

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Penelitian**

Wilayah laut Banten merupakan salah satu jalur laut potensial. Setiap harinya, ratusan perjalanan yang melayani arus penumpang dan kendaraan dari Pulau Jawa menuju Pulau Sumatera dan sebaliknya. Rata-rata durasi pelayaran yang diperlukan antara Merak - Bakauheni atau sebaliknya dengan kapal reguler adalah sekitar  $\pm 2$  (dua) jam sedangkan kapal eksekutif adalah sekitar  $\pm 1$  (satu) jam dengan jarak lintasan  $\pm 15$  (lima belas) mil.

Pelabuhan penyeberangan Merak terletak di kecamatan Pulomerak Kota Cilegon Provinsi Banten dengan koordinat  $5^{\circ}55'51''$  LS -  $105^{\circ}59'43''$  BT dan memiliki luas area pelabuhan  $150.615 \text{ m}^2$ . Pelabuhan ini di kelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Merak dan dalam pengawasan Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah VIII Provinsi Banten.

Pelabuhan Penyeberangan Merak sangat diperlukan dalam menunjang pengangkutan hasil-hasil pertanian, perkebunan, material bangunan, pariwisata serta menciptakan lalu lintas angkutan orang, barang dan kendaraan baik yang menuju ke Pulau Jawa ataupun Pulau Sumatera. Pelabuhan penyeberangan Merak merupakan salah satu pelabuhan komersil terbesar di Indonesia karena melayani lintasan antar pulau, yaitu lintasan penyeberangan Merak-Bakauheni.

Pada kondisi saat ini Pelabuhan Penyeberangan Merak sudah beroperasi dengan optimal. Namun, ada beberapa hal yang masih perlu mendapatkan

perbaikan. Seperti tidak terpasangnya alat pengikat kendaraan (*lashing*), jarak antar kendaraan di atas kapal belum sesuai dengan ketentuan, hal ini bisa menyebabkan adanya kendaraan jatuh ke laut atau bergeser yang sangat membahayakan keselamatan pengguna jasa dan petugas yang berada di atas kapal. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di atas Kapal, kendaraan di atas kapal harus menjalankan ketentuan – ketentuan yang sudah ditetapkan agar keselamatan saat berlayar bagi pengguna jasa dan petugas kapal dapat terjamin.

Berdasarkan kejadian pada hari Senin, 03 Januari 2022 sebuah mobil travel jatuh ke laut dari KMP. Kumala saat perjalanan dari Merak menuju Pelabuhan Bakauheni, Lampung. Saat jatuh ke laut, kernet mobil juga ikut jatuh ke laut dikarenakan masih berada di dalam mobil. Kejadian ini terjadi di sekitar dermaga 4 (empat) Pelabuhan Merak menuju Pelabuhan Bakauheni. Hal ini menjadi perhatian bagi petugas kapal dalam pelayaran khususnya dalam penerapan *lashing* kendaraan di atas kapal yang sangat penting untuk menjamin keselamatan pelayaran dan mengantisipasi kejadian tersebut.



Gambar 1.1 Proses Evakuasi Kernet Mobil Travel

Sumber : <https://titiknol.co.id/peristiwa/mobil-travel-jatuh-dari-kmp-kumala-milik-dlu-di-perairan-merak> (2022)

Berdasarkan latar belakang dan kondisi di atas, maka dalam penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini penulis mengambil judul **“EVALUASI PELAKSANAAN TATA CARA PENGANGKUTAN KENDARAAN PADA KAPAL PENYEBERANGAN LINTASAN MERAK - BAKAUHENI”**

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah di uraikan maka diperoleh beberapa perumusan masalah yaitu :

1. Apakah tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di atas Kapal ?
2. Bagaimanakah kesesuaian pengikatan kendaraan di atas kapal penyeberangan yang beroperasi di Lintasan Merak-Bakauheni telah sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Di atas Kapal?
3. Berapakah jumlah kebutuhan petugas *lashing* yang dibutuhkan untuk meningkatkan sistem pengangkutan di atas kapal ?

## **C. Tujuan Penelitian**

1. Mengetahui tata cara pengangkutan di atas kapal sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di atas Kapal.

2. Mengetahui semua kendaraan telah diikat selama pelayaran sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan.
3. Untuk menentukan kebutuhan petugas *lashing* yang dibutuhkan untuk meningkatkan sistem pengangkutan di atas kapal.

#### **D. Manfaat Penelitian**

1. Manfaat Bagi Taruna
  - a. Mengaplikasikan ilmu pengetahuan yang telah diperoleh selama mengikuti pendidikan dan membandingkan dengan kondisi yang ada di lapangan.
  - b. Menambah wawasan dan pengetahuan yang berkaitan dengan masalah yang diteliti, yaitu mengetahui tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di atas Kapal.
2. Manfaat bagi lembaga/instansi
  - a. Dapat dijadikan pedoman dalam peningkatan kualitas pelayanan di Pelabuhan Penyeberangan Merak
  - b. Sebagai bahan evaluasi untuk melaksanakan perbaikan berbagai fasilitas sarana maupun prasarana dan manajemen operasional pelabuhan di Pelabuhan Merak
  - c. Dapat digunakan dalam melakukan tinjauan kinerja untuk perencanaan operasional yang lebih tertib dan teratur sesuai peraturan perundang – undangan yang berlaku.

3. Manfaat bagi pengguna jasa
  - a. Dapat meningkatkan tingkat keamanan dan keselamatan bagi penumpang pada saat menggunakan angkutan penyeberangan.
  - b. Dapat memberikan informasi dan pengetahuan bagi pengguna jasa tentang keselamatan dan keamanan penumpang di pelabuhan.
  - c. Dapat memberikan pelayanan yang berkualitas kepada pengguna jasa sesuai dengan peraturan perundang – undangan yang berlaku.

#### **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 Pelabuhan Penyeberangan Merak di atas kapal penyeberangan pada lintasan Penyeberangan Merak – Bakauheni
2. Objek Penelitian yaitu dari 4 kapal penyeberangan lintasan Merak - Bakauheni sebagai berikut :
  - a. KMP. Rishel
  - b. KMP. Nusa Mulia
  - c. KMP. Dorothy
  - d. KMP. Royce I
3. Objek dalam penelitian ini adalah pengangkutan dan pengikatan kendaraan serta petugas *lashing* yang dibutuhkan di atas kapal sesuai dengan 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 Angkutan Penyeberangan.

4. Penelitian ini dibatasi dengan membandingkan kondisi 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 Angkutan Penyeberangan.