

**TINJAUAN TATA CARA PENGANGKUTAN KENDARAAN DI
ATAS KMP.SEMBILANG PADA LINTASAN KUALA TUNGKAL-
TELAGA PUNGGUR DI KABUPATEN TANJUNG JABUNG
BARAT PROVINSI JAMBI**



Diajukan dalam Rangka Penyelesaian Program Studi Diploma III
Manajemen Transportasi Perairan Daratan

EMTIQHA DELA PUTRI

19 03 054

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN PENYEBERANGAN
TAHUN 2022**

**TINJAUAN TATA CARA PENGANGKUTAN KENDARAAN DI
ATAS KMP.SEMBILANG PADA LINTASAN KUALA TUNGKAL-
TELAGA PUNGGUR DI KABUPATEN TANJUNG JABUNG
BARAT PROVINSI JAMBI**



Disusun Sebagai Salah Satu Syarat Menyelesaikan Studi Diploma III
Manajemen Transportasi Perairan Daratan

EMTIQHA DELA PUTRI

19 03 054

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN PENYEBERANGAN
TAHUN 2022**

**PERSETUJUAN SEMINAR
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : **TINJAUAN TATA CARA PENGANGKUTAN
KENDARAAN DI ATAS KMP.SEMBILANG
PADA LINTASAN KUALA TUNGKAL
TELAGA PUNGGUR DI KABUPATEN
TANJUNG JABUNG BARAT PROVINSI
JAMBI**

Nama Taruna : EMTIQHA DELA PUTRI
NPT : 1903054
Program Studi : DIII MTPD

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang, Agustus 2022

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II

Slamet Prasetyo Sutrisno, S.T.,M.Pd.
NIP. 19760430 200812 1 001

Drs. Brenhard M. Tampubolon, M.Si
NIP. 19641003 199403 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

SURNATA,S.SI.T.,M.M.
NIP. 19660719 198903 1 001

**TINJAUAN TATA CARA PENGANGKUTAN KENDARAAN DI
ATAS KMP.SEMBILANG PADA LINTASAN KUALA TUNGKAL-
TELAGA PUNGGUR DI KABUPATEN TANJUNG JABUNG
BARAT PROVINSI JAMBI**

Disusun dan Diajukan Oleh:

EMTIQHA DELA PUTRI

NPT. 1903054

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KKW

Pada tanggal

Menyetujui

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Nama:

Nama:

Nama:

NIP.

NIP.

NIP.

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

SURNATA,S.SI.T.,M.M.
NIP. 196607191989031001

SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan dibawah ini

Nama : EMTIQHA DELA PUTRI

NPT : 1903054

Program Studi : D III – MTPD

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “TINJAUAN TATA CARA PENGANGKUTAN KENDARAAN DI ATAS KMP.SEMBILANG PADA LINTASAN KUALA TUNGKAL-TELAGA PUNGGUR DI KABUPATEN TANJUNG JABUNG BARAT PROVINSI JAMBI”, dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada :

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang

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

Adalah **pihak ke II** selaku pemegang Hak cipta berupa laporan Tugas Akhir Taruna/i Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan selama batas waktu yang tidak ditentukan.

Demikianlah surat pengalihan hak ini kami buat, agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya

Palembang, Agustus 2022

Pemegang Hak Cipta

Pencipta

(.....)

(EMTIQHA DELA PUTRI)

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : EMTIQHA DELA PUTRI

NPT : 1903054

Program Studi : D III - Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

**TINJAUAN TATA CARA PENGANGKUTAN KENDARAAN DI ATAS
KMP.SEMBILANG PADA LINTASAN KUALA TUNGKAL-TELAGA
PUNGGUR DI KABUPATEN TANJUNG JABUNG BARAT PROVINSI
JAMBI**

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

Palembang, Agustus 2022
Pembuat Pernyataan,

EMTIQHA DELA PUTRI

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirrobbil'alamin puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, karena atas berkah dan rahmat-Nya, penulis dapat menyelesaikan penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) yang berjudul “Tinjauan Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas KMP.Sembilang Pada Lintasan Kuala Tungkal-Telaga Punggur di Kabupaten Tanjung Jabung Barat Provinsi Jambi” tepat pada waktunya. Kertas Kerja Wajib (KKW) ini ditulis dan diajukan sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan (MTPD) di Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.

Penulis menyadari kegiatan dan penulisan KKW ini tidak terlepas dari bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak yang langsung maupun tidak terlibat dalam Penelitian Kertas Kerja Wajib ini. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Dr.H. Irwan S. H., M. Mar.E selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang
2. Wakil Direktur I, Wakil Direktur II dan Wakil Direktur III Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
3. Bapak Slamet Prasetyo Sutrisno, S.T., M. Pd selaku dosen pembimbing I dan Bapak Drs. Brenhard Mangatur Tampubolon, M. Si selaku dosen pembimbing II yang dengan sabar dan meluangkan waktu untuk memberikan arahan dan bimbingan sehingga Kertas Kerja Wajib ini dapat terselesaikan.
4. Bapak Yuliansyah, S. T., M.T Selaku Kepala Seksi Transportasi Sungai Danau Penyeberangan Perintis Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah V Provinsi Jambi yang telah bersedia menerima kami untuk melaksanakan PKL dan Magang di Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah V Provinsi Jambi.
5. Ibu Mega Nanda Ayu Restiana Putri, S.Tr.Pel dan Ibu Rita Kurniasari, A.Md.LLASDP., S.ST(TD) selaku dosen pembimbing lapangan yang dengan sabar dan meluangkan waktu untuk memberikan arahan dan bimbingan selama

penyusunan Laporan Umum Kelompok Tim PKL Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah V Provinsi Jambi.

6. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.
7. Pengasuh Taruna Poltektrans SDP Palembang terimakasih atas semua arahan, bimbingan dan ilmu yang telah diberikan selama ini.
8. Seluruh Kakak Alumni D.III LLASDP terimakasih atas semua bantuan serta bimbingannya selama kami berada di Jambi.
9. Rekan-rekan satu angkatan XXX dan adik tingkat XXXI dan XXXII terimakasih atas bantuan dan doanya
10. Semua pihak yang secara langsung maupun tidak langsung telah terlibat dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penulisan KKW ini masih terdapat banyak kekurangan, oleh karena itu dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk dapat menjadi perbaikan demi kesempurnaan KKW ini.

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

Palembang, 8 Agustus 2022

Emtiqha Dela Putri

Tinjauan Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas KMP. Sembilang Pada Lintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur Di Kabupaten Tanjung Jabung Barat Provinsi Jambi

ABSTRAK

Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal merupakan Pelabuhan Penyeberangan yang melayani lintas antar pulau antar provinsi dengan lintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur dan Kuala Tungkal – Dabo. Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal dikelola oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tanjung Jabung Barat. Dalam sistem transportasi, keamanan dan keselamatan sangat diunggulkan sebagai bentuk pemberian jasa yang baik. Seperti halnya pengaturan dan penanganan muatan kendaraan di atas kapal, semakin baik pengaturan dan penanganan maka semakin baik juga tingkat keamanan dan keselamatan kendaraan di atas kapal begitu juga sebaliknya. Pada Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal masih didapati pengaturan dan penanganan muatan kendaraan yang tidak sesuai dengan standar yang telah ditetapkan di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kesesuaian kondisi *eksisting* di Kapal Motor Penyeberangan Sembilang, dan kewajiban pengikatan kendaraan di atas kapal. Analisa yang akan digunakan adalah analisa deskriptif terhadap kondisi dilapangan dan analisa kewajiban pengikatan kendaraan di atas kapal. Hasil penelitian ini yaitu kondisi *eksisting* tata cara pengangkutan kendaraan di atas Kapal Motor Penyeberangan Sembilang pada lintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur masih belum sesuai dengan pemuatan kendaraan yang telah diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016, kewajiban pengikatan kendaraan di atas Kapal Motor Penyeberangan Sembilang pada lintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur masih belum sesuai dengan tata cara pemuatan kendaraan yang telah diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 tahun 2016, karena tidak adanya pengikatan kendaraan di atas kapal, tidak adanya petugas *lashing* di atas Kapal Motor Penyeberangan Sembilang pada lintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur sehingga kendaraan ditempatkan tidak sesuai dengan aturan.

Kata Kunci: Transpotasi, Keselamatan, Pengangkutan Kendaraan.

**Review of Vehicle Transportation Procedures Over KMP. Sembilang On
Kuala Tungkal – Telaga Punggur Route In Tanjung Jabung Barat Regency,
Jambi Province**

ABSTRACT

Kuala Tungkal Crossing Port is a crossing port that serves inter-island crossings between provinces with the Kuala Tungkal - Telaga Punggur and Kuala Tungkal - Dabo tracks. Kuala Tungkal Crossing Port is managed by the Transportation Office of Tanjung Jabung Barat Regency. In the transportation system, security and safety are highly favored as a form of providing good services. As with the regulation and handling of vehicle loads on board the ship, the better the arrangement and handling, the better the level of security and safety of the vehicles on board the ship and vice versa. At the Kuala Tungkal Crossing Port, there are still found arrangements and handling of vehicle loads that are not in accordance with the standards set in the Regulation of the Minister of Transportation Number 115 of 2016 and regulation of the Minister of Transportation Number 30 of 2016. This study aims to determine the suitability of existing conditions on the Sembilang Crossing Motor Ship, and the obligation to fasten vehicles on board. The analysis that will be used is a descriptive analysis of the conditions in the field and an analysis of the obligation to fasten vehicles on board the ship. The results of this study are that the existing conditions of the procedures for transporting vehicles on board the Sembilang Crossing Motor Boat on the Kuala Tungkal - Telaga Punggur track are still not in accordance with the loading of vehicles that have been regulated in the Regulation of the Minister of Transportation Number 115 of 2016, The obligation to fasten vehicles on board the Sembilang Crossing Motor Boat on the Kuala Tungkal - Telaga Punggur track is still not in accordance with the vehicle loading procedures that have been regulated in the Regulation of the Minister of Transportation Number 30 of 2016, due to the absence of vehicle binding on board the ship, the absence of lashing officers on board the Crossing Motor Ship Sembilang on the Kuala Tungkal – Telaga Punggur track so that vehicles are placed not in accordance with the rules.

Keywords: Transportation, Safety, Vehicle Transport.

DAFTAR ISI

| | |
|--|------|
| HALAMAN Sampul | i |
| HALAMAN Judul..... | ii |
| HALAMAN Persetujuan Seminar..... | iii |
| HALAMAN Pengesahan Seminar..... | iv |
| HALAMAN Pengalihan Hak Cipta | v |
| Pernyataan Keaslian..... | vi |
| Kata Pengantar | vii |
| Abstrak | ix |
| <i>Abstract</i> | x |
| Daftar Isi..... | xi |
| Daftar Tabel..... | xii |
| Daftar Gambar | xiii |
| Daftar Lampiran..... | xv |
| BAB I Pendahuluan..... | 1 |
| A. Latar Belakang | 1 |
| B. Rumusan Masalah..... | 6 |
| C. Tujuan Penelitian..... | 6 |
| D. Manfaat Penelitian | 6 |
| E. Batasan Masalah..... | 9 |
| BAB II Tinjauan Pustaka..... | 10 |
| A. Review Penelitian Sebelumnya | 10 |
| B. Landasan Teori..... | 11 |
| C. Kerangka Penelitian..... | 23 |
| BAB III Metode Penelitian..... | 25 |
| A. Jenis Penelitian | 25 |
| B. Sumber Data | 26 |
| C. Metode Pengumpulan Data..... | 27 |
| D. Teknik Analisis Data | 28 |
| BAB IV Analisis dan Pembahasan | 32 |
| A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian | 32 |
| B. Hasil Penelitian | 60 |
| C. Pembahasan | 81 |
| BAB V Penutup..... | 86 |
| A. Kesimpulan..... | 86 |
| B. Saran | 86 |
| Daftar Pustaka | 89 |

DAFTAR TABEL

| | |
|--|----|
| Tabel 2. 1 Analisa Permasalahan KKW yang digunakan | 10 |
| Tabel 4. 1 Ship Particular KMP. Satria Pratama..... | 34 |
| Tabel 4. 2 Ship Particular KMP. Senangin | 35 |
| Tabel 4. 3 Ship Particular KMP. Sembilang | 37 |
| Tabel 4. 4 Daftar Lintasan dan Kapal yang Beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal | 42 |
| Tabel 4. 5 Data Produktivitas Keberangkatan dan Kedatangan di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 5 Tahun Terakhir..... | 50 |
| Tabel 4. 6 Data Produktivitas Kedatangan di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari (15 Maret 2022 – 1 April 2022)..... | 52 |
| Tabel 4. 7 Data Produktivitas Keberangkatan di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari (15 Maret 2022 – 1 April 2022)..... | 54 |
| Tabel 4. 8 Data Produktivitas Kedatangan KMP.Sembilang di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari..... | 56 |
| Tabel 4. 9 Data Produktivitas Keberangkatan KMP.Sembilang di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari..... | 58 |
| Tabel 4. 10 Survei Waktu Kendaraan Naik Kapal | 61 |
| Tabel 4. 11 Survei Waktu Kendaraan Turun Kapal | 62 |
| Tabel 4. 12 Survei Waktu Kendaraan Paling Depan Masuk Pelabuhan | 63 |
| Tabel 4. 13 Hasil Rekap Survei Jarak Kendaraan Selama 15 Hari | 63 |
| Tabel 4. 14 Jumlah Alat Pengikat Kendaraan di Kapal | 66 |
| Tabel 4. 15 Kondisi pengikatan kendaraan di atas KMP. Sembilang..... | 66 |
| Tabel 4. 16 Kondisi klem roda kendaraan di atas KMP. Sembilang | 67 |
| Tabel 4. 17 Hasil Rekap Kesuaian Jarak Kendaraan Selama 15 Hari..... | 73 |
| Tabel 4. 18 Jarak Antara Muka dan Belakang Kendaraan..... | 74 |
| Tabel 4. 19 Jarak Antara salah Satu Sisi Kendaraan..... | 74 |
| Tabel 4. 20 Jarak Kendaraan yang Sisi Sampingnya Bersebelahan Dengan Dinding | 75 |
| Tabel 4. 21 Ruang Penempatan Yang Tidak Steril Dari Adanya Penumpang..... | 76 |
| Tabel 4. 22 Penempatan Kendaraan Yang Melintang..... | 77 |
| Tabel 4. 23 Pengikatan Kendaraan..... | 78 |
| Tabel 4. 24 Kondisi Pengikatan Kendaraan di Atas KMP. Sembilang Bagian Haluan | 78 |
| Tabel 4. 25 Kondisi Pengikatan Kendaraan di Atas KMP. Sembilang Bagian Tengah..... | 79 |
| Tabel 4. 26 Kondisi Pengikatan Kendaraan di Atas KMP. Sembilang Bagian Buritan..... | 79 |
| Tabel 4. 27 Kondisi Kendaraan Yang Tidak Diberikan Klem Roda | 80 |

DAFTAR GAMBAR

| | |
|--|----|
| Gambar 1. 1 Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal..... | 2 |
| Gambar 2. 1 Tali Pengikat Kendaraan (Rope Automobile Tiedown)..... | 18 |
| Gambar 2. 2 Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (Ratche Strap Assembly)Model Ganco Pada Kedua Ujung Sisinya | 19 |
| Gambar 2. 3 Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (Ratchet Strap Assembly) Model Ganco Pada Satu Sisinya | 19 |
| Gambar 2. 4 Rantai Dengan Ganco | 20 |
| Gambar 2. 5 Pengikat (turnbuckle) yang dapat disambung dengan rantai..... | 20 |
| Gambar 2. 6 Ganco Dengan Rantai Dan Pengencangnya..... | 21 |
| Gambar 2. 7 Bagan Alir Penelitian | 24 |
| Gambar 4. 1 Peta Administrasi Kabupaten Tanjung Jabung Barat..... | 32 |
| Gambar 4. 2 KMP. Satria Pratama..... | 34 |
| Gambar 4. 3 KMP. Senangin | 35 |
| Gambar 4. 4 KMP. Sembilang | 37 |
| Gambar 4. 5 Layout Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal | 39 |
| Gambar 4. 6 Trayek Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal..... | 41 |
| Gambar 4. 7 Struktur Organisasi BPTD | 45 |
| Gambar 4. 8 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Tanjung Jabung Barat | 49 |
| Gambar 4. 9 Grafik Produktivitas Keberangkatan dan Kedatangan Penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 5 Tahun Terakhir | 50 |
| Gambar 4. 10 Grafik Produktivitas Keberangkatan dan Kedatangan Kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 5 Tahun Terakhir | 51 |
| Gambar 4. 11 Grafik Produktivitas Kedatangan Penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari..... | 53 |
| Gambar 4. 12 Grafik Produktivitas Kedatangan Kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari..... | 53 |
| Gambar 4. 13 Grafik Produktivitas Keberangkatan Penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari..... | 55 |
| Gambar 4. 14 Grafik Produktivitas Keberangkatan Kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari..... | 55 |
| Gambar 4. 15 Grafik Produktivitas Kedatangan Penumpang di KMP.Sembilang Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari | 57 |
| Gambar 4. 16 Grafik Produktivitas Kedatangan Kendaraan di KMP.Sembilang Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari | 57 |
| Gambar 4. 17 Grafik Produktivitas Keberangkatan Penumpang di KMP. Sembilang Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari | 59 |
| Gambar 4. 18 Grafik Produktivitas Keberangkatan Kendaraan di KMP.Sembilang Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari | 59 |
| Gambar 4. 20 Ruang muat yang masih tidak steril | 65 |

| | |
|---|----|
| Gambar 4. 21 Penempatan kendaraan yang melintang | 65 |
| Gambar 4. 22 Jembatan Timbang Tipe Portabel dan Tipe Permanen..... | 72 |
| Gambar 4. 23 <i>Layout</i> Pelabuhan Dengan Perencanaan Jembatan Timbang..... | 73 |
| Gambar 4. 24 Jarak Antar Kendaraan..... | 76 |
| Gambar 4. 25 Penempatan Kendaraan yang Melintang..... | 80 |
| Gambar 4. 26 Barisan Kendaraan Wajib <i>Lashing</i> | 81 |
| Gambar 4. 27 Area Kendaraan Yang Dilakukan Klem Roda..... | 83 |

DAFTAR LAMPIRAN

| | |
|--|----|
| Lampiran 1 Form Survei Jarak Antar Kendaraan | 90 |
| Lampiran 2 Fasilitas Sisi Daratan | 91 |
| Lampiran 3 Fasilitas Sisi Perairan | 95 |

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Transportasi pada era globalisasi memiliki peranan yang sangat penting dalam kehidupan manusia. Selain membantu kegiatan perpindahan manusia maupun barang dari satu tempat ke tempat lainnya, transportasi juga menjadi urat nadi dalam pertumbuhan ekonomi. Transportasi menjadikan barang-barang dapat dikirim dari tempat produksi ke tempat-tempat lainnya yang membutuhkan barang-barang tersebut, sehingga supply barang lebih mudah dan terjamin maka dari itu harga barang akan tetap stabil.

Salah satu bentuk alat transportasi yaitu angkutan sungai yang mempunyai peranan yang sangat penting sebagai akses penghubung. Salah satunya ada di Kota Jambi. Jambi memiliki pelabuhan di tiga Kabupaten yang berbeda, yaitu Pelabuhan Talang Duku di Kabupaten Muaro Jambi yang jaraknya 10 Km dari Kota Jambi, Pelabuhan Muara Sabak di Kabupaten Tanjung Jabung Timur yang jaraknya 70 Km dari Kota Jambi, dan Pelabuhan Kuala Tungkal yang terletak di Kabupaten Tanjung Jabung Barat dengan jarak 120 Km dari Kota Jambi. Pelabuhan yang ada di Provinsi Jambi seluruhnya berada dibawah pengawasan Balai Pengelola Transportasi Darat Provinsi Jambi.

