

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang Penelitian

Kabupaten Lombok Barat merupakan salah satu Kabupaten yang ada di Nusa Tenggara Barat, di Kabupaten Lombok Barat terdapat salah satu Kecamatan yang memiliki pelabuhan penyeberangan yang menghubungkan Pulau Lombok dan Pulau Bali dan menghubungkan Pulau Lombok dan Pulau Jawa. Pelabuhan ini dikelola oleh perusahaan Angkutan Laut PT.ASDP Indonesia Ferry (persero) yang melayani lintasan Lembar – Padangbai dan lintasan Lembar – Ketapang. Untuk lintasan Lembar – Padangbai memiliki 27 kapal yang beroperasi, setiap harinya kapal yang beroperasi di lintasan Lembar - Padangbai ada 13-14 kapal yang beroperasi, sedangkan untuk lintasan Lembar – Ketapang kapal yang beroperasi setiap hari nya sekitar 2-3 kapal perharinya. Pelabuhan Lembar memiliki 2 dermaga MB (*Movable Bridge*) dan 2 dermaga plengsengan.

Pelabuhan penyeberangan memiliki fungsi sebagai penghubung jaringan jalan dan atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.

Kebutuhan transportasi pada suatu daerah sangat berperan penting bagi setiap manusia dalam berinteraksi sosial, ekonomi, maupun budaya,

Pelabuhan merupakan prasarana penting untuk mendukung sarana angkutan laut yang sangat penting untuk menghubungkan antar pulau bahkan Negara. Berkaitan dengan peranan pelabuhan laut ini, Pelabuhan Lembar menjadi salah satu pelabuhan penyeberangan yang menghubungkan dua Provinsi yang berbeda, yang menghubungkan antara Pulau Lombok dan Pulau Bali. Begitu juga menghubungkan antara Pulau Lombok dan Pulau Jawa yang dilayani dengan menggunakan kapal jenis Ro-Ro. Keselamatan pengguna jasa merupakan hal yang sangat penting dan harus diutamakan pada setiap pelayaran demi kenyamanan dan keselamatan penumpang dan petugas yang berada di atas kapal

Pada kondisi yang diteliti pada saat ini, Pelabuhan Penyeberangan Lembar sudah beroperasi dengan baik, akan tetapi tetap saja akan selalu ada kekurangan dan kelalaian bila tidak dapat pengawasan, ada beberapa hal yang masih belum sesuai dengan Peraturan yang ada, seperti

1. Tidak diberlakukannya portal pembatas dimensi muatan kendaraan
2. Tidak berfungsinya jembatan timbang
3. Kendaraan melintang di atas kapal
4. Tidak terpasangnya alat pengikat kendaraan pada kapal (*lashing*)
5. Jarak antar kendaraan diatas kapal belum sesuai dengan ketentuan yang ada
6. Masih adanya penumpang yang berada di dalam kendaraan selama pelayaran
7. Ruang muat yang kotor oleh ceceran minyak dan gemuk (*grease*)



Gambar 1. 1 Jarak antar kendaraan yang tidak sesuai

Hal-hal tersebut dapat menyebabkan stabilitas kapal menjadi tidak seimbang yang akan menyebabkan kendaraan akan jatuh ke laut atau bergeser mengenai kendaraan lain yang dapat menyebabkan kendaraan lain rusak dan mengalami kerugian yang cukup tinggi bahkan dapat menyebabkan kapal tenggelam karena adanya penumpukkan kendaraan yang bergeser.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di atas Kapal, setiap kendaraan yang masuk kedalam kapal harus melaksanakan ketentuan-ketentuan yang sudah dibuat agar keselamatan penumpang dan petugas kapal dapat terjamin hingga pelayaran berhasil sandar dipelabuhan yang dituju. Berdasarkan latar belakang dan kondisi di atas, maka penulis mengangkat judul tentang, “EVALUASI TATA CARA PENGANGKUTAN KENDARAAN DI ATAS KAPAL PENYEBERANGAN PADA LINTASAN LEMBAR - PADANGBAI ”

## **B. Rumusan Masalah**

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

1. Bagaimana kondisi *eksisting* tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal penyeberangan pada lintasan Lembar - Padangbai ?
2. Apakah tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal penyeberangan pada lintasan Lembar - Padangbai sudah sesuai dengan PM No. 115 Tahun 2016 ?
3. Berapakah jumlah petugas yang seharusnya dibutuhkan untuk melakukan kegiatan Pengikatan Kendaraan di atas Kapal penyeberangan lintasan Lembar - Padangbai ?

## **C. Tujuan Penelitian**

Adapun Tujuan Dari Penelitian ini :

1. Untuk mengetahui kondisi *eksisting* Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal Penyeberangan pada lintasan Lembar - Padangbai.
2. Untuk mengetahui kesesuaian Tata Cara Pengangkutan kendaraan di atas kapal penyeberangan pada lintasan Lembar - Padangbai berdasarkan PM No. 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di atas Kapal.
3. Untuk mengetahui jumlah petugas yang dibutuhkan untuk kegiatan pengikatan kendaraan di atas kapal penyeberangan lintasan Lembar - Padangbai.

## **D. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat yang di dapat dari Penelitian ini:

1. Pembuatan KKW ini memiliki manfaat bagi taruna untuk mengembangkan dan mengaplikasikan ilmu pengetahuan yang diperoleh selama menjalankan pendidikan di Politeknik Transportasi Sungai Danau Penyeberangan Palembang dan dituangkan dalam suatu karya tulis ilmiah dengan kondisi sesungguhnya yang terjadi di lapangan.
2. Memberikan masukan terhadap instansi terkait, untuk menjadi perhatian dalam kepentingan keselamatan dalam transportasi angkutan laut.
3. Masyarakat / Pengguna Jasa  
Memberikan pelayanan terbaik demi keselamatan pengguna jasa agar tidak terjadi suatu hal yang tidak diinginkan yang berdampak pada hal buruk.

#### **E. Batasan Masalah**

Pembatasan ruang lingkup bertujuan agar pokok permasalahan yang dibahas dalam laporan akhir Kertas Kerja Wajib (KKW) ini tidak menyimpang dan meluas. Adapun ruang lingkup penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini adalah sebagai berikut:

1. Penelitian ini dilakukan di Pelabuhan Lembar, Kabupaten Lombok Barat, Provinsi Nusa Tenggara Barat Tahun 2022.
2. Objek dalam penelitian ini adalah pengangkutan kendaraan di atas kapal pada Pelabuhan Penyeberangan Lembar berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016.
3. Kapal yang diteliti hanya kapal milik PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Lembar

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Review Penelitian Sebelumnya

Dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini mengacu pada penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Besar Alviansyah Tahun 2021 namun terdapat perbedaan dengan penulisan yang terdahulu sebagai pertanggung jawaban atas keaslian dari penulisan, rincian perbedaan dapat dilihat dalam tabel berikut :

Tabel 2. 1 *Review Penelitian Sebelumnya*

No	Nama Penulis KKW	Lokasi	Judul	Hal Yang Diteliti
1	Besar Alviansyah	Pelabuhan Penyeberangan Jepara	Tinjauan Pelaksanaan Pengangkutan Kendaraan Di KMP. Siginjau Pada Lintasan Jepara – Karimunjawa	Kebutuhan petugas,dan jumlah alat ikat kendaraan
2	Uci Firdaus Oktarini Putri	Pelabuhan Penyeberangan Lembar	Evaluasi Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di atas Kapal Penyeberangan Pada Lintasan Lembar – Padangbai	Jembatan timbang, Portal pembatas dimensi muatan kendaraan, jumlah alat pengikat kendaraan, jarak antar kendaraan,Sterilisasi Ruang Kendaraan dari penumpang, ,Kebersihan Ruang Kendaraan

## B. Landasan Teori

### 1. Dasar Hukum

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

#### 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 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 Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan.

##### 1) Pasal 2

kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan alat :

- a) Pengikat kendaraan (*lashing*) dan
- b) Klem roda kendaraan.

2) Pasal 3

Alat pengikat kendaraan sebagaimana dimaksud pada Pasal 2 huruf a harus disimpan di tempat yang telah disediakan di geladak kendaraan

3) Pasal 4 ayat (1)

setiap kendaraan wajib diikat selama pelayaran.

4) Pasal 4 ayat (2)

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

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.
  - 10) Pasal 7

pelaksanaan pengikatan kendaraan di atas kapal menjadi tanggung jawab nahkoda.
- c. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 103 Tahun 2017 tentang Pengaturan dan Pengendalian Kendaraan yang menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan
- 1) Pasal 2 ayat 1

Setiap pelabuhan penyeberangan wajib menyediakan fasilitas portal dan jembatan timbang.
  - 2) Pasal 2 ayat 4

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

    - a) Dimensi (tinggi)
    - b) Berat kendaraan
  - 3) Pasal 3 ayat 1

Setiap pelabuhan yang digunakan untuk mengangkut kendaraan dengan menggunakan kapal harus menyiapkan alat timbang kendaraan di area pelabuhan untuk menimbang kendaraan sebelum diangkut diatas kapal.

## 4) Pasal 4 ayat 1

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

## 5) Pasal 7

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

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

## 1) Pasal 5 ayat (1)

Setiap kendaraan yang di angkut di atas kapal wajib di lengkapi informasi mengenai jenis dan berat muatan

## 2) 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

## 3) Pasal 6 ayat (1)

Kendaraan yang ditimbang dan sesuai dengan data pada informasi mengenai jenis dan berat muatan dapat dimuat di atas kapal

4) Pasal 6 ayat (2)

Penempatan kendaraan di atas kapal dilakukan sesuai dengan rencana pemuatan yang telah dibuat

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 muat 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 10 ayat (1)

Beberapa jenis alat pengikat yang dapat digunakan sebagai berikut :

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

## 8) Pasal 11 ayat (1)

Setiap kapal yang mengangkut kendaraan darat harus memiliki titik tempat mengikat dengan ketentuan sebagai berikut :

- a) Jarak membujur antara titik tempat mengikat maksimal 2,5 meter.
- b) Jarak melintang antara titik tempat mengikat antara 2,8 s.d 3,0 meter.
- c) Memiliki kekuatan tanpa kerusakan permanen sampai dengan 120 KN.

## 9) Pasal 12 ayat (1)

Setiap kapal wajib menyediakan alat pengikat muatan yang cukup diatas kapal

## 10) Pasal 12 ayat (2)

Alat pengikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus sesuai dengan kondisi kapal dan jumlah serta ukuran muatan kendaraan yang diangkut

## 11) Pasal 13

Faktor yang harus dipertimbangkan dalam penggunaan alat pengikat yang dapat dipindah antara lain:

- a) Lamanya perjalanan
- b) Wilayah geografis dari perjalanan dengan perhatian khusus pada temperatur pengoperasian yang diperbolehkan dari alat pengikat yang dapat dipindah;
- c) Kondisi laut yang mungkin terjadi;

- d) Ukuran, desain dan karakteristik kapal;
- e) Gaya statis dan dinamis yang mungkin terjadi selama perjalanan;
- f) Tipe dan pembungkusan setiap unit muatan termasuk kendaraan;
- g) Pola pemuatan yang direncanakan terhadap unit muatan termasuk kendaraan; dan
- h) Berat dan ukuran setiap unit muatan dan kendaraan

12) Pasal 15 ayat (1)

Ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan gemuk (grease).

13) 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.

14) Pasal 16 ayat (1)

Setiap kapal dibebaskan untuk memilih jenis peralatan pengikat yang akan digunakan

15) Pasal 16 ayat (2)

Pemilihan peralatan pengikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disesuaikan dengan kondisi kapal dan kecepatan pengikatan yang diinginkan

16) Pasal 17 ayat (1)

Kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal.

17) Pasal 17 ayat (2)

Ruang penempatan kendaraan harus *steril* dari adanya penumpang selama pelayaran.

18) 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.

19) 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 diganjal.

20) 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
- 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

21) Pasal 19 ayat (1)

Setiap kendaraan wajib dilakukan pengikatan selama pelayaran.

22) Pasal 19 ayat (2)

Pengikatan sebagaimana dimaksud pada ayat 1 dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (haluan), tengah (*midship*) dan belakang (buritan).

23) Pasal 19 ayat (3)

Kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib dilakukan klem pada roda kendaraan

## 24) 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.

## 2. Dasar Teori

Agar dalam pembahasan penelitian tidak terjadi kekeliruan dalam membahas masalah maka perlu adanya teori-teori yang ada hubungannya dengan objek penelitian. Berikut teori yang terkait dalam penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) :

## a. Evaluasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, pengertian evaluasi adalah suatu proses untuk menyediakan informasi tentang sejauh mana suatu kegiatan tertentu telah dicapai, bagaimana perbedaan pencapaian itu dengan suatu standar tertentu untuk mengetahui apakah ada selisih diantara keduanya, serta bagaimana manfaat yangtelah dikerjakan itu



bila dibandingkan dengan harapan-harapan yang ingin diperoleh.

#### b. Tata Cara

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, Tata Cara adalah Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), arti tata cara adalah aturan (cara) menurut adat kebiasaan. Arti lainnya dari tata cara adalah adat istiadat.

#### c. Transportasi

Menurut Salim (2000), Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari satu tempat ke tempat lain.

Dalam Transportasi terlihat ada dua unsur yang terpenting yaitu:

- 1) Pemindahan pergerakan (movement)
- 2) Secara fisik mengubah tempat dari barang (komoditi) dan penumpang ketempat lain.

Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Penduduk dinegara maju jarang yang mempunyai kendaraan pribadi karena mereka sebagian besar menggunakan angkutan umum sebagai alat transportasi mereka

#### d. Pelabuhan

Menurut Iskandar Abu Bakar (2014), Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas – batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah 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.

e. Dermaga

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

f. Kapal Penyeberangan

Kapal Penyeberangan menurut Iskandar Abu Bakar<sup>1</sup> (2010), 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*).

g. *Lashing* Kendaraan di Kapal

---

<sup>1</sup> Ibid

Menurut Iskandar Abu bakar (2014)<sup>2</sup>, *lashing* kendaraan yaitu penggunaan tali atau rantai yang dilengkapi pengetat atau sabuk *lashing* digunakan untuk meredam gaya horizontal untuk menghindari muatan kendaraan bergeser atau terbalik, yang terpenting tidak terlalu longgar atau terlalu ketat. Alat pengikat (*lashing gear*) muatan adalah semua alat baik yang terpasang permanen atau alat – alat yang dapat dipindah – pindah, yang digunakan untuk mengikat dan mendukung unit – unit muatan. Pemerintah telah mengeluarkan aturan tentang jenis alat pengikat yang digunakan, seperti :

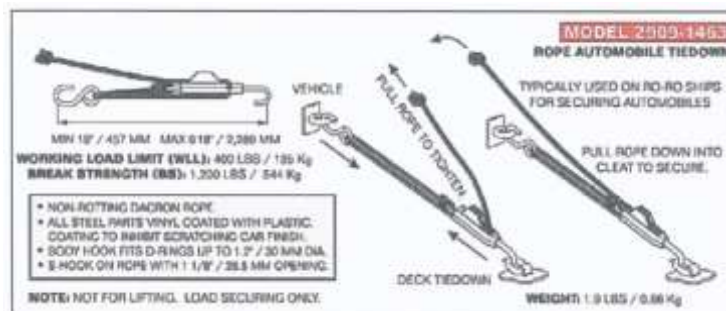
- 1) tali pengikat kendaraan (*rope automobile tiedown*)
- 2) sling pengikat dengan kunci bergigi (*ratchet strap assembly*)
- 3) atau rantai dengan penguat/ pengencangnya (*chain with turnbuckle*).

#### h. Jenis-jenis Alat Pengikat

- 1) 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*).

---

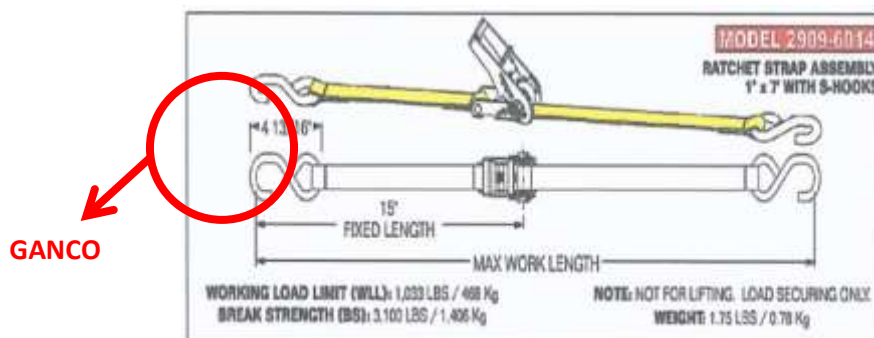
<sup>2</sup> Ibid



Gambar 2.1 Tali Pengikat Kendaraan (*Rope Automobile Tiedown*)

Sumber: Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

- 2) 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*, digunakan untuk kendaraan dengan berat muatan 30 – 40 ton.



Gambar 2.2 Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (*Ratchet Strap Assembly*) Model Ganco pada Kedua Ujung Sisinya

Sumber: Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

- 3) Ganco adalah alat yang digunakan untuk membantu mengangkat beban dengan cara dikaitkan. Ganco ini berbentuk seperti tanda

tanya karena bentuk tanda tanya sangat cocok untuk model dari ganco itu sendiri yang fungsinya sebagai alat pengangkat atau alat kait. Ganco memiliki nama lain juga yaitu hook. Batas beban kerja dari ganco pada kedua ujung sisi ini yaitu 1,033 LBS/458 Kg dan batas maksimal 3.100 LBS/1,406 Kg. Ganco jenis ini pun memiliki berat 1,75 LBS/0,78 Kg, digunakan untuk kendaraan dengan berat muatan 3,5 – 20 ton.



Gambar 2.3 Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (*Ratchet Strap Assembly*) Model Ganco Pada Satu Sisinya

Sumber: Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

- 4) Sling pengikat dengan kunci bergigi model ganco yang terdapat pada satu sisi ini memiliki panjang 3 m dimana memiliki beban kerja 10 ton dan batas maksimal 20 ton dengan berat 1 kg, digunakan untuk kendaraan dengan berat muatan 3,5 – 20 ton.



Gambar 2.4 Rantai Dengan Ganco (Rope Automobile Tiedown)

Sumber: Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

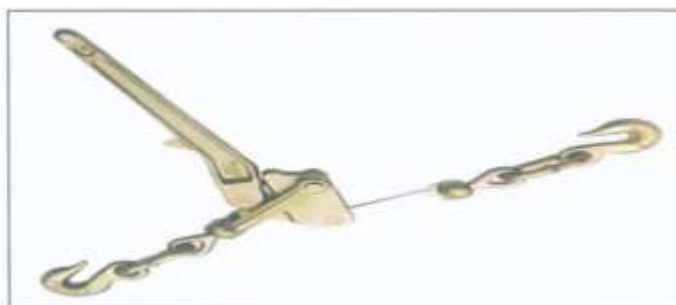
- 5) Alat pengikat dengan jenis rantai dengan ganco ini memiliki beban kerja 10 ton dengan batas maksimal 20 ton, berat pada rantai ganco ini pun 7,5 Kg, digunakan untuk kendaraan dengan berat muatan 3,5 – 20 ton.



Gambar 2.5 Pengikat (*turnbuckle*) yang dapat disambung dengan rantai

Sumber: Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

- 6) *Turnbuckle* yaitu jarum keras atau spanskruk 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, digunakan untuk kendaraan dengan berat muatan 3,5 – 20 ton.



Gambar 2.6 Ganco Dengan Rantai Dan Pengencangnya

Sumber: Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

7) 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, digunakan untuk kendaraan dengan berat muatan 3,5 – 20 ton.

i. Klem Pada Roda Kendaraan

Klem diartikan sebagai alat untuk menjepit, memegang atau menekan suatu objek atau benda. Klem juga diartikan sebagai alat menjepit kendaraan agar tidak bergerak atau bergeser. Klem pada roda kendaraan memiliki berbagai jenis seperti berikut :



Gambar 2.7 Jenis – Jenis Klem Roda Kendaraan

Sumber : Lampiran pada Permenhub No 115 Tahun 2016

j. 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..

#### k. Pemuatan

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. Sedangkan menurut Arso Martopo dan Soegiyanto (2004), pemuatan merupakan kegiatan mengangkat, mengangkut serta memindahkan muatan dari kapal ke dermaga pelabuhan atau sebaliknya.

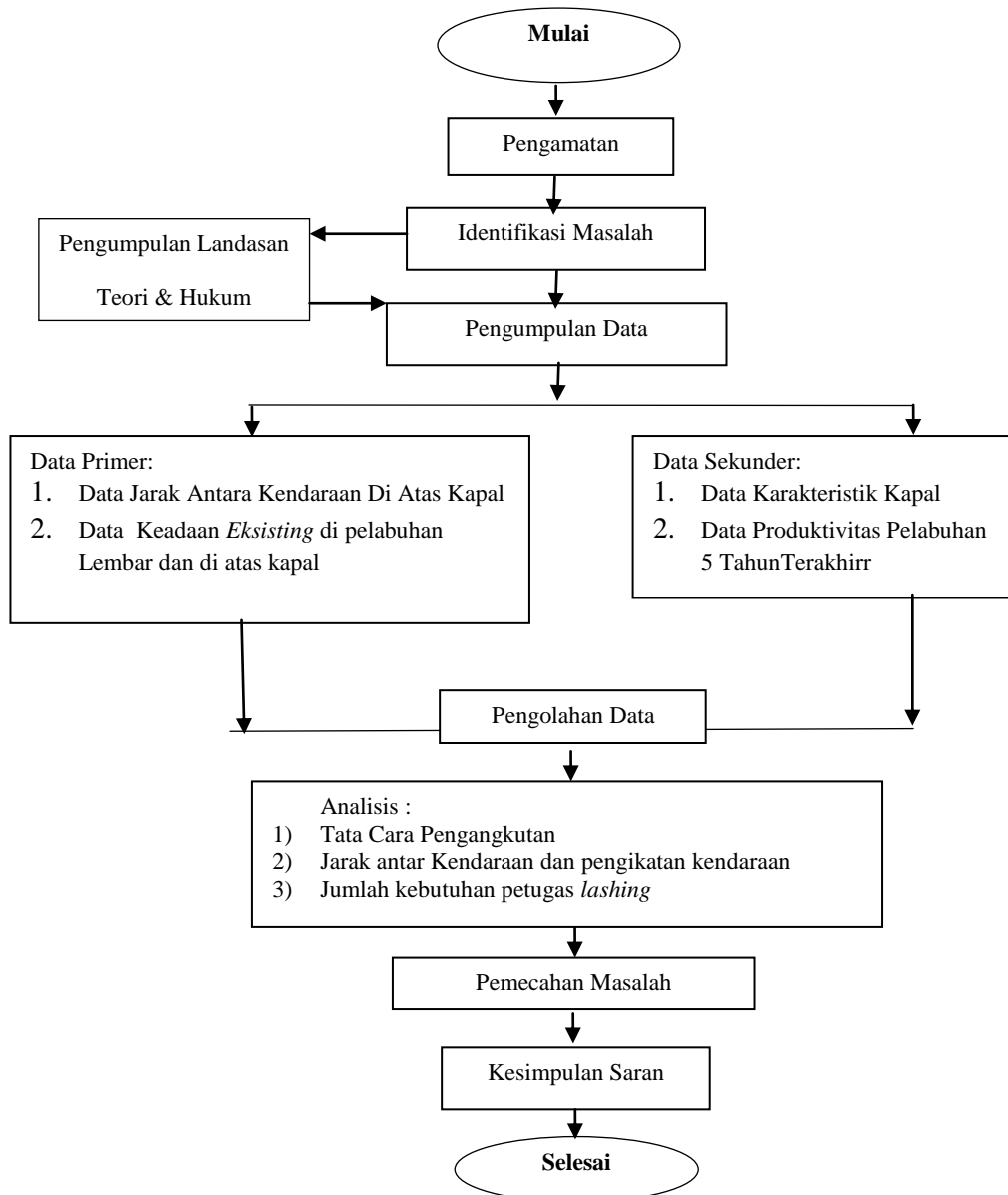
#### l. Waktu *Lashing*

Menurut Utomo dan Susilowati (2017), dalam jurnalnya yang berjudul Implementasi Yuridis Kewajiban pengikatan kendaraan pada Kapal bahwa waktu untuk melakukan *lashing* satu kendaraan bisa mencapai waktu 3-5 menit yang dikerjakan oleh 1 orang.



### C. Kerangka Penelitian

Agar penelitian ini terarah, dan dapat mencapai target, maka penulis menyusun bagan kerangka penelitian. Adapun bagan kerangka penelitian dapat dilihat pada gambar 2.7 berikut



Gambar 2.8 Bagan Alir Penelitian

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Jenis Penelitian**

Berdasarkan objek penelitian dan tingkat kealamian, penelitian ini termasuk dalam penelitian kualitatif studi kasus yaitu tipe pendekatan dalam penelitian yang penelaahannya kepada suatu kasus yang dilakukan secara intensif, mendetail dan komprehensif. Tujuan penelitian studi kasus adalah untuk mempelajari secara intensif tentang latar belakang keadaan sekarang dan interaksi lingkungan sesuatu unit sosial, individu, kelompok, lembaga, dan masyarakat.

#### **B. Sumber Data / Subyek Penelitian**

Dalam penelitian ini peneliti data yang dikumpulkan dari berbagai instansi yang terkait, yaitu :

1. PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Lembar
2. Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XII Provinsi Bali NTB
3. Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi NTB

#### **C. Metode Pengumpulan Data**

1. Data Primer
  - a. Metode Observasi

Melakukan pengamatan secara langsung kondisi yang sebenarnya dilapangan yaitu mengamati proses pemuatan kendaraan di atas kapal, mengukur jarak antar kendaraan diatas kapal, serta mengamati jenis golongan kendaraan di atas kapal dalam memuat kendaraan menggunakan *lashing* serta jarak antar kendaraan sesuai

dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di atas Kapal.

- 1) Data Jarak Kendaraan
- 2) Data Kondisi *eksiting* Di atas kapal

b. Metode Pengukuran

Pengukuran dilakukan untuk mendapatkan informasi tentang alasan melakukan pemuatan yang tidak sesuai dengan ketentuan yang ada sehingga dapat mempengaruhi keselamatan kapal dan menggali lebih dalam faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya hal tersebut. Data yang di dapat yaitu :

- 1) Data produktifitas kendaraan dan penumpang
- 2) Data jarak antar kendaraan di atas kapal.

2. Data Sekunder

a. Metode Kepustakaan (*Literatur*)

Data sekunder didapat dari literatur atau buku – buku tentang pemuatan dan pengikatan angkutan penyeberangan dan mencari literatur atau dokumentasi dari berbagai sumber yang ada mengenai teori-teori, data dan informasi termasuk juga berbagai website dan situs internet yang terkait dalam pemecahan masalah di Kertas Kerja Wajib (KKW) ini.

b. Metode Institusional

Metode ini berkaitan dengan data – data yang dikumpulkan dari berbagai instansi yang terkait dalam penelitian ini, yaitu:

- 1) PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Lembar.

- a) Data Layout Pelabuhan Penyeberangan Lembar
- 2) Badan Pengelola Transportasi Darat XII Wilayah NTB dan Bali.
  - a) Data Produktifitas kendaraan dan Penumpang
  - b) Data Karakteristik Kapal
  - c) Data Karakteristik Pelabuhan
- 3) Badan Pusat Statistik Kabupaten Lombok Barat Provinsi Nusa Tenggara Barat.
  - a) Lombok Barat Dalam Angka

#### **D. Teknik Analisis Data**

Dalam survei ini peneliti melakukan perbandingan kondisi eksisting dengan peraturan yang telah di tetapkan, berikut perbandingan yang di dapat :

1. Tidak adanya fasilitas Pembatas Tinggi Kendaraan, hal ini tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 103 Tahun 2017 pasal 2 ayat (1)
2. Kendaraan tidak dilakukan penimbangan muatan kendaraan, hal ini tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 pasal 17 ayat (1)
3. Kendaraan disusun melintang di atas kapal, hal ini tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 pasal 17 ayat (1)

4. Jarak antar kendaraan di atas kapal terlalu dekat hal ini tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 pasal 5
5. Terdapat kendaraan yang tidak diberi alat pengikat pada kendaraan yang berada dibagian haluan (depan), tengah (*midship*), buritan (belakang), hal ini tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 pasal 19 ayat (2)
6. Ruang muat yang tidak *steril* selama pelayaran, hal ini tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 pasal 17 ayat (2)
7. Ruang muat yang kotor oleh ceceran minyak sisa pelumas mesin kapal, hal ini tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 pasal 17 ayat (2).

## BAB IV

### ANALISIS DAN PEMBAHASAN

#### A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

##### 1. Letak Geografis



Gambar 4.1 Peta Wilayah Kabupaten Lombok Barat

Sumber: Lombok Barat Dalam Angka, 2022

Secara astronomis Kabupaten Lombok Barat terletak diantara  $115^{\circ}49'12,04''$  BT hingga  $116^{\circ}20'15,62''$  BT dan  $8^{\circ}24'33,2''$  LS hingga  $8^{\circ}55'19''$  LS.

Secara geografis Kabupaten yang mengelilingi seluruh wilayah kota mataram ini memiliki luas wilayah yakni sebesar  $1.053,92$   $\text{km}^2$  ( $105.392$  ha). Lembar merupakan salah satu kecamatan yang ada di kabupaten Lombok Barat, Pelabuhan Lembar terletak di kecamatan Lembar jarak pelabuhan lembar dan kota mataram sekitar 30 meter dan memakan waktu tempuh sekitar 45 menit apabila menggunakan sepeda motor atau mobil.

Seperti Kabupaten & Kota lain di wilayah Nusa Tenggara Barat, Kabupaten Lombok Barat beriklim tropis basah dan kering (*Aw*) dengan dua pola musim, yaitu musim penghujan dan musim kemarau. Musim hujan di wilayah Lombok Barat berlangsung pada periode November hingga April yang bertepatan dengan bertiupnya angin monsoon baratan yang bersifat lembap dan basah, sehingga memunculkan banyak nya awan – awan hujan. Sementara itu, musim kemarau di wilayah Lombok Barat terjadi pada periode Mei hingga Oktober yang juga bertepatan dengan angin monsoon timuran yang bersifat kering, sehingga sangat jarang memunculkan awan – awan hujan. Suhu udara di wilayah Lombok Barat bervariasi antara 21°–34°C berdasarkan topografi atau ketinggian permukaan daratan. Tingkat kelembaban nisbi di wilayah ini pun relatif pada angka  $\pm 70\% - 80\%$ .

a. Batas Administrasi

Berdasarkan letak geografis, Provinsi Nusa Tenggara Barat memiliki batas administrasi sebagai berikut:

- 1) Sebelah Utara : Lombok Utara
- 2) Sebelah Selatan : Samudera Indonesia
- 3) Sebelah Barat : Selat Lombok dan Kota Mataram
- 4) Sebelah Timur : Lombok Tengah

b. Kependudukan

Berdasarkan hasil sensus penduduk tahun 2022, jumlah penduduk Kabupaten Lombok Barat sebanyak 744,309 jiwa dimana jumlah penduduk laki-laki sebanyak 374,275 jiwa dan jumlah

penduduk perempuan sebanyak 370,034 jiwa. Dibandingkan dengan proyeksi jumlah penduduk tahun 2021 sebanyak 731,810 jiwa, penduduk Kabupaten Lombok Barat mengalami pertumbuhan sebesar 0,94 persen. Kepadatan penduduk di Kabupaten Lombok Barat tahun 2017 mencapai 796 jiwa/km<sup>2</sup>.

Tabel 4.1 Data Kependudukan Menurut Kecamatan Di Kabupaten Lombok Barat Tahun 2017-2021

Kecamatan	Jumlah Penduduk (jiwa)	Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun 2010-2020 (%)	Presentase Penduduk (%)	Kepadatan Penduduk per km <sup>2</sup> (Jiwa/km <sup>2</sup> )	Ratio Jenis Kelamin
Sekotong	67,121	0,98	3,12%	67	101,1
Lembar	55,193	0,93	2,85%	512	102,7
Gerung	90,881	1,02	3,85%	478	102,0
Labuapi	80,090	0,67	4,07%	347	101,4
Kediri,	64,398	0,87	3,91%	50	101,7
Kuripan	42,407	0,57	7,99%	934	101,7
Narmada	104,097	1,01	4,53%	795	101,0
Lingsar	76,882	1,26	3,87%	991	99,3
Gunungsari	96,355	1,27	3,07%	803	100,9
Batu Layar	54,386	0,82	4,41%	179	98,8
Kabupaten Lombok Barat	731,810	0,94	100,00%	295	100,3

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Nusa Tenggara Barat, 202



## 2. Sarana dan Prasarana

### a. Sarana

Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud dan tujuan, terutama dalam kegiatan pelayanan terhadap pengguna jasa. Kondisi sarana sangat penting untuk diperhatikan khususnya kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Lembar. Kapal tersebut merupakan kapal tipe Ro-Ro yang melakukan kegiatan bongkar muat barang ataupun naik turun penumpang sehingga kondisinya harus tetap dipelihara. Di Pelabuhan Penyeberangan Lembar terdapat 26 kapal untuk lintasan Lembar – Padangbai kapal yang beroperasi tiap harinya. Untuk lintasan Lembar – Ketapang terdapat 6 kapal dengan 2 kapal beroperasi tiap harinya.

Tabel 4.2 Karakteristik Kapal Yang Beroperasi Di Pelabuhan Penyeberangan Lembar

NO	NAMA KAPAL	PERUSAHAAN PELAYARAN	TAHUN	GT	DIMENSI				
					PANJANG ( LOA )	PANJANG ( LBP )	LEBAR	Tinggi Cardeck (m)	DRAFT
1	KMP. Roditha	PT. ASDP Indonesia	1973	908 GT	41,44 M	39,44 M	16 M	4,10 M	2,35 M
2	KMP. Portlink II	Ferry (Persero)	2010	649 GT	41,44 M	39,26 M	15,98 M	4,10 M	2,352 M
3	KMP. Salindo mutiara I	PT.Gerbang Sarana Samudra	1977	1002 GT	76 M	68,28 M	15 M	4 M	2,9 M
4	KMP. Gerbang Samudra 3		1998	1380 GT	47,90 M	40,30 M	15 M	3,50 M	2,24 M
5	KMP. Marina Segunda	PT. Jembatan Nusantara	1990	824 GT	47,90 M	39,61 M	15 M	3,50 M	2,34 M
6	KMP. Citra Nusantara		1990	1007 GT	54,52 M	51,82 M	14 M	3,60 M	2,90 M
7	KMP. Swarna Kartika		1998	723 GT	49,94 M	42,91 M	12,40 M	3,40 M	2,28 M
8	KMP. Prima Nusantara		1990	2773 GT	41,44 M	39,44 M	16 M	4,10 M	3,10 M
9	KMP. Marina Primera		1990	824 GT	71,45 M	66,72 M	14,70 M	4,10 M	3,10 M
10	KMP. Gading Nusantara		1992	1325 GT	55,60 M	51,84 M	14 M	3,60 M	2,86 M
11	KMP. Nusa Penida	PT. Putra Master	1983	649 GT	46 M	37,44 M	12 M	3 M	2,25 M
12	KMP. Nusa Bhakti		1982	673 GT	48 M	44,07 M	12,40 M	3,4 M	2,5 M
13	KMP. Nusa Sakti		1985	676 GT	37 M	35 M	15 M	3 M	2,25 M
14	KMP. Dharma Ferry VIII	PT.Dharma Lautan Utama	1991	2877 GT	60 M	58,00 M	17,50 M	4 M	3,20 M
15	KMP. Dharma Kencana IX		1988	2624 GT	60 M	51,50 M	13,50 M	3 M	2,10 M
16	KMP. Naraya	PT.Jembatan Laut	1995	1199 GT	50 M	41,66 M	13,50 M	3 M	2 M

NO	NAMA KAPAL	PERUSAHAAN PELAYARAN	TAHUN	GT	DIMENSI				
					PANJANG ( LOA )	PANJANG ( LBP )	LEBAR	Tinggi <i>Cardeck</i> ( <i>m</i> )	DRAFT
17	KMP. Putri Yasmin		1992	1790 GT	40,70 M	40,22 M	9,50 M	2,70 M	3,60 M
18	KMP. Sindu Dwitama	PT.Agung Tama Raya	1997	818 GT	56,50 M	50,58 M	10,20 M	2,30 M	2 M
19	KMP. Sindu Tritama	PT. Agung Tama Raya	2005	538 GT	69,50 M	62,35 M	15,20 M	4,20 M	3,15 M
20	KMP. Shita Giri Nusa	PT.Samoedra Jaya Giri Nusa	1994	1152 GT	81,05 M	68 M	14,05 M	4,20 M	3,15 M
21	KMP. Rama Giri Nusa		1989	1494 GT	44,85 M	41,38 M	11,60 M	3,35 M	2,45 M
22	KMP. PBK Muryati	PT.Pewete Bahtera Kencana	1994	850 GT	40,60 M	35,81 M	10,00 M	3,20 M	2,25 M
23	KMP. Gemilang VIII	PT. Trimitra Samudra	1997	869 GT	46,60 M	42,81 M	9,60 M	3,30 M	2,47 M
24	KMP. Wihan Bahari		1997	868 GT	76,98 M	66,69 M	13,98 M	3,55 M	2,66 M
25	KMP. Surya 777		2016	1196 GT	64,66 M	58,40 M	12 M	3,30 M	2,47 M
26	KMP. Munic III	PT. Munic Line	1983	1823 GT	74 M	63 M	14 M	2,75 M	2,063 M
27	KMP. Swarna Cakra	PT.Jembatan Nusantara	1998	829 GT	68 M	62,72 M	15,00 M	3,50 M	2,625 M
28	KMP. Jambo X	PT.DutaBahari Menara line	1346	1346 GT	68 M	62,45 M	15 M	3,60 M	2,70 M
29	KMP. Portlink VII	PT.ASDP IF (Persero)	1997	2120 GT	68 M	63,2 M	15 M	3,2 M	2,4 M
30	KMP. Parama Kalyani	PT. Jembatan Laut	2018	1751 GT	60,35 M	51,41 M	13,50 M	3,16 M	2,63 M
31	KMP. Dharma Ferry IX	PT.Dharma Lautan Utama	2007	2934 GT	61,10 M	51,79 M	13,50 M	3,16 M	2,63 M
32	KMP. Tunu Pratama Jaya 5888	PT. Raber mitra Agency	1989	1022 GT	63 M	56 M	12,50 M	4,20 M	2,80 M

Sumber: BPTD Wilayah XII Provinsi Nusa Tenggara Barat Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Lembar, 2022

Tabel 4.3 Daftar kapal Yang Beroperasi di Lintasan Lembar - Ketapang

No	Nama Kapal	Lintasan	Waktu Tempuh	Jarak Tempuh
1	Swarna Cakra	Lembar-Ketapang	12 jam	125 mil
2	Parama Kalyani	Lembar-Ketapang	12 jam	125 mil
3	Portlink VII	Lembar-Ketapang	12 jam	125 mil
4	Jambo x	Lembar-Ketapang	12 jam	125 mil
5	Tunu pratama Jaya 5888	Lembar-Ketapang	12 jam	125 mil
6	Dharma ferry IX	Lembar-Ketapang	12 jam	125 mil

Sumber : BPTD Wilayah XII Provinsi NTB dan Bali Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Lembar, 2022

#### b. Prasarana

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

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

## 1) Fasilitas Daratan

Adapun fasilitas daratan yang ada di pelabuhan penyeberangan

Lembar, berikut karakteristik fasilitas daratan yang ada :

Tabel 4.4 Karakteristik Fasilitas Daratan Pelabuhan Penyeberangan Lembar

No	Fasilitas Daratan	Luas	Keterangan
1	Luas Pelabuhan	19.240 m <sup>2</sup>	
2	Lapangan Parkir Pengantar Penjemput	10.032 m <sup>2</sup>	
3	Panjang dermaga - Pada Dermaga MB I - Pada Dermaga MB II	65 m <sup>2</sup> 100 m <sup>2</sup>	–
3	Terminal Penumpang	180 m <sup>2</sup>	42 kursi
4	Gangway	170 m <sup>2</sup>	2 buah
5	Jembatan Timbang	175 m <sup>2</sup>	1 unit
7	Musholla	70 m <sup>2</sup>	1 unit
8	Toilet	7 buah	4 toilet wanita, 3 toilet pria
9	Gudang	750 m <sup>2</sup>	1 unit
10	Kantor	473 m <sup>2</sup>	1 unit
11	Penerangan	PLN 30 KVA Genset 107 KVA	–
12	Poliklinik	24 m <sup>2</sup>	1 kasur

Sumber: PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Lembar, 2022

Fasilitas daratan yang telah tersedia di Pelabuhan Penyeberangan

Lembar adalah sebagai berikut :

## a) Lapangan Parkir

Lapangan parkir digunakan sebagai tempat parkir karyawan serta tempat parkir pengantar dan penjemput



Gambar 4.2 Lapangan Parkir

b) Lapangan Parkir Siap Muat

Lapangan parker siap muat berfungsi sebagai tempat parkir kendaraan yang akan naik ke kapal. Berikut ini adalah gambar lapangan parker siap muat yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Lembar :



Gambar 4.3 Lapangan Parkir Siap Muat

c) Kantor PT.ASDP Cabang Lembar

Kantor PT.ASDP Cabang Lembar berfungsi untuk kegiatan perkantoran (administrasi).



Gambar 4.4 Kantor PT. ASDP Cabang Lembar

d) Mushola

Mushola merupakan prasarana yang tersedia untuk keperluan peribadatan bagi umat muslim dipelabuhan.



Gambar 4.5 Mushola

e) Loket Penumpang

Loket Penumpang berfungsi sebagai tempat penumpang untuk membeli tiket penumpang pejalan kaki.



Gambar 4.6 Loket Penumpang

f) *Tollgate*

*Tollgate* berfungsi sebagai tempat masuk kendaraan yang ingin menyeberang dan memverifikasi tiket yang telah mereka beli secara online di aplikasi *ferizy*. *Tollgate* disini terbagi menjadi tiga, yaitu *tollgate* khusus mobil pribadi, kendaraan bermuat, dan motor. Untuk *tollgate* kendaraan bermuat telah terpasang jembatan timbang, tapi jembatan timbang pada pelabuhan penyeberangan Lembar tidak beroperasi karena mengalami kerusakan, sehingga kendaraan tidak memiliki berat kotor muatan yang jelas.



Gambar 4.7 *Tollgate*



## g) Toilet

Toilet di Pelabuhan Penyeberangan Lembar berjumlah 7 unit dengan kondisi layak pakai.



Gambar 4.8 Toilet

## h) Ruang Tunggu

Ruang tunggu berfungsi untuk penumpang yang menunggu kedatangan kapal.



Gambar 4.9 Ruang Tunggu

i) *Gangway*

*Gangway* berfungsi sebagai sarana penghubung antara ruang tunggu penumpang dengan kapal. Berikut adalah *gangway* yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Lembar :

Gambar 4.10 *Gangway*

## 2) Fasilitas Perairan

Adapun fasilitas perairan yang ada di pelabuhan penyeberangan Lembar, berikut karakteristik fasilitas perairan yang ada :

Tabel 4.5 Karakteristik Fasilitas Perairan Pelabuhan Penyeberangan Lembar

No	Sarana dan Fasilitas	Volume	Satuan	Keterangan (unit)
A	Dermaga MB 1			
1	Type : Dermaga <i>Movable Bridge</i> 1			
-	Lebar	168	M	-
-	Panjang	7	M	-
2	Kapasitas Dermaga	2.000	GT	-
3	<i>Dolphine</i>	6	Unit	2
4	<i>Gang Way</i>	2	M	1
5	<i>Movable Bridge</i>	30	Ton	1
6	<i>Fender</i>	3	Unit	5
7	<i>Bolder</i>	6	Unit	3
B	Dermaga MB 2			

1	Type : Dermaga <i>Movable Bridge 2</i>			
-	Lebar	168	M	-
-	Panjang	7	M	-
2	Kapasitas Dermaga	2.000	GT	-
3	<i>Dolphine</i>	8	Unit	2
4	<i>Gang Way</i>	2	M	1
5	<i>Movable Bridge</i>	40	Ton	1
6	<i>Fender</i>	5	Unit	4
7	<i>Bolder</i>	6	Unit	2
C	Dermaga <i>Landing Craft Machine 3</i>			
1	Type : Dermaga <i>Landing Craft Machine 3</i>			
-	Lebar	11,40	M	-
-	Panjang	10,55	M	-
2	Kapasitas Dermaga	1.000	GT	-
3	Kedalaman	7	M	-
D	Dermaga <i>Landing Craft machine 4</i>			
1	Type : Dermaga <i>Landing Craft Machine 4</i>			
-	Lebar	9,50	M	-
-	Panjang	8,33	M	-
2	Kapasitas Dermaga	1.000	GT	-
3	Kedalaman	7	M	-

Fasilitas perairan yang telah tersedia di Pelabuhan Penyeberangan Lembar adalah sebagai berikut :

a) Dermaga

Dermaga di Pelabuhan Penyeberangan Lembar merupakan dermaga jenis MB (*Movable Bridge*), Dermaga Plengsengan.



Gambar 4.11 Dermaga MB (*movable bridge*)



Gambar 4.12 Dermaga Plengsengan

b) *Bolder*

*Bolder* merupakan fasilitas pelabuhan yang berfungsi untuk tambat kapal saat bersandar dipelabuhan.



Gambar 4.13 *Bolder*

c) *Trestle*

*Trestle* berfungsi sebagai jembatan penghubung antara dermaga dengan daratan yang terdapat pada pelabuhan.



Gambar 4.14 *Trestle*

d) *Fender*

*Fender* berfungsi untuk menyerap sebagian tenaga (energi) sebagai akibat benturan kapal pada dermaga.





Gambar 4.15 Fender

e) *Mooring Dolphin*

*Mooring Dolphin* biasa disingkat MD (*Mooring Dolphin*)

tidak digunakan untuk menahan benturan tetapi hanya sebagai tempat tambat .

Gambar 4.16, *Mooring Dolphin*f) *Breasting Dolphin*

*Breasting Dolphin* adalah tempat ditancapkannya *bolder* dan dilengkapi dengan *fender* untuk merdam benturan kapal pada *dolphin*. Oleh karena itu konstruksi *dolphin* harus cukup kuat untuk menahan beban pada saat kapal merapat atau kapal digoyang oleh arus atau ombak.



Gambar 4.17 Breasting Dolphin

g) *Catwalk*

*Catwalk* merupakan akses untuk petugas menuju *bolder* yang terletak di *dolphin* pada saat kapal akan sandar.



Gambar 4.18 *Catwalk*

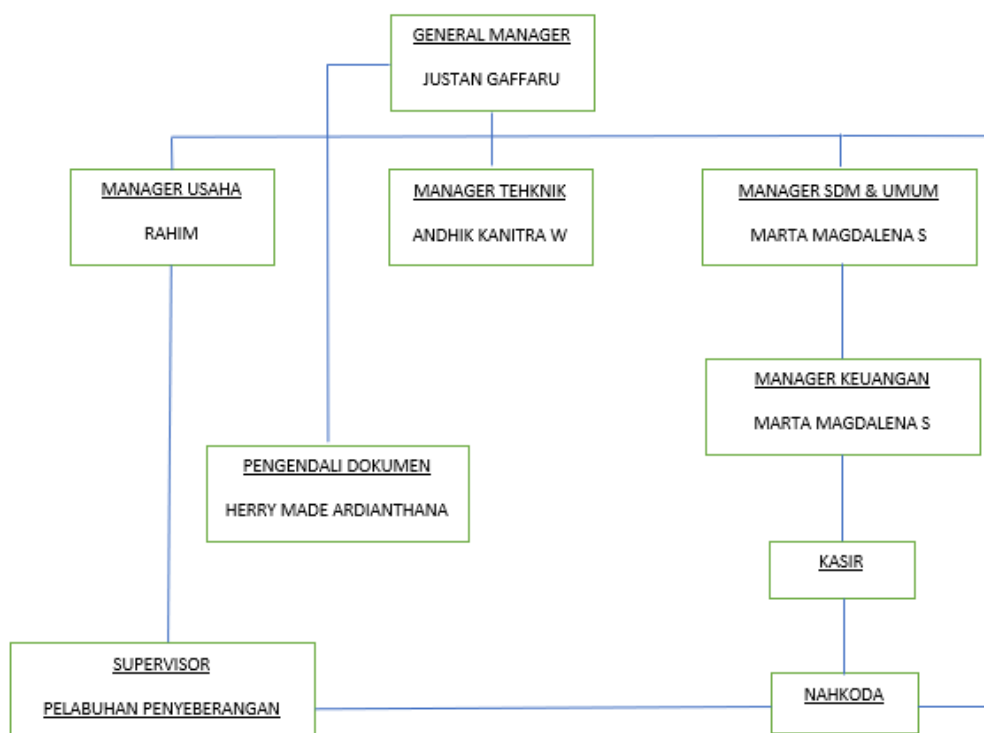
### 3. Instansi Pembina Transportasi

Pembina angkutan di Pelabuhan Penyeberangan Lembar terdiri dari pihak regulator dan operator. Adapun yang menjadi pihak regulator adalah BPTD Wilayah XII Provinsi NTB dan Bali Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Lembar, sedangkan yang menjadi pihak operator adalah PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Lembar. Balai Pengelola

Transportasi Darat (BPTD) Wilayah XII Provinsi NTB dan Bali Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Lembar.

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

Adapun struktur organisasi yang terdapat di PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Lembar Provinsi Nusa Tenggara Barat Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Lembar adalah sebagai berikut :



Gambar 4.19 Struktur Organisasi PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Lembar  
Sumber: Kantor PT ASDP cabang Lembar, 2022



Adapun tugas dan tanggung jawab Berdasarkan struktur organisasi diatas dari masing – masing jabatan memiliki tugas dan wewenang Menurut Keputusan Direksi PT. ASDP Nomor KD.47/HK.001/ASDP-2012 adalah sebagai berikut :

a. Kepala Cabang (General Manager)

Bertindak sebagai DPA (*Designated Person Ashore*) Cabang, Pemimpin cabang yang bertanggung jawab terhadap pengelolaan pengoperasian kapal yang berda diwilayahnya dan pengelolaan usaha pelabuhan bagi cabang yang mengelola pelabuhan

b. Manager Usaha

Mempunyai tugas menyiapkan rencana, membina, mengembangkan dan mengevaluasi serta mengendalikan kegiatan penyiapan rencana perusahaan, riset dan mengembangkan usaha strategis, perumusan standarisasi perusahaan, menghimpun, menganalisis, mengevaluasi, dan menyimpan data serta menyajikan informasi, sistem informasi manajemen perusahaan, ketata usahaan serta pelaporan pelaksanaan kegiatan.

c. Manager Keuangan

Mempunyai tugas mengkoordinasi, mengkompilasi perencanaan anggaran, penyelenggaraan pembukuan perseroan, dan membina, mengendalikan serta mengembangkan, kegiatan pengelola keuangan, investasi, penyusunan sistem dan prosedur akuntansi, penyertaan modal negara (PMN), perpajakan, asuransi dan pelaksanaan kegiatan manajemen aset perusahaan, termasuk penerimaan dan penghapusan aset, pelaksanaan program kemitraan dan bina lingkungan (PKBL). Ketata – usahaan direktorat serta pelaporan pelaksanaan kegiatan.

d. Manager Teknik

Mempunyai tugas membina dan mengendalikan kegiatan pembangunan, pemeliharaan dan perawatan kapal, fasilitas sarana dan prasarana pelabuhan serta fasilitas penunjang lainnya agar tetap terawat dengan baik dan siap operasi, mengelola kebutuhan persediaan dan retribusi barang di lingkungan perusahaan, ketata – usahaan Direktorat serta pelaporan pelaksanaan kegiatan.

e. Pengendali Dokumen

- 1) Mengendalikan dan memelihara dokumen sehingga sistem manajemen terkendali.
- 2) Memperbanyak dan mendistribusi dokumen sistem manajemen yang diterima dari kantor pusat keseluruhan penanggung jawab dokumen baik di darat maupun di kapal.
- 3) Memeriksa dokumen sistem manajemen di kapal secara periodik dan melaporkan ke Dewan Pimpinan Cabang (DPC).
- 4) Membantu pelaksanaan tugas Dewan Pimpinan Cabang (DPC).
- 5) Supervisor

Membantu Manajer Teknik untuk pengecekan Supervisor pembongkaran maupun dalam pemuatan.

4. Produktifitas Angkutan dan Jaringan Transportasi

- a. Lintasan Pelabuhan Penyeberangan Lembar

Terdapat 2 lintasan pada Pelabuhan Penyeberangan Lembar.

Tabel 4.6 Daftar Lintasan Penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Lembar

No	Lintasan Penyeberangan	Jarak ( Mil )	Jarak Tempuh	Keterangan
1	Lembar - Padangbai	5	4 Jam	Lintas Komersil
2	Lembar - Ketapang	125	12 Jam	Lintas Komersil

Sumber: BPTD Wilayah XII Provinsi Nusa Tenggara Barat Satuan Pelayanan

Berikut ini Lintasan Pelabuhan Penyeberangan Lembar-Ketapang dan Lembar-Padangbai, 2022



Gambar 4.20 Peta lintasan Penyeberangan Lembar – Ketapang

Sumber : Google Maps, 2022,



Gambar 4.21 Peta Lintasan Penyeberangan Lembar - Padangbai

Sumber: Tim Google maps, 2022

b. Produktivitas Keberangkatan dan Kedatangan Penumpang Dan Kendaraan Selama 30 Hari Pada Lintasan Lembar – Padangbai

Tabel 4.7 Data Produktivitas Keberangkatan Selama 30 Hari Pada Lintasan Lembar-Padangbai

Keberangkatan (Lembar-Padangbai)																
No	Tanggal	Trip	Penumpang		Golongan Kendaraan											
			Dewasa	Anak	I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII	IX
1	1-04-2022	13	69	0	0	200	0	41	39	0	111	3	32	19	0	0
2	2-04-2022	12	67	0	0	193	0	50	32	1	91	6	22	9	0	0
3	3-04-2022	13	134	0	0	251	0	48	28	0	107	4	22	4	0	0
4	4-04-2022	13	72	0	0	141	14	37	33	0	106	4	19	20	0	0
5	5-04-2022	11	79	0	0	164	0	41	28	1	112	3	25	10	0	0
6	6-04- 2022	14	59	0	0	173	0	39	41	6	132	2	20	17	0	0
7	7-04-2022	12	86	0	0	137	0	38	38	0	110	4	45	14	0	0
8	8-04- 2022	14	91	0	0	225	0	39	28	0	126	5	34	10	0	0
9	9-04-2022	12	78	0	0	139	0	41	20	0	110	4	18	11	0	0
10	10-042022	12	63	0	0	150	0	35	27	0	88	6	22	3	0	0
11	11-04-2022	13	76	0	0	135	0	35	30	0	91	5	26	13	0	0
12	12-04-2022	14	54	0	0	140	0	54	31	1	145	5	29	17	0	0
13	13-04-2022	13	74	11	0	127	0	64	36	0	113	3	32	7	0	0
14	14-04-2022	12	50	0	0	152	0	46	33	0	71	5	20	17	0	0

Keberangkatan (Lembar-Padangbai)																
No	Tanggal	Trip	Penumpang		Golongan Kendaraan											
			Dewasa	Anak	I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII	IX
15	15-04-2022	13	69	0	0	200	0	41	39	0	111	3	32	19	0	0
16	16-04-2022	12	67	0	0	193	0	50	32	1	91	6	22	9	0	0
17	17-04-2022	13	134	0	0	251	0	48	28	0	107	4	22	4	0	0
18	18-04-2022	13	72	0	0	141	14	37	33	0	106	4	19	20	0	0
19	19-04-2022	11	79	0	0	164	0	41	28	1	112	3	25	10	0	0
20	20-04-2022	14	59	0	0	173	0	39	41	6	132	2	20	17	0	0
21	21-04-2022	12	86	0	0	137	0	38	38	0	110	4	45	14	0	0
22	22-04-2022	14	91	0	0	225	0	39	28	0	126	5	34	10	0	0
23	23-04-2022	12	78	0	0	139	0	41	20	0	110	4	18	11	0	0
24	24-04-2022	12	63	0	0	150	0	35	27	0	88	6	22	3	0	0
25	25-04-2022	13	76	0	0	135	0	35	30	0	91	5	26	13	0	0
26	26-04-2022	14	54	0	0	140	0	54	31	1	145	5	29	17	0	0
27	27-04-2022	13	74	11	0	127	0	64	36	0	113	3	32	7	0	0
28	28-04-2022	12	50	0	0	152	0	46	33	0	71	5	20	17	0	0
29	29-04-2022	14	54	0	0	140	0	54	31	1	145	5	29	17	0	0
30	30-04-2022	13	74	11	0	127	0	64	36	0	113	3	32	7	0	0
31	31-04-2022	12	50	0	0	152	0	46	33	0	71	5	20	17	0	0

Tabel 4.8 Data Produktivitas Kedatangan Selama 30 Hari Pada Lintasan Lembar - Padangbai

<b>Kedatangan (Lembar - Padangbai)</b>															
<b>No</b>	<b>Tanggal</b>	<b>Penumpang</b>		<b>Golongan Kendaraan</b>											
		<b>Dewasa</b>	<b>Anak</b>	<b>I</b>	<b>II</b>	<b>III</b>	<b>IV A</b>	<b>IV B</b>	<b>V A</b>	<b>V B</b>	<b>VI A</b>	<b>VI B</b>	<b>VII</b>	<b>VIII</b>	<b>IX</b>
1	1 April 2022	78	0	0	488	26	550	469	49	828	37	304	268	16	0
2	2 April 2022	77	2	0	485	26	604	519	51	791	49	291	306	18	0
3	3 April 2022	92	0	0	537	25	608	458	33	827	49	301	259	16	0
4	4 April 2022	112	1	0	518	31	710	482	43	808	43	282	241	7	0
5	5 April 2022	94	3	0	622	23	686	454	42	709	46	263	202	6	0
6	6 April 2022	95	0	0	680	41	669	428	52	579	51	234	134	4	0
7	7 April 2022	63	1	2	592	103	595	487	41	706	45	311	338	11	0
8	8 April 2022	56	2	3	495	22	508	485	52	887	42	334	344	2	0
9	9 April 2022	92	1	0	538	32	583	445	34	786	43	302	252	12	0
10	10 April 2022	65	1	0	619	26	692	454	42	756	41	274	271	10	0
11	11 April 2022	121	1	0	841	23	897	456	47	744	52	255	226	12	0

Kedatangan (Lembar - Padangbai)															
No	Tanggal	Penumpang		Golongan Kendaraan											
		Dewasa	Anak	I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	IX
12	12 April 2022	104	1	1	752	34	785	436	48	677	42	229	179	2	0
13	13 April 2022	53	2	0	764	31	857	549	65	729	73	226	186	7	0
14	14 April 2022	166	1	2	671	26	1030	513	69	632	93	240	148	4	0
15	15 April 2022	78	0	0	538	32	583	445	34	538	37	304	268	16	0
16	16 April 2022	77	2	0	485	26	604	519	51	791	49	291	306	18	0
17	17 April 2022	92	0	0	537	25	608	458	42	756	41	274	271	10	0
18	18 April 2022	112	1	0	518	31	710	482	43	808	43	282	241	7	0
19	19 April 2022	94	3	0	622	23	686	436	48	677	42	229	202	6	0
20	20 April 2022	95	0	0	485	26	604	519	51	791	49	291	306	18	0
21	21 April 2022	63	1	2	592	103	595	487	41	706	45	311	338	11	0
22	22 April 2022	56	1	2	671	26	1030	485	52	887	42	334	344	2	0
23	23 April 2022	92	1	0	538	32	583	445	34	786	43	302	252	12	0

<b>Kedatangan (Lembar - Padangbai)</b>															
<b>No</b>	<b>Tanggal</b>	<b>Penumpang</b>		<b>Golongan Kendaraan</b>											
		<b>Dewasa</b>	<b>Anak</b>	<b>I</b>	<b>II</b>	<b>III</b>	<b>IV A</b>	<b>IV B</b>	<b>V A</b>	<b>V B</b>	<b>VI A</b>	<b>VI B</b>	<b>VII</b>	<b>VIII</b>	<b>IX</b>
24	24 April 2022	65	1	0	619	26	692	454	42	756	41	274	271	10	0
25	25 April 2022	121	1	0	841	23	897	456	47	744	52	255	226	12	0
26	26 April 2022	104	1	1	752	34	785	436	48	677	42	229	179	2	0
27	27 April 2022	53	2	0	764	31	857	549	65	729	73	226	186	7	0
28	28 April 2022	166	1	2	671	26	1030	513	48	677	42	229	202	6	0
29	29 April 2022	98	1	0	792	21	992	463	67	598	55	213	175	4	0
30	30 April 2022	111	0	3	592	103	595	487	41	706	48	178	278	5	0
31	1 Mei 2022	87	2	0	467	98	789	564	56	689	35	301	233	3	0

Sumber: BPTD Wilayah XII Provinsi Nusa Tenggara Barat Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Lembar, 2022



c. Produktivitas Keberangkatan dan Kedatangan Penumpang Dan Kendaraan Selama 5 Tahun (Lembar-Padangbai)

Tabel 4.9 Data Produktivitas Keberangkatan Selama 5 Tahun Terakhir Pada Lintasan Lembar - Padangbai

<b>Keberangkatan (Lembar-Padangbai)</b>												
<b>No</b>	<b>Tahun</b>	<b>Total Penumpang</b>	<b>Golongan Kendaraan</b>									
			<b>II</b>	<b>IV A</b>	<b>IV B</b>	<b>V A</b>	<b>V B</b>	<b>VI A</b>	<b>VI B</b>	<b>VII</b>	<b>VIII</b>	<b>IX</b>
1	2017	76150	127356	25536	11393	626	46967	2640	47605	8192	450	25
2	2018	81613	122081	20997	17259	488	48885	2634	47600	9316	1421	42
3	2019	74474	132177	20959	18713	1683	54744	4456	48214	14143	1602	57
4	2020	26636	54438	10824	18570	732	48166	2072	28462	10039	699	47
5	2021	30729	37997	12523	13051	339	35679	1723	9927	4985	112	24
Total		289602	474049	90839	78986	3868	234441	13525	181808	46675	4284	195

Sumber: BPTD Wilayah XII Provinsi Nusa Tenggara Barat Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Lembar, 2022



Tabel 4.10 Data Produktivitas Kedatangan Selama 5 Tahun Terakhir Pada Lintasan Lembar - Padangbai

<b>Kedatangan (Lembar-Padangbai)</b>															
<b>No</b>	<b>Tahun</b>	<b>Trip</b>	<b>Total Penumpang</b>	<b>Golongan Kendaraan</b>											
				<b>I</b>	<b>II</b>	<b>III</b>	<b>IV A</b>	<b>IV B</b>	<b>V A</b>	<b>V B</b>	<b>VI A</b>	<b>VI B</b>	<b>VII</b>	<b>VIII</b>	<b>IX</b>
1	2016	83449	6447749	650	762833	12934	358220	173064	28768	287147	57483	182045	99778	1512	21
2	2017	93666	6761398	591	705314	12839	399798	178809	29306	284792	55098	166091	108592	1805	145
3	2018	87574	6352790	622	663155	10980	365842	169389	27219	267238	49622	157182	109094	2442	46
4	2019	94106	6466673	584	735290	10455	444108	194644	34294	310306	56536	167544	130477	1932	38
5	2020	81900	3692807	991	353940	7473	250666	165701	16906	277191	23101	120609	96444	2397	21
Total		440695	29721417	3438	3220532	54681	1818634	881607	136493	1426674	241840	793471	544385	10088	271

Sumber: BPTD Wilayah XII Provinsi Nusa Tenggara Barat Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Lembar, 2022

## B. Hasil Penelitian

### 1. Penyajian Data

- a. Tahapan Kondisi *Eksisting* Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Pelabuhan Lembar

- 1) Jembatan Timbang

Kondisi *eksisting* jembatan timbang pada pelabuhan penyeberangan Lembar tidak beroperasi karena mengalami kerusakan.



Gambar 4.22 Jembatan Timbang

- 2) Penempatan Kendaraan Di Atas Kapal

Kendaraan yang disusun di atas kapal terdapat kendaraan yang masih tersusun secara melintang di atas kapal







Gambar 4.23 Kendaraan Di Atas Kapal

