

**EVALUASI PELAKSANAAN PENGIKATAN KENDARAAN PADA
KAPAL PENYEBERANGAN LINTAS MERAK BAKAUHENI
TAHUN 2021**

KERTAS KERJA WAJIB



Diajukan Oleh :

FRANCISCA MELISA DURITA WIDYARTI

NPT : 18 04 043

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

**EVALUASI PELAKSANAAN PENGIKATAN KENDARAAN PADA
KAPAL PENYEBERANGAN LINTAS MERAK BAKAUHENI
TAHUN 2021**

KERTAS KERJA WAJIB

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



Diajukan Oleh :

FRANCISCA MELISA DURITA WIDYARTI
NPT : 18 04 043

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

KERTAS KERJA WAJIB
EVALUASI PELAKSANAAN PENGIKATAN KENDARAAN PADA
KAPAL PENYEBERANGAN LINTAS MERAK – BAKAUHENI
TAHUN 2021

Disusun oleh :

FRANCISCA MELISA DURITA WIDYARTI
NPT : 1804043

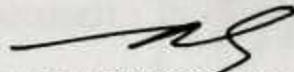
Telah disetujui oleh :

Dosen Pembimbing

Tanda Tangan

Pembimbing I

Kodrat Alam, S.SiT., M.T
NIP. 19780629 200003 1 001


.....

Pembimbing II

Siti Nurlaili Triwahyuni, ST., M.Sc
NIP. 19881110 201902 2 002


.....

KERTAS KERJA WAJIB

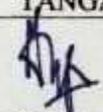
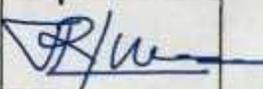
**EVALUASI PELAKSANAAN PENGIKATAN KENDARAAN PADA
KAPAL PENYEBERANGAN LINTAS MERAK BAKAUHENI
TAHUN 2021**

Disusun Oleh :

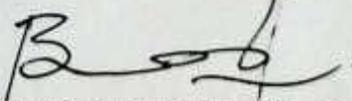
FRANCISCA MELISA DURITA WIDYARTI
NPT : 18 04 043

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji
Pada Tanggal 30 Agustus 2021
dan dinyatakan telah lulus memenuhi syarat

Susunan Tim Penguji:

NO	NAMA PENGUJI	JABATAN	TANDA TANGAN
1	<u>Chairul Insani Ilham, A.Td., MM</u> NIP. 19601215 198703 1 007	KETUA	
2	<u>Sri Kelana, S.Pd.Or., M.Pd</u> NIP. 19821115 200912 1 004	ANGGOTA	
3	<u>Ir. Yunanda Raharjanto, ST., MT</u> NIP. 19810626 200604 1 001	ANGGOTA	

Palembang, 30 Agustus 2021
A.N. DIREKTUR PTDI-STTD
KETUA PROGRAM STUDI
DIPLOMA III LLASDP


BAMBANG SETIAWAN, ST., MT
PEMBINA - IV/a
NIP. 19730921 199703 1 002

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL.....	i
HALAMAN JUDUL.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING.....	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	v
KATA PENGANTAR.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xii
ABSTRAK.....	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	3
1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	3
1.3.1 Tujuan.....	3
1.3.2 Manfaat.....	3
1.4 Ruang Lingkup.....	4
BAB II LANDASAN TEORI.....	5
2.1 Landasan Hukum.....	5
2.2 Landasan Teori.....	11
BAB III METODE PENELITIAN.....	14
3.1 Alur Pikir.....	14
3.2 Metode Pengumpulan Data.....	15
3.3 Metode Analisis.....	30
BAB IV OBJEK PENELITIAN.....	32

4.1	Gambaran Umum Wilayah Penelitian.....	32
4.2	Sarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan.....	33
4.3	Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan.....	34
4.4	Instansi Pembina Transportasi.....	35
4.5	Produktivitas Angkutan.....	38
BAB V ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH.....		43
5.1	Analisis Data Hasil Penelitian.....	43
5.2	Usulan Pemecahan Masalah.....	59
5.3	Perbandingan dan Manfaat antara Kondisi Yang Ada Dengan Kondisi Yang Direncanakan.....	64
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN.....		68
6.1	Kesimpulan.....	68
6.2	Saran.....	69

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 3.1	Daftar Nama Kapal dan GRT Kapal..... 17
Tabel 3.2	Data Spesifikasi Dermaga I..... 18
Tabel 3.3	Data Spesifikasi Dermaga II..... 19
Tabel 3.4	Data Spesifikasi Dermaga III..... 20
Tabel 3.5	Data Spesifikasi Dermaga IV..... 21
Tabel 3.6	Data Spesifikasi Dermaga V..... 22
Tabel 3.7	Data Spesifikasi Dermaga VI..... 23
Tabel 3.8	Data Spesifikasi Dermaga VII..... 25
Tabel 4.1	Luas Daerah Dengan Jumlah Penduduk Menurut Kabupaten di Provinsi Lampung Tahun 2020..... 32
Tabel 4.2	Data Produktivitas Keberangkatan 5 Tahun Terakhir (2016 -2020)..... 38
Tabel 4.3	Data Produktivitas Kedatangan Sselama 14 Hari Pelabuhan Bakauheni..... 40
Tabel 4.4	Data Produktivitas Keberangkatan Selama 14 Hari Pelabuhan Bakauheni..... 41
Tabel 5.1	Spesifikasi Berat Rata-Rata Kendaraan per Golongan..... 44
Tabel 5.2	Jarak Antar Kendaraan saat Pemuatan di KMP. Raputra Jaya..... 47
Tabel 5.3	Jarak Antar Kendaraan saat Pemuatan di KMP. Panorama Nusantara..... 48
Tabel 5.4	Jarak Antar Kendaraan saat Pemuatan di KMP. Rajarakarta..... 49

Tabel 5.5	Jarak Antar Kendaraan saat Pemuatan di KMP. Jatra III.....	49
Tabel 5.6	Jarak Antar Kendaraan saat Pemuatan di KMP. Royal Nusantara.....	50
Tabel 5.7	Hasil Rekapitulasi Survei Jarak Antar Kendaraan.....	51
Tabel 5.8	Jarak Antar Kendaraan.....	52
Tabel 5.9	Hasil Analisis Kebutuhan Peralatan <i>Lashing</i>	56
Tabel 5.10	Hasil Analisis Kebutuhan Petugas <i>Lashing</i>	57
Tabel 5.11	Usulan Pemecahan Masalah.....	59
Tabel 5.12	Jarak Kendaraan yang Sesuai dengan Peraturan.....	62
Tabel 5.13	Jenis Pengikat.....	62
Tabel 5.14	Tata Cara Pengikatan.....	63
Tabel 5.15	Perbandingan Kondisi Sekarang dengan Kondisi yang Direncanakan.....	64
Tabel 5.16	Kondisi Sekarang dan Kondisi direncanakan Dalam Kapal.....	65

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1 Dashboard <i>Ferizy.com</i>	2
Gambar 4.1 Bagan Alir Penelitian.....	13
Gambar 4.2 Diagram Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kabupaten Banyuwangi.....	18
Gambar 4.3 Peta Administratif Kabupaten Banyuwangi.....	19
Gambar 4.4 Peta Lintasan Penyeberangan Ketapang – Gilimanuk.....	31
Gambar 4.5 Layout Pelabuhan Ketapang.....	33
Gambar 4.6 Lapangan Parkir.....	33
Gambar 4.7 Ruang Genset.....	34
Gambar 4.8 Musholla.....	34
Gambar 4.9 Gedung Terminal.....	35
Gambar 4.10 Loket Penumpang dan Kendaraan.....	35
Gambar 4.11 Toilet Pelabuhan Penyeberangan Ketapang.....	36
Gambar 4.12 Ruang Tunggu Penumpang.....	36
Gambar 4.13 Kantin Pelabuhan Penyeberangan Ketapang.....	37
Gambar 4.14 Pos Jaga Pelabuhan Penyeberangan Ketapang.....	37
Gambar 4.15 Rambu – Rambu pelabuhan Penyeberangan Ketapang.....	38
Gambar 4.16 Bolder di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang.....	39
Gambar 4.17 Trestle di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang.....	39
Gambar 4.18 Fender di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang.....	40
Gambar 4.19 <i>Moveable Bridge</i> di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang.....	40
Gambar 4.20 Catwalk di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang.....	41

Gambar 4.21	Kolam Pelabuhan.....	41
Gambar 4.22	Struktur Organisasi PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Ketapang.....	42
Gambar 4.23	Peta Alur Penyeberangan Ketapang – Gilimanuk.....	51
Gambar 4.24	Peta Alur Penyeberangan Ketapang – Lembar.....	51
Gambar 5.1	Layanan Sistem Tiket Online.....	78
Gambar 5.2	Design Penambahan Informasi Keberangkatan.....	80

ABSTRAK

*Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni terletak di Kabupaten Lampung Selatan Provinsi Lampung, yang berguna untuk menghubungkan Pulau Sumatera dan Pulau Jawa, dengan lokasi yang strategi menjadikan Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni salah satu sentral laut di dunia. Pemuatan kendaraan di atas kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni 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 Pengangkutan Di KMP. Jatra III, KMP. Rajarkarta, KMP. Royal Nusantara, KMP. Panorama Nusantara, dan KMP. Raputra Jaya Tahun 2021 Sudah Sesuai Dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016, 2.) Untuk Menganalisis Pengangkutan Dan Kebutuhan Alat Pengikat Kendaraan Yang Dibutuhkan Oleh KMP. Jatra III, KMP. Rajarakarta, KMP. Royal Nusantara, KMP. Panorama Nusantara, dan KMP. Raputra Jaya. 3.) Untuk Mengevaluasi Pengangkutan Dan Kebutuhan Petugas Lashing Yang Dibutuhkan Oleh KMP. Jatra III, KMP. Rajarakarta, KMP. Royal Nusantara, KMP. Panorama Nusantara, dan KMP. Raputra Jaya. 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 penyeberangan pada lintasan Merak - Bakauheni masih **belum sesuai** dengan tata cara pemuatan yang telah diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 2) Kewajiban pengikatan kendaraan (Lashing) di atas kapal penyeberangan pada lintasan Merak - Bakauhenit masih belum sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 3) Tidak adanya petugas lashing di atas kapal penyeberangan lintasan Merak - Bakauheni sehingga kendaraan ditempatkan tidak sesuai dengan aturan.*

Kata kunci: Pemuatan, Kendaraan, Kapal, Lintasan, Evaluasi, Pengikatan

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kebutuhan transportasi pada suatu daerah selain disebabkan oleh adanya interaksi aktifitas sosial dan ekonomi di daerah tersebut juga diikuti dengan keinginan manusia untuk melakukan perjalanan yang tidak pernah ada akhirnya dengan berpindah dari suatu tempat ke tempat yang lainnya. Angkutan penyeberangan merupakan jembatan penghubung bagi jaringan transportasi yang terpisah oleh perairan, dalam perkembangannya harus diimbangi dengan berbagai fasilitas sesuai kebutuhan kegiatan operasional angkutan penyeberangan.

Lampung adalah sebuah Provinsi paling selatan di Pulau Sumatera, Indonesia dengan Ibukota Bandar Lampung. Secara geografis Kota Bandar Lampung terletak pada 5°20' sampai dengan 5°30' Lintang Selatan dan 105°28' sampai dengan 105°37' Bujur Timur. Kota Bandar Lampung memiliki luas wilayah daratan 19.722 Ha (197,22 km²) dan luas perairan kurang lebih 39,82 km² yang terdiri atas Pulau Kubur dan Pulau Pasaran. Jumlah kecamatan dan kelurahan yang ada sebanyak 20 kecamatan dan 126 kelurahan.

Transportasi laut merupakan salah satu bagian dari sistem transportasi nasional yang berperan penting terhadap perekonomian suatu daerah khususnya dan negara pada umumnya. Pelabuhan merupakan prasarana penting untuk mendukung sarana angkutan laut. Pelabuhan menjadi tempat pemberhentian kapal setelah melakukan pelayaran. Pelabuhan laut merupakan sub sistem dari transportasi laut yang merupakan salah satu pusat dimana pergerakan angkutan barang dan jasa serta penumpang yang menggunakan jalur laut, yang berperan penting untuk menghubungkan jaringan transportasi darat dan laut. Berkaitan dengan peranan pelabuhan laut ini, maka pelabuhan yang terletak di Bakauheni, Provinsi Bandar Lampung merupakan salah satu pelabuhan penyeberangan antara pulau Sumatera dan

Jawa yang berperan penting bagi mobilitas muatan kapal Ro-Ro. Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni terletak di Kabupaten Lampung Selatan Provinsi Lampung, yang berguna untuk menghubungkan Pulau Sumatera dan Pulau Jawa, dengan lokasi yang strategi menjadikan Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni salah satu sentral laut di dunia.

Pada kondisi saat ini Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni sudah beroperasi dengan optimal. Namun, ada beberapa hal yang masih perlu mendapatkan perbaikan sesuai dengan peraturan pemerintah yang seharusnya dilaksanakan. Seperti tidak dioperasikannya jembatan timbang, tidak terpasangnya alat pengikat kendaraan (*lashing*), jarak antar kendaraan di atas kapal belum sesuai dengan ketentuan, hal ini bisa menyebabkan adanya kendaraan jatuh ke laut atau bergeser yang sangat membahayakan keselamatan pengguna jasa dan petugas yang berada di atas kapal. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan diatas Kapal, kendaraan di atas kapal harus menjalankan ketentuan – ketentuan yang sudah ditetapkan agar keselamatan saat berlayar bagi pengguna jasa dan petugas kapal dapat terjamin.

Berdasarkan berita yang didapat pada Minggu, 28 Januari 2018 pernah terjadi Truk Terguling di dalam kapal Penyeberangan Merak – Bakauheni. Hal ini terjadi karena adanya cuaca buruk yang melanda perairan Selat Sunda saat itu. Ada 2 (dua) truk yang terguling yang berada di 2 (dua) kapal yang berbeda. Pertama di KMP. Munic Line dan kedua di dalam KMP. SMS Kartenegro. Kedua truk tersebut terbalik di lambung kapal akibat guncangan dalam kapal, saat berlayar dari Pelabuhan Bakauheni ke Pelabuhan Merak. Hal ini menjadi perhatian yang sangat penting bagi petugas kapal untuk menjamin keselamatan pengguna jasa dalam pelayaran. Khususnya dalam pengikatan kendaraan di atas kapal yang sangat penting untuk menjamin dan mengantisipasi adanya truk terguling seperti kejadian beberapa tahun lalu.

Berdasarkan latar belakang dan kondisi di atas maka dalam penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini penulis mengambil judul :

“Evaluasi Pelaksanaan Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Penyeberangan Lintas Merak - Bakauheni Tahun 2021”

1.2 Rumusan Masalah

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

1. Bagaimana cara pengikatan kendaraan di atas kapal penyeberangan?
2. Apakah tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal penyeberangan pada lintasan Merak - Bakauheni telah sesuai dengan PM No. 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di atas Kapal dan PM No. 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan pada Kapal Angkutan Penyeberangan ?
3. Berapakah Jumlah Petugas dan Peralatan yang dibutuhkan untuk melakukan pengikatan kendaraan di atas kapal?

1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.3.1 Tujuan

1. Mengetahui cara pengikatan kendaraan di atas kapal penyeberangan.
2. Mengetahui tata cara pengangkutan di atas kapal penyeberangan sesuai dengan PM No. 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di atas Kapal.
3. Mengetahui jumlah petugas dan peralatan yang dibutuhkan untuk melakukan pengikatan kendaraan di atas kapal

1.3.2 Manfaat

1. Taruna

Menambah wawasan dan pengetahuan yang luas mengenai kepuasan pengguna jasa yang dilihat dari dimensi kualitas layanan dengan menerapkan ilmu pengetahuan yang diperoleh selama proses perkuliahan.

2. Lembaga/Instansi

Menjadi bahan tambahan ilmu pengetahuan serta dapat menjadi referensi untuk penelitian selanjutnya mengenai kepuasan pengguna jasa.

3. Masyarakat/Pengguna Jasa

Memberikan kemudahan dan kenyamanan untuk para pengguna jasa jika penelitian ini di tindak lanjuti.

1.4 Ruang Lingkup

Pokok permasalahan yang akan dibahas dalam Kertas Kerja Wajib (KW) ini tidak menyimpang dan meluas dari fokus penelitian, maka diperlukan adanya pembatasan. Dalam penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini diberikan batasan pembahasan terhadap tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal dan kewajiban pengikatan kendaraan pada KMP. Raputra Jaya, KMP. Panorama Nusantara, KMP. Rajarakarta, KMP. Jatra III, dan KMP. Royal Nusantara.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Landasan Hukum

Adapun dasar hukum yang diambil sebagai landasan teori yang langsung berkaitan dengan masalah yang telah diteliti yaitu :

2.1.1 Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

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 suatu 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 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 antar moda 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 dibawah 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 kendaraan beserta muatannya.

2.1.2 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan pada Kapal Angkutan Penyeberangan terdapat bahasan tentang sebagai berikut :

a. Pasal 2

Kapal penyeberangan wajib menyediakan alat pengikat kendaraan (*lashing*) dan klem roda kendaraan.

b. Pasal 4 ayat 1

Setiap kendaraan wajib diikat selama dalam pelayaran.

c. Pasal 4 ayat 2

Untuk pengikatan kendaraan (*lashing*) wajib dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (*haluan*), tengah (*midship*) dan belakang (*buritan*).

d. Pasal 6 ayat 1

Operator kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan.

e. Pasal 6 ayat 2

Jumlah petugas untuk mengikat kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayanan kapal.

f. Pasal 8

Pengawasan pelaksanaan pengikatan kendaraan pada kapal angkutan penyeberangan oleh Direktur Jenderal dalam hal ini dilakukan oleh Otoritas Pelabuhan Penyeberangan atau Unit Pelaksana Teknis Pelabuhan Penyeberangan.

2.1.3 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal

1. Pasal 1 ayat 10

Keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang mengangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritime.

2. Pasal 1 ayat 13

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.

3. Pasal 5 ayat 1

Setiap kendaraan yang di angkut diatas kapal wajib dilengkapi informasi mengenai jenis dan berat muatan.

4. Pasal 5 ayat 2

Kendaraan wajib terlebih dahulu ditimbang sebelum dimuat diatas kapal untuk memastikan berat kotor kendaraan beserta muatannya.

5. Pasal 8 ayat 1

Perusahaan angkutan diperairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan kendaraan beserta penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.

6. Pasal 10 ayat 1

Beberapa jenis alat pengikat yang dapat digunakan sebagai berikut :

- Tali Pengikat kendaraan (*rope automobile tiedown*)
- Sling pengikat dengan kunci bergigi (*ratchet strap assembly*); atau
- Rantai dengan penguat/pengencangnya (*chain with turnbuckle*).

7. Pasal 15 ayat 1

Ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan gemuk.

8. Pasal 18 pengikat kendaraan memenuhi ketentuan sebagai berikut :

- 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.
- 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.
- 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

9. Pasal 20 persyaratan untuk jarak antar muatan kendaraan sebagai berikut :

- Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang – kurangnya 60cm.
- Jarak antara muka dan belakang masing – masing kendaraan 30cm.
- Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60cm dihitung dari lapisan dindin dalam atau sisi luar gading – gading.

2.1.4 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 103 Tahun 2017 tentang Pengaturan dan Pengendalian Kendaraan yang menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan

1. Pasal 2 ayat 1

Setiap pelabuhan penyeberangan wajib menyediakan fasilitas portal dan jembatan timbang.

2. Pasal 2 ayat 4

Setiap kendaraan beserta muatannya yang akan diangkut menggunakan kapal angkutan penyeberangan wajib diketahui :

- Dimensi (tinggi)
- Berat kendaraan

3. Pasal 4 ayat 1

Berat kendaraan beserta muatannya sebagaimana dimaksud pada pasal 2 ayat (4) wajib dilakukan penimbangan dengan menggunakan fasilitas jembatan timbang.

4. Pasal 7

Pengawasan pelaksanaan pengaturan dan pengendalian kendaraan yang menggunakan jasa angkutan penyeberangan dilakukan oleh Direktur Jenderal dalam hal ini Balai Pengelola Transportasi Darat.

2.1.5 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 2018 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor

a. Pasal 1

1. Mobil Penumpang adalah Kendaraan Bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.
2. Mobil Bus adalah Kendaraan Bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.

b. Pasal 3 ayat (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. M1 untuk Mobil Penumpang;
- c. M2 dan M3 untuk Mobil Bus; dan
- d. NI, N2, N3, O1, O2, O3, dan O4 untuk Mobil Barang

c. Pasal 6

Kategori M1 untuk Mobil Penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (7) huruf b merupakan Kendaraan Bermotor yang digunakan untuk angkutan orang yang memiliki tempat duduk paling banyak 8 (delapan) orang termasuk tempat duduk pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.

d. 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.

e. Pasal 8

1. Kategori N1 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 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.

2.2 Landasan Teori

2.2.1 Pelabuhan

Menurut Abubakar Iskandar (2014), 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 Dermaga

Menurut Triadmojo Bambang (2010), dermaga adalah bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapatnya kapal dan menambatkannya pada waktu bongkar muat barang.

2.2.3 Kapal Penyeberangan

Menurut Abubakar Iskandar (2014), kapal penyeberangan merupakan salah satu moda transportasi yang cukup berkembang di Indonesia yang merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang memiliki karakteristik tersendiri

2.2.4 Lashing Kendaraan di Kapal

Menurut Abubakar (2014), 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 Klem Pada Roda Kendaraan

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 :



Gambar 2.1 Jenis – Jenis Klem Roda Kendaraan

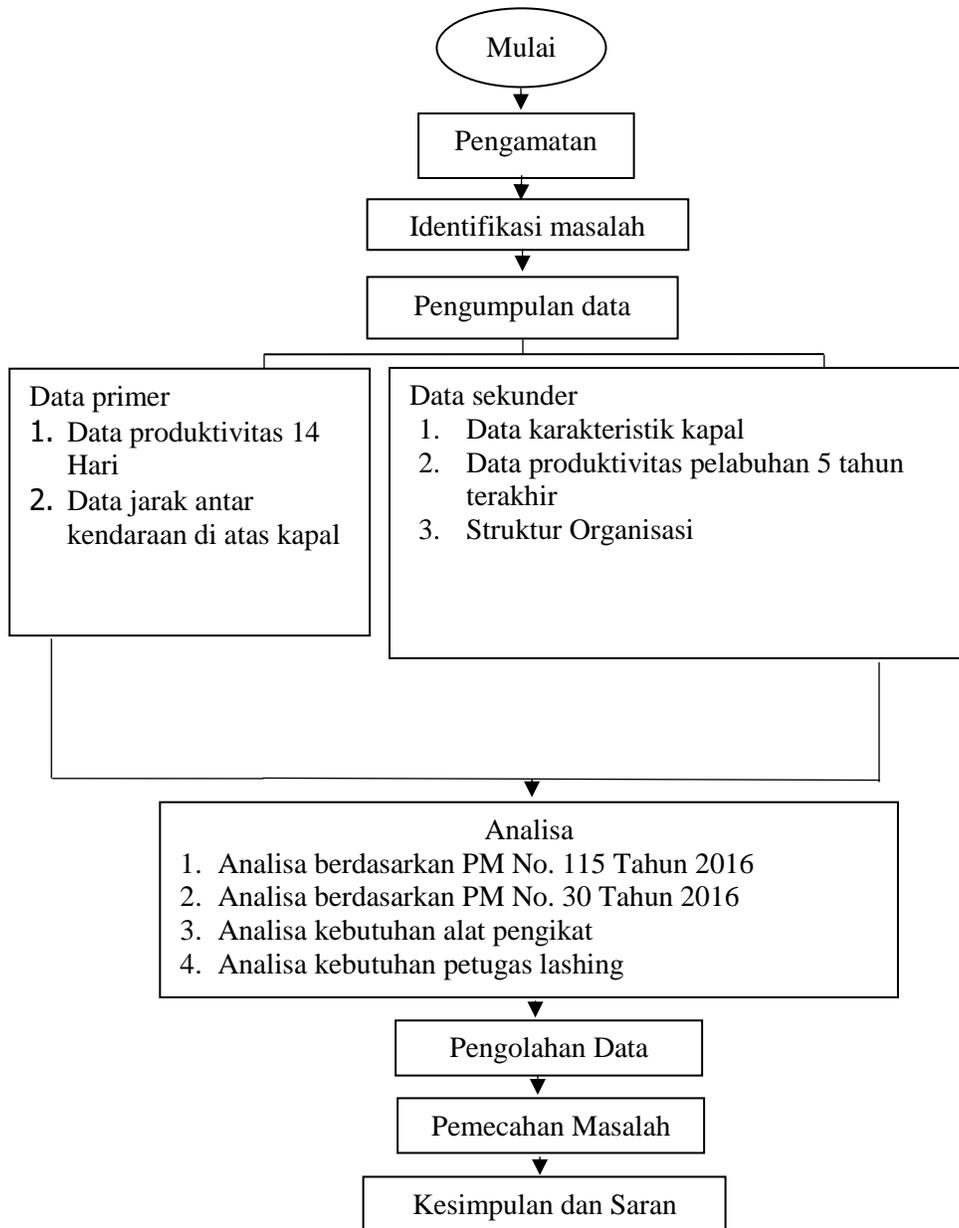
2.2.6 Waktu *Lashing*

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

BAB III
METODE PENELITIAN

3.1 Alur Pikir

Bagan alur penelitian dapat dilihat pada gambar berikut :



Gambar 3.1 Bagan Alir Penelitian

3.2 Metode Pengumpulan Data

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

3.2.1 Data Primer

Data primer adalah data yang di dapat langsung dari sumbernya atau berdasarkan pengamatan langsung di lapangan, dalam memperoleh data primer penulis menggunakan metode sebagai berikut :

a. Metode Observasi

Metode observasi adalah metode yang dilakukan dengan melakukan pengamatan secara langsung kondisi yang sebenarnya di lapangan yaitu kegiatan pemuatan kendaraan di atas kapal, pengaturan kendaraan di atas kapal, tata cara pengikatan kendaraan di atas kapal, turun langsung melakukan pengawasan, melihat dan mengamati pengikatan kendaraan di atas kapal. Melakukan pengamatan secara langsung kondisi yang sebenarnya di lapangan yaitu mengamati proses pemuatan kendaraan di atas kapal, mengukur jarak antar kendaraan di atas kapal serta mengamati jenis golongan kendaraan di atas kapal dalam memuat kendaraan menggunakan *lashing* serta jarak antar kendaraan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di atas Kapal.

1. Data jarak antar kendaraan
2. Jenis golongan kendaraan

b. Metode Wawancara

Metode wawancara adalah metode yang dilakukan untuk mendapatkan informasi berkaitan dengan pengikatan kendaraan di atas kapal serta tata cara pemuatan kendaraan di atas kapal penyeberangan kepada petugas kapal.

c. Metode Perhitungan Populasi dan Sample

Populasi adalah keseluruhan objek penelitian yang memiliki karakteristik tertentu di dalam suatu penelitian. Sedangkan sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi.

Perhitungan dengan menggunakan Rumus Slovin

$$n = \frac{N}{1 + N \alpha^2}$$

n = ukuran sampel

N = ukuran populasi

α = toleransi ketidakteelitian (dalam persen)

Dalam penelitian ini ketidakteelitian yang dikehendaki adalah 36%.

Dan dengan jumlah populasi kapal yang beroperasi di Lintas Bakauheni – Merak adalah sebanyak 72 Kapal

$$n = \frac{N}{1 + N \alpha^2}$$

$$n = \frac{72}{1 + 72(44\%)^2}$$

$$n = \frac{72}{1 + 72(0,1936)}$$

$$n = \frac{72}{14,9392} = \mathbf{4,819}$$

Dari hasil perhitungan sampel menggunakan Rumus Slovin didapat hasil sebesar 4,819 yang dibulatkan menjadi 5. Dengan demikian, jumlah atau ukuran sampel yang diperlukan untuk penelitian adalah sebanyak 5 kapal dari jumlah populasi sebanyak 72 kapal.

Berdasarkan perhitungan Rumus Slovin didapat hasil sampel sebanyak 5 kapal yang dimana dari masing – masing kapal mempunyai GRT/GT sebagai berikut :

Tabel 3.1 Daftar Nama Kapal dan GRT Kapal

No	Nama Kapal	GRT
1	KMP. Jatra III	3123
2	KMP. Rajarakarta	8886
3	KMP. Royal Nusantara	6034
4	KMP. Panorama Nusantara	7965
5	KMP. Raputra Jaya	5110

Sumber : Ship Particular Kapal (2021)

3.2.2 Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang di dapatkan berdasarkan pengamatan pihak lain dan berupa laporan secara tertulis, dalam memperoleh data sekunder penulis menggunakan metode sebagai berikut :

3.2.1.1 Metode Kepustakaan

Metode kepustakaan adalah data yang diperoleh sebagian berasal dari bahan bacaan yang terdapat di perpustakaan Balai Pengelola Transportasi Darat Wil. VI Prov. Bengkulu dan Lampung dan perpustakaan Politeknik Transportasi SDP Palembang serta dari buku – buku lain yang berkaitan dengan penelitian ini.

3.2.1.2 Metode Institusional

Yaitu dengan mengumpulkan data dari instansi atau kantor untuk mendapatkan data yang berkaitan dengan

penelitian yang dilakukan. Data yang didapat dari instansi yang terkait, yaitu data karakteristik kapal yang didapat dari Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah VI Provinsi Bengkulu dan Lampung. Karakteristik kapal adalah segala sesuatu tentang kapal mulai konstruksi kapal, mesin kapal, pembuatan kapal, mengenai semua tentang kapal, sedangkan data produktivitas 5 (lima) tahun terakhir, data spesifikasi dermaga, foto dermaga Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni, *Layout* Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni. Data karakteristik kapal dapat dilihat pada lampiran, sedangkan data produktivitas 5 (lima) tahun terakhir, data spesifikasi dermaga, foto dermaga Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni, *Layout* Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni dilihat sebagai berikut :

1. Data Produktivitas 5 (lima) Tahun Terakhir
 - a. Produktivitas Penumpang 5 (lima) Tahun Terakhir
 - b. Produktivitas Kendaraan 5 (lima) Tahun Terakhir
2. Data Spesifikasi Dermaga

Berikut merupakan data spesifikasi dermaga yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni sebagai berikut :

Tabel 3.2 Data Spesifikasi Dermaga I

No	Uraian	Ukuran		Keterangan
A.	Dermaga <i>MovableBridge - I</i>			
1.	Panjang	165	M	
2.	Lebar	50	M	
3.	Kapasitas Dermaga	6.000	<i>Gross Tonnage</i>	
4.	Kedalaman Kolam	10 - 12	M	

No	Uraian	Ukuran		Keterangan
5.	<i>MovableBridge</i> - Panjang - Lebar - Kapasitas (Sistem Pengegerak Hidrolik)	16 11.6 60	M M TON	
B.	Fasilitas Dermaga :			
1.	<i>Frontal Frame Fender</i>	13	UNIT	
2.	<i>Side Ramp :</i> - Panjang - Lebar - Tinggi - Kapasitas (Sistem Penggerak Hidrolik)	16 2.8 3.5 20	M M M TON	
3.	<i>Gang Way Access Bridge (Akses Penumpang Ke Kapal) :</i> - Panjang - Lebar - Kapasitas (Sistem Penggerak Hidrolik)	14 2 1	M M TON	

Sumber : PT.ASDP Indonesia Ferry Cabang Bakauheni, 2021

Tabel 3.3 Data Spesifikasi Dermaga II

No	Uraian	Ukuran		Keterangan
A.	Dermaga <i>MovableBridge</i> - II			
1.	Panjang	135	M	
2.	Lebar	20	M	

No	Uraian	Ukuran		Keterangan
3.	Kapasitas Dermaga	6.000	<i>Gross Tonnage</i>	
4.	Kedalaman Kolam	8 - 10	M	
5.	<i>Movable Bridge</i>			
	- Panjang	16	M	
	- Lebar	9	M	
	- Kapasitas (Sistem Pengegerak Hidrolik)	60	TON	
B.	Fasilitas Dermaga :			
1.	<i>Frontal Frame Fender</i>	14	UNIT	
2.	<i>Side Ramp :</i>			
	- Panjang	17	M	
	- Lebar	3	M	
	- Tinggi	3.5	M	
	- Kapasitas (Sistem Penggerak Hidrolik)	20	TON	
3.	<i>Gang Way Access Bridge (Akses Penumpang Ke Kapal) :</i>	14	M	
	- Panjang	1.5	M	
	- Lebar	1	TON	
	- Kapasitas (Sistem Penggerak Hidrolik)			

Sumber : PT.ASDP Indonesia Ferry Cabang Bakauheni, 2021

Tabel 3.4 Data Spesifikasi Dermaga III

No.	Uraian	Ukuran		Keterangan
A.	Dermaga <i>Movable Bridge</i> - III			
1.	Panjang	165	M	

No.	Uraian	Ukuran		Keterangan
2.	Lebar	25	M	
3.	Kapasitas Dermaga	12.000	Gross Tonnage	
4.	Kedalaman Kolam	10 - 12	M	
5.	<i>MovableBridge</i>			
	- Panjang	16	M	
	- Lebar	10	M	
	- Kapasitas (Sistem Penggerak Hidrolik)	50	TON	
B.	Fasilitas Dermaga :			
1.	<i>Frontal Frame Fender</i>	10	UNIT	
2.	<i>Side Ramp :</i>			
	- Panjang	21	M	
	- Lebar	2.8	M	
	- Tinggi	3.5	M	
	- Kapasitas (Sistem Penggerak Hidrolik)	20	TON	
3.	<i>Gang Way Access Bridge (Akses Penumpang Ke Kapal) :</i>	16	M	
	- Panjang	1.8	M	
	- Lebar	1.5	TON	
	- Kapasitas (Sistem Penggerak Hidrolik)			

Sumber : PT.ASDP Indonesia Ferry Cabang Bakauheni, 2021

Tabel 3.5.Data Spesifikasi Dermaga IV

No.	Uraian	Ukuran		Keterangan
A.	Dermaga <i>MovableBridge - IV</i>			
1.	Panjang	-	M	

No.	Uraian	Ukuran		Keterangan
2.	Lebar	-	M	
3.	Kapasitas Dermaga	-	<i>Gross Tonnage</i>	
4.	Kedalaman Kolam	-	M	
5.	<i>Movable Bridge</i>	-	M	
	- Panjang	-	M	
	- Lebar	-	M	
	- Kapasitas (Sistem Pengegerak Hidrolik)	-	TON	
B.	Fasilitas Dermaga :			
1.	<i>Frontal Frame Fender</i>	-	UNIT	
2.	<i>Side Ramp :</i>			
	- Panjang	-	M	
	- Lebar	-	M	
	- Tinggi	-	M	
	- Kapasitas (Sistem Penggerak Hidrolik)	-	TON	
3.	Garbarata (Akses Penumpang Ke Kapal)			
	- Panjang	-	M	
	- Lebar	-	M	
	- Kapasitas (Sistem Penggerak Motorize)	-	TON	

Sumber : PT.ASDP Indonesia Ferry Cabang Bakauheni, 2021

Tabel 3.6 Data Spesifikasi Dermaga V

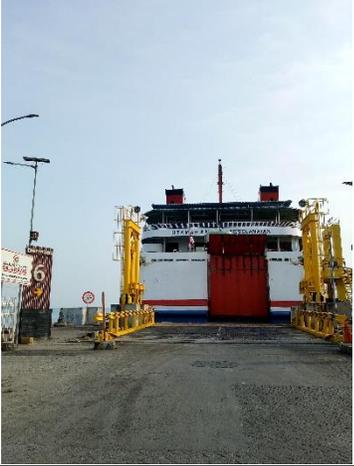
No.	Uraian	Ukuran		Keterangan
A.	Dermaga <i>Movable Bridge - V</i>			
1.	Panjang	138	M	
2.	Lebar	20	M	

No.	Uraian	Ukuran		Keterangan
3.	Kapasitas Dermaga	12.000	<i>Gross Tonnage</i>	
4.	Kedalaman Kolam	10	M	
5.	<i>Movable Bridge</i>			
	- Panjang	17.8	M	
	- Lebar	7.8	M	
	- Kapasitas (Sistem Pengegerak Hidrolik)	80	TON	
B.	Fasilitas Dermaga :			
1.	<i>Frontal Frame Fender</i>	5	UNIT	
2.	<i>Side Ramp :</i>			
	- Panjang	16	M	
	- Lebar	2.8	M	
	- Tinggi	3.2	M	
	- Kapasitas (Sistem Penggerak Hidrolik)	20	TON	
3.	<i>Gang Way Access Bridge (Akses Penumpang Ke Kapal) :</i>	14	M	
	- Panjang	1.5	M	
	- Lebar	1	TON	
	- Kapasitas (Sistem Penggerak Hidrolik)			

Sumber : PT.ASDP Indonesia Ferry Cabang Bakauheni, 2021

Tabel 3.7 Data Spesifikasi Dermaga VI

No.	Uraian	Ukuran		Keterangan
A.	Dermaga <i>Movable Bridge</i> - VI			
1.	Panjang	128	M	
2.	Lebar	20	M	

No.	Uraian	Ukuran		Keterangan
3.	Kapasitas Dermaga	12.000	<i>Gross Tonnage</i>	
4.	Kedalaman Kolam	10-12	M	
5.	<i>Movable Bridge</i> - Panjang - Lebar - Kapasitas (Sistem Pengegerak Hidrolik)	16 11 60	M M TON	
B.	Fasilitas Dermaga :			
1.	<i>Frontal Frame Fender</i>	9	UNIT	
2.	<i>Side Ramp :</i> - Panjang - Lebar - Tinggi - Kapasitas (Sistem Penggerak Hidrolik)	- - - -	M M M TON	
3.	<i>Gang Way Access Bridge (Akses Penumpang Ke Kapal) :</i> - Panjang - Lebar - Kapasitas (Sistem Penggerak Hidrolik)	- - -	M M TON	

Sumber : PT.ASDP Indonesia Ferry Cabang Bakauheni, 2021

Tabel 3.8 Data Spesifikasi Dermaga VII

No.	Uraian	Ukuran		Keterangan
A.	Dermaga <i>Movable Bridge</i> - VII			
1.	Panjang	200	M	
2.	Lebar	40	M	
3.	Kapasitas Dermaga	12.000	<i>Gross Tonnage</i>	
4.	Kedalaman Kolam	9-10	M	
5.	<i>Movable Bridge</i> - Panjang - Lebar - Kapasitas (Sistem Pengegerak Hidrolik)	16 11 60	M M TON	

Sumber : PT.ASDP Indonesia Ferry Cabang Bakauheni, 2021

Data – data yang dikumpulkan dari berbagai instansi yang terkait, yaitu :

1. BPTD Wilayah VI Provinsi Bengkulu dan Lampung
2. PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang Bakauheni

3.2.2 Foto Dermaga

Kondisi dermaga yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni ditampilkan dalam gambar 3.2 sampai dengan 3.8



Gambar 3.2 Dermaga 1



Gambar 3.3 Dermaga 2



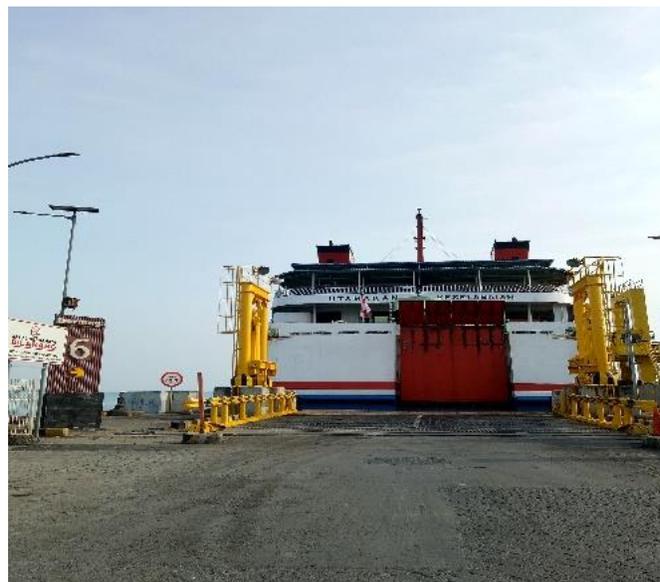
Gambar 3.4 Dermaga 3



Gambar 3.5 Dermaga 4



Gambar 3.6 Dermaga 5



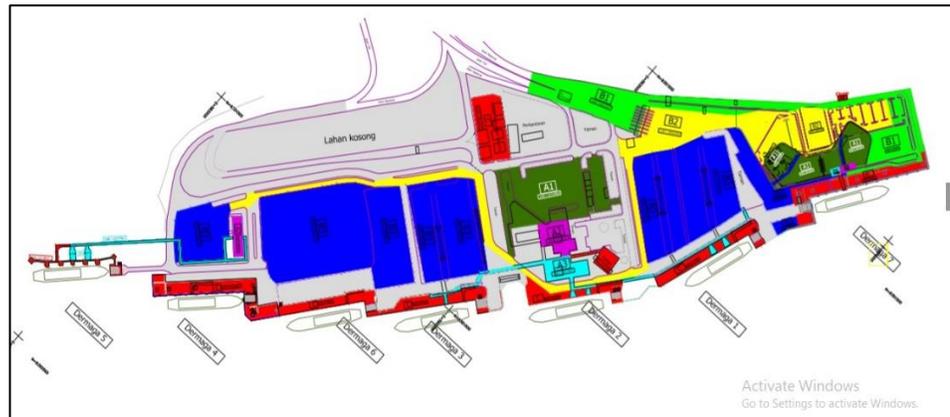
Gambar 3.7 Dermaga 6



Gambar 3.8 Dermaga 7

3.2.3 Foto Layout Pelabuhan

Berikut merupakan gambar *layout* Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni :



Gambar 3.9 *Layout* Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

3.3 Metode Analisis

Adapun aspek – aspek yang akan dibahas dalam penulisan kertas kerja wajib (KKW) ini sebagai berikut :

3.3.1 Analisis Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di atas Kapal

Analisis tata cara pengangkutan dan pengikatan kendaraan pada Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni. Untuk mengetahui kesesuaian keadaan di lapangan dengan peraturan yang berlaku penulis menggunakan form survei yang dirancang sendiri untuk mengetahui kesesuaian pengangkutan dan pengikatan pada kondisi saat ini dengan yang seharusnya dan dibuktikan dengan adanya dokumentasi.

3.3.2 Analisa Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan

Analisis kewajiban pengikatan kendaraan pada kapal angkutan penyeberangan pada Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni Untuk mengetahui kesesuaian keadaan di lapangan dengan peraturan yang berlaku penulis menggunakan form survei yang dirancang sendiri untuk mengetahui kesesuaian pengangkutan dan pengikatan pada kondisi saat ini dengan yang seharusnya dan dibuktikan dengan adanya dokumentasi.

3.3.3 Analisa Kebutuhan Peralatan Pengikatan Kendaraan Di Atas Kapal

Jumlah peralatan pengikatan kendaraan di atas kapal yang diperlukan dapat dilihat dari banyaknya golongan kendaraan yang berada di atas kapal yang masing – masing golongan mempunyai jumlah alat pengikat yang berbeda sesuai dengan peraturan yang ada.

3.3.4 Analisa Kebutuhan Petugas Pengikatan Kendaraan Di Atas Kapal

Jumlah kebutuhan petugas pengikat kendaraan di atas kapal berdasarkan lama waktu pengikatan dan lama waktu bongkar muat yang ditetapkan oleh pengelola Pelabuhan.

BAB IV

OBJEK PENELITIAN

4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian

1. Letak Geografis

Secara astronomis Provinsi Lampung terletak di antara 105°45'-103°48' BT dan 3°45'-6°45' LS. Keadaan geografis Provinsi Lampung yang berada di ujung timur pulau Sumatera membuatnya memiliki topografi daerah yang berbukit yang merupakan sambungan dari jalur bukit barisan di pulau Sumatera dan di tengah-tengah merupakan dataran rendah. Sedangkan ke dekat pantai di sebelah timur, di sepanjang tepi Laut Jawa terus ke utara, merupakan perairan yang luas.

a. Batas Administrasi

Provinsi memiliki luas wilayah sebesar 35.288,35 km² dengan batas wilayah sebagai berikut:

- 1) Sebelah Utara : Sumatera Selatan dan Bengkulu
- 2) Sebelah Timur : Laut Jawa
- 3) Sebelah Selatan : Selat Sunda
- 4) Sebelah Barat : Samudera Hindia

b. Kependudukan

Berdasarkan hasil sensus penduduk tahun 2020, jumlah penduduk Kabupaten Lampung Selatan, Bakauheni sebanyak 4090.029 jiwa

Tabel 4.1

Luas Daerah Dengan Jumlah Penduduk Menurut Kabupaten di Provinsi Lampung Tahun 2020

Wilayah	Luas Wilayah (KM ²)	Jumlah Penduduk (2020)
Lampung Barat	2118,76	302,14
Tanggamus	2900,29	640,28
Lampung Selatan	2219,46	1064,30

Wilayah	Luas Wilayah (KM ²)	Jumlah Penduduk (2020)
Lampung Timur	3864,69	1.110,34
Lampung Tengah	4544,00	1.460,05
Lampung Utara	2529,54	633,10
Way Kanan	3657,49	473,58
Tulang Bawang	3091,08	430,02
Pesawaran	1278,21	477,47
Pringsewu	614,48	405,47
Mesuji	2205,27	227,52
Tulang Bawang Barat	1285,74	286,15
Pesisir Barat	2988,07	162,70
Bandar Lampung	183,31	1.166,07
Metro	73,15	168,68
Provinsi Lampung	33.553,55	9.007,85

Sumber : Provinsi Lampung dalam angka (2021)

Berdasarkan data tabel 4.1 dapat dilihat penduduk terbesar terdapat di Lampung Tengah dengan jumlah penduduk 1.460.05 jiwa dengan luas wilayah 4544,00 km² dan jumlah penduduk terkecil yaitu Kabupaten Pesisir Barat dengan jumlah penduduk sebanyak 162.70 jiwa dengan luas wilayah 2988,07 km².

4.2 Sarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

1. Sarana

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. Kapal tersebut melakukan kegiatan

bongkar muat barang ataupun naik turun penumpang sehingga kondisinya harus tetap dipelihara. Adapun kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni dan dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Bakauheni yang diambil sebagai sampel tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal adalah sebagai berikut terlampir dan dapat dilihat lebih lanjut pada lampiran.

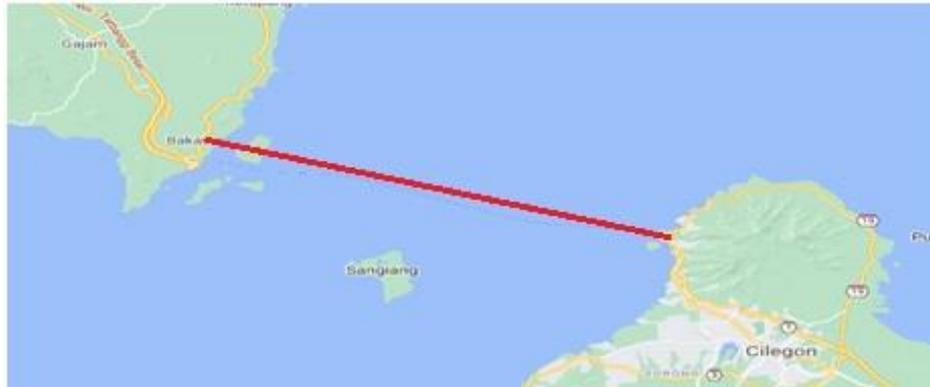
1. Ship Particular KMP. Jatra III
2. Ship Particular KMP. Rajarakarta
3. Ship Particular KMP. Royal Nusantara
4. Ship Particular KMP. Panorama Nusantara
5. Ship Particular KMP. Raputra Jaya

4.3 Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Prasarana segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses. Prasarana berfungsi untuk menambah kelancaran arus penumpang bagi pengguna jasa transportasi tersebut. Berikut merupakan keadaan serta data prasarana yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

1. Alur

Alur pelayaran merupakan suatu prasarana penunjang bagi terselenggaranya angkutan perairan daratan. Alur pelayaran merupakan jalur yang berpeluang meingkatkan pertumbuhan ekonomi bagi masyarakat dan daerahnya. Berikut ini adalah peta alur alur pelayaran angkutan penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni pada gambar 5.4



Sumber : Google Map (2021)

Gambar 4.1 Peta Lintasan

2. Dermaga

Dermaga merupakan prasarana yang sangat penting karena berfungsi sebagai penghubung antara perairan dan daratan, Terminal Eksekutif di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni menggunakan dermaga tipe *moveable bridge* (MB). Berikut adalah dermaga *Moveable Bridge* yang terdapat di Terminal Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni:



Gambar 4.2

Dermaga *Moveable Bridge* Terminal Eksekutif di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni Eksekutif.

4.4 Instansi Pembina Transportasi

Instansi Pembina Bidang Angkutan Penyeberangan

1. BPTD Wilayah VI Provinsi Bengkulu dan Lampung

Adapun struktur organisasi yang terdapat di BPTD Wilayah VI Provinsi Bengkulu dan Lampung adalah sebagai berikut:



Gambar 4.3 Struktur Organisasi BPTD Wilayah VI Provinsi Bengkulu dan Lampung

Tahun 2016 UPT Ditjen Darat sebelumnya yaitu Balai LLASDP.KOPP Pelabuhan Penyeberangan dilebur dan disempurnakan nomen klatumnya untuk mengkoordinir organisasi terminal tipe A dan UPPKB menjadi 25 UPT Balai Pengelola Transportasi Darat dan salah satunya adalah Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah VI Provinsi Bengkulu dan Lampung.

a. Tugas BPTD

Melaksanakan pengelola lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan, serta penyelenggaraan pelabuhan penyeberangan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.

b. Fungsi BPTD

- 1) Penyusunan rencana, program, dan anggaran
- 2) Pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan dan pengawasan terminal penumpang Tipe A, Terminal Barang, Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan

Bermotor (UPPKB), pelaksanaan kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor, pelaksanaan pemeriksaan fisik rancang bangun sarana angkutan jalan serta pengawasan teknis sarana lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional dan pengujian berkala kendaraan bermotor dan *industry* karoseri;

- 3) Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas, pengawasan angkutan jalan antar kota antar provinsi, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang, penyidikan dan pengusulan sanksi administrasi terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan dibidang lalu lintas dan angkutan jalan, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, serta pengawasan tarif angkutan jalan;
- 4) Pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial, serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan angkutan sungai, danau dan penyeberangan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial, penjaminan keamanan dan ketertiban, penyidikan dan pengusulan sanksi administratif terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan dibidang lalu lintas dan angkutan sungai, danau dan penyeberangan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial, 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;
- 5) Pelaksanaan urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian, keuangan, hokum dan hubungan masyarakat; dan

6) Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan.

4.5 Produktivitas Angkutan

1. Produktivitas Pelabuhan 5 Tahun Terakhir

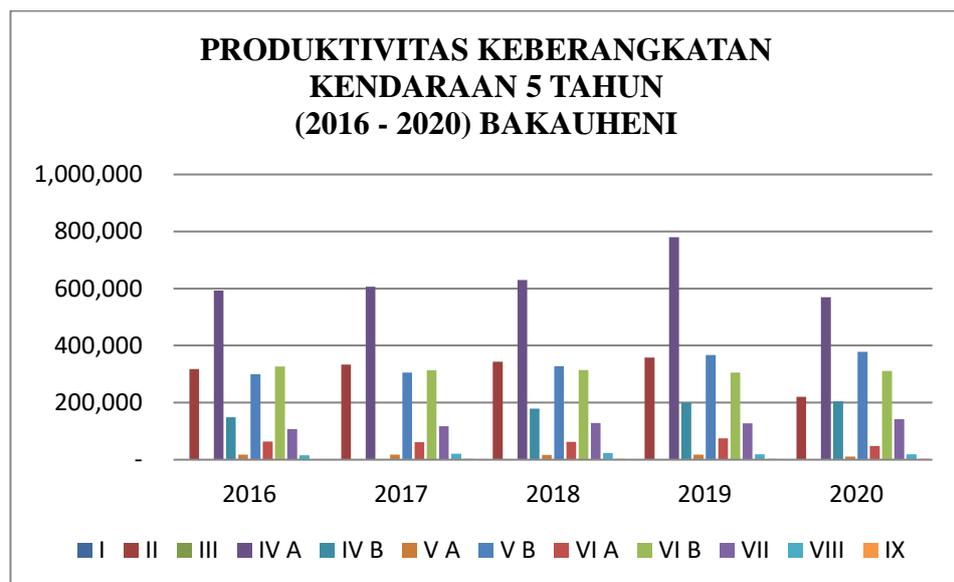
Tabel 4.2 Data Produktivitas Keberangkatan 5 Tahun Terakhir (2016-2020)

NO	URAIAN	TAHUN				
		2016	2017	2018	2019	2020
1	TRIP	34,975	36,180	37,442	34,967	33,557
2	PENUMPANG					
	Dewasa	1.403.045	1.451.712	1.440.528	1.377.681	577,973
	Anak	126.318	72.378	55.799	51.674	13.381
	JUMLAH	1,529,363	1,524,288	1,496,327	1,429,355	591.354
3	KENDARAAN					
	Golongan I	243	298	297	514	501
	Golongan II	318,207	333,987	343,176	357,748	220,046
	Golongan III	1,075	818	641	772	783
	Golongan IV Pnp	593,443	606,830	629,437	780,461	569,084
	Golongan IV Brg	148,336	169,973	178,615	200,315	204,770
	Golongan V Pnp	17,335	17,317	16,680	18,205	11,376
	Golongan V Brg	300,255	305,445	327,523	367,147	378,549
	Golongan VI Pnp	63,821	61,438	62,174	74,471	47,642
	Golongan VI Brg	326,201	313,645	314,809	305,925	310,862
	Golongan VII	106,989	117,072	129,062	127,963	141,995
	Golongan VIII	15,525	20,938	23,361	19,364	18,743
	Golongan IX	1,673	2,716	2,746	2,891	3.305
	JUMLAH					

Sumber: Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah VI Provinsi Bengkulu dan Lampung 2021



Gambar 4.4 Grafik Produktivitas Keberangkatan Penumpang 2016-2020



Gambar 4.5 Grafik Produktivitas Keberangkatan Kendaraan 2016-2020

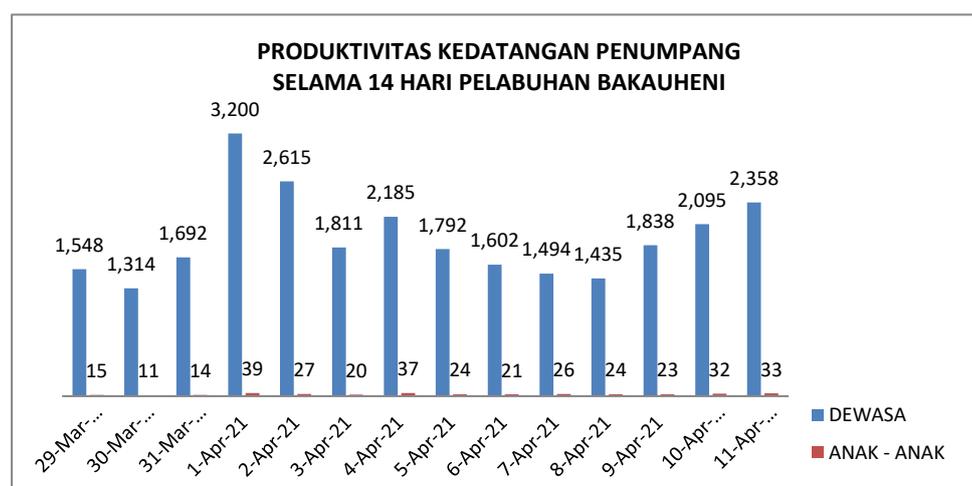
2. Produktivitas Pelabuhan Selama 14 Hari

Data produktivitas pelabuhan Bakauheni selama 14 hari terakhir mengalami penurunan yang cukup signifikan apabila dibandingkan dengan produktivitas di tanggal yang sama di Bulan sebelumnya dikarenakan adanya pandemi virus *Covid-19*, berikut adalah tabel

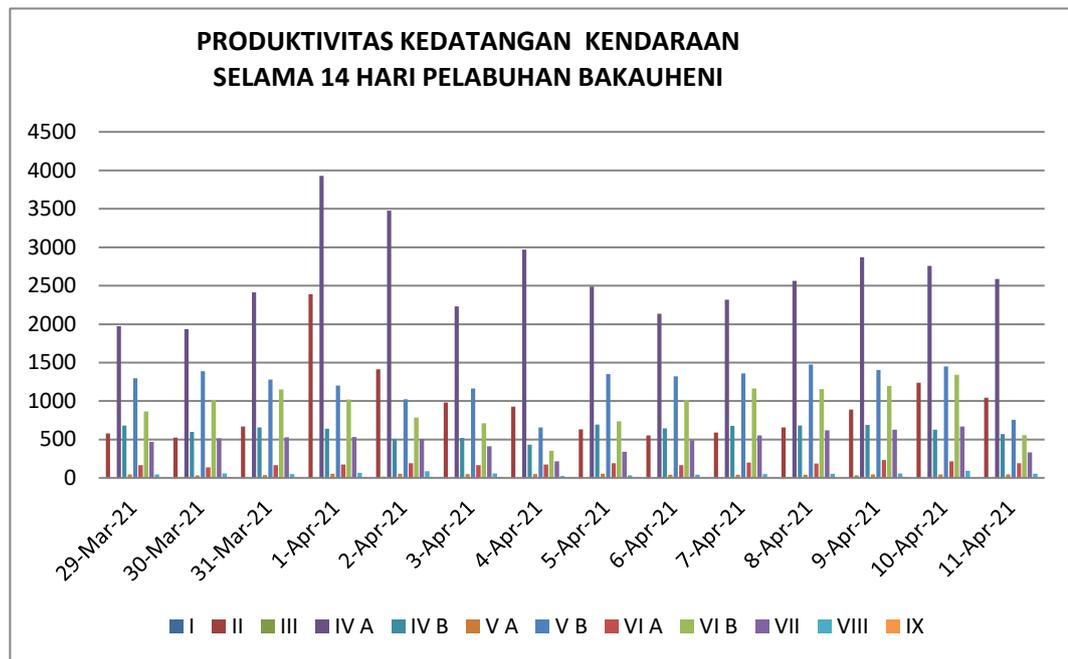
produktivitas Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni selama 14 hari terakhir :

Tabel 4.3 Produktivitas Kedatangan selama 14 hari Pelabuhan Bakauheni

No	Tanggal	PRODUKTIVITAS 14 HARI													
		PNP (org)		KENDARAAN GOLONGAN (unit)											
		Dws	Ank	I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	IX
1	29-Mar-21	1,548	15	-	578	-	1,972	680	45	1,298	167	863	470	48	6
2	30-Mar-21	1,314	11	-	525	-	1,936	598	33	1,386	137	1,014	515	60	15
3	31-Mar-21	1,692	14	-	671	7	2,414	655	37	1,279	166	1,151	530	50	6
4	1-Apr-21	3,200	39	1	2,388	5	3,930	642	53	1,202	175	1,017	533	66	13
5	2-Apr-21	2,615	27	4	1,413	18	3,478	508	55	1,024	190	787	509	90	13
6	3-Apr-21	1,811	20	10	982	1	2,230	522	49	1,164	167	713	411	59	13
7	4-Apr-21	2,185	37	-	927	3	2,971	433	49	659	176	353	219	27	1
8	5-Apr-21	1,792	24	1	634	3	2,487	693	53	1,352	193	736	342	34	-
9	6-Apr-21	1,602	21	-	553	-	2,133	643	42	1,321	167	1,012	489	42	5
10	7-Apr-21	1,494	26	-	589	6	2,318	677	44	1,359	200	1,164	553	49	6
11	8-Apr-21	1,435	24	-	655	10	2,563	680	44	1,476	186	1,156	621	53	6
12	9-Apr-21	1,838	23	-	888	34	2,870	692	46	1,405	235	1,196	627	59	12
13	10-Apr-21	2,095	32	-	1,240	1	2,757	629	45	1,452	215	1,341	671	92	4
14	11-Apr-21	2,358	33	-	1,044	1	2,587	569	47	757	193	557	332	56	3



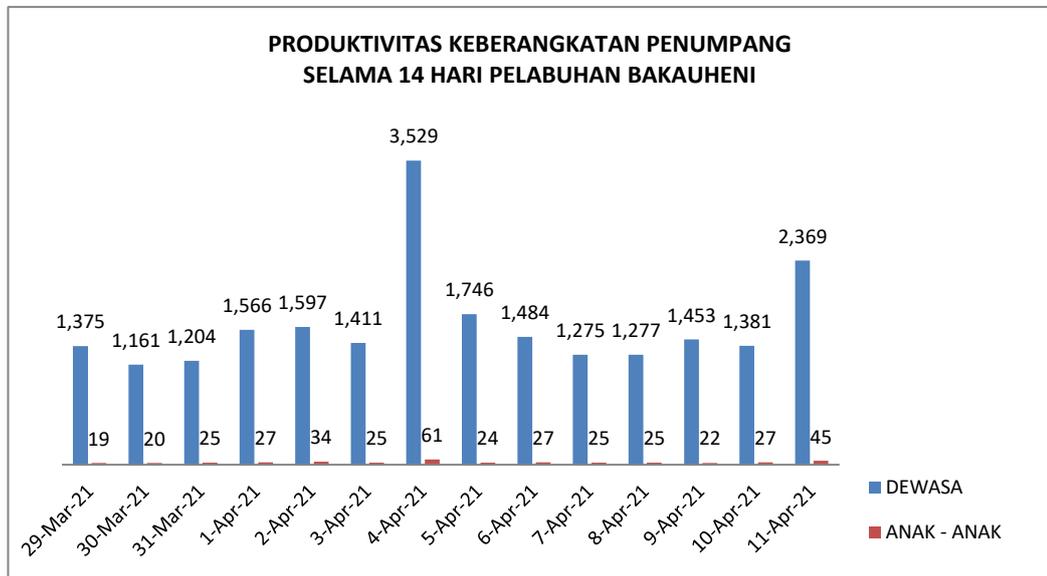
Gambar 4.6 Grafik Produktivitas kedatangan penumpang selama 14 hari



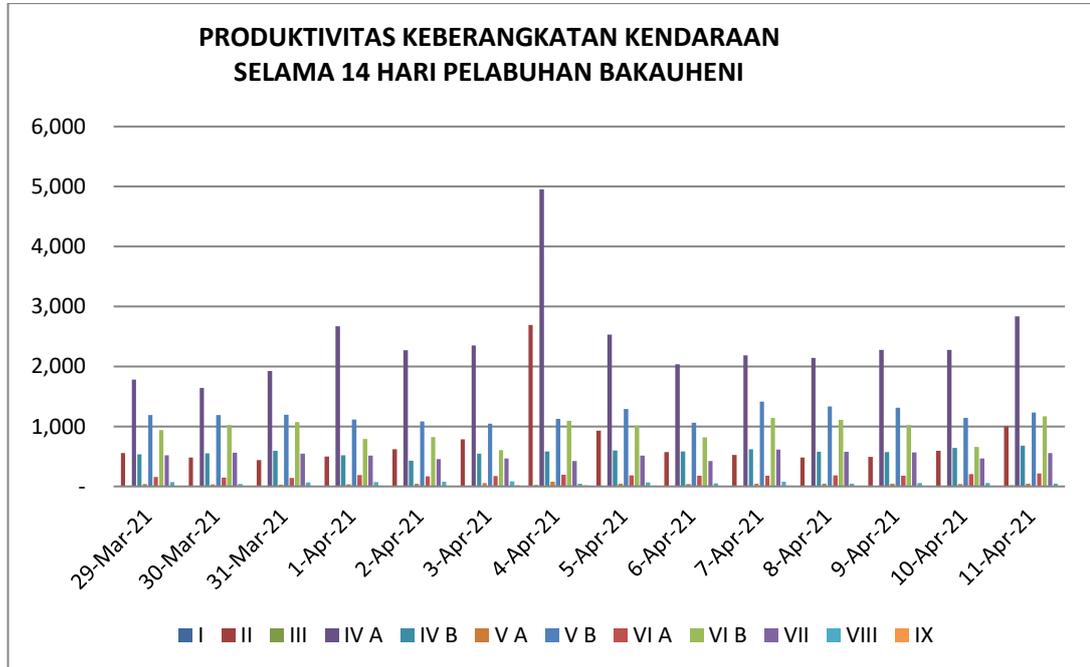
Gambar 4.7 Grafik Produktivitas Kedatangan Kendaraan selama 14 har

Tabel 4.4 Produktivitas Keberangkatan selama 14 hari Pelabuhan Bakauheni

No	Tanggal	PRODUKTIVITAS 14 HARI													
		PNP (org)		KENDARAAN GOLONGAN (unit)											
		Dws	Ank	I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	IX
1	29-Mar-21	1,375	19	2	556	1	1,781	534	39	1,189	158	942	519	71	4
2	30-Mar-21	1,161	20	-	484	5	1,640	551	35	1,190	145	1,027	563	42	9
3	31-Mar-21	1,204	25	-	442	1	1,924	596	31	1,195	143	1,072	548	66	11
4	1-Apr-21	1,566	27	-	498	3	2,670	521	37	1,118	190	791	514	73	15
5	2-Apr-21	1,597	34	4	618	-	2,272	429	48	1,085	168	822	456	78	9
6	3-Apr-21	1,411	25	5	785	14	2,351	548	57	1,046	172	605	468	84	19
7	4-Apr-21	3,529	61	1	2,689	27	4,951	583	79	1,128	196	1,093	423	46	21
8	5-Apr-21	1,746	24	-	928	5	2,530	597	44	1,292	182	1,012	512	66	3
9	6-Apr-21	1,484	27	-	570	1	2,037	581	39	1,064	178	817	421	49	6
10	7-Apr-21	1,275	25	-	527	-	2,188	619	44	1,415	178	1,141	616	77	15
11	8-Apr-21	1,277	25	-	484	-	2,143	579	46	1,334	185	1,109	580	47	4
12	9-Apr-21	1,453	22	-	494	1	2,277	571	47	1,310	180	1,024	568	55	8
13	10-Apr-21	1,381	27	-	592	6	2,276	642	42	1,141	203	660	465	57	14
14	11-Apr-21	2,369	45	-	1,006	20	2,837	679	47	1,231	214	1,170	555	48	5



Gambar 4.8 Grafik Produktivitas keberangkatan penumpang selama 14 hari



Gambar 4.9 Grafik Produktivitas Keberangkatan Kendaraan selama 14 hari

BAB V

ANALISA DAN PEMECAHAN MASALAH

5.1 Analisis Data Hasil Penelitian

5.1.1 Tata Cara Pengangkutan Kendaraan

1. Alat Penimbang Kendaraan

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Pasal 3 ayat 1 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 bahwa Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni – Merak sudah menyediakan alat penimbang kendaraan tetapi alat penimbang kendaraan tersebut belum digunakan secara optimal dikarenakan masih dalam tahap uji coba untuk mengoptimalkan alat penimbang supaya dapat digunakan secara optimal.



Gambar 5.1

Alat Penimbang Kendaraan

2. Informasi Jenis dan Berat Muatan Kendaraan

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 Nomor 33 Tahun 2018

3. Pengikat Tali Kendaraan di atas Kapal

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 :

1. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 3,5 ton sampai 20 ton harus menggunakan sekurang-kurangnya 2 alat pengikat (*lashing gear*)
2. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 20 ton sampai 30 ton harus menggunakan sekurang-kurangnya 3 alat pengikat (*lashing gear*)
3. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 30 ton sampai 40 ton harus menggunakan sekurang-kurangnya 4 alat pengikat (*lashing gear*)

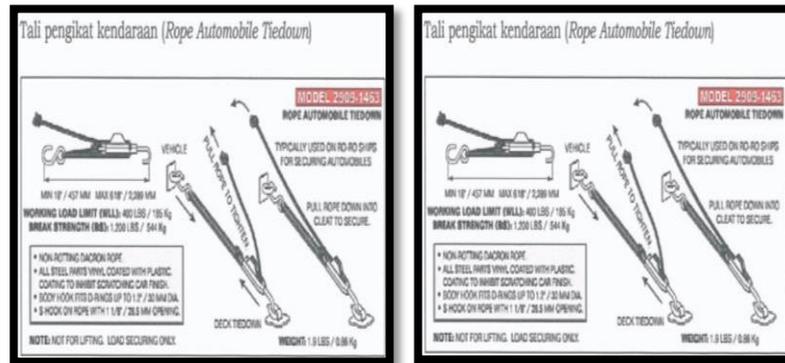
Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 pasal 5 ayat 2 bahwa yang harus diikat adalah berada pada barisan depan (haluan), tengah (*midship*), dan belakang (*buritan*).

Berdasarkan hasil survey di lapangan bahwa kendaraan yang diangkut ke atas kapal tidak semua kendaraan dilakuakn pengikatan

selama pelayaran, sehingga keadaan di lapangan tidak sesuai dengan apa yang ada di PM No. 115 Tahun 2016.

a. Jenis Alat Pengikat

Alat pengikat jenis *rope automobile tiedown,atchet strap assembly, chain with turnbuckle*

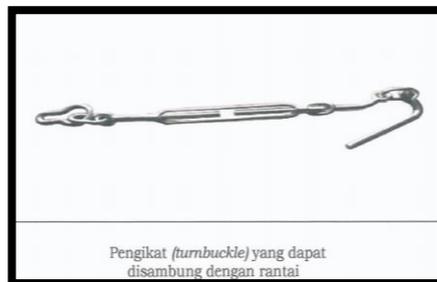
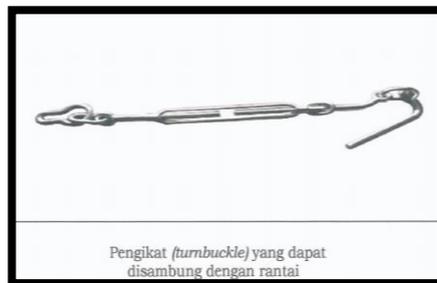


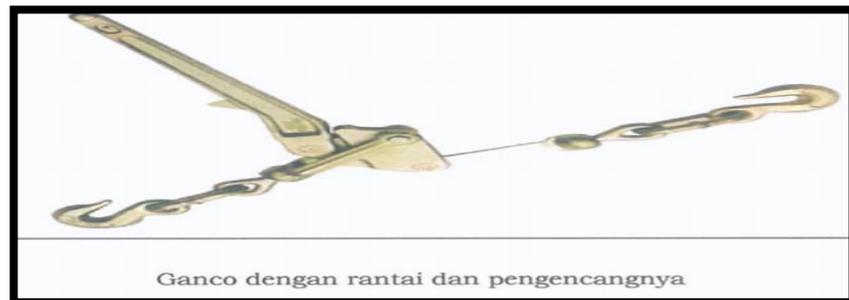
Sumber : Peraturan Menteri No 115 tahun 2016

Gambar 5.2

Alat Pengikat Kendaraan dan Peralatannya

b. Jenis Peralatan





Sumber : PM No. 115 Tahun 2016

Gambar 5.3

Jenis – jenis rangkaian peralatan

4. Jarak Antar Kendaraan dan Dinding

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
2. Jarak antara muka dan belakang masing-masing kendaraan 30 cm.
3. Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading-gading

Berdasarkan hasil survey di lapangan masih banyak penyusunan kendaraan di atas kapal sangat berdekatan ataupun tidak sesuai dengan PM No. 115 Tahun 2016. Adapun hasil survey yang dilakukan Tim PKL selama berada di Pelabuhan Bakauheni di masa Pandemi saat ini bisa dilihat pada tabel berikut :

Tabel 5.2

Jarak Antar Kendaraan Saat Pemuatan Di KMP. Raputra Jaya

NO	NO. PLAT	GOL.	JARAK (CM)				
			DEPAN	KANAN	KIRI	BELAKANG	KE DINDING
1	BE 8450 GQ	VII	65	72	63	54	70
2	BE 5634 NH	VI B	32	35	28	34	
3	B 9245 HH	VI B	30	28	24	29	

4	B 4252 IJ	VI A	29	29	33	30	45
5	BE 3145 AE	V B	32	30	32	28	
6	BE 3425 TF	VI B	27	29	34	27	
7	B 5343 HJ	V B	30	31	29	31	
8	B 3413 TF	V B	29	30	35	32	32
9	B 5323 MD	VI B	28	32	30	30	
10	BE 6355 FG	V B	31	26	31	28	35
Rata – Rata			33,3	34,2	33,9	32,3	45,5

Sumber : Hasil Survey Tim PKL, 2021

Tabel 5.3

Jarak Antar Kendaraan di atas KMP. Panorama Nusantara

NO	NO. PLAT	GOL.	JARAK (CM)				
			DEPAN	KANAN	KIRI	BELAKANG	KE DINDING
1	BE 2324 HH	VII	30	32	28	28	34
2	B 1174 BV	VI B	31	34	32	30	
3	B 1470 I	VII	29	28	33	30	31
4	B 1209 C	VII	29	26	26	31	
5	BE 1933 C	VI B	29	29	29	31	
6	BE 8249 AA	VI B	28	28	31	26	29
7	BE 8141 RJ	VI B	27	26	33	28	
8	BE 1717 WF	VI B	27	30	32	28	
9	BE 1422 W	VI A	25	32	27	28	

10	BE 9211 YUN	VI A	28	26	31	31	27
Rata - Rata			28.3	29.1	30,2	29.1	30.25

Sumber : Hasil Survey Tim PKL, 2021

Tabel 5.4

Jarak Antar Kendaraan di atas KMP. Rajarakarta

NO	NO. PLAT	GOL.	JARAK (CM)				
			DEPAN	KANAN	KIRI	BELAKANG	KE DINDING
1	B 6742 UY	VI B	32	29	34	33	36
2	BE 5353 UK	VII	31		35	33	33
3	B 9764 DF	VI B	35	32	29	31	
4	BE 4375 YT	VI B	34	34		27	
5	BE 5427 IU	V B	29	33	37	28	
6	BE 6355 FG	V B	29		31	29	
7	B 4523 HJ	V B	28	27	34	32	27
8	B 3414 TF	V B	31	38	31	31	
9	B 2352 RT	VI B	14	28	34	35	
10	B 5535 HG	V B	31	32		34	29
Rata - Rata			29.4	31.625	26,5	31.3	31.25

Sumber : Hasil Survey Tim PKL, 2021

Tabel 5.5

Jarak Antar Kendaraan di atas KMP. Jatra III

NO	NO. PLAT	GOL.	JARAK (CM)				
			DEPAN	KANAN	KIRI	BELAKANG	KE DINDING
1	B 1394 MV	VII	24	28	30	24	36

NO	NO. PLAT	GOL.	JARAK (CM)				
			DEPAN	KANAN	KIRI	BELAKANG	KE DINDING
2	B 2708 FM	VI B	24	30	28	24	
3	BE 7428 AG	VI B	25	31	28	33	
4	B 849 DA	VI B	24	28	27	33	
5	B 999 LA	VIII	24	27	29	33	31
6	BE 1529 UM	VIII	24	29	30	25	
7	BE 1789 HY	VIII	25	29	28	24	27
8	B 1722 GF	VI B	25	28	30	29	
9	B 1114 GM	VII	27	29	31	28	28
10	B 8471 FO	VI B	29	28	28	30	
Rata - Rata			25.1	28.7	28,9	28.3	30.5

Sumber : Hasil Survey Tim PKL, 2021

Gambar 5.6

Jarak Antar Kendaraan di atas KMP. Royal Nusantara

NO	NO. PLAT	GOL.	JARAK (CM)				
			DEPAN	KANAN	KIRI	BELAKANG	KE DINDING
1	B E2519 VY	VI B	28	27	26	27	34
2	BE 8560 B	VII	29		27	26	
3	B 473 BA	VII	29	28	28	27	
4	B 143 CD	VII	29	29	31	26	
5	B 244 EF	VI B	29	32	31	30	30

6	B 3637 HI	VI B	28	31	30	29	31
7	BE 2897 GK	VI A	30	28	27	29	29
8	BE 4871 FU	VI B	30	26	28	39	
9	BE 6437 IP	VI A	31		26	29	28
10	B 6817 AC	VI A	27	28	27	29	
Rata - Rata			29	28.625	28,1	29.1	30.4

Sumber : Hasil Survey Tim PKL, 2021

Adapun tabel rata – rata hasil survey yang dilakukan oleh penulis mengenai jarak antar kendaraan maupun pengikatan kendaraan diatas kapal yaitu sebagai beriku :

Tabel 5.7
Hasil Rekapitulasi Survey

No	Aspek yang diamati	Standar (cm)	KMP. Raputra Jaya	KMP. Panorama Nusantara	KMP. Rajara-karta	KMP. Jatra III	KMP. Royal Nusantara
1	Jarak Antar Kendaraan						
	1. Kanan	60	33,3	28,3	29,4	25,1	29
	2. Kiri	60	34,2	29,1	31,625	28,7	28,625
	3. Depan	30	33,9	30,2	26,5	28,9	28,1
	4. Belakang	30	32,3	29,1	31,3	28,3	29,1
2	Jarak Kendaraan ke Dinding	60	45,5	30,25	31,25	30,5	30,4
3	Alat Pengikat Kendaraan						
	1. Haluan	<i>Lashing</i>	Di-lashing	Di-lashing	Di-lashing	Di-lashing	Di-lashing
	2. Tengah	<i>Lashing</i>	Tidak di-lashing	Tidak di-lashing	Tidak di-lashing	Tidak di-lashing	Tidak di-lashing
	3. Buritan	<i>Lashing</i>	Tidak di-lashing	Tidak di-lashing	Tidak di-lashing	Tidak di-lashing	Tidak di-lashing

Sumber: Hasil Analisa, Tim PKL, Tahun 2021

Adapun hasil sampel dokumentasi jarak antar kendaraan pada kapal yang diteliti oleh penulis pada Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni :

Tabel 5. 8
Jarak Antar Kendaraan

Nama Kapal (1)	Kondisi Di Lapangan (2)	Keterangan (3)
KMP. Raputra Jaya		<p>Jarak sisi kendaraan ke dinding adalah 45,5 cm (tidak sesuai)</p>
		<p>Jarak antar sisi kendaraan adalah 33,9 cm (tidak sesuai)</p>
		<p>Jarak antara muka dan belakang kendaraan adalah 32,3 cm (tidak sesuai)</p>

Nama Kapal	Kondisi Di Lapangan	Keterangan
KMP. Panorama Nusantara		<p>Jarak sisi kendaraan ke dinding adalah 30,25 cm (tidak sesuai)</p>
		<p>Jarak antar sisi kendaraan adalah 30,2 cm (tidak sesuai)</p>
		<p>Jarak antar muka dan belakang kendaraan adalah 28,3 cm (tidak sesuai)</p>
KMP. Rajarakarta		<p>Jarak sisi kendaraan ke dinding adalah 31,25 cm (tidak sesuai)</p>

Nama Kapal	Kondisi Di Lapangan	Keterangan
		<p>Jarak antar sisi kendaraan adalah 26,5 cm (tidak sesuai)</p>
		<p>Jarak antar muka dan belakang sisi kendaraan adalah 24 cm (tidak sesuai)</p>
KMP. Jatra III		<p>Jarak sisi kendaraan ke dinding adalah 30.5 cm (tidak sesuai)</p>
		<p>Jarak antar sisi kendaraan adalah 26,5 cm (tidak sesuai)</p>

Nama Kapal	Kondisi Di Lapangan	Keterangan
		<p>Jarak antar muka dan belakang sisi kendaraan adalah 28,3 cm (tidak sesuai)</p>
<p>KMP. Royal Nusantara</p>		<p>Jarak sisi kendaraan ke dinding adalah 30,4cm (tidak sesuai)</p>
		<p>Jarak antar sisi kendaraan adalah 33,8cm (tidak sesuai)</p>
		<p>Jarak antar muka dan belakang sisi kendaraan adalah 29,1cm (tidak sesuai)</p>

Sumber: Hasil Analisa, Tim PKL (2021)

5.1.2 Kesesuaian dengan Peraturan Menteri Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di atas Kapal

Tabel 5.9 Kesesuaian Kondisi Lapangan dengan PM No. 115 Tahun 2016

No	Berdasarkan Peraturan	Kondisi di Lapangan	Keterangan
(1)	(2)	(3)	(4)
1	Setiap pelabuhan yang digunakan untuk mengangkut kendaraan dengan menggunakan kapal harus menyiapkan alat timbang kendaraan di area pelabuhan yang bertujuan untuk mengetahui berapa alat lashing yang dibutuhkan untuk kendaraan		Tidak difungsikannya Jembatan Timbang sehingga untuk mengetahui berapa alat lashing yang dibutuhkan untuk kendaraan di atas kapal tidak dapat diketahui.
2	Setiap kapal wajib menyediakan alat pengikat muatan yang cukup di atas kapal		Tidak adanya alat lashing atau alat pengikat kendaraan yang digunakan saat pelayaran.

			
3	Ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan minyak gemuk (grease)		Ruang muat kotor dengan ceceran minyak dan minyak gemuk (grase)
4	Setiap kendaraan wajib dilakukan pengikatan selama pelayaran, pengikatan sebagaimana yang dimaksud adalah dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (haluan), tengah (midship), dan belakang (buritan)		Kendaraan di atas Kapal Penyeberangan sebagian ada yang dilakukan pengikatan dan ada juga yang tidak dilakukan pengikatan.
5	Persyaratan untuk jarak muatan antara kendaraan adalah:		Jarak kendaraan pada saat pemuatan

<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>		<p>sangat tidak sesuai, terlihat jelas pada gambar.</p>
---	---	---

5.1.3 Kesesuaian dengan Peraturan Menteri Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan pada Kapal Angkutan Penyeberangan

Tabel 3.10 Hasil Permasalahan Berdasarkan PM NO. 30 Tahun 2016

No	Berdasarkan Peraturan	Kondisi Lapangan	Keterangan
(1)	(2)	(3)	(4)
1	<p>Kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan alat :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pengikat kendaraan (<i>lashing</i>); dan 2. Klem roda kendaraan 		<p>Terpasangnya klem roda kendaraan. Namun hanya di beberapa kendaraan saja.</p>
2	<p>Alat pengikat kendaraan harus disimpan di tempat yang telah disediakan di geladak kendaraan.</p>		<p>Alat pengikat diletakkan di sembarang tempat.</p>

3	Kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan (lashing) wajib dilakukan klem pada roda kendaraan		Kendaraan yang tidak dilaksanakan pengikatan tidak melakukan klem pada roda kendaraan.
---	--	--	--

Sumber : Hasil Analisa Penulis 2021

5.1.4 Hasil Analisa Kebutuhan Petugas Pengikatan Kendaraan Di Atas Kapal

Adapun jumlah lashing yang dibutuhkan pada setiap kapal berdasarkan rata – rata kendaraan yang masuk ke dalam kapal selama survei yang didasari oleh berat muatan yang diangkut oleh kendaraan itu sendiri. Untuk berat golongan dapat di lihat di tabel 5.1 berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 33 Tahun 2018.

Mencari kebutuhan jumlah *Lashing*

Gol. VII = 22 Ton (menggunakan sekurang – kurangnya 3 (tiga) tali pengikat

Gol. VI B = 16 Ton (menggunakan sekurang – kurangnya 2 (dua) tali pengikat.

Sehingga, golongan VII dengan berat menggunakan sekurang – kurangnya 6 tali pengikat dan golongan VI B menggunakan sekurang – kurangnya 4 tali pengikat. Jika pada haluan terdapat kendaraan golongan VII sebanyak 9 sehingga membutuhkan tali pengikat sekurang – kurangnya 54 tali pengikat.

KMP. Raputra Jaya

Gol. VII = $6 \times 9 = 54$

Gol. VI B = $4 \times 7 = 28$

Gol. VI B = $4 \times 9 = 36$

Kebutuhan alat pengikat = $54 + 28 + 36 = 118$

Sehingga, untuk 25 kendaraan pada KMP. Raputra Jaya membutuhkan alat pengikat sekurang – kurangnya.

Tabel 5.11 Hasil Analisis Kebutuhan Peralatan *Lashing*

No	Nama Kapal	Golongan Kendaraan			Jumlah Kendaraan yang harus di <i>Lashing</i>			Jumlah <i>Lashing</i>
		Haluan (jumlah)	Tengah (jumlah)	Buritan (jumlah)	Haluan	Tengah	Buritan	
1	KMP. Raputra Jaya	VII	VI B	VI B	9	7	9	118
2	KMP. Windu Karsa	VII	VI B	VI B	9	7	9	118
3	KMP. Panorama Nusantara	VII	VI B	VI B	9	7	9	118
4	KMP. Rajarakarta	VII	VI B	VI B	9	7	9	118
5	KMP. Jatra III	VII	VI B	VI B	10	10	10	140
6	KMP. Mabuhay Nusantara	VII	VI B	VI B	9	7	9	118
7	KMP. Royal Nusantara	VII	VI B	VI B	9	7	9	118

Sumber : Hasil Analisa Penulis 2021

5.1.5 Hasil Analisa Kebutuhan Peralatan Pengikatan Kendaraan Di Atas Kapal

Menurut Peraturan Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 Pasal 6 ayat 2 bahwa jumlah petugas untuk mengikat kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayanan kapal. Berdasarkan hasil survey, bahwa layanan muat di pelabuhan Bakauheni dengan durasi 60 menit. Menurut Utomo dan Susilowati (2017) dalam artikelnya bahwa untuk melakukan *lashing* satu kendaraan bisa mencapai waktu 3 – 5 menit yang dilakukan oleh 1 orang.

Tabel 5.12 Hasil Analisis Kebutuhan Petugas *Lashing*

Nama Kapal	Jumlah Kendaraan yang di <i>Lashing</i>	Waktu Pengikatan 1 Kendaraan (Menit)	Total Waktu yang Dibutuhkan (Menit)	Lama Muat (Menit)	Jumlah Petugas yang dibutuhkan (Orang)
(1)	(2)	(3)	(4)=(2)x(3)	(5)	(6)=(4)/(5)
KMP. Raputra Jaya	25	5	125	60	2
KMP. Windu Karsa	25	5	125	60	2
KMP. Panorama Nusantara	25	5	125	60	2
KMP. Rajarakarta	25	5	125	60	2
KMP. Jatra III	30	5	150	60	3
KMP. Mabuhay Nusantara	25	5	125	60	2
KMP. Royal Nusantara	25	5	125	60	2

Sumber: Hasil Analisa, Tim PKL, Tahun 2021

5.2 Pemecah Masalah

Dari hasil analisa yang didapat, diketahui bahwa tata cara pemuatan kendaraan di atas kapal Penyeberangan Pelabuhan Bakauheni belum sesuai berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 dan Nomor 30 Tahun 2016. Dimana masih banyak aturan – aturan yang masih belum terlaksanakan seperti jarak antar kendaraan di atas kapal masih banyak yang belum sesuai dengan peraturan yang ada, kendaraan tidak semua dilakukan pengikatan selama pelayaran, petugas khusus dalam melakukan lashing kendaraan tidak menjalankan tugasnya.

Berdasarkan hasil analisa di atas dapat disimpulkan perbandingan antara kondisi sebelum pandemi covid-19 dan pada saat pandemi covid-19. Yang seharusnya dalam kondisi sekarang jumlah kendaraan yang menggunakan jasa penyeberangan berkurang dari jumlah kendaraan sebelum pandemic. Dimana seharusnya kendaraan yang beroperasi sekarang yang menggunakan jasa penyeberangan dapat dilakukan pengikatan selama pelayaran berlangsung.

Tabel 5.13

Usulan Pemecahan Masalah

No	Jenis Kesesuaian	Tolak ukur	Kondisi Eksisting	Saran
1.	Penimbangan			
1	2	3	4	5
	Informasi jenis dan berat muatan	Tersedia pemberian informasi tentang penimbangan berupa papan informasi.	Tidak tersedianya di kendaraan tentang informasi mengenai jenis dan muatan.	Harus tersedianya di kendaraan tentang informasi mengenai jenis dan muatan.

No	Jenis Kesesuaian	Tolak ukur	Kondisi Eksisting	Saran
2. Lashing				
	a. Jenis Alat Pengikat	Tersedia Tali Pengikat <ul style="list-style-type: none"> • (rope automobile tiedown) • (ratchet strap assembly) • (chain with turnbuckle) 	Tersedianya tali pengikat berupa: <ul style="list-style-type: none"> • (ratchet strap assembly) • (chain with turnbuckle) 	Harus menyediakan tali pengikat berupa: <ul style="list-style-type: none"> • rope automobile tiedown) • (ratchet strap assembly) • (chain with turnbuckle)
	b. Titik tempat mengikat	<ul style="list-style-type: none"> • Jarak Membujur • Jarak Melintang • Memiliki kekuatan 120 KN 	Tersedianya titik tempat mengikat tali diatas kapal	-
	c. Wajib menyediakan alat pengikat	<ul style="list-style-type: none"> • Menyediakan alat pengikat yang cukup 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 dengan kondisi kapal serta berat muatan
	d. Ruang muat dan perlengkapan pengikat dan informasi muatan.	<ul style="list-style-type: none"> • Ruang muat harus bersih • Perlengkapan pengikat yang sesuai. 	Ruang muat di deck kapal masih terdapat oli dan ceceran minyak gemuk.	Mengadakan petugas kebersihan untuk membersihkan deck kapal.
	e. Keadaan Kendaraan diatas kapal	<ul style="list-style-type: none"> • Kendaraan harus membujur • Ruang penempatan harus steril • Jarak kendaraan tidak menutupi akses jalan orang • Mesin kendaraan harus dimatikan dan semua kendaraan harus dilashing 	<ul style="list-style-type: none"> • Kendaraan sesuai dengan membujur. • Ruang penempatan tidak steril dikarena kan masih banyak penumpang yang berkumpul diruang penempat kendaraan. • Jarak kendaraan diatas KMP Inerie II sangatlah tidak sesuai yaitu 20 cm oleh karena itu akses jalan orang sangatlah terhambat. • Kendaraan di atas KMP Inerie II dalam keadaan mati. 	<p>Ruang penempatan Harus steril</p> <p>Harus tersedianya akses jalan orang.</p>
3. Tata Cara Pengikatan				
	a. 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

No	Jenis Kesesuaian	Tolak ukur	Kondisi Eksisting	Saran
				kurangnya 4 pada 30 ton – 40 ton pada tiap sisinya
	b. Wajib pengikatan selama pelayaran	<ul style="list-style-type: none"> • Setiap kendaraan wajib dilakukan pengikatan selama pelayaran • Pengikatan pada <ul style="list-style-type: none"> ➢ Haluan ➢ <i>Midship</i> ➢ Buritan • 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 ketika tidak ada pengikat tali 	<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
	c. Jarak Antar Kendaraan	<ul style="list-style-type: none"> • Sisi Kendaraan • Muka dan belakang • Bersebelahan dengan dinding 	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak sesuai jarak antara sisi kendaraan • Tidak sesuai jarak antara muka dan belakang kendaraan • Tidak sesuai jarak antara satu sisi kendaraan dengan dinding kapal 	<ul style="list-style-type: none"> • Harus sesuai jarak antara sisi kendaraan • Harus sesuai jarak antara muka dan belakang kendaraan • Harus sesuai jarak antara satu sisi kendaraan dengan dinding kapal
	d. Menyediakan Petugas	<ul style="list-style-type: none"> • Operator kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan. • Jumlah petugas untuk mengikat kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayaran kapal. 	Tersedia petugas untuk melakukan pengikatan akan tetapi tidak dilakukan pengikatan kendaraan.	Petugas seharusnya melakukan tugasnya sesuai dengan peraturan yang berlaku
	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.	BPTD Wilayah VI Bengkulu & Lampung	Petugas pengawas pelaksanaan pengikatan kendaraan harus tegas

Sumber : Hasil Analisa, 2021

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

Tabel 5.14
Jarak Kendaraan yang Sesuai Dengan Peraturan

Jarak Pada Bagian :	Standar (cm)
(1)	(2)
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 pengangkutan kendaraan sebagai acuan dalam perencanaan selanjutnya, yaitu sebagai berikut :

1. Penimbangan

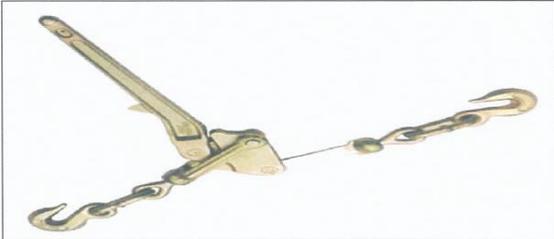
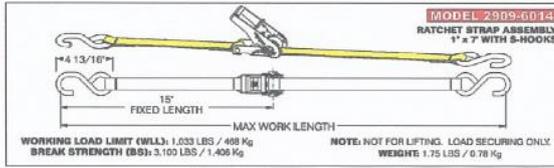
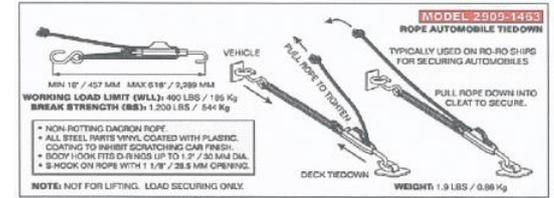
Adapun hasil dari penimbangan yaitu berupa informasi tentang berat dan jenis muatan yang diangkut kendaraan seharusnya di tempelkan pada kendaraan. Informasi dapat berupa kertas yang berisikan tentang berat dan jenis muatan suatu kendaraan dan dapat ditempelkan di bagian kendaraan tersebut.

2. Lashing

Adapun jenis – jenis alat pengikat kendaraan yang dibutuhkan untuk pengikatan kendaraan pada kapal yang beroperasi pada lintasan Bakauheni – Merak :

Tabel 5.15
Jenis Pengikat

Jenis Peralatan Pengikat	Gambar														
Rantai dengan ganco	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>Art. No</th> <th>SWL</th> <th>MBL</th> <th>Take up</th> <th>Material</th> <th>Hex nut</th> <th>Weight</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>723004</td> <td>10 ton</td> <td>20 ton</td> <td>225 mm</td> <td>steel 88, galvanised</td> <td>24 mm</td> <td>7.5 kg</td> </tr> </tbody> </table>	Art. No	SWL	MBL	Take up	Material	Hex nut	Weight	723004	10 ton	20 ton	225 mm	steel 88, galvanised	24 mm	7.5 kg
Art. No	SWL	MBL	Take up	Material	Hex nut	Weight									
723004	10 ton	20 ton	225 mm	steel 88, galvanised	24 mm	7.5 kg									

Jenis Peralatan Pengikat	Gambar
Ganco dan rantai pengencangnya	
Sling pengikat dengan kunci bergigi model ganco pada kedua ujungnya	
Tali pengikat kendaraan	

Sumber : PM 115 tahun 2016

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 :

Tabel 5.16

Tata Cara Pengikatan

Tata Cara Pengikatan	Gambar
<p>3,5 (tiga koma lima) ton sampai 20 (dua puluh) ton, harus menggunakan sekurang-kurangnya 2 (dua) alat pengikat pada masing masing sisi</p>	

Tata Cara Pengikatan	Gambar
<p>20 (dua puluh) ton sampai 30 (tiga puluh) ton, harus menggunakan sekurang-kurangnya 3 (tiga) alat pengikat pada masing masing sisi</p>	
<p>30 (tiga puluh) ton sampai 40 (empat puluh) ton, harus menggunakan sekurang-kurangnya 4 (empat) alat pengikat pada masing masing sisi</p>	

Sumber : Google, 2021

Dapat dilihat pada gambar bagaimana pengikat kendaraan yang seharusnya dilakukan oleh pihak operator kapal.

5.3 Perbandingan dan Manfaat antara Sistem dengan Kondisi yang Direncanakan

Tabel 5.17
Perbandingan Kondisi Sekarang dengan Kondisi yang Direncanakan

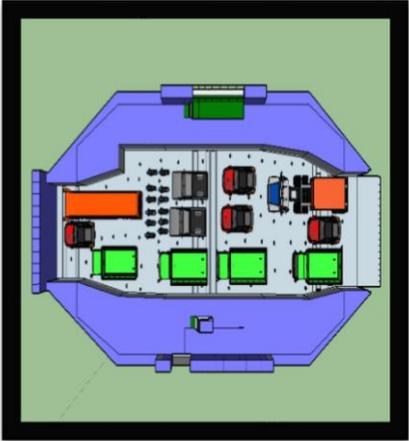
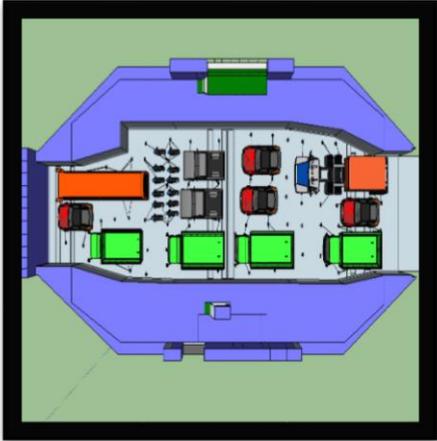
NO	Kondisi sekarang	Kondisi yang Direncanakan
1	Pelabuhan Penyeberangan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni tidak mengoperasikan jembatan timbang	Pelabuhan Penyeberangan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni mengoperasikan lagi jembatan timbang
2	Kendaraan yang akan diangkut di atas kapal tidak menunjukkan informasi jenis dan berat muatan	Informasi jenis dan berat muatan dapat diberikan setelah melakukan penimbangan kendaraan
3	Kapal yang beroperasi memiliki alat pengikat kendaraan namun masih kurang	Setiap kapal mengadakan alat pengikat kendaraan yang cukup untuk melakukan pengikatan kendaraan selama pelayaran

4	Ruang muat kendaraan pada kapal masih terdapat ceceran minyak	Ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan minyak gemuk (<i>grease</i>)
5	Kendaraan yang diangkut di atas kapal tidak dilakukan pengikatan kendaraan selama pelayaran	Setiap kendaraan wajib dilakukan pengikatan kendaraan selama pelayaran
6	Jarak antar sisi kendaraan di atas kapal berdekatan dan tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku	Jarak antar sisi kendaraan harus mengikuti dengan aturan yang berlaku yaitu tidak boleh berdekatan karena dapat membahayakan keselamatan pengguna jasa dan operator kapal
7	Kapal yang beroperasi pada Pelabuhan Penyeberangan Pelabuhan Bakauheni menyediakan petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan namun tidak menjalankan tugasnya.	Operator kapal wajib menyediakan petugas untuk melakukan pengikat kendaraan dan jumlah petugas untuk mengikat tali kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayaran kapal

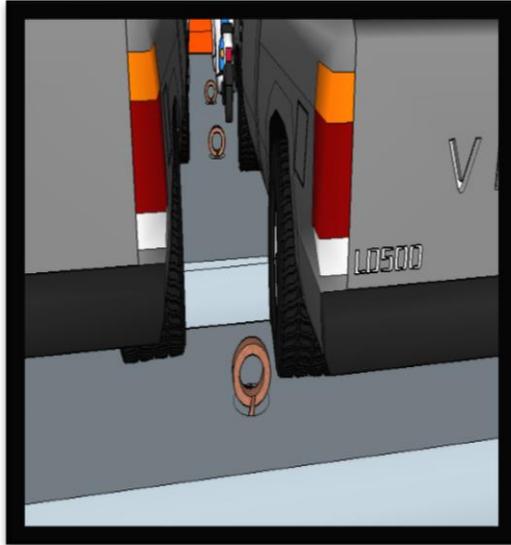
Sumber: Hasil Analisa, (2021)

Tabel 5.17

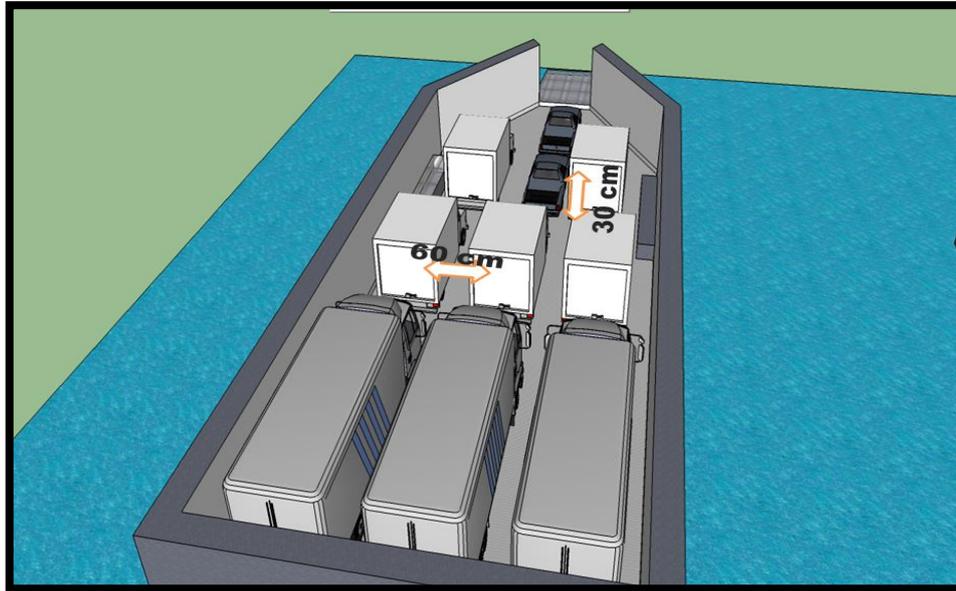
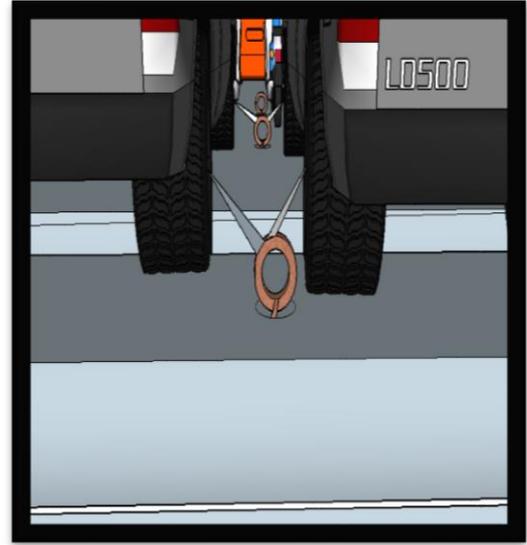
Kondisi sekarang dan Kondisi direncanakan Dalam Kapal

KONDISI SEKARANG	KONDISI YANG DIRENCANAKAN
<p>Kendaraan di atas kapal yang tidak di-lashing.</p> 	<p>Kendaraan di atas kapal yang telah di-lashing.</p> 

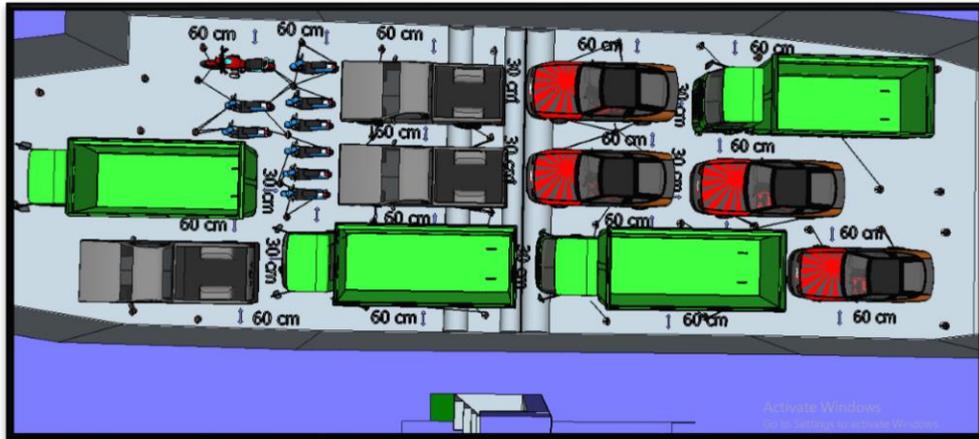
Contoh kendaraan yang tidak di-lashing.



Contoh kendaraan yang di lashing.



Gambar 5.5
Gambar Kondisi sekarang dan yang direncanakan



Gambar 5.6

Gambar Kondisi yang Direncanakan dalam Kapal

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

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

1. Tata cara pengangkutan kendaraan yang dilakukan di atas kapal penyeberangan pada lintasan Merak - Bakauheni dianggap belum mematuhi peraturan yang berlaku. Berdasarkan keadaan di lapangan bahwa seharusnya Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni perlu mengkaji ulang alat penimbang kendaraan yang sampai saat ini masih dalam tahap pengujian guna keakuratan alat penimbang kendaraan untuk memberikan informasi mengenai berat kendaraan beserta muatan yang akan masuk ke kapal yang mana informasi tersebut digunakan dalam penentuan jumlah *lashing* yang akan digunakan pada kendaraan tersebut.
2. Kondisi saat ini pada penanganan dan tata cara penataan kendaraan pada Pelabuhan Penyeberangan bakauheni belum sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 Karena masih banyaknya aturan-aturan yang tidak dilaksanakan saat proses pengangkutan kendaraan diatas kapal, seperti kendaraan tidak memiliki jenis dan berat kendaraan dikarenakan tidak dioperasikannya jembatan timbang di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni, jarak kendaraan yang tidak sesuai aturan. Dan belum sesuainya dengan Peraturan Menteri Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan pada Kapal Angkutan Penyeberangan seperti kendaraan yang tidak di *lashing* selama pelayaran sudah jelas bahwa tingkat keselamatan pada saat berlayar sangatlah rendah.
3. Berdasarkan keadaan di lapangan bahwa setiap kapal ada petugas khusus yang ditunjuk langsung oleh operator kapal namun tidak menjalankan tugasnya dengan baik dan benar, sementara dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 tahun 2016 pasal 6 ayat 1 kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan dan hasil dari analisa bahwa setiap kapal harus menyediakan 2

petugas pengikatan tali kendaraan. Serta menyediakan peralatan pengikat yang memenuhi.

4. **Saran**

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

1. Otoritas pelabuhan seharusnya bertindak tegas dalam hal pengangkutan muatan pada kendaraan yang mana setiap kendaraan telah dibatasi berat muatan maksimumnya. Dan jika masih ada dari kapal yang tidak melaksanakan aturan yang ada maka perlu ketegasan dari otoritas pelabuhan untuk menegakkan aturan dan memberi sanksi terhadap operator kapal yang tidak melaksanakan pengangkutan kendaraan di atas kapal berdasarkan peraturan yang telah berlaku.
2. Perlu dilakukannya sosialisasi terhadap operator kapal tentang tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal karena dalam tata cara pengangkutan kendaraan harus benar-benar dilakukan berdasarkan aturan yang telah berlaku, sehingga tingkat keselamatan dalam berlayar bisa terjamin aman dan tidak ada yang dirugikan.
3. Kapal yang beroperasi perlu untuk mengadakan alat pengikat kendaraan sesuai dengan jenis yang dibutuhkan untuk melakukan pengikatan kendaraan.

DAFTAR PUSTAKA

_____, 2008, Undang – undang Nomor 17, **PELAYARAN**, Direktorat Perhubungan Darat, Jakarta.

_____, 2016, Peraturan Meteri Nomor 30 tahun 2016. **KEWAJIBAN PENGIKATAN KENDARAAN PADA KAPAL ANGKUTAN PENYEBERANGAN**, Direktorat Perhubungan Darat, Jakarta.

_____, 2016, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115, **TATA CARA PENGANGKUTAN DI ATAS KAPAL** , Direktorat Perhubungan Darat, Jakarta.

_____, 2017, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 103, **PENGATURAN DAN PENGENDALIAN KENDARAAN YANG MENGGUNAKAN JASA ANGKUTAN PENYEBERANGAN**, Direktorat Perhubungan Darat, Jakarta.

_____, 2018, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33, **PENGUJIAN TIPE KENDARAAN BERMOTOR**, Perhubungan Darat, Jakarta.

_____, Nasution, M.N., Drs,M.S.Tr.,APU, 2008, **MANAJEMEN TRANSPORTASI** Edisi Ketiga, Ghalia Indonesia, Jakarta.

Fidel Miro., Drs,M.S.Tr.,APU, 2008, **PERENCANAAN TRANSPORTASI** Edisi Ketiga, Ghalia Indonesia, Jakarta.

Abubakar, Iskandar . 2010, **MANAJEMEN TRANSPOTASI**, Jakarta