Pelabuhan penyeberangan Kuala Tungkal merupakan simpul dari Lintas Penyeberangan Perintis Kuala Tungkal – Dabo Singkep yang dilayani oleh Kapal Penyeberangan Penumpang Senangin, sementara Lintas

Penyeberangan Komersil Kuala Tungkal – Telaga Punggur dilayani oleh Kapal Penyeberangan Penumpang KMP Satria Pratama dan KMP Sembilang. Pelabuhan ini termasuk pelabuhan Tipe B karena pelabuhan ini adalah pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan perintis. Tugas dan fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat Tipe B adalah melakukan penyusunan rencana, program, dan anggaran, melaksanakan pengawasan serta pelaksanaan evaluasi dan pelaporan.



Gambar 1. 1 Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal

Dermaga ini telah memberikan efek yang positif terutama dalam aspek ekonomi masyarakat, terlebih di Provinsi Jambi, Kabupaten Tanjung Jabung Barat merupakan kabupaten penyumbang tertinggi dalam bidang ekspor impor pinang yang tak lepas juga berkat peran dari Pemerintah Daerah.

Namun di Pelabuhan ini masih terdapat kekurangan dalam aspek fasilitas, dimana Pelabuhan Kuala Tungkal ini tidak memiliki jembatan timbang dan portal untuk mengukur tinggi kendaraan. Terdapat dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 27 Tahun 2016 tentang Pengaturan dan Pengendalian Kendaraan yang Menggunakan Jasa Angkutan

Penyeberangan dimana setiap Pelabuhan penyeberangan wajib menyediakan fasilitas portal dan jembatan timbang. Setiap kendaraan yang masuk ke Pelabuhan Kuala Tungkal tidak mendapat fasilitas penimbangan dan pengukuran dimensi, sehingga setiap kendaraan yang bermuatan ataupun tidak memiliki muatan dapat masuk dengan bebas. Para calon penumpang yang membawa kendaraan harus membeli boarding pass pelabuhan terlebih dahulu, lalu membeli tiket dan kemudian menunggu di lapangan parkir siap muat. Untuk penumpang yang membawa kendaraan golongan I sampai dengan golongan IV hanya perlu menyebutkan nama pengemudi, plat kendaraan serta asal dan tujuan kendaraan sementara kendaraan golongan V harus menyebutkan berapa berat muatan yang di angkut dan apa jenis muatan yang diangkut dalam kendaraannya, lalu para petugas pelabuhan akan mencatat data tersebut untuk dijadikan laporan pelabuhan.

Pada KMP.Sembilang, operator kapal akan mengunci kendaraan golongan V yang dapat masuk ke kapal di 12 unit. Selanjutnya akan di isi dengan kendaraan golongan I sampai dengan IV. Jika kendaraan golongan I sampai dengan IV sudah berhasil di muat dan masih terdapat kendaraan yang masih menunggu, maka operator kapal akan menghubungi operator pelabuhan untuk memasukkan kendaraan yang masih menunggu tersebut jika masih tersedianya ruang pada geladak kapal atau biasa disebut dengan car deck. Kendaraan yang masuk akan di atur tata letak nya oleh anak buah kapal yang di pimpin oleh *Chief* dan dibantu oleh *Second Officer*.

Ketika proses pemuatan berlangsung para petugas kapal harus pintar dalam menentukan tata letak kendaraan sehingga seluruh kendaraan yang telah membeli tiket dapat masuk ke dalam kapal. Namun hal ini dapat menjadi masalah. Petugas kapal terlalu memaksakan untuk seluruh kendaraan dapat masuk, sehingga petugas kapal mengatur posisi antar kendaraan hampir tidak berjarak. Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal Pasal 20 telah jelas disebutkan bahwa jarak antar sisi kendaraan adalah sekurang-kurangnya 60 cm, jarak antar muka dan belakang masing-masing kendaraan adalah sekurang-kurangnya 30 cm dan jarak antar kendaraan dan dinding dalam kapal adalah 60 cm.

Masalah selanjutnya adalah pada kapal ini masih lalai dalam pengikatan kendaraan dan tidak adanya petugas khusus yang berkompeten dalam pengikatan kendaraan dimana telah di atur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan Bab III pasal 3 ayat 1 dimana setiap kendaraan wajib diikat selama dalam pelayaran dan pasal 6 ayat 1 bahwa operator kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan. Kondisi nyata pada kapal ini adalah operator kapal belum konsisten dalam menerapkan *lashing* pada kendaraan, dan terkadang operator kapal juga tidak memberikan klem pada roda kendaraan. Hal ini dapat membahayakan keselamatan pada saat pelayaran seperti contoh kendaraan yang bergerak bisa saja menyebabkan ketidak stabilannya kapal dan

juga dapat merugikan pemilik kendaraan dimana kendaraan yang tidak di ikat dapat bergerak dan bergesekan dengan kendaraan lainnya.

Pada KMP Sembilang ini masih ditemukan kendaraan yang dimuat secara melintang serta penumpang yang berada diatas kendaraannya selama pelayaran, dimana kedua hal ini telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 Bab IV pasal 17 ayat 1 dan 2 yang berbunyi (1) Kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal. (2) Ruang penempatan kendaraan harus steril dari adanya penumpang selama pelayaran.

Dari ketiga peraturan tersebut bertujuan untuk meningkatkan keselamatan pada kapal penumpang *Ro-ro*, pemenuhan standar keselamatan pengangkutan diatas kapal, meminimalkan kelebihan berat muatan, kesalahan penempatan pemuatan kendaraan dan tidak adanya pengikatan kendaraan di atas kapal. Berdasarkan uraian diatas maka penulis mengambil judul Kertas Kerja Wajib yang berjudul,

**“TINJAUAN TATA CARA PENGANGKUTAN KENDARAAN
DI ATAS KMP. SEMBILANG PADA LINTASAN KUALA TUNGKAL -
TELAGA PUNGGUR DI KABUPATEN TANJUNG JABUNG BARAT
PROVINSI JAMBI”**

B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan hasil pengamatan yang dilakukan di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal maka dapat diidentifikasi masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kesesuaian kondisi *eksisting* terhadap tata cara pengangkutan di atas KMP.Sembilang dengan Peraturan Menteri Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal?
2. Apakah kewajiban pengikatan kendaraan dan klem pada roda kendaraan di atas KMP.Sembilang sudah sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor 30 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan?

C. TUJUAN PENELITIAN

1. Mengetahui kesesuaian kondisi *eksisting* terhadap tata cara pengangkutan di atas KMP.Sembilang dengan Peraturan Menteri Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal.
2. Mengetahui kesesuaian kewajiban pengikatan kendaraan di atas KMP.Sembilang dengan Peraturan Menteri Nomor 30 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan.

D. MANFAAT PENELITIAN

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 peningkatan tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal serta menjadi bahan kajian lebih lanjut.

2. Bagi Taruna

- a. Mengaplikasikan teori-teori yang di dapat selama menempuh pendidikan program Diploma III MTPD di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
- b. Memenuhi tugas akhir sebagai persyaratan untuk menyelesaikan Pendidikan Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan.
- c. Mengaplikasikan teori-teori yang di dapat selama menempuh pendidikan program Diploma III MTPD di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
- d. Memenuhi tugas akhir sebagai persyaratan untuk menyelesaikan Pendidikan Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan.
- e. Mengaplikasikan teori-teori yang di dapat selama menempuh pendidikan program Diploma III MTPD di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.

- f. Memenuhi tugas akhir sebagai persyaratan untuk menyelesaikan Pendidikan Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan.
 - g. Mengaplikasikan teori-teori yang di dapat selama menempuh pendidikan program Diploma III MTPD di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
 - h. Memenuhi tugas akhir sebagai persyaratan untuk menyelesaikan Pendidikan Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan.
3. Lembaga Pendidikan
- a. Memberikan informasi berupa pengetahuan dan wawasan kepada seluruh civitas akademika di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
 - b. Menjalin kerjasama antara Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang dengan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah V Jambi.
 - c. Sebagai referensi bagi penulisan Kertas Kerja Wajib berikutnya.
4. Instansi Pemerintahan
- a. Memberikan gambaran kepada pihak instansi sebagai pemecah masalah dalam mengoptimalkan operasional pelabuhan.
 - b. Sebagai bahan masukan dan bahan evaluasi tentang pentingnya perlengkapan keselamatan penumpang di atas kapal dan untuk

meningkatkan pelayanan yang ada serta melakukan perbaikan terhadap alat keselamatan sesuai dengan persyaratan dan peraturan yang berlaku.

5. Bagi Masyarakat

- a. Memberikan gambaran mengenai pelayanan yang baik, cepat dan efisien kepada pengguna jasa/masyarakat.
- b. Sebagai bahan bacaan bagi masyarakat untuk menambah wawasan masyarakat tentang angkutan sungai danau dan penyeberangan.

E. BATASAN MASALAH

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 di Kecamatan Tungkal Ilir, Kabupaten Tanjung Jabung Barat, Provinsi Jambi yaitu Pada Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Tahun 2022.
2. Objek penelitian ini yaitu tentang tata cara pengangkutan di atas KMP. Sembilang pada lintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur Batam.
3. Penelitian ini dibatasi dengan membandingkan kondisi *eksisting* yang ada di lapangan dengan apa yang sudah ada sesuai 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.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. REVIEW PENELITIAN SEBELUMNYA

Dalam melakukan penelitian ini, penulis mengambil penelitian yang relevan agar hasil yang di dapat lebih akurat. Untuk itu digunakan penelitian yang sama yang membahas tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal. Penelitian tersebut pernah dilakukan oleh Budi Kusuma dari angkatan XXVIII dengan judul: **“EVALUASI TATA CARA PENGANGKUTAN KENDARAAN DIATAS KAPAL PADA KMP. GAMBOLO DAN KMP. AMBU-AMBU DI PELABUHAN TELUK BUNGUS PROVINSI SUMATERA BARAT”**. Adapun penelitian tersebut membahas tentang kondisi dari pengangkutan kendaraan pada suatu kapal. Dengan analisa jarak antar kendaraan, pengikatan kendaraan diatas kapal dan jumlah petugas pengikatan

Tabel 2. 1 Analisa Permasalahan KKW yang digunakan

| NO | NAMA | JUDUL PENELITIAN | LOKASI PENELITIAN | ANALISA |
|----|--------------------------------|---|--|---|
| 1. | BUDI KUSUMA NPT : 17 04 007 | Evaluasi Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal Pada KMP.Gambolo dan KMP. Ambu-Ambu di Pelabuhan Teluk Bungus Provinsi Sumatera Barat. | Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus Kota Padang Provinsi Sumatera Barat | 1. Analisa jarak antar kendaraan dan dinding kapal 2. Analisa sistem pengikatan kendaraan 3. Analisa petugas ideal dalam melakukan pengikatan |

B. LANDASAN TEORI

1. Dasar Hukum

a. 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 (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.
- 3) 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.
- 4) 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.

b. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2011 Jo. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan

- 1) Pasal 61 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) Pasal 79 Ayat (1): Untuk kelancaran kegiatan angkutan di perairan, dapat diselenggarakan usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan.
- 3) Pasal 80 Ayat (1): Kegiatan usaha bongkar muat barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 79 ayat (2) huruf a merupakan kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar dan muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*.
- 4) Pasal 80 Ayat (2): Kegiatan usaha bongkar muat barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk bongkar muat barang di pelabuhan.

c. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2016 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 (3): Setiap kendaraan beserta muatannya yang akan diangkut menggunakan kapal angkutan penyeberangan wajib diketahui: a. dimensi (tinggi) ; dan b. berat
 - 3) Pasal 3 ayat (1): Berat kendaraan beserta muatannya sebagaimana dimaksud pada Pasal 2 ayat (3) huruf a sekurang-kurangnya harus diketahui ukuran tinggi kendaraan beserta muatannya.
 - 4) Pasal 3 ayat (2): Ukuran tinggi kendaraan beserta muatannya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak boleh melebihi 4,2 meter.
 - 5) Pasal 4 ayat (1): Berat kendaraan beserta muatannya sebagaimana dimaksud pada Pasal 2 ayat (3) huruf b wajib dilakukan penimbangan dengan menggunakan fasilitas jembatan timbang.
 - 6) Pasal 4 ayat (2): Berat kendaraan beserta muatannya tidak boleh melebihi fasilitas dermaga.
- d. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan
- 1) Pasal 2: kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan alat pengikat kendaraan (*lashing*) dan klem roda kendaraan.
 - 2) Pasal 4 ayat (1): setiap kendaraan wajib diikat selama pelayaran.
 - 3) Pasal 4 ayat (2): untuk pengikatan kendaraan (*lashing*) wajib dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (*haluan*), tengah (*mid ship*) dan belakang (*buritan*)
 - 4) Pasal 4 ayat (3): Kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan (*lashing*) sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib dilakukan klem pada roda kendaraan.

- 5) Pasal 5 ayat (1): Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang – kurangnya 60 cm
 - 6) Pasal 5 ayat (2): Jarak antara muka dan belakang masing – masing kendaraan sekurang – kurangnya 30 cm
 - 7) Pasal 5 ayat (3): Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading – gading (*frame*)
 - 8) Pasal 6 ayat (1): operator kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan.
 - 9) Pasal 6 ayat (2): jumlah petugas untuk mengikat kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayan kapal.
- e. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal.
- 1) 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 di atas Kapal.
 - 2) Pasal 3 ayat (2): Alat timbang kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa alat timbang permanen dan/atau alat timbang portable.
 - 3) Pasal 5 ayat (1): Setiap kendaraan yang diangkut di atas kapal wajib dilengkapi informasi mengenai jenis dan berat muatan.

- 4) Pasal 5 ayat (2): kendaraan sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) wajib terlebih dahulu ditimbang sebelum dimuat kapal untuk memastikan berat kotor kendaraan beserta muatannya.
- 5) 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.
- 6) 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.
- 7) Pasal 8 ayat (1): Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan kendaraan beserta Penumpang dan barang yang diangkutnya.
- 8) Pasal 12 ayat (1): setiap kapal wajib menyediakan alat pengikat muatan yang cukup diatas kapal.
- 9) Pasal 12 ayat (2): alat pengikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus sesuai dengan kondisi kapal dan jumlah serta ukuran muatan kendaraan yang diangkut.
- 10) Pasal 15 ayat (1): ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan gemuk (grease).
- 11) Pasal 15 ayat (2): Kapal harus memiliki perlengkapan pengikat yang sesuai untuk muatan yang akan diangkut dan dengan jumlah yang cukup.

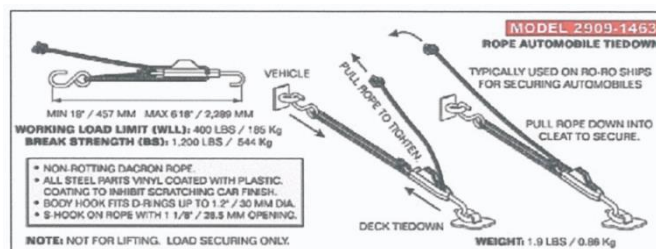
- 12) Pasal 15 ayat (3): unit muatan dan atau kendaraan harus memiliki dokumen yang memberikan informasi berat keseluruhan unit muatan dan atau kendaraan termasuk informasi tindakan perawatan khusus yang harus dilakukan selama perjalanan di laut.
- 13) Pasal 17 ayat (1): Kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal.
- 14) Pasal 17 ayat (2): ruang penempatan kendaraan harus steril dari adanya penumpang selama pelayaran.
- 15) Pasal 17 ayat (3): Jarak kendaraan dengan dinding kapal harus sedemikian rupa sehingga tidak boleh menutupi kran atau katup pemadam kebakaran dan akses jalan orang.
- 16) Pasal 17 ayat (4): mesin kendaraan harus dimatikan, *porseneling* dan rem tangan harus diaktifkan serta semua kendaraan harus diikat (*lashing*) dengan alat *lashing* yang sesuai dengan jarak dan kondisi cuaca pelayaran serta roda kendaraan harus diganjil.
- 17) 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.
- d) Alat pengikat (*lashing gear*) sebagaimana dimaksud pada ayat 1, ayat 2, ayat 3 wajib memenuhi Standar Nasional Indonesia.
- 18) Pasal 19 ayat (1): setiap kendaraan wajib dilakukan pengikatan selama pelayaran.
- 19) Pasal 19 ayat (2): Pengikatan sebagaimana dimaksud pada ayat 1 dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (haluan), tengah (*midship*) dan belakang (buritan).
- 20) Pasal 19 ayat (3): Kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan sebagaimana dimaksud pada ayat 2 wajib dilakukan klem pada roda kendaraan
- 21) 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.

22) Lampiran Jenis-jenis alat pengikat dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas 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*) yaitu sebagai berikut:

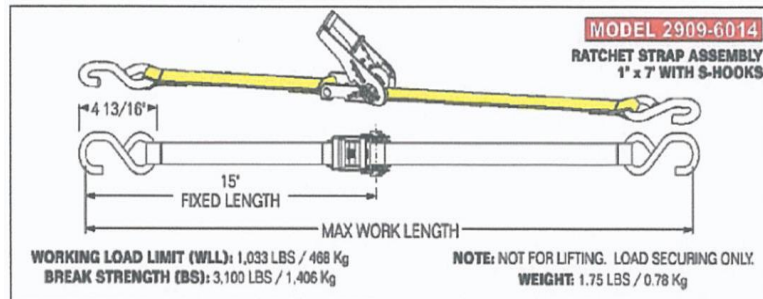
- a) Tali Pengikat Kendaraan (*Rope Automobile Tiedown*) memiliki batas beban kerja 400 LBS/185 Kg, batas maksimal 1.200 LBS/544 Kg. Pada Rope Automobile Tiedown semua bagian baja vinil dilapisi dengan lapisan plastik untuk menghambat goresan *finish* mobil, *body hook* cocok dengan cincin sampai 1,2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



Gambar 2. 1 Tali Pengikat Kendaraan (*Rope Automobile Tiedown*)
Sumber: Lampiran Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

- b) Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (*Ratche Strap Assembly*) adalah sebuah alat bantu untuk mengikat suatu muatan atau material tertentu yang diangkut menggunakan kendaraan tertentu. Dengan alat pengikat khusus

ini, ikatan pada muatan akan terjamin kekuatannya dan tentu lebih aman jika dibandingkan dengan mengikatnya menggunakan tali biasa.



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

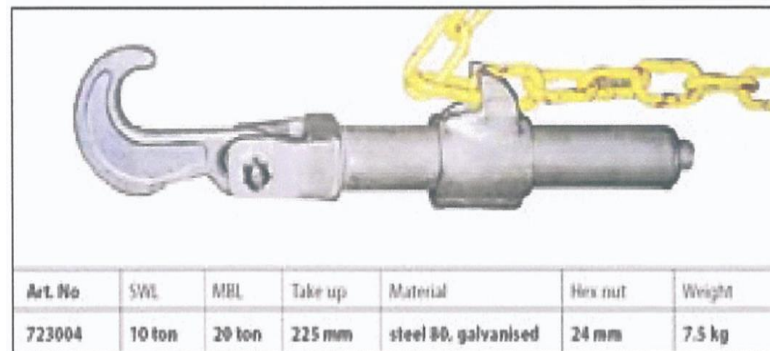
Sumber: Lampiran Pada PM. Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016



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

Sumber: Lampiran Pada PM. Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

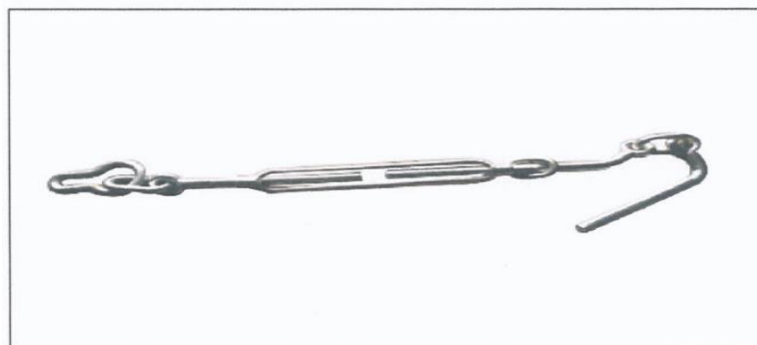
- c) Rantai dengan penguat/ pengencangnya (*chain with turnbuckle*) adalah alat yang digunakan untuk mengatur ketegangan sling. Karena *Turnbuckle* digunakan untuk mengatur ketegangan, maka itu turnbuckle di desain seperti ganco yang fungsinya untuk mengaitkan benda satu dengan benda lainnya agar dapat diatur ketegangannya.



Gambar 2. 4 Rantai Dengan Ganco

Sumber: Lampiran Pada PM. Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

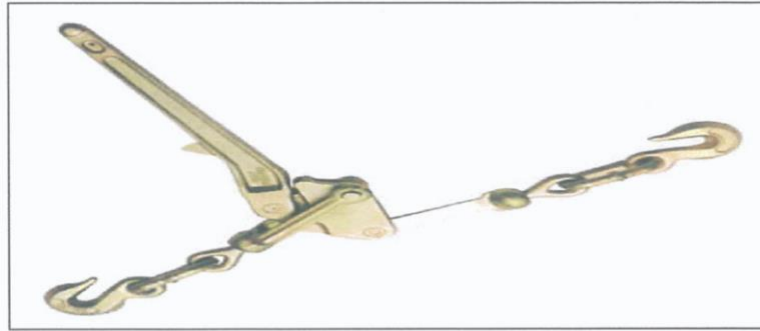
Sling pengikat dengan kunci bergigi model ganco ini terdapat pada satu sisi ini memiliki panjang 3 m dimana memiliki beban kerja 10 ton dan batas maksimal 20 ton dengan berat 1 kg.



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

Sumber: Lampiran Pada PM. Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

Turnbuckle yaitu jarum keras atau spanskrup 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.



Gambar 2. 6 Ganco Dengan Rantai Dan Pengencangnya
 Sumber: Lampiran Pada PM. Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

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.

23) Keputusan Direktur Perhubungan Darat Nomor: KP-DRJD 539 Tahun 2022 tentang Pedoman Perencanaan, Pembangunan, Evaluasi Kinerja Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan.

2. Dasar Teori

a. Tinjauan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, kata tinjauan berasal dari kata tinjau yang berarti melihat, menjenguk, memeriksa dan meneliti untuk kemudian menarik kesimpulan.

b. Pelabuhan

Pelabuhan Menurut Bambang Triatmodjo (2010:3) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, krankran (*crane*) untuk bongkar muat barang, gudang laut (*transit*) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang di mana barang-barang

dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan.

c. Kapal Penyeberangan

Kapal Penyeberangan menurut Iskandar Abubakar (2013), sebagai salah satu moda transportasi yang cukup berkembang di Indonesia merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang memiliki karakteristik tersendiri. Kapal Penyeberangan berdasarkan fungsinya terbagi atas 3 (tiga) yaitu:

- 1) Kapal Penyeberangan yang memuat Penumpang (*Passenger*).
- 2) Kapal Penyeberangan yang memuat Kendaraan (*Ro-ro*).
- 3) Kapal Penyeberangan yang memuat penumpang dan kendaraan (*Ro-pax*).

d. Pengangkutan

Menurut Soegijatna Tjakranegara (2003), pengangkutan adalah memindahkan barang atau *commodity of goods* dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, sehingga pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau produksi jasa bagi masyarakat yang dibutuhkan untuk pemindahan atau pengiriman. Menurut M.Nur Nasution (2015), Pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan itu dimulai ke tempat tujuan, dan kemana kegiatan pengangkutan itu diakhiri.

e. Pengikatan Kendaraan di Kapal

Menurut Iskandar Abubakar (2013), pengikatan kendaraan yaitu penggunaan tali atau rantai yang dilengkapi pengetat atau sabuk yang digunakan untuk meredam gaya horizontal untuk menghindari muatan kendaraan bergeser atau terbalik, yang terpenting tidak terlalu longgar atau terlalu ketat. Bila kendaraan diangkut pada bidang dengan kelandaian tertentu, maka perlu adanya upaya penambahan *lashing* agar kendaraan tidak meluncur di medan yang ada kelandaiannya.

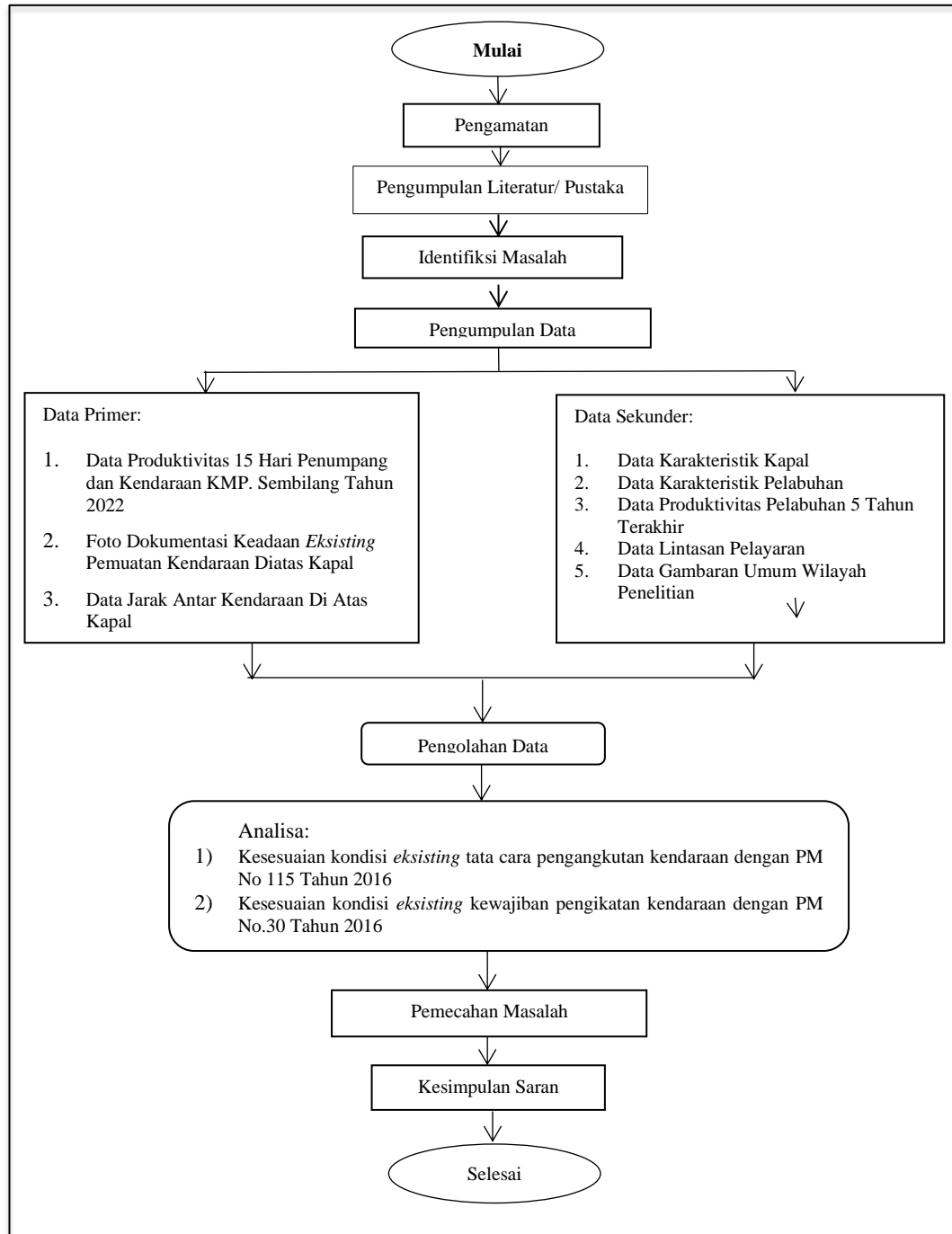
C. KERANGKA PENELITIAN

Agar tujuan penelitian ini terarah dan mencapai target, maka disusunlah kerangka penelitian. Kerangka penelitian berupa dasar atau rencana yang akan menjadi panduan utama dalam melakukan penelitian dengan berbagai macam metode penelitian, maupun data-data apa aja yang harus diambil serta diolah.

Kerangka penelitian diawali dengan observasi lapangan terlebih dahulu. Hal ini dimaksudkan agar penulis benar-benar mengetahui kondisi sebenarnya yang terjadi di lapangan sebelum penelitian. Lalu pada saat observasi, penulis juga harus mengidentifikasi permasalahan yang ada di lapangan dengan membuat beberapa rumusan masalah.

Setelah itu, penulis mengumpulkan data primer dan sekunder dengan berbagai metode yang dilakukan. Setelah melakukan pengumpulan data, penulis harus melakukan pengolahan serta analisa data yang telah diperoleh.

Hal itu dimaksudkan agar diperoleh pemecahan masalah dan penulis juga dapat memberikan kesimpulan dan saran terkait penelitian tersebut.



Gambar 2. 7 Bagan Alir Penelitian

BAB III

METODE PENELITIAN

A. JENIS PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan adalah menggunakan penelitian dengan metode kualitatif. Menurut Creswell, J. W (2007) Memahami jenis penelitian kualitatif adalah digunakan untuk meneliti masalah manusia dan sosial. Di mana peneliti akan melaporkan dari hasil penelitian berdasarkan laporan pandangan data dan analisa data yang didapatkan di lapangan, kemudian di deskripsikan dalam laporan penelitian secara rinci.

Dalam buku William Chang (2014) yang berjudul Metodologi Penulisan Ilmiah penelitian ini menghimpun data-data naratif dengan kata-kata (bukan angka-angka, *nonnumerical*) untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan yang dilontarkan. penelitian ini dapat dilakukan dengan wawancara perorangan menurut kesepakatan-kesepakatan sebelumnya dan diskusi kelompok terarah yang akan mempermudah seluruh proses penelitian kualitatif.

Penelitian kualitatif menekankan pada kualitas bukan kuantitas dan data-data yang dikumpulkan bukan berasal dari kuisioner melainkan berasal dari wawancara, observasi langsung dan dokumen resmi yang terkait lainnya. Penelitian kualitatif juga lebih mementingkan segi proses dari pada hasil yang didapat. Hal tersebut disebabkan oleh hubungan bagian-bagian yang sedang diteliti akan jauh lebih jelas jika diamati dalam proses.

Penelitian yang akan dilakukan berupa tinjauan tata cara pengangkutan kendaraan di atas KMP Sembilang yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal.

B. SUMBER DATA

1. Data Primer

Adalah data yang di dapat langsung dari sumbernya atau berdasarkan pengamatan langsung di lapangan. Data tersebut diperoleh dari pengamatan / observasi, hasil pengukuran, dan hasil wawancara baik pihak penumpang maupun dengan petugas terkait di lokasi PKL. Data-data yang di dapatkan sebagai berikut:

a. Data produktivitas 15 hari penumpang dan kendaraan KMP. Sembilang.

Data produktivitas digunakan untuk mengamati jumlah pergerakan kendaraan dan penumpang yang menyeberang dan sebaliknya. Dari data produktivitas dapat mengetahui gambaran suatu pelabuhan yang sedang di jalankan.

b. Foto dokumentasi keadaan *eksisting* pemuatan kendaraan di atas kapal.

Foto dokumentasi digunakan untuk menggambarkan keadaan *eksisting* sebenarnya di lapangan dan sebagai bukti bahwa peneliti benar-benar melakukan survei di lapangan.

c. Data jarak antar kendaraan di atas kapal.

Data ini digunakan untuk menentukan kesesuaian jarak antar kendaraan yang terjadi di lapangan dengan jarak yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal Penyeberangan.

2. Data Sekunder

Adalah data yang diperoleh berdasarkan pengamatan pihak lain dan berupa laporan secara tertulis. Data sekunder diperoleh dari literature / kepustakaan maupun dari berbagai instansi yang terkait dalam penelitian. Adapun data-data yang didapatkan sebagai berikut:

- a. Data karakteristik kapal.
- b. Data karakteristik pelabuhan.
- c. Data produktivitas pelabuhan 4 tahun terakhir.
- d. Data lintasan pelayaran.
- e. Data gambaran umum wilayah penelitian.

C. METODE PENGUMPULAN DATA

1. Metode Survei

Observasi Lapangan adalah pengamatan secara langsung kondisi yang sebenarnya di lapangan yang dilakukan di lokasi studi yaitu Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal, untuk mendapatkan gambaran umum kondisi lapangan. Pada kegiatan ini hal-hal yang dilaksanakan adalah mengamati secara visual terhadap situasi yang akan diteliti. Pada tugas akhir ini penulis berusaha mengamati dan menganalisa masalah yang dihadapi sekarang ini yaitu, proses pemuatan kendaraan diatas kapal, sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal serta kewajiban pengikatan kendaraan dan pemberian klem pada roda kendaraan yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016

tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan.

2. Pengukuran

Survei pengukuran dilakukan untuk mendapatkan informasi tentang pengukuran jarak antar kendaraan kemudian melakukan pencatatan jarak antar kendaraan dan mencatat produktivitas 15 hari. Data yang di dapat yaitu data jarak antar kendaraan di atas kapal dan data produktivitas 15 hari.

3. Dokumentasi

Dokumentasi dilakukan untuk mendapatkan foto keadaan pada saat melakukan pemuatan, penempatan dan jarak antar kendaraan di KMP. Sembilang sebagai gambaran keadaan yang ada di lapangan.

D. TEKNIK ANALISIS DATA

Metode analisis data permasalahan yang diteliti dalam melakukan penelitian di atas KMP. Sembilang menggunakan ketentuan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal dan juga pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan di Atas Kapal Penyeberangan. Berikut ini merupakan langkah – langkah analisis yang di lakukan pada penelitian ini:

1. Analisa kondisi *eksisting* pada tata cara pengangkutan kendaraan

Analisa ini digunakan untuk mengetahui kesesuaian kondisi *eksisting* terhadap pengangkutan kendaraan dengan Peraturan Menteri Nomor 115

Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal. Adapun langkah-langkahnya sebagai berikut:

- a. Melakukan pengamatan terhadap kondisi yang terjadi di lapangan.
- b. Melakukan dokumentasi terhadap kondisi yang terjadi dilapangan.
- c. Melakukan pengamatan terhadap proses pengangkutan kendaraan diatas kapal.
- d. Melakukan pengukuran jarak antar kendaraan.
- e. Menentukan aspek yang di analisa berdasarkan kondisi *eksisting* dilapangan, aspek yang dianalisa tersebut berdasarkan aspek yang terdapat dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal. Aspek-aspek yang sesuai dengan peraturan tersebut yaitu:
 - 1) Setiap pelabuhan yang digunakan untuk mengangkut kendaraan dengan menggunakan kapal harus menyiapkan alat timbang kendaraan di area pelabuhan untuk menimbang kendaraan sebelum diangkut di atas Kapal. Setiap kendaraan wajib diikat selama pelayaran.
 - 2) Setiap kendaraan yang diangkut di atas kapal wajib dilengkapi informasi mengenai jenis dan berat muatan.
 - 3) setiap kapal wajib menyediakan alat pengikat muatan yang cukup diatas kapal.
 - 4) Kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal.
 - 5) 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.

2. Analisa Kewajiban Pengikatan Kendaraan dan Klem Pada Roda Kendaraan

Analisa ini digunakan untuk mengetahui kekonsistensian operator kapal terhadap kewajiban pengikatan kendaraan yang sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor 30 Tahun 2016. Adapun langkah-langkahnya sebagai berikut:

- a. Melakukan pengamatan kondisi pemuatan di atas kapal.
- b. Melakukan dokumentasi foto kendaraan yang tidak di lakukan pengikatan.
- c. Melakukan pemeriksaan terhadap pengikatan kendaraan dan klem pada roda kendaraan diatas kapal.
- d. Menentukan jarak kendaraan sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan di Atas Kapal Penyeberangan. Aspek-aspek yang sesuai dengan peraturan tersebut yaitu:
 - 1) Setiap kendaraan yang dimuat di atas kapal kapal wajib dilakukan pengikatan selama pelayaran. Pengikatan dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (haluan), tengah (*mid ship*) dan

belakang (buritan). Kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan maka wajib dilakukan klem roda kendaraan.

- 2) Persyaratan untuk jarak muatan antara kendaraan adalah:
 - 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) Kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan wajib dilakukan klem pada roda kendaraan.

BAB IV

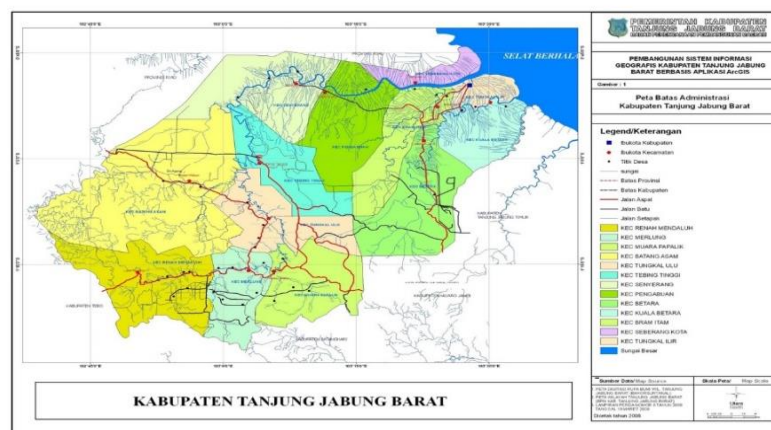
ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

1. Kondisi Geografis

Provinsi Jambi adalah salah satu provinsi yang terdapat di Pulau Sumatra yang memiliki luas 50.160,05 Kilometer persegi. Secara geografis, provinsi ini terletak pada 0°45'–2°45' Lintang Selatan dan 101°10'–104°55' Bujur Timur. Provinsi Jambi terbagi menjadi 11 Kabupaten dan Kota, salah satunya yaitu Kabupaten Tanjung Jabung Barat.

Tanjung Jabung Barat adalah salah satu Kabupaten yang terletak di Pesisir Timur Provinsi Jambi, tepatnya antara 0°53' – 01°41' Lintang Selatan dan antara 103°23' – 104°21' Bujur Timur. Luas wilayah keseluruhan adalah seluas 5.009,82 Km². Kabupaten Tanjung Jabung Barat terbagi menjadi 13 Kecamatan.



Gambar 4. 1 Peta Administrasi Kabupaten Tanjung Jabung Barat
Sumber : Kabupaten Tanjung Jabung Barat Dalam Angka 2022

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. Pada Kabupaten Tanjung Jabung Barat Provinsi Jambi terdapat Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tanjung Jabung Barat dan diawasi oleh Badan Pengelola Transportasi Darat Wilayah V Provinsi Jambi.

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. Sarana transportasi yang terdapat pada angkutan penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal yaitu 3 kapal tipe *Ro-ro*, dengan 1 kapal yang dikelola oleh PT. Jembatan Nusantara Cabang Batam dan 2 kapal yang dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Batam. Adapun karakteristik kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal adalah sebagai berikut:

a. KMP. Satria Pratama

KMP. Satria Pratama merupakan kapal *Ro-ro* yang dikelola oleh PT. Jembatan Nusantara dengan 1026 GT dan kapasitas angkut

penumpang sebanyak 600 orang dan kendaraan sebanyak 48 unit kendaraan campuran.



Gambar 4. 2 KMP. Satria Pratama

Tabel 4. 1 *Ship Particular* KMP. Satria Pratama

| URAIAN | KETERANGAN |
|--------------------------|------------------------|
| Nama Kapal | KMP. SATRIA PRATAMA |
| Call Sign/Panggilan | YFLU |
| Pemilik Kapal | PT. Jembatan Nusantara |
| Bendera Kebangsaan | Indonesia |
| Tempat Pembuatan | Jakarta |
| Galangan Pembuatan Kapal | Katsura Dockyard |
| Tahun Pembuatan | 1992 |
| Konstruksi Kapal | Baja |
| Penggunaan | Ferry |
| Type Kapal | Ro-Ro |
| Klasifikasi | BKI |
| Surat Ukur Internasional | Tetap |
| Tanda Selar | GT. 1026 No. 379 GA |
| Tempat Pendaftaran | Semarang |
| | Ukuran Utama |
| Panjang Seluruhnya | 49,85 M |
| Panjang Garis Akhir | 46,53 M |
| Lebar | 13,20 M |
| Depth | 3,8 M |
| Draft | 2,51 M |
| Isi Kotor | 1026/308 |

| URAIAN | KETERANGAN |
|----------------|-------------|
| | Mesin Utama |
| Merk | Niigata |
| Type | 6 L 25 BX |
| Tenaga Kuda/PK | 2 x 1200 HP |

Sumber: PT. Jembatan Nusantara, 2022

b. KMP. Senangin

KMP. Senangin dikelola oleh PT. ASDP Persero Cabang Batam dengan 560 GT dan kapasitas angkut penumpang sebanyak 194 orang dan kendaraan sebanyak 19 unit kendaraan campuran.



Gambar 4. 3 KMP. Senangin

Tabel 4. 2 *Ship Particular* KMP. Senangin

| URAIAN | KETERANGAN |
|---------------------|--|
| Nama Kapal | KMP SENANGIN |
| Call Sign/Panggilan | PMXJ |
| Type Kapal/GRT | Ferry Ro-Ro/560 GT |
| Type Kapal/NRT | 168. T |
| Pemilik | DEPARTEMEN PERHUBUNGAN DITJEN PERHUBUNGAN DARAT |
| Operator | PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO) |
| Galangan Pembuatan | PT. Bayu Bahari Sentosa |
| Tahun Pembuatan | 2006 |
| Klasifikasi Kapal | BKI |

| URAIAN | KETERANGAN |
|-----------------------|---|
| Ukuran | |
| Panjang Seluruh (LOA) | 45,50 Meter |
| Panjang (LBP) | 40,15 Meter |
| Lebar (B) | 12,00 Meter |
| Tinggi (H) | 3,20 Meter |
| Car Deck Haluan | 3,4 Meter |
| Kecepatan Kapal | 11 Knot |
| Permesinan | |
| Mesin Utama/Daya | Yanmar 6A YM-ETE/2X 829 HP |
| Mesin Bantu/Daya | Perkins 6TG2AM/2X 124 HP |
| Kapasitas Muat | |
| Awak Kapal | 18 Orang |
| Jumlah Penumpang | Kelas VIP : 40 Orang Kelas Ekonomi I : 98 Orang Kelas Ekonomi II : 31 Orang Kelas Tatami : 25 Orang Total Kapasitas : 194 Orang |
| Kendaraan | 12 Truk 7 Sedan |
| Kapasitas Tangki | |
| Tangki Bahan Bakar | Tangki Induk : 90 Ton |
| Tangki Air Tawar | 120 Ton |
| Tangki Ballas Depan | Haluan : 40 Ton Tengah : N/A Ton Buritan : 40 Ton |
| Pintu Rampa | |
| Pintu Rampa Haluan | Panjang : 6 Meter Lebar : 6 Meter |
| Pintu Rampa Buritan | Panjang : 6 Meter Lebar : 6 Meter |

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero),2022

c. KMP. Sembilang

KMP. Sembilang dikelola oleh PT. ASDP Persero Cabang Batam dengan 560 GT dan kapasitas angkut penumpang sebanyak 222 orang dan kendaraan sebanyak 19 unit kendaraan campuran.



Gambar 4. 4 KMP. Sembilang

Tabel 4. 3 *Ship Particular* KMP. Sembilang

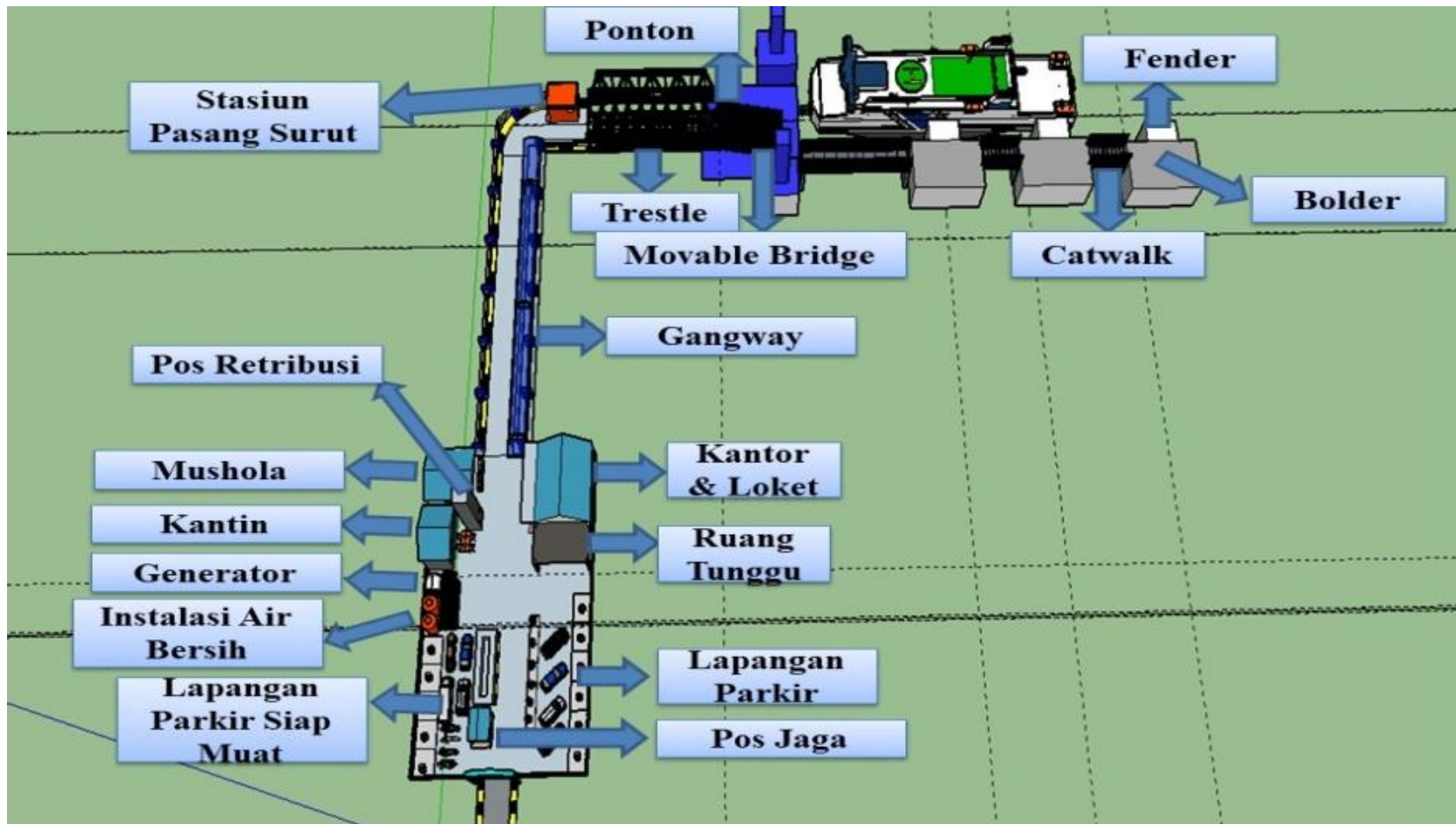
| URAIAN | KETERANGAN |
|-----------------------|---|
| Nama Kapal | KMP SEMBILANG |
| Call Sign/Panggilan | POGK |
| Type Kapal/GRT | Ferry Ro-Ro/560 GT |
| Type Kapal/NRT | 168. T |
| Pemilik | DEPARTEMEN PERHUBUNGAN DITJEN PERHUBUNGAN DARAT |
| Operator | PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO) |
| Galangan Pembuatan | PT. Bayu Bahari Sentosa |
| Tahun Pembuatan | 2008 |
| Klasifikasi Kapal | BKI |
| Ukuran | |
| Panjang Seluruh (LOA) | 45,50 Meter |
| Panjang (LBP) | 40,7 Meter |
| Lebar (B) | 12,00 Meter |
| Tinggi (H) | 2,14 Meter |
| Car Deck Haluan | 3,4 Meter |
| Kecepatan Kapal | 11 Knot |
| Permesinan | |
| Mesin Utama/Daya | Yanmar 6A YM-ETE/2X 829 HP |
| Mesin Bantu/Daya | Perkins 6TGAM/2X 1641 HP |
| Kapasitas Muat | |
| Awak Kapal | 17 Orang |
| Jumlah Penumpang | Kelas VIP : 40 Orang Kelas Ekonomi I : 98 Orang Kelas Ekonomi II : 43 Orang Kelas Tatami : 41 Orang Total Kapasitas : 222 Orang |
| Kendaraan | 13 Truk 6 Sedan |

| URAIAN | KETERANGAN |
|---------------------|---|
| Kapasitas Tangki | |
| Tangki Bahan Bakar | Tangki Induk : 50 Ton |
| Tangki Air Tawar | 120 Ton |
| Tangki Ballas Depan | Haluan : 20 Ton Tengah : N/A Ton Buritan : 20 Ton |
| Pintu Rampa | |
| Pintu Rampa Haluan | Panjang : 6 Meter Lebar : 6 Meter |
| Pintu Rampa Buritan | Panjang : 6 Meter Lebar : 6 Meter |

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero),2022

3. Prasarana Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan

Prasarana merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu kegiatan yang berfungsi untuk menambah kelancaran arus penumpang bagi pengguna jasa transportasi tersebut. Prasarana memiliki peran yang vital dan tidak bisa dilepaskan dari unsur pelabuhan itu sendiri. Untuk menunjang kelancaran kegiatan transportasi terutama pada Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal di Kabupaten Tanjung Jabung Barat, maka pihak pengelola pelabuhan menyediakan prasarana untuk aktivitas penyeberangan.



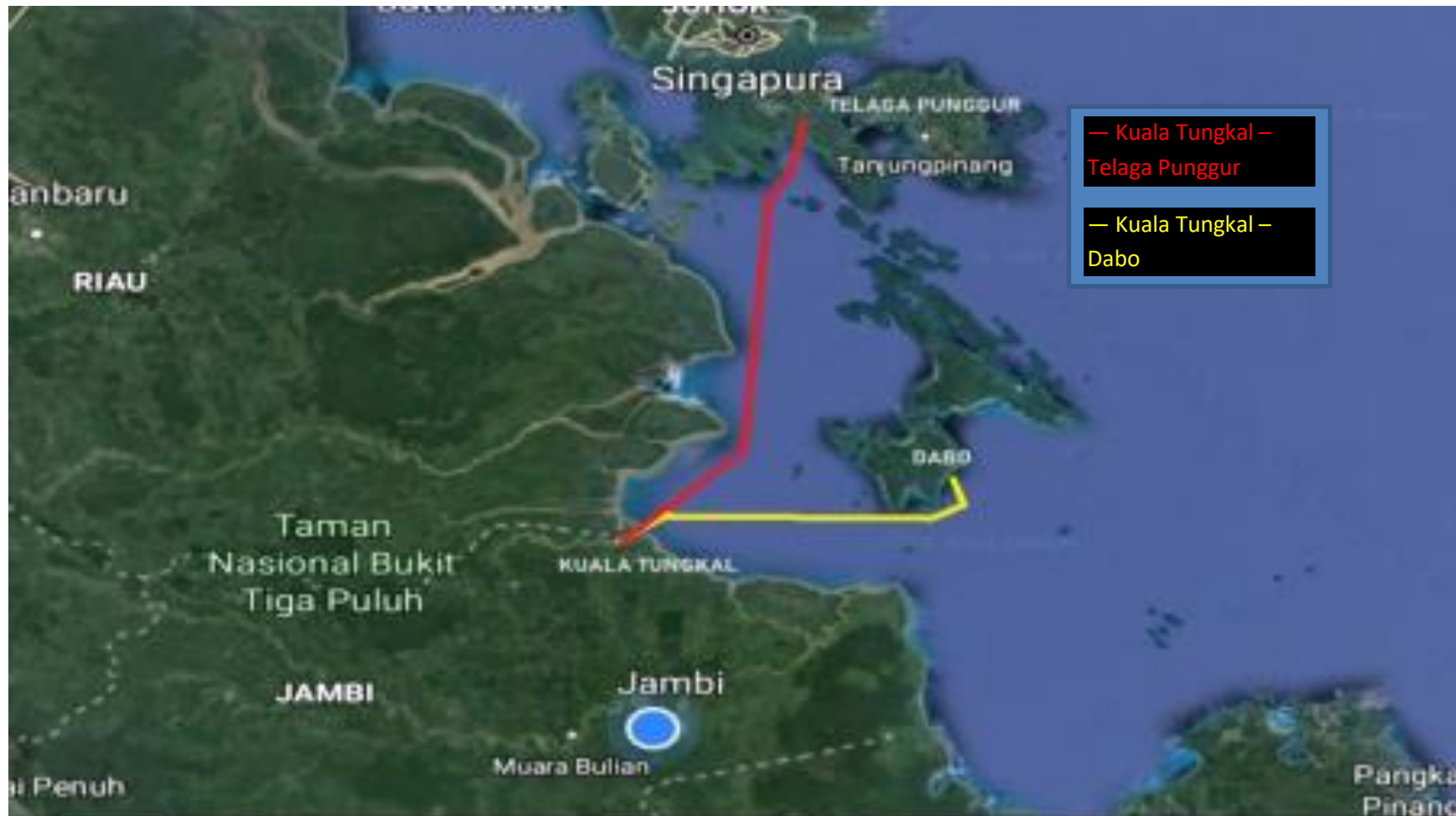
Gambar 4. 5 *Layout* Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal
 Sumber: BPTD Wilayah V Provinsi Jambi

4. Alur Pelayaran

Alur pelayaran merupakan suatu prasarana penunjang bagi terselenggaranya angkutan perairan daratan khususnya pada penyelenggaraan angkutan penyeberangan yang ada di Pelabuhan Penyeberangan lintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur dan lintasan Kuala Tungkal – Dabo Singkep.

Alur Pelayaran berfungsi sebagai area lintasan kapal yang akan masuk dan keluar dari kolam pelabuhan. Berikut ini adalah peta alur pelayaran angkutan penyeberangan di lintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur Batam dan lintasan Kuala Tungkal – Dabo Singkep

Jarak tempuh lintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur ditempuh dalam waktu 14 jam dan lintasan Kuala Tungkal – Dabo Singkep ditempuh dalam waktu 9 jam.



Gambar 4. 6 Trayek Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal

Sumber: *Google Earth*, 2022

Tabel 4. 4 Daftar Lintasan dan Kapal yang Beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal

| No. | Nama Kapal | Lintasan | Waktu Tempuh (Jam) | Jarak Tempuh (Mil Laut) |
|-----|---------------|------------------------|--------------------|-------------------------|
| 1. | KMP. Satria | Kuala Tungkal - Telaga | 14 | 140 |
| 2. | KMP. | Kuala Tungkal - Telaga | 14 | 140 |
| 3. | KMP. Senangin | Kuala Tungkal - Dabo | 9 | 92 |

Sumber: Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal

5. Instansi Pembina Transportasi

Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah V Provinsi Jambi berperan sebagai regulator dan melakukan pengawasan terhadap berlangsungnya transportasi darat di Provinsi Jambi. Dinas Perhubungan Kabupaten Tanjung Jabung Barat berperan sebagai operator pelabuhan yang berperan dalam mengelola berlangsungnya kegiatan di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal, serta PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Batam dan PT. Jembatan Nusantara Cabang Batam yang berperan sebagai operator kapal yang menyediakan sarana kapal untuk melayani penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal. Baik lintasan komersial maupun perintis

A. BPTD

Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) adalah instansi di Kementerian Perhubungan yang berperan sebagai regulator dan mengawasi kinerja transportasi darat. Kinerja angkutan penyeberangan di Kuala Tungkal diawasi oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah V Provinsi Jambi.

1. Kepala BPTD

Kepala BPTD mempunyai tugas menyampaikan laporan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat mengenai hasil pelaksanaan tugas dan fungsi BPTD secara berkalan atau sewaktu-waktu sesuai kebutuhan.

2. Sub bagian Tata Usaha

Subbagian Tata Usaha bertugas melakukan penyusunan bahan rencana, program dan anggaran, urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian, keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat, serta evaluasi dan pelaporan

3. Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Jalan

Seksi sarana dan prasarana transportasi jalan mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan 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 industri karoseri.

4. Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Seksi lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan manajemen dan rekayasa lalu

lintas di jalan nasional, pengawasan angkutan orang lintas batas Negara dan/atau antar Kota antar Provinsi, angkutan orang tidak dalam trayek, dan angkutan barang, penyidikan dan pengusulan sanksi administrasi terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan dibidang lalu lintas dan angkutan jalan, peningkatan kerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, serta pengawasan tarif angkutan jalan.

5. Seksi Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Perintis

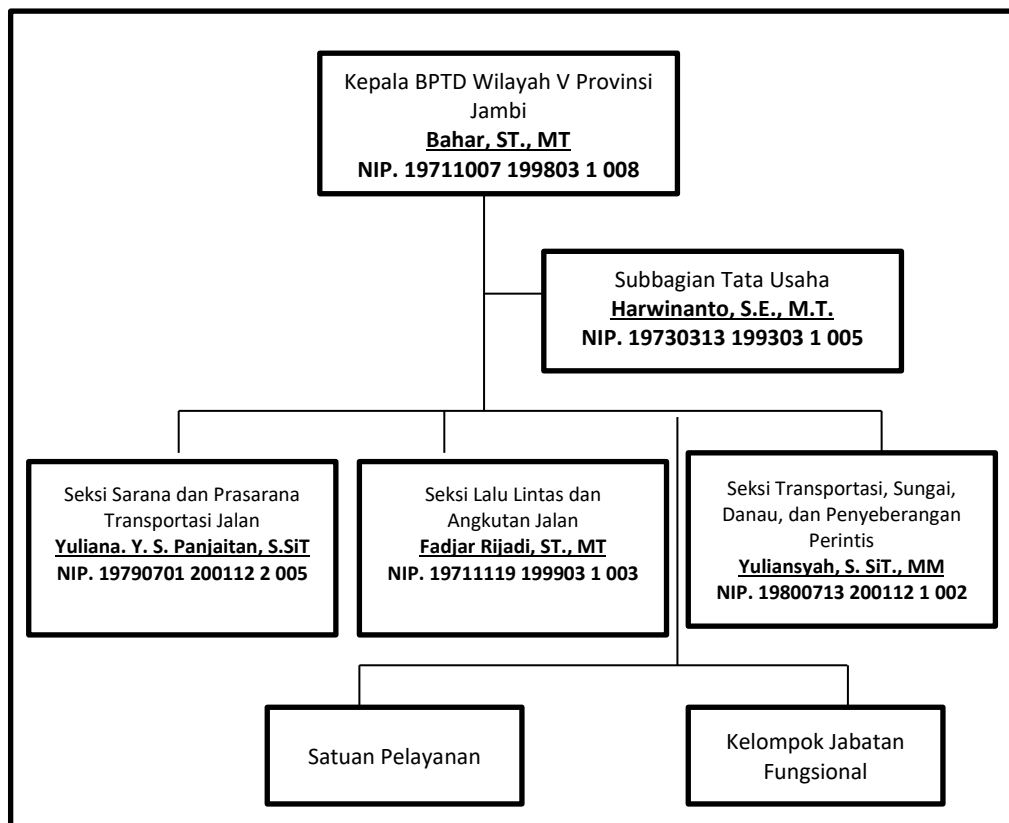
Seksi transportasi sungai, danau, dan penyeberangan perintis mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan pelabuhan penyeberangan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan angkutan sungai, danau dan penyeberangan, penjaminan keamanan dan ketertiban, penyidikan dan pengusulan sanksi administratif terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan, pelayanan jasa kepelabuhanan, pengusulan dan pemantauan tarif dan penjadwalan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan, serta penyelenggara pelabuhan penyeberangan pada pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.

6. Kelompok Jabatan Fungsional.

Kelompok Jabatan fungsional mempunyai tugas melakukan kegiatan sesuai dengan jabatan fungsional masing-masing berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.

7. Satuan Pelayanan

Satuan Pelayanan merupakan satuan tugas yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala BPTD, serta melaksanakan tugas berdasarkan penugasan yang diberikan oleh Kepala BPTD.



Gambar 4. 7 Struktur Organisasi BPTD
Sumber: BPTD Wilayah V Provinsi Jambi

B. Dinas Perhubungan Kabupaten Tanjung Jabung Barat

Dinas Perhubungan Kabupaten Tanjung Jabung Barat berperan sebagai operator Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal yang dimonitori oleh Badan Pengelola Transportasi Darat Wilayah Provinsi Jambi.

1. Kepala Dinas

Dinas Perhubungan, Informatika dan Komunikasi dipimpin oleh Kepala Dinas yang Berada dibawah Sekretaris Daerah dan bertanggung jawab kepada Bupati melalui Sekretaris Daerah.

2. Sekretaris

Sekretaris mempunyai tugas memberikan pelayanan teknis dan administrasi kepada seluruh unit kerja di lingkungan dinas perhubungan.

3. Kepala Sub Bagian Umum dan Keuangan

Kepala Sub Bagian Umum dan Keuangan mempunyai tugas melaksanakan urusan kepegawaian, ketatausahaan, penatausahaan asset, kerja sama, kehumasan, ketatalaksanaan, dan keuangan.

4. Kepala Sub Bagian Perencanaan, Evaluasi dan Pelaporan Program

Kepala Sub Bagian Perencanaan, Evaluasi dan Pelaporan Program mempunyai tugas melaksanakan perencanaan, evaluasi dan pelaporan program.

5. Kepala Bidang Perhubungan Darat

Kepala Bidang Perhubungan Darat memiliki tugas merumuskan kebijakan, melaksanakan kebijakan, menyusun norma, standar, dan

prosedur, bimbingan teknis dan supervise, evaluasi dan pelaporan penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, serta keselamatan transportasi di bidang perhubungan darat.

6. Kepala Seksi Sarana dan Prasarana Perhubungan Darat

Kepala Seksi Sarana dan Prasarana Perhubungan Darat mempunyai tugas melaksanakan penyusunan rencana, kebijakan teknis, menyusun rekomendasi, persyaratan, penetapan lokasi, pengadaan, pemeliharaan, pemasangan perlengkapan jalan, pemantauan, evaluasi dan pelaporan lingkup sarana dan prasarana perhubungan darat.

7. Kepala Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai tugas melaksanakan penyusunan rencana, penetapan kawasan, rencana induk jaringan LLAJ, jaringan trayek, jaringan lintas, pemberian rekomendasi, fasilitasi penyediaan angkutan, pemantuan, evaluasi dan pelaporan lingkup lalu lintas dan angkutan jalan.

8. Kepala Seksi Operasi dan Keselamatan

Kepala Seksi Operasi dan Keselamatan mempunyai tugas melaksanakan penyusunan rencana, pembinaan, pengawasan, pengendalian, pencegahan, pengujian, rekomendasi pemantauan, evaluasi dan pelaporan lingkup operasi dan keselamatan.

9. Kepala Bidang Perhubungan Laut, Sungai dan Penyeberangan

Kepala Bidang Perhubungan Laut, Sungai dan Penyeberangan mempunyai tugas melaksanakan penyiapan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar dan prosedur, pembinaan, pengawasan, bimbingan teknis dan supervisi, evaluasi dan pelaporan di bidang perhubungan laut, sungai dan penyeberangan.

10. Kepala Seksi Sarana dan Prasarana Perhubungan Laut, Sungai dan Penyeberangan

Kepala Seksi Sarana dan Prasarana Perhubungan Laut, Sungai dan Penyeberangan mempunyai tugas melaksanakan penyusunan rencana, melaksanakan pemeriksaan, pelaporan, koordinasi, pemeliharaan, pengawasan, pemberian rekomendasi pemantuan, evaluasi dan pelaporan lingkup sarana dan prasarana perhubungan laut sungai dan penyeberangan.

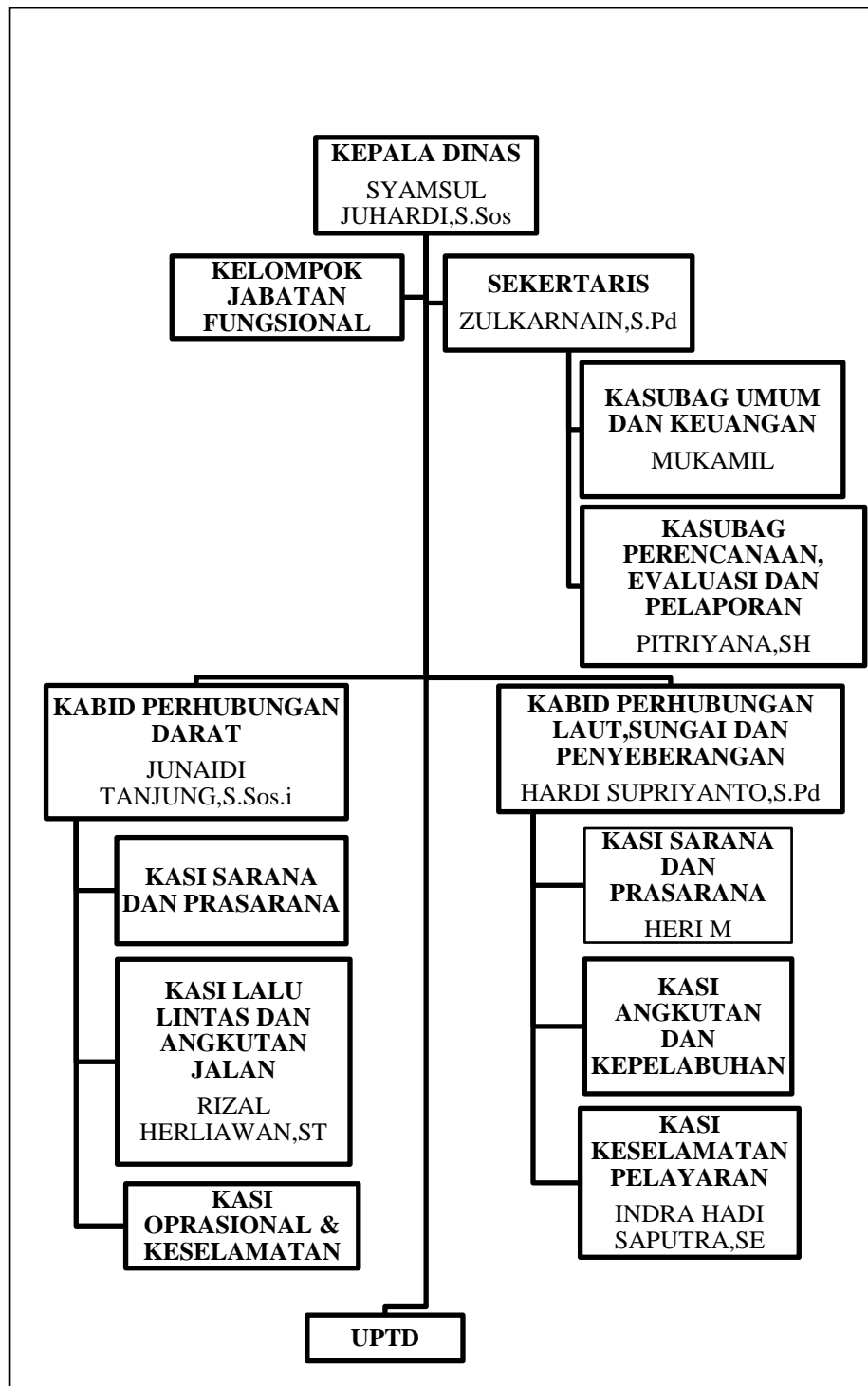
11. Kepala Seksi Angkutan dan Kepelabuhan

Kepala Seksi Angkutan dan Kepelabuhan mempunyai tugas merekomendasikan izin usaha, izin trayek, izin pembangunan dan pengoperasian, izin pengembangan dan pengerukan, pemantuan, evaluasi dan pelaporan lingkup angkutan dan kepelabuhan.

12. Kepala Seksi Keselamatan Pelayaran

Kepala Seksi Keselamatan Pelayaran mempunyai tugas menyusun rencana dan program kerja, memberikan rekomendasi lintas penyeberangan, pengoperasian kapal, pengamanan,

penertiban, penegakan hukum, pemantuan, evaluasi dan pelaporan lingkup keselamatan pelayaran.



Gambar 4. 8 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Tanjung Jabung Barat
Sumber: Dishub Kabupaten Tanjung Jabung Barat

13. Produktivitas Angkutan

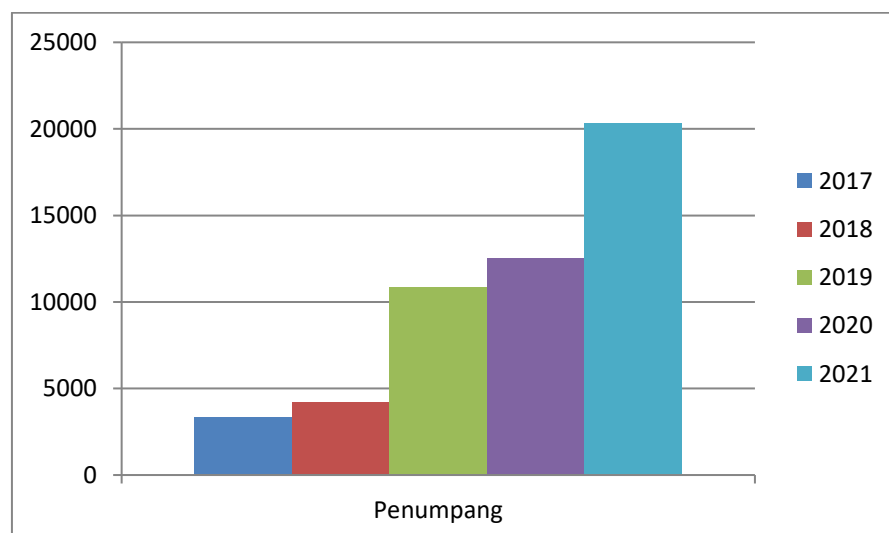
A. Produktivitas Keberangkatan dan Kedatangan 5 Tahun

Terakhir

Tabel 4. 5 Data Produktivitas Keberangkatan dan Kedatangan di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 5 Tahun Terakhir

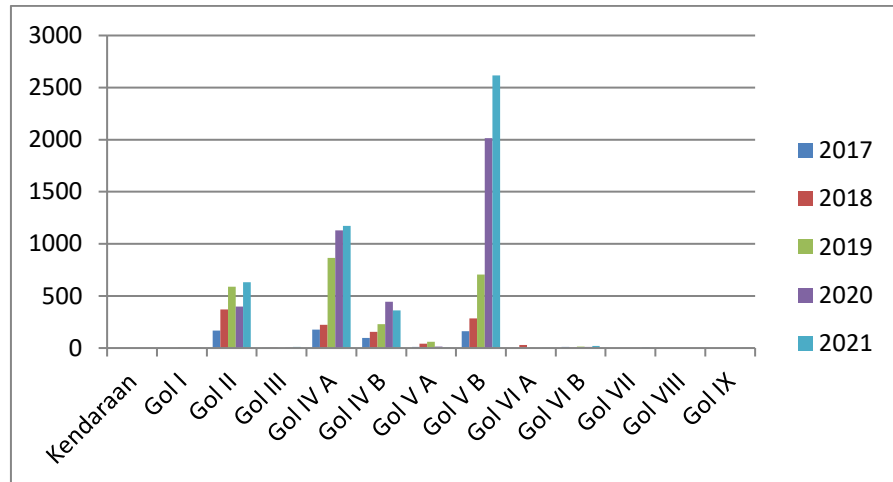
| No | Uraian | Tahun | | | | |
|------------------|-----------|-------|-------|--------|--------|-------|
| | | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| Penumpang | | | | | | |
| 1 | Penumpang | 3.302 | 4.162 | 10.815 | 12.503 | 20305 |
| Kendaraan | | | | | | |
| 1 | Gol I | 0 | 0 | 5 | 6 | 6 |
| 2 | Gol II | 169 | 370 | 589 | 397 | 632 |
| 3 | Gol III | 3 | 6 | 0 | 4 | 10 |
| 4 | Gol IV A | 177 | 223 | 866 | 1.130 | 1174 |
| 5 | Gol IV B | 98 | 155 | 230 | 445 | 361 |
| 6 | Gol V A | 10 | 42 | 59 | 13 | 7 |
| 7 | Gol V B | 163 | 286 | 706 | 2.013 | 2616 |
| 8 | Gol VI A | 2 | 28 | 2 | 0 | 1 |
| 9 | Gol VI B | 12 | 6 | 14 | 12 | 20 |
| 10 | Gol VII | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| 11 | Gol VIII | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12 | Gol IX | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |

Sumber: BPTD Wilayah V Provinsi Jambi



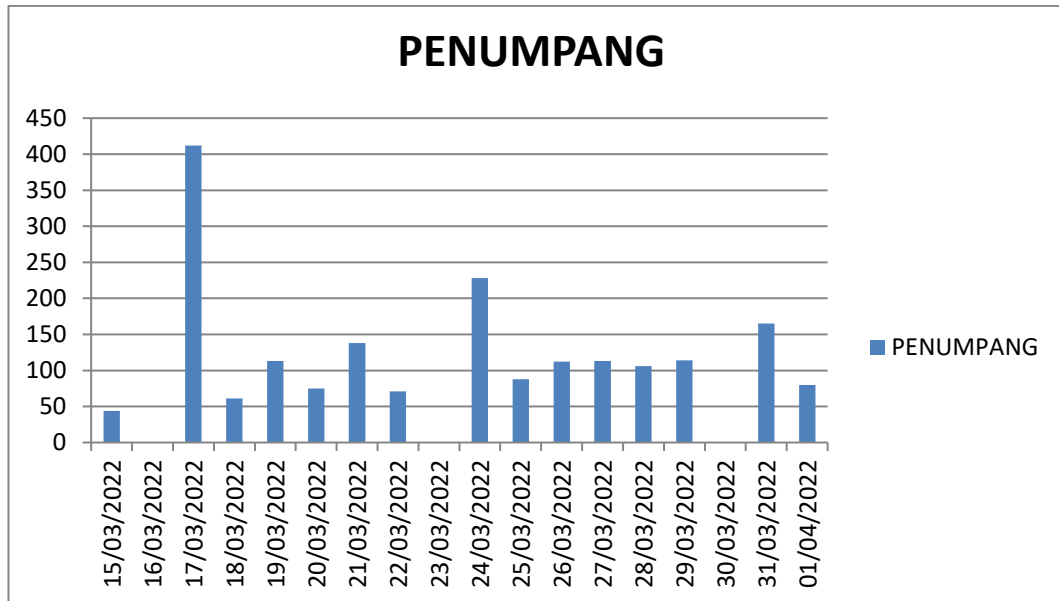
Gambar 4. 9 Grafik Produktivitas Keberangkatan dan Kedatangan Penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 5 Tahun Terakhir

Sumber: BPTD Wilayah V Provinsi Jambi

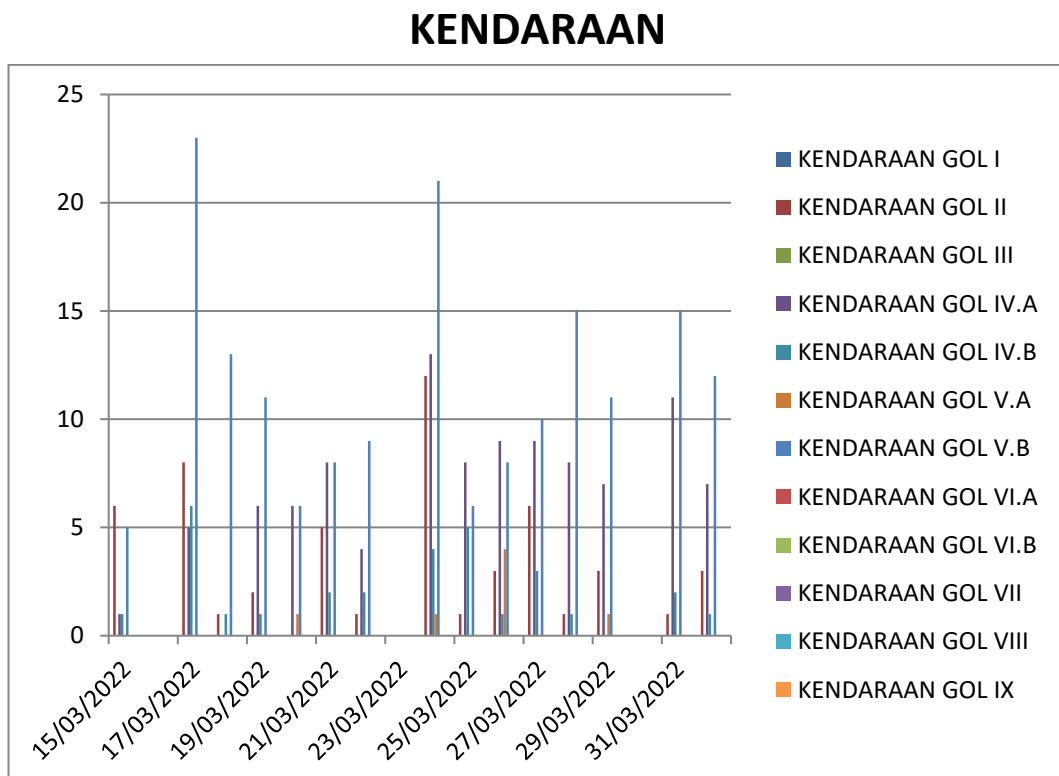


Gambar 4. 10 Grafik Produktivitas Keberangkatan dan Kedatangan Kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 5 Tahun Terakhir

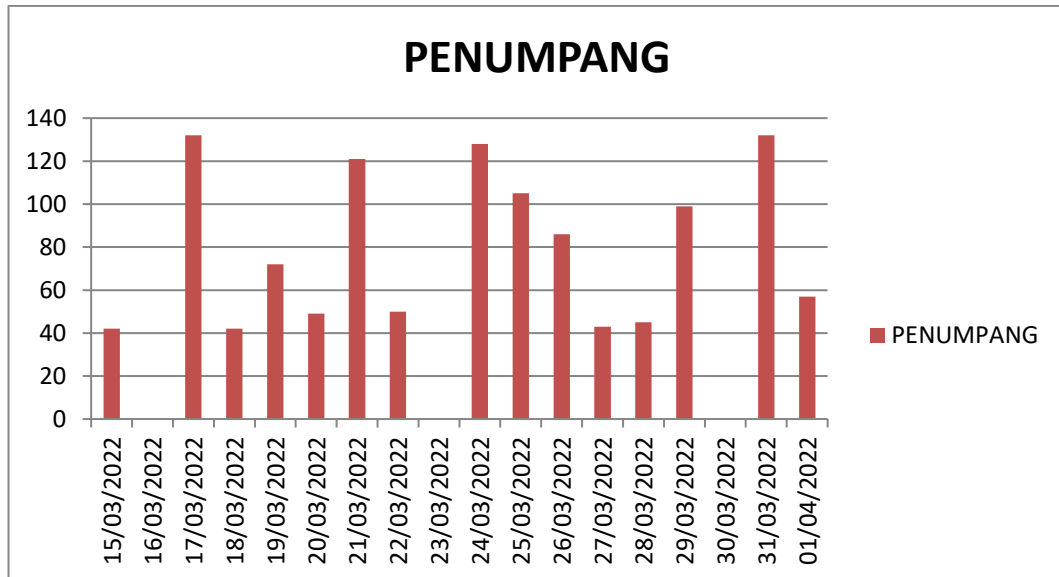
Sumber: BPTD Wilayah V Provinsi Jambi



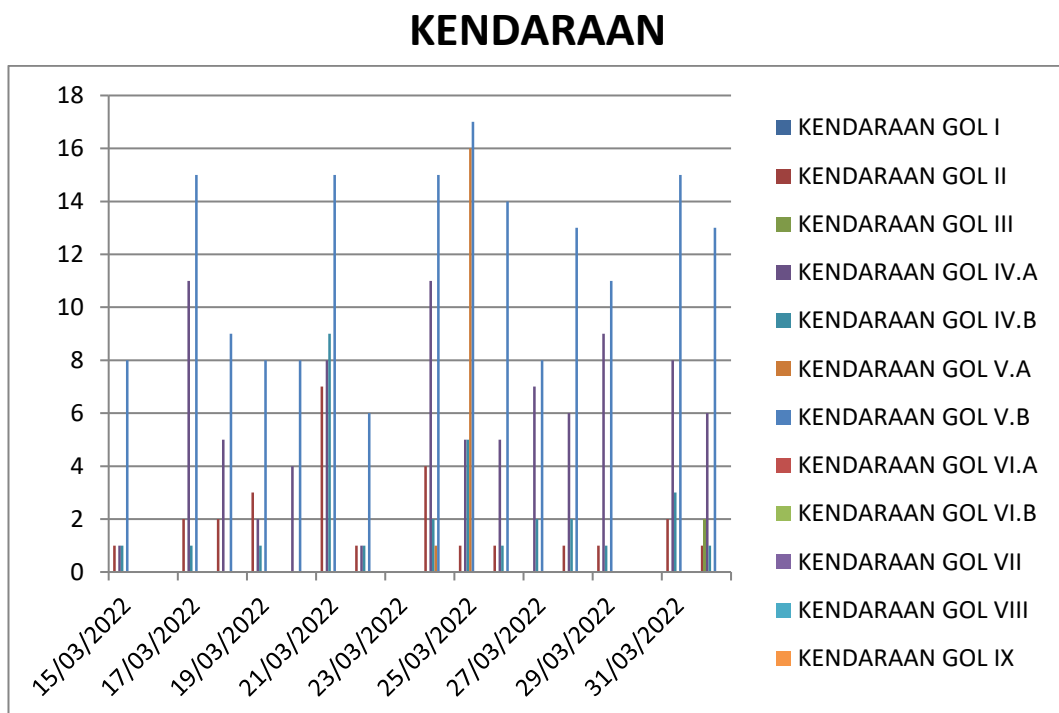
Gambar 4. 11 Grafik Produktivitas Kedatangan Penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari (15 Maret 2022 – 1 April 2022)



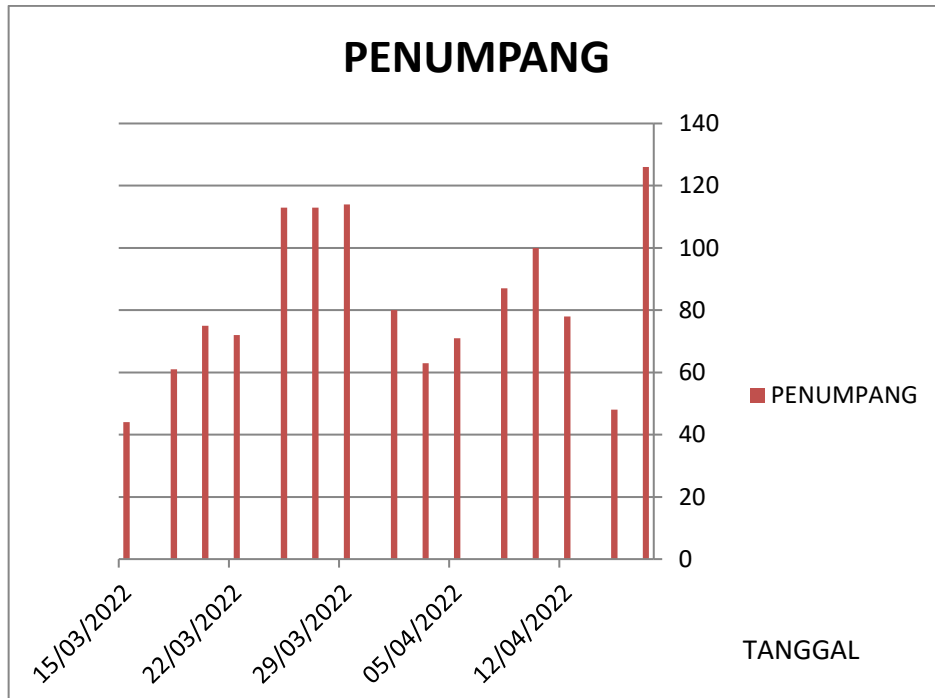
Gambar 4. 12 Grafik Produktivitas Kedatangan Kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari (15 Maret 2022 – 1 April 2022)



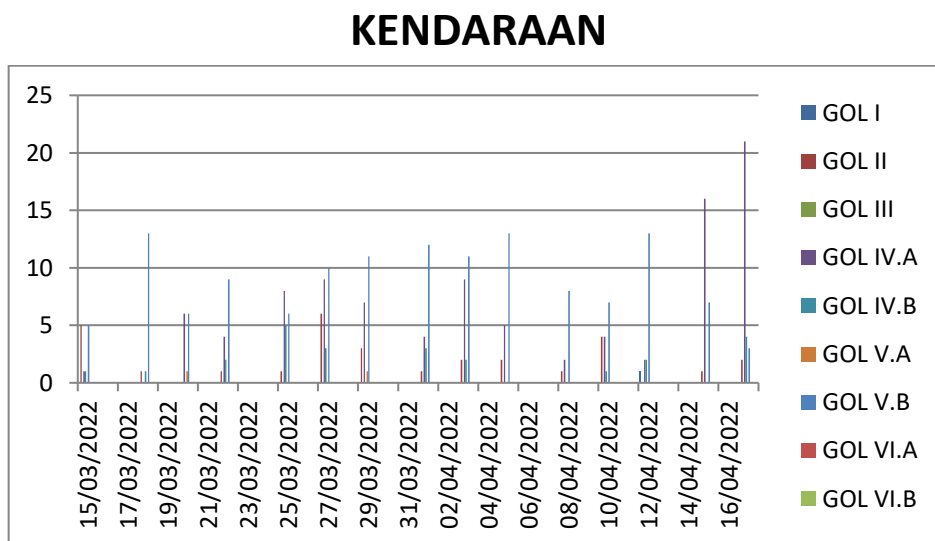
Gambar 4. 13 Grafik Produktivitas Keberangkatan Penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari (15 Maret 2022 – 1 April 2022)



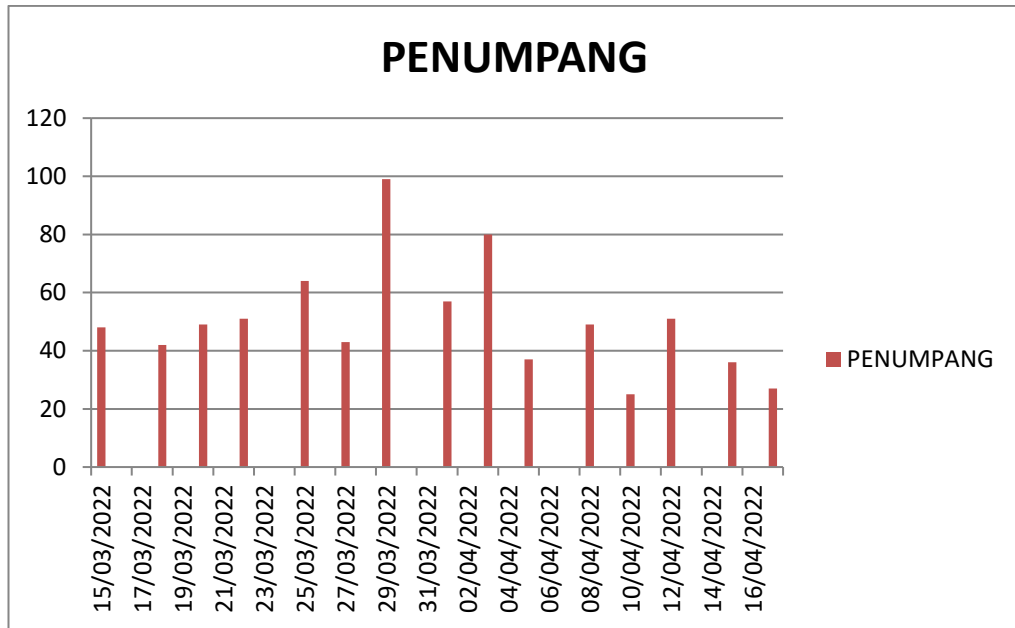
Gambar 4. 14 Grafik Produktivitas Keberangkatan Kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari (15 Maret 2022 – 1 April 2022)



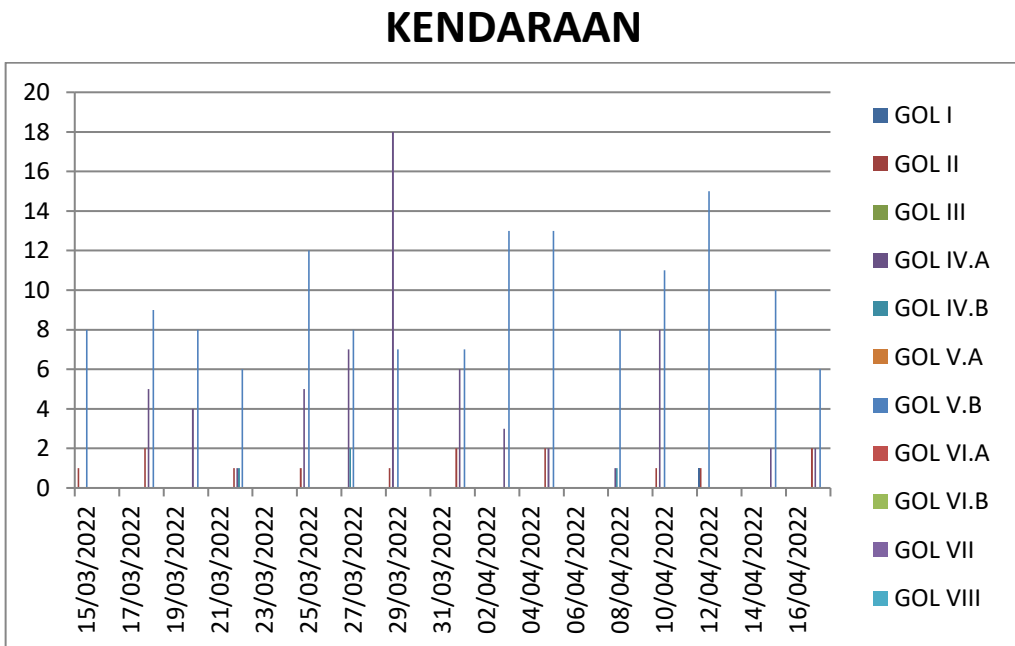
Gambar 4. 15 Grafik Produktivitas Kedatangan Penumpang di KMP.Sembilang Pelabuhan penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari (15 Maret 2022 – 16 April 2022)



Gambar 4. 16 Grafik Produktivitas Kedatangan Kendaraan di KMP.Sembilang Pelabuhan penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari (15 Maret 2022 – 16 April 2022)



Gambar 4. 17 Grafik Produktivitas Keberangkatan Penumpang di KMP.Sembilang Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari (15 Maret 2022 – 16 April 2022)



Gambar 4. 18 Grafik Produktivitas Keberangkatan Kendaraan di KMP.Sembilang Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari (15 Maret 2022 – 16 April 2022)

B. 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 Kuala Tungkal:

1. Penyajian Data

a. Analisa Kondisi *Eksisting* Sistem Pemuatan Kendaraan di KMP.Sembilang

1) Analisa Kebutuhan Alat Penimbang Kendaraan

Dari hasil survei di lapangan bahwa pada Pelabuhan *Ro-ro* Kuala Tungkal tidak terdapat alat penimbang kendaraan dan portal pengukur dimensi kendaraan yang seharusnya menjadi aspek penting untuk mengetahui informasi tentang berat kotor kendaraan dan tinggi kendaraan sebelum memasuki kapal. Cara lain yang dilakukan oleh Pelabuhan *Ro-ro* Kuala Tungkal adalah mendata calon pengguna jasa secara manual dan menanyakan langsung kepada pengemudi kendaraan berapa berat dan jenis muatan yang ada dalam kendaraan.



Gambar 4. 19 Tidak Tersedianya Jembatan Timbang Kendaraan

2) Analisa Waktu Yang Di Butuhkan Untuk Kendaraan Keluar Masuk Kapal

Berdasarkan survei yang dilakukan selama 15 hari yaitu dimulai dari tanggal 15 Maret 2022 sampai dengan 22 April 2022 maka didapatkan kebutuhan waktu kendaraan keluar dan masuk kapal sebagai berikut:

a) Pengamatan rata-rata waktu kendaraan naik kapal

Hasil survei 15 Hari

Tabel 4. 10 Survei Waktu Kendaraan Naik Kapal

| TANGGAL | NAMA KAPAL | JUMLAH KENDARAAN NAIK KAPAL | WAKTU MEMASUKKAN SEMUA KENDARAAN |
|------------|---------------|-----------------------------|----------------------------------|
| 15/03/2022 | KMP SEMBILANG | 9 | 17 Menit |
| 18/03/2022 | KMP SEMBILANG | 16 | 30 Menit |
| 20/03/2022 | KMP SEMBILANG | 12 | 25 Menit |
| 22/03/2022 | KMP SEMBILANG | 9 | 15 Menit |
| 25/03/2022 | KMP SEMBILANG | 18 | 37 Menit |
| 27/03/2022 | KMP SEMBILANG | 17 | 32 Menit |
| 01/04/2022 | KMP SEMBILANG | 26 | 48 Menit |
| 03/04/2022 | KMP SEMBILANG | 15 | 28 Menit |

| TANGGAL | NAMA KAPAL | JUMLAH KENDARAAN NAIK KAPAL | WAKTU MEMASUKKAN SEMUA KENDARAAN |
|----------------|-------------------|------------------------------------|---|
| 05/04/2022 | KMP SEMBILANG | 16 | 31 Menit |
| 08/04/2022 | KMP SEMBILANG | 17 | 34 Menit |
| 10/04/2022 | KMP SEMBILANG | 10 | 18 Menit |
| 12/04/2022 | KMP SEMBILANG | 20 | 42 Menit |
| 15/04/2022 | KMP SEMBILANG | 17 | 35 Menit |
| 19/04/2022 | KMP SEMBILANG | 12 | 23 Menit |
| 22/04/2022 | KMP SEMBILANG | 12 | 25 Menit |

b) Pengamatan rata-rata waktu kendaraan turun kapal

Hasil survei 15 Hari

Tabel 4. 11 Survei Waktu Kendaraan Turun Kapal

| TANGGAL | NAMA KAPAL | JUMLAH KENDARAAN TURUN KAPAL | WAKTU MENURUNKAN SEMUA KENDARAAN |
|----------------|-------------------|-------------------------------------|---|
| 15/03/2022 | KMP SEMBILANG | 12 | 4 Menit |
| 18/03/2022 | KMP SEMBILANG | 15 | 5 Menit |
| 20/03/2022 | KMP SEMBILANG | 13 | 4 Menit |
| 22/03/2022 | KMP SEMBILANG | 16 | 6 Menit |
| 25/03/2022 | KMP SEMBILANG | 20 | 7 Menit |
| 27/03/2022 | KMP SEMBILANG | 28 | 11 Menit |
| 01/04/2022 | KMP SEMBILANG | 26 | 9 Menit |
| 03/04/2022 | KMP SEMBILANG | 20 | 7 Menit |
| 05/04/2022 | KMP SEMBILANG | 24 | 9 Menit |
| 08/04/2022 | KMP SEMBILANG | 20 | 8 Menit |
| 10/04/2022 | KMP SEMBILANG | 11 | 4 Menit |
| 12/04/2022 | KMP SEMBILANG | 16 | 6 Menit |
| 15/04/2022 | KMP SEMBILANG | 18 | 7 Menit |
| 19/04/2022 | KMP SEMBILANG | 24 | 10 Menit |
| 22/04/2022 | KMP SEMBILANG | 30 | 14 Menit |

c) Pengamatan waktu antri kendaraan naik ke kapal

Hasil survei 15 Hari

Tabel 4. 12 Survei Waktu Kendaraan Paling Depan Masuk Pelabuhan

| TANGGAL | NAMA KAPAL | WAKTU SAAT KENDARAAN PALING DEPAN MASUK PELABUHAN | WAKTU SAAT KENDARAAN PALING DEPAN NAIK KAPAL |
|------------|---------------|---|--|
| 15/03/2022 | KMP SEMBILANG | 3 Menit | 2 Menit |
| 18/03/2022 | KMP SEMBILANG | 3 Menit | 2 Menit |
| 20/03/2022 | KMP SEMBILANG | 4 Menit | 2 Menit |
| 22/03/2022 | KMP SEMBILANG | 2 Menit | 2 Menit |
| 25/03/2022 | KMP SEMBILANG | 4 Menit | 2 Menit |
| 27/03/2022 | KMP SEMBILANG | 3 Menit | 2 Menit |
| 01/04/2022 | KMP SEMBILANG | 4 Menit | 2 Menit |
| 03/04/2022 | KMP SEMBILANG | 4 Menit | 2 Menit |
| 05/04/2022 | KMP SEMBILANG | 2 Menit | 2 Menit |
| 08/04/2022 | KMP SEMBILANG | 4 Menit | 2 Menit |
| 10/04/2022 | KMP SEMBILANG | 3 Menit | 2 Menit |
| 12/04/2022 | KMP SEMBILANG | 4 Menit | 2 Menit |
| 15/04/2022 | KMP SEMBILANG | 2 Menit | 2 Menit |
| 19/04/2022 | KMP SEMBILANG | 3 Menit | 2 Menit |
| 22/04/2022 | KMP SEMBILANG | 4 Menit | 2 Menit |

3) Analisa Jarak Antar Kendaraan

Berdasarkan hasil survei di lapangan masih banyak penyusunan kendaraan di atas kapal sangat berdekatan. Adapun hasil survei bisa dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4. 13 Hasil Rekapitan Survei Jarak Kendaraan Selama 15 Hari

| No | Tanggal | Rata - Rata Jarak (cm) | | | | |
|----|-----------|------------------------|----------|------|-------|---------|
| | | Depan | Belakang | Kiri | Kanan | Dinding |
| 1 | 15-Mar-22 | 15,2 | 14,8 | - | 16,9 | 15,6 |
| 2 | 18-Mar-22 | 13,8 | 15,7 | 14,3 | 14,5 | - |
| 3 | 20-Mar-22 | 14,1 | - | 15,7 | 15,7 | 13,6 |
| 4 | 22-Mar-22 | 15,6 | 12,7 | - | 14,6 | 14,3 |
| 5 | 25-Mar-22 | 15,2 | 15,7 | 17,4 | - | 14,5 |
| 6 | 27-Mar-22 | 15,5 | 16,8 | 14,5 | 17,5 | - |
| 7 | 01-Apr-22 | 15,7 | - | 17,8 | 15,7 | 14 |

| No | Tanggal | Rata - Rata Jarak (cm) | | | | |
|------------------|-----------|------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | Depan | Belakang | Kiri | Kanan | Dinding |
| 8 | 03-Apr-22 | 16,8 | 18,7 | 19 | 17,4 | - |
| 9 | 05-Apr-22 | 20 | 19,4 | 20,7 | 18,1 | - |
| 10 | 08-Apr-22 | 16,6 | 18,5 | 16,3 | - | 19,3 |
| 11 | 10-Apr-22 | 17,7 | 18,4 | - | 17,6 | 21 |
| 12 | 12-Apr-22 | 19,5 | 18,6 | 19,9 | - | 21,8 |
| 13 | 15-Apr-22 | 17,9 | 18,5 | 19,8 | 20 | - |
| 14 | 19-Apr-22 | 18,7 | 19,7 | 20,9 | - | 19,1 |
| 15 | 22-Apr-22 | 18,5 | 16,9 | 17,7 | - | 19,5 |
| Rata-rata | | 16,72 | 17,3 | 17,8 | 33,6 | 17,3 |

Data di atas diambil dari survei jarak kendaraan selama 15 hari, jelas bahwa rata-rata jarak depan kendaraan 16,72 cm, rata-rata jarak belakang kendaraan 17,3 cm, rata-rata jarak samping kiri kendaraan 17,8 cm, rata-rata jarak samping kanan kendaraan 33,6 cm dan rata-rata jarak ke dinding kendaraan 17,3 cm.

4) Analisa Ruang Penempatan Yang Harus Steril Dari Adanya Penumpang Selama Pelayaran

Berdasarkan hasil survei bahwa pada ruang penempatan kendaraan tidak steril. Dikarenakan masih adanya supir kendaraan yang lebih memilih untuk beristirahat berada di atas kendaraannya, masih terdapat penumpang yang berlalu lalang di ruang penempatan kendaraan dan bahkan terdapat beberapa penumpang yang mengambil tempat untuk beristirahat di sela-sela kendaraan selama pelayaran. Hasil dokumentasi ditampilkan pada gambar 4.20.



Gambar 4. 20 Ruang muat yang masih tidak steril

5) Analisa Penempatan Kendaraan Di Atas Kapal

Berdasarkan hasil survei bahwa masih terdapat kendaraan yang tidak sesuai penempatannya diatas kapal yaitu terdapat kendaraan yang ditempatkan secara melintang. Hasil dokumentasi ditampilkan pada gambar 4.21.



Gambar 4. 21 Penempatan kendaraan yang melintang

b. Analisa Kewajiban Pengikatan Kendaraan dan Klem Roda Kendaraan

Berdasarkan hasil survei di lapangan bahwa kendaraan yang diangkut ke atas kapal tidak selalu dilakukan pengikatan. Adapun hasil survei mengenai jumlah alat pengikat kendaraan yang tersedia dan kondisi pengikatan kendaraan di atas KMP. Sembilang sebagai berikut:

Tabel 4. 14 Jumlah Alat Pengikat Kendaraan di Kapal

| Nama Kapal | Alat Pengikat Kendaraan Yang Tersedia |
|----------------|---------------------------------------|
| KMP. Sembilang | 40 |

Tabel 4. 15 Kondisi pengikatan kendaraan di atas KMP. Sembilang

| No | Bagian Kapal | Kondisi Di Lapangan |
|----|--------------|---|
| 1 | HALUAN |  <p data-bbox="655 869 1347 936">Kondisi kendaraan di bagian haluan kapal yang tidak diikat</p> |
| 2 | TENGAH |  <p data-bbox="655 1328 1347 1393">Kondisi kendaraan di bagian tengah kapal yang tidak diikat</p> |
| 3 | BURITAN |  <p data-bbox="687 1758 1310 1821">Kondisi kendaraan di bagian buritan kapal yang tidak diikat.</p> |

Tabel 4. 16 Kondisi klem roda kendaraan di atas KMP. Sembilang

| No | Bagian Kapal | Kondisi Di Lapangan |
|----|--|--|
| | <p style="text-align: center;">TENGAH (BAGIAN WAJIB KLEM RODA)</p> |  <p>Kondisi kendaraan di bagian wajib diberikan klem roda tetapi tidak diberikan klem pada roda kendaraan.</p> |

2. Analisis Data

Sebagaimana telah disebutkan pada pembahasan sebelumnya mengenai permasalahan yang ada, penulis mencoba menganalisa permasalahan sehingga dapat ditarik kesimpulan yang nantinya dapat dijadikan solusi dalam pemecahan masalah. Untuk itu penulis menggunakan referensi menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal sebagai acuan pemecahan masalah.

Penulis menggunakan data sesuai dengan apa yang didapat selama magang di BPTD Wilayah V Provinsi Jambi dan PKL di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal, Kabupaten Tanjung Jabung Barat. Berikut dengan kondisi *eksisting* di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal:

a. Analisa Kondisi *Eksisting* Sistem Pemuatan Kendaraan di KMP.Sembilang

1) Analisa Kebutuhan Alat Penimbang Kendaraan

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2016 pasal 2 ayat (1), bahwa setiap pelabuhan penyeberangan wajib menyediakan fasilitas portal dan jembatan timbang dan 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.

Berdasarkan kondisi *eksisting* yang ada di Pelabuhan *Ro-ro* Kuala Tungkal seluruh kendaraan tidak melewati proses penimbangan berat dan pengukuran dimensi karena ketidakterdediaannya alat untuk menimbang berat dan mengukur dimensi tersebut. Sebagai gantinya petugas pelabuhan harus menanyakan tonase kendaraan beserta jenis muatannya kepada pemilik kendaraan. Hal ini tidak sesuai dengan 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 Penyeberangan *Ro-ro* Kuala Tungkal. Maka dari itu seharusnya Pelabuhan Penyeberangan *Ro-ro* Kuala Tungkal menyediakan jembatan timbang minimal 1 buah dengan jenis Jembatan timbang portabel ataupun jembatan timbang permanen seperti gambar :



Gambar 4. 22 Jembatan Timbang Tipe Portabel dan Tipe Permanen
Sumber : Lampiran pada Peraturan Menteri Perhubungan No 115 tahun 2016

Jembatan timbang tersebut diletakkan di bagian paling awal dari pelabuhan yaitu area sebelum kendaraan memasuki pelabuhan. Kendaraan yang sudah ditimbang dan dinyatakan layak masuk pelabuhan dapat berpindah posisi ke area siap muat seperti pada gambar berikut:



Gambar 4. 23 *Layout* Pelabuhan dengan Perencanaan Jembatan Timbang

2) Analisa Waktu Yang Di Butuhkan Untuk Kendaraan Keluar Masuk Kapal

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP-DRJD 539 Tahun 2022 tentang Pedoman Perencanaan, Pembangunan dan Evaluasi Kinerja Pelabuhan Sungai, Danau, dan Penyeberangan terdapat Form Kuesioner sebagai berikut :

a) Kuesioner pengamatan rata-rata waktu kendaraan naik kapal

Survei dilakukan terhadap kapal yang sedang melakukan aktifitas menaikkan kendaraan dengan menghitung :

- Jumlah seluruh kendaraan yang naik ke kapal
- Menghitung waktu yang dibutuhkan dari mulai kapal siap melayani kendaraan pertama untuk naik ke kapal, sampai kendaraan terakhir masuk ke kapal.

b) Kuesioner pengamatan rata-rata waktu kendaraan turun kapal

Survei dilakukan terhadap kapal yang sedang melakukan aktifitas menaikkan kendaraan dengan menghitung :

- Jumlah seluruh kendaraan yang turun dari kapal
- Menghitung waktu yang dibutuhkan dari mulai kapal siap menurunkan kendaraan pertama, sampai kendaraan terakhir turun dari kapal.

c) Kuesioner pengamatan waktu antri kendaraan naik ke kapal

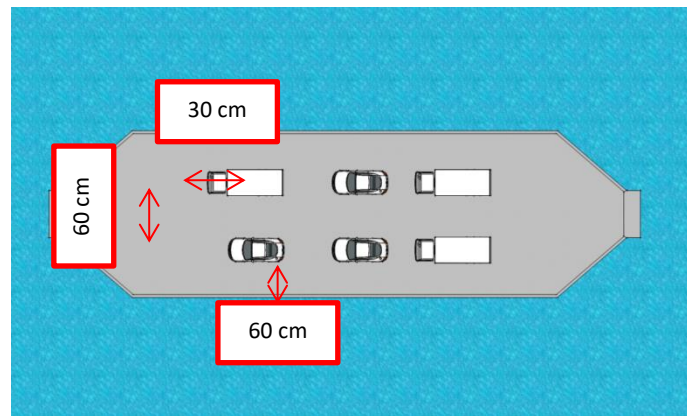
Indikator waktu antri kendaraan naik ke kapal adalah waktu antri paling lama yang dibutuhkan suatu kendaraan untuk naik ke kapal.

- Survei dilakukan terhadap kendaraan-kendaraan yang sedang antri menunggu untuk naik ke kapal
- Perhitungan waktu antri kendaraan naik kapal dilakukan dengan menghitung waktu antri dari kendaraan yang antri paling depan atau paling dekat dengan kapal yang akan dinaikinya.
- Perhitungan ini dilakukan dari saat kendaraan tersebut masuk pelabuhan sampai kendaraan tersebut mulai bergerak menuju kapal.

3) Analisa Jarak Antar Kendaraan

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal Pasal 20 tahun 2016 bahwa jarak antar kendaraan dan dinding 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.



Gambar 4. 24 Jarak Antar Kendaraan


Sehingga dapat dikatakan jarak antar kendaraan KMP. Sembilang tidak sesuai dengan ketentuan yang berlaku dimana telah di atur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Pasal 20 Tahun 2016 bahwa jarak antar kendaraan dan dinding sebagai berikut:

Tabel 4. 17 Hasil Rekapan Kesuaian Jarak Kendaraan Selama 15 Hari

| No | Tanggal | Rata - Rata Jarak (cm) | | | | | KET |
|----|-----------|------------------------|----------|------|-------|---------|------------|
| | | Depan | Belakang | Kiri | Kanan | Dinding | |
| 1 | 15-Mar-22 | 15,2 | 14,8 | - | 16,9 | 15,6 | Tdk Sesuai |
| 2 | 18-Mar-22 | 13,8 | 15,7 | 14,3 | 14,5 | - | Tdk Sesuai |
| 3 | 20-Mar-22 | 14,1 | - | 15,7 | 15,7 | 13,6 | Tdk Sesuai |
| 4 | 22-Mar-22 | 15,6 | 12,7 | - | 14,6 | 14,3 | Tdk Sesuai |
| 5 | 25-Mar-22 | 15,2 | 15,7 | 17,4 | - | 14,5 | Tdk Sesuai |
| 6 | 27-Mar-22 | 15,5 | 16,8 | 14,5 | 17,5 | - | Tdk Sesuai |
| 7 | 01-Apr-22 | 15,7 | - | 17,8 | 15,7 | 14 | Tdk Sesuai |
| 8 | 03-Apr-22 | 16,8 | 18,7 | 19 | 17,4 | - | Tdk Sesuai |
| 9 | 05-Apr-22 | 20 | 19,4 | 20,7 | 18,1 | - | Tdk Sesuai |
| 10 | 08-Apr-22 | 16,6 | 18,5 | 16,3 | - | 19,3 | Tdk Sesuai |

| No | Tanggal | Rata - Rata Jarak (cm) | | | | | KET |
|------------------|-----------|------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------------|
| | | Depan | Belakang | Kiri | Kanan | Dinding | |
| 11 | 10-Apr-22 | 17,7 | 18,4 | - | 17,6 | 21 | Tdk Sesuai |
| 12 | 12-Apr-22 | 19,5 | 18,6 | 19,9 | - | 21,8 | Tdk Sesuai |
| 13 | 15-Apr-22 | 17,9 | 18,5 | 19,8 | 20 | - | Tdk Sesuai |
| 14 | 19-Apr-22 | 18,7 | 19,7 | 20,9 | - | 19,1 | Tdk Sesuai |
| 15 | 22-Apr-22 | 18,5 | 16,9 | 17,7 | - | 19,5 | Tdk Sesuai |
| Rata-rata | | 16,72 | 17,3 | 17,8 | 33,6 | 17,3 | Tdk Layak |

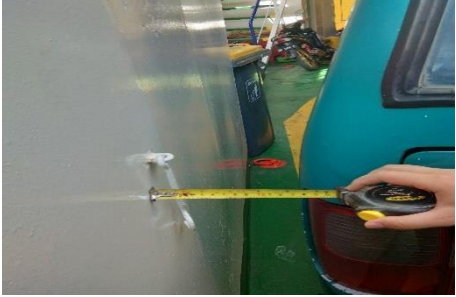
Tabel 4. 18 Jarak Antara Muka dan Belakang Kendaraan

| Nama Kapal | Berdasarkan PM 115 Tahun 2016 | Kondisi di Lapangan | Ket |
|----------------|---|---|--------------|
| KMP. Sembilang | Jarak antara muka dan belakang masing-masing kendaraan 30 cm. |  <p>Jarak antara muka dan belakang kendaraan adalah 25 cm</p> | Tidak sesuai |

Tabel 4. 19 Jarak Antara salah Satu Sisi Kendaraan

| Nama Kapal | Berdasarkan PM 115 Tahun 2016 | Kondisi di Lapangan | Ket |
|----------------|--|---|--------------|
| KMP. Sembilang | Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang-kurangnya 60 cm. |  <p>Jarak antara salah satu sisi kendaraan adalah 17 cm</p> | Tidak sesuai |

Tabel 4. 20 Jarak Kendaraan yang Sisi Sampingnya Bersebelahan Dengan Dinding


| Nama Kapal | Berdasarkan PM 115 Tahun 2016 | Kondisi di Lapangan | Ket |
|----------------|--|---|--------------|
| KMP. Sembilang | Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading-gading. |  <p data-bbox="762 734 1187 840">Jarak antara salah satu sisi kendaraan dengan dinding kapal adalah 14 cm</p> | Tidak sesuai |

Berdasarkan hasil survei 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 mengutamakan keuntungan yang akan mereka dapatkan sehingga mengabaikan keamanan dan keselamatan para penumpang.

4) Analisa Ruang Penempatan Yang Harus Steril Dari Adanya Penumpang Selama Pelayaran

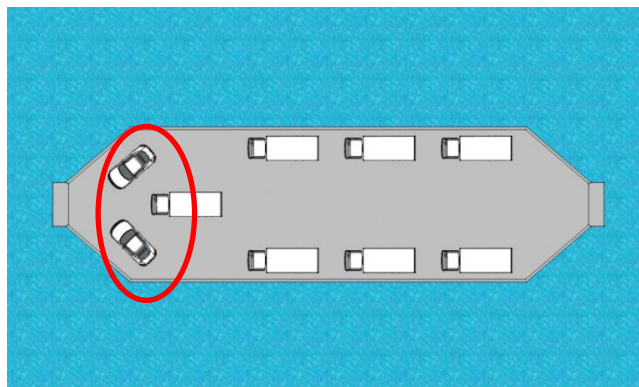
Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 pasal 17 ayat (2), bahwa ruang penempatan kendaraan harus steril dari adanya penumpang selama pelayaran.

Tabel 4. 21 Ruang Penempatan Yang Tidak Steril Dari Adanya Penumpang

| Nama Kapal | Berdasarkan PM 115 Tahun 2016 | Kondisi di Lapangan | Ket |
|----------------|---|---|--------------|
| KMP. Sembilang | Ruang penempatan kendaraan harus steril dari adanya penumpang selama pelayaran. |  <p>Ruang penempatan kendaraan yang tidak steril dari adanya penumpang.</p> | Tidak sesuai |

5) Analisa 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.



Gambar 4. 25 Penempatan Kendaraan yang Melintang

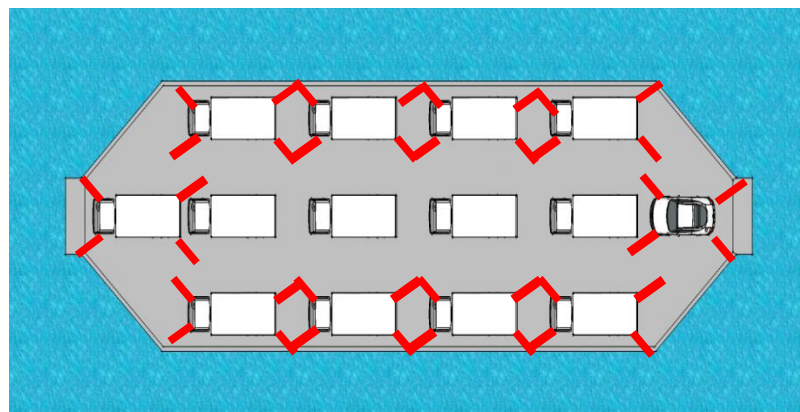
Tabel 4. 22 Penempatan Kendaraan Yang Melintang

| Nama Kapal | Berdasarkan PM 115 Tahun 2016 | Kondisi di Lapangan | Ket |
|----------------|--|--|--------------|
| KMP. Sembilang | Kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal. |  <p>Penempatan kendaraan yang melintang.</p> | Tidak sesuai |

B. Analisa Kewajiban Pengikatan Kendaraan Dan Klem Roda Kendaraan

1) Kewajiban Pengikatan Kendaraan

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 pasal 19 ayat (2) bahwa kendaraan yang harus diikat adalah kendaraan yang berada pada barisan depan (haluan), tengah (*midship*) dan belakang (buritan).

Gambar 4. 26 Barisan Kendaraan Wajib *Lashing*


Tabel 4. 23 Pengikatan Kendaraan

| No | Berat Kendaraan (Ton) | Jumlah Lashing Tiap Sisi | Keterangan |
|----|-----------------------|--------------------------|--|
| 1 | 3,5 – 20 | 2 | Jumlah <i>lashing</i> tiap kendaraan 8 buah |
| 2 | 20 – 30 | 3 | Jumlah <i>lashing</i> tiap kendaraan 12 buah |
| 3 | 30 – 40 | 4 | Jumlah <i>lashing</i> tiap kendaraan 16 buah |


Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

Berikut merupakan hasil survei kondisi pengikatan kendaraan yang telah dilakukan pada KMP. Sembilang:


Tabel 4. 24 Kondisi Pengikatan Kendaraan di Atas KMP. Sembilang Bagian Haluan

| Nama Kapal | Berdasarkan PM 30 Tahun 2016 | Bagian Kapal | Kondisi di Lapangan | Ket |
|----------------|---|--------------|--|--------------|
| KMP. Sembilang | Untuk pengikatan kendaraan (<i>lashing</i>) wajib dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (<i>haluan</i>), tengah (<i>mid ship</i>) dan belakang (<i>buritan</i>) | Haluan |  <p>Kondisi kendaraan di bagian haluan kapal yang tidak diikat.</p> | Tidak Sesuai |

Tabel 4. 25 Kondisi Pengikatan Kendaraan di Atas KMP. Sembilang Bagian Tengah

| Nama Kapal | Berdasarkan PM 30 Tahun 2016 | Bagian Kapal | Kondisi di Lapangan | Ket |
|----------------|---|--------------|---|--------------|
| KMP. Sembilang | Untuk pengikatan kendaraan (lashing) wajib dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (haluan), tengah (mid ship) dan belakang (buritan) | Tengah |  <p data-bbox="842 909 1225 1010">Kondisi kendaraan di bagian tengah kapal yang tidak diikat.</p> | Tidak Sesuai |

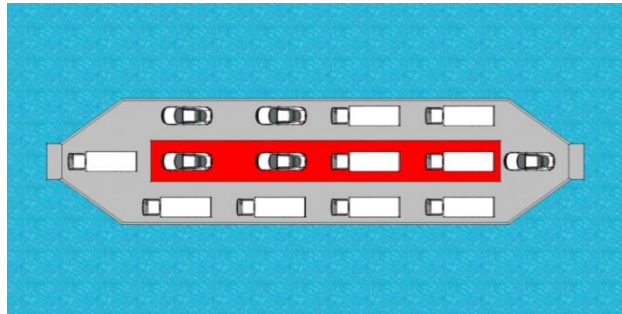
Tabel 4. 26 Kondisi Pengikatan Kendaraan di Atas KMP. Sembilang Bagian Buritan

| Nama Kapal | Berdasarkan PM 30 Tahun 2016 | Bagian Kapal | Kondisi di Lapangan | Ket |
|----------------|---|--------------|---|--------------|
| KMP. Sembilang | Untuk pengikatan kendaraan (lashing) wajib dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (haluan), tengah (mid ship) dan belakang (buritan) | Buritan |  <p data-bbox="866 1659 1212 1760">Kondisi kendaraan di bagian buritan kapal yang tidak diikat.</p> | Tidak Sesuai |

2) Klem Roda Kendaraan

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No.30 Tahun 2016, bahwa kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan (*lashing*)

wajib dilakukan klem pada roda kendaraan. Berikut adalah area kendaraan yang dilakukan klem roda:



Gambar 4. 27 Area Kendaraan Yang Dilakukan Klem Roda
Berdasarkan hasil survei, maka didapatkan hasil penelitian

sebagai berikut:

Tabel 4. 27 Kondisi Kendaraan Yang Tidak Diberikan Klem Roda

| No | Berdasarkan PM 30 Tahun 2016 | Kondisi Di Lapangan | Ket |
|----|--|--|--------------|
| 1 | Kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan (lashing) sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib dilakukan klem pada roda kendaraan. |  <p data-bbox="692 1480 1082 1547">Kondisi kendaraan yang tidak diberikan klem roda.</p> | TIDAK SESUAI |

Klem roda dipasang pada kendaraan yang terletak tidak dipinggir *deck* kapal, karena bagian pinggir *deck* kendaraan telah dilakukan pengikatan atau *lashing*. Pada tabel 4.28 dapat dilihat

bahwa tidak dilakukannya klem roda kendaraan pada bagian yang wajib diberikan klem roda. Hal ini dapat membahayakan pelayaran karena jika kendaraan tidak diberikan pengikatan ataupun klem roda, maka kendaraan bisa saja bergerak sehingga kapal menjadi tidak seimbang.

C. PEMBAHASAN

1. Hasil Analisis

Hasil analisis menunjukkan bahwa tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal tidak sesuai dengan tata cara pengangkutan yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan di Atas Kapal. Ketidaksesuaian tersebut, antara lain :

- a. Sesuai dengan aturan yang berlaku bahwa setiap pelabuhan yang digunakan untuk mengangkut kendaraan dengan menggunakan kapal harus menyiapkan alat timbang kendaraan di area pelabuhan untuk menimbang kendaraan sebelum diangkut di atas Kapal. Hal ini tidak sesuai dengan kondisi dilapangan dimana Pelabuhan *Ro-ro* Kuala Tungkal tidak memiliki fasilitas jembatan timbang. Maka dapat disimpulkan bahwa Pelabuhan *Ro-ro* Kuala Tungkal belum menerapkan aturan yang berlaku.
- b. Jarak antar kendaraan yang tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 dimana pada KMP. Sembilang selalu ditemukan kendaraan yang jaraknya sangat berdekatan dengan

kendaraan lain maupun dengan dinding, maka dapat disimpulkan bahwa KMP. Sembilang melanggar aturan yang berlaku.

- c. Pada KMP. Sembilang masih sering ditemukan penumpang yang memilih untuk beristirahat di kendaraan pribadi miliknya, dimana hal ini tidak sesuai dengan aturan yang sudah ditetapkan yaitu penumpang dilarang berada di area ruang kendaraan selama pelayaran, maka KMP. Sembilang tidak mentaati aturan yang berlaku.
- d. Penempatan kendaraan yang tidak sesuai dengan aturan dimana seharusnya kendaraan diletakkan secara membujur namun masih sering ditemukan kendaraan yang terletak secara melintang.
- e. Pengikatan kendaraan pada KMP. Sembilang tidak sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan dimana operator KMP. Sembilang tidak konsisten dalam pengikatan kendaraan dan klem roda. KMP. Sembilang tidak memiliki petugas khusus pengikat kendaraan sehingga tidak adanya sumber daya manusia yang berkompeten dalam bidang pengikatan kendaraan.

2. Usulan Pemecahan Masalah

Dari hasil analisis yang didapat, diketahui bahwa tata cara pengangkutan pada KMP. Sembilang tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016, maka Tata Cara Pengangkutan seharusnya dilakukan sebagai berikut :

- a. Kondisi *Eksisting* Sistem Pemuatan Kendaraan di KMP. Sembilang
 - 1) Penyediaan Alat Jembatan Timbang

Setiap kendaraan yang diangkut di atas kapal wajib dilengkapi informasi mengenai jenis dan berat muatan. Sementara pada Pelabuhan *Ro-ro* Kuala Tungkal tidak memiliki Jembatan Timbang, maka sebaiknya Pelabuhan *Ro-ro* Kuala Tungkal menyediakan fasilitas Jembatan Timbang agar dapat mensortir kendaraan – kendaraan yang seharusnya tidak layak masuk kedalam kapal. Jembatan timbang tersebut dapat berupa jembatan timbang portable ataupun jembatan timbang permanen. Posisi pembangunan jembatan timbang dapat diletakkan pada bagian awal pelabuhan dimana sebelum kendaraan masuk harus melalui jembatan timbang terlebih dahulu dan dengan ukuran yang telah disesuaikan dengan luas area yang tersedia yang ada pada pelabuhan.

2) Pengaturan Jarak Antar Kendaraan

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Pasal 20 telah ditentukan bahwa jarak antar salah satu sisi kendaraan sekurang-kurangnya adalah 60 cm, jarak antar muka dan belakang kendaraan adalah 30 cm, dan jarak kendaraan yang bersebelahan dengan dinding adalah 60 cm. Berdasarkan hasil survei yang telah dilakukan KMP. Sembilang tidak menerapkan aturan yang telah berlaku, dimana hal tersebut akan membahayakan keselamatan pelayaran dan dapat merugikan pengguna jasa yang membawa kendaraan. Maka KMP. Sembilang wajib mematuhi aturan jarak kendaraan yang telah ditetapkan agar keselamatan pelayaran tetap terjaga dan tidak adanya pihak yang dirugikan.

3) Ruang Penempatan Yang Harus Steril Dari Adanya Penumpang Selama Pelayaran

Pada Peraturan Menteri Nomor 115 Tahun 2016 Pasal 17 Ayat (2) telah dijelaskan bahwa ruang penempatan kendaraan harus steril dari adanya penumpang selama pelayaran, sementara pada kondisi dilapangan masih sering ditemukan penumpang yang berlalu lalang di area kendaraan dan memilih untuk beristirahat di kendaraannya. Maka dari itu perlunya ketegasan dari operator kapal untuk memberikan informasi dan edukasi kepada pengguna jasa agar tidak berada diruang kendaraan selama pelayaran demi keselamatan seluruh awak dan penumpang kapal.

4) Pengaturan Penempatan Kendaraan Di Atas Kapal

Pada KMP. Sembilang masih sering ditemukan kendaraan yang terletak secara melintang, sementara pada 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 kapal. Maka dari itu perlunya ketegasan dari Syahbandar untuk memberikan peringatan kepada operator kapal agar tidak meletakkan kendaraan secara melintang.

b. Kewajiban Pengikatan Kendaraan Dan Klem Roda Kendaraan

1) Kewajiban Pengikatan Kendaraan

Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 Pasal 4 Ayat (1) bahwa setiap kendaraan wajib diikat selama

pelayaran. Dari hasil survei yang telah dilaksanakan bahwa KMP. Sembilang masih lalai dalam pengikatan kendaraan. Pengikatan kendaraan merupakan hal penting yang harus dilakukan demi keselamatan pelayaran, maka dari itu operator kapal tidak boleh menyepelekan pengikatan kendaraan. Ketegasan dari Syahbandar juga merupakan faktor penting agar operator kapal dapat mematuhi aturan yang berlaku.

2) Klem Roda Kendaraan

Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 Pasal 4 ayat (3) bahwa kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan (*lashing*) sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib dilakukan klem pada roda kendaraan. Sementara pada KMP. Sembilang tidak ditemukannya proses klem pada roda kendaraan. Maka dari itu KMP. Sembilang wajib melakukan klem pada roda kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan agar tingkat keselamatan pelayaran lebih tinggi.

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisa data dan pembahasan permasalahan yang terdapat pada bab sebelumnya, maka diambil kesimpulan terhadap upaya perbaikan tata cara pengangkutan dan pemuatan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal, yaitu:

1. Tata cara pemuatan kendaraan di atas KMP.Sembilang pada lintasan Kuala Tungkal-Telaga Punggur masih belum sesuai dengan pemuatan kendaraan yang telah diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal.
2. Kewajiban pengikatan kendaraan dan klem pada roda kendaraan di atas kapal penyeberangan pada lintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur masih belum sesuai dengan tata cara pengikatan kendaraan yang telah diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan.

B. SARAN

Saran yang dapat diusulkan dalam upaya meningkatkan sistem pengangkutan kendaraan di atas KMP.Sembilang dan sebagai bahan masukan bagi pihak operator kapal KMP.Sembilang dan BPTD Wilayah V Provinsi Jambi sebagai berikut:

1. Pengangkutan kendaraan di atas kapal harus sesuai dengan tata cara pengangkutan kendaraan yang telah diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 sebagai berikut:
 - a. Perlu diadakannya jembatan timbang dan alat pengukur dimensi kendaraan yang ditempatkan di daerah sebelum pembelian tiket. Karena setiap kendaraan yang masuk ke kapal wajib ditimbang dan diukur terlebih dahulu.
 - b. Perlu diterapkannya pengaturan jarak antar kendaraan yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Pasal 20 Tahun 2016 bahwa jarak antar kendaraan dan dinding sebagai berikut:
 - 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 dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading-gading.
 - c. Operator kapal harus menegaskan larangan untuk penumpang berada di ruang penempatan kendaraan. Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 pasal 17 ayat (2), bahwa ruang penempatan kendaraan harus steril dari adanya penumpang selama pelayaran.
 - d. Operator kapal wajib mengikuti aturan penempatan kendaraan diatas kapal, dimana kendaraan harus ditempatkan memanjang(membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang.

2. Sebaiknya dalam melaksanakan kegiatan pemuatan kendaraan harus dilaksanakan sesuai Peraturan Menteri Perhubungan No.30 Tahun 2016 sebagai berikut:

- a. Kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan alat pengikat kendaraan (*lashing*) dan klem roda kendaraan.
- b. Setiap kendaraan wajib diikat selama pelayaran.
- c. Untuk pengikatan kendaraan (*lashing*) wajib dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (haluan), tengah (*mid ship*) dan belakang (buritan).
- d. Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang – kurangnya 60 cm
- e. Jarak antara muka dan belakang masing – masing kendaraan sekurang – kurangnya 30 cm
- f. Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading – gading (*frame*)
- g. Operator kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan.
- h. Jumlah petugas untuk mengikat kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayan kapal.

Jika operator kapal tidak mematuhi aturan ini, maka diperlukan ketegasan dari Syahbandar untuk memberi tindakan kepada operator kapal mungkin berupa penundaan penandatanganan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).

DAFTAR PUSTAKA

Undang – Undang Nomor 17 tahun 2008 *Tentang Pelayaran.*

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2016
*Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan
Penyeberangan.*

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 115 Tahun 2016
Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal.


Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP-DRJD 539 Tahun
2022 *Tentang Pedoman Perencanaan, Pembangunan, dan Evaluasi
Kinerja Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan.*

Abubakar, Iskandar (Eds.). (2013). *Transportasi Penyeberangan Suatu Pengantar,*
jilid1. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.






Tjakranegara, Soegijatna. 2003. *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang,*
PT. Rineka Cipta, Jakarta.





Triadmojo, Bambang. (2010). *Perencanaan Pelabuhan.* Yogyakarta: Beta Offset

Lampiran 1 Form Survei Jarak Antar Kendaraan

| Form Survei Jarak Antar Kendaraan | | | | | | | | |
|---|---------------------------------------|----------------------|------------|----------|------------------------|-------|------------------|--------------|
|  | POLITEKNIK TRANSPORTASI SDP PALEMBANG | | | | FORMULIR SURVEI | | | |
| | PROGRAM DIPLOMA III MTPD | | | | JARAK ANTAR KENDARAAN | | | |
| | ANGKATAN XXX | | | | KET. CUACA : C = CERAH | | H = HUJAN | |
| NAMA SURVEYOR | | : EMTIQHA DELA PUTRI | | | M = MENDUNG | | | |
| NAMA PELABUHAN | | : KUALA TUNGKAL | | | G = GERIMIS | | | |
| NO | TANGGAL | NO. PLAT | JARAK (CM) | | | | | KET |
| | | | DEPAN | BELAKANG | KIRI | KANAN | KE DINDING KAPAL | |
| 1 | 15/03/2022 | BH 5362 OW | 15,2 | 14,8 | - | 16,5 | 15,6 | TIDAK SESUAI |
| 2 | 18/03/2022 | BH 3664 JAG | 13,8 | 15,7 | 14,3 | 14,5 | - | TIDAK SESUAI |
| 3 | 20/03/2022 | BM 8013 BN | 14,1 | - | 15,7 | 15,7 | 13,6 | TIDAK SESUAI |
| 4 | 22/03/2022 | BA 8964 EO | 15,6 | 12,7 | - | 14,6 | 14,3 | TIDAK SESUAI |
| 5 | 25/03/2022 | BG 1779 OM | 15,2 | 15,7 | 17,4 | - | 14,5 | TIDAK SESUAI |
| 6 | 27/03/2022 | BH 8805 MO | 15,5 | 16,8 | 14,5 | 17,5 | - | TIDAK SESUAI |
| 7 | 01/04/2022 | BM 8204 Z | 15,7 | - | 17,8 | 15,7 | 14 | TIDAK SESUAI |
| 8 | 03/04/2022 | BE 1406 YW | 16,8 | 18,7 | 19 | 17,4 | - | TIDAK SESUAI |
| 9 | 05/04/2022 | B 9491 XL | 20 | 19,4 | 20,7 | 18,1 | - | TIDAK SESUAI |
| 10 | 08/04/2022 | B 2220 SBO | 16,6 | 18,5 | 16,3 | - | 19,3 | TIDAK SESUAI |
| 11 | 10/04/2022 | BP 1259 AG | 17,7 | 18,4 | - | 17,6 | 21 | TIDAK SESUAI |
| 12 | 12/04/2022 | B 1154 WK | 19,5 | 18,6 | 19,9 | - | 21,8 | TIDAK SESUAI |
| 13 | 15/04/2022 | BP 1182 MF | 17,9 | 18,5 | 19,8 | 20 | - | TIDAK SESUAI |
| 14 | 19/04/2022 | AG 9734 PF | 18,7 | 19,7 | 20,9 | - | 19,1 | TIDAK SESUAI |
| 15 | 22/04/2022 | BH 8033 ZY | 18,5 | 16,9 | 17,7 | - | 19,5 | TIDAK SESUAI |

Lampiran 2 Fasilitas Sisi Daratan





| JENIS | GAMBAR | UKURAN | | |
|-------------------------------------|---|----------------|--------------|---------------------------|
| | | PANJANG (m) | LEBAR (m) | LUAS (m ²) |
| Ruang Tunggu Penumpang (indoor) |  | 8,31 | 6,49 | 53,93 |
| Ruang Tunggu Penumpang (Outdoor) |  | 9 | 5,38 | 48,43 |
| Gangway |  | 105 | 0,85 | 89,25 |
| Kantor |  | 5,40 | 3,52 | 19 |
| Ruang Satuan Pelayanan |  | 4,70 | 2,8 | 13,16 |




| JENIS | GAMBAR | UKURAN | | |
|------------------------------|---|----------------|--------------|---------------------------|
| | | PANJANG (m) | LEBAR (m) | LUAS (m ²) |
| Pos Penjagaan |  | 2,23 | 2,14 | 4,77 |
| Kantin |  | 6,43 | 3,46 | 22,24 |
| Pos Retribusi |  | 2,60 | 2,10 | 5,46 |
| Gedung Loket Penumpang |  | 6,53 | 2,8 | 18,28 |
| Gedung Loket Kendaraan |  | | | |

| JENIS | GAMBAR | UKURAN | | |
|-------------------|---|----------------|--------------|---------------------------|
| | | PANJANG (m) | LEBAR (m) | LUAS (m ²) |
| Musollah |  | 6,17 | 6,14 | 37,88 |
| Toilet |  | 1,93 | 2,1 | 4,05 |
| Instalasi Air |  | | | |
| Instalasi Listrik |  | 2,3 | 1,5 | 3,45 |
| Lapangan Parkir |  | 33,40 | 4,4 | 146,96 |

| JENIS | GAMBAR | UKURAN | | |
|---|---|----------------|--------------|---------------------------|
| | | PANJANG (m) | LEBAR (m) | LUAS (m ²) |
| Lapangan Parkir Siap Muat |  | 46,40 | 7,24 | 335,93 |
| Ruang X-Ray |  | 5,7 | 3,6 | 20,52 |
| Stasiun Pasang Surut |  | 2,30 | 2,10 | 4,83 |
| Alat Ukur STA |  | | | |
| <i>Marine Automatic Weather Station</i> |  | 1,80 | 0,89 | 1,6 |

Lampiran 3 Fasilitas Sisi Perairan

| JENIS | GAMBAR | UKURAN | | |
|----------------|---|----------------|--------------|---------------------------|
| | | PANJANG (m) | LEBAR (m) | LUAS (m ²) |
| <i>Trestle</i> |  | 105 | 6,50 | |
| <i>Ponton</i> |  | | | 160 |
| <i>Catwalk</i> |  | 54 | 0,5 | |
| <i>Fender</i> |  | | | |

| JENIS | GAMBAR | UKURAN | | |
|------------------------------|---|----------------|--------------|---------------------------|
| | | PANJANG (m) | LEBAR (m) | LUAS (m ²) |
| <i>Bolder</i> |  | | | |
| <i>Mooring Dolphin</i> |  | | | |
| <i>Breasting Dolphin</i> |  | | | |