan Ketapang lintasan Ketapang - Lembar masih **belum sesuai** dengan tata cara pemuatan kendaraan yang telah diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan. seperti tidak adanya pengikatan kendaraan di atas KMP. Parama Kalyani penyeberangan lintasan Ketapang - Lembar

3. Kebutuhan petugas khusus sebanyak 11 orang untuk meningkatkan sistem pemuatan.

6.2 Saran

Berdasarkan hasil kesimpulan diatas, maka terdapat beberapa saran atau masukan sebagai berikut:

1. Tata cara pemuatan kendaraan pada KMP. Parama Kalyani harus sesuai dengan tata cara pemuatan kendaraan yang telah diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016, yaitu perlu disediakan jembatan timbang agar mengetahui informasi berat dan jenis muatan dan perlu disesuaikan jarak antar kendaraan yang sesuai dengan peraturan yang ada

Tabel 6. 1 Jarak Kendaraan yang sesuai dengan peraturan

Jarak Pada Bagian :	Standar (cm)
a. Depan	30
b. Belakang	30
c. Kiri	60
d. Kanan	60
e. Dinding	60

2. KMP. Parama Kalyani perlu menyediakan alat pengikat yang cukup, yaitu 56 alat pengikat.
3. Perlu disediakan petugas khusus untuk melaksanakan pengikatan kendaraan pada KMP. Parama Kalyani yaitu 11 orang

DAFTAR PUSTAKA

Republik Indonesia 2008. *Undang – Undang Nomor 17 tentang Pelayaran*, Jakarta: Presiden

Republik Indonesia 2016. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan diatas Kapal*, Jakarta: Menteri Perhubungan

Republik Indonesia 2016. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan pada Kapal Angkutan Penyeberangan*, Jakarta: Menteri Perhubungan Republik Indonesia

Republik Indonesia 2018. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor*, Jakarta: Menteri Perhubungan Republik Indonesia

Abubakar, dkk. 2013. *Transportasi Penyeberangan*, Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Martono, Nanang 2014, *Metode Penelitian Kuantitatif*. Jakarta : PT. Raja Grafindo

Suryabrata, Sumadi. 2016. *Metodologi Penelitian*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

Utomo, 2017, “Implementasi Yuridis Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan Di Lintas Penyeberangan Ketapang – Gilimanuk”. *Skripsi*, Surabaya : Universitas Negeri Surabaya.

[https://www.google.com/search?tata cara pengikatan](https://www.google.com/search?tata+cara+pengikatan) ,diakses pada tanggal 17 Juli 2021 pukul 17.00 Wib

Kamus Besar Bahasa Indonesia. [Online]. Tersedia di <https://www.kbbi.web.id/zonasi>. Diakses 02 September 2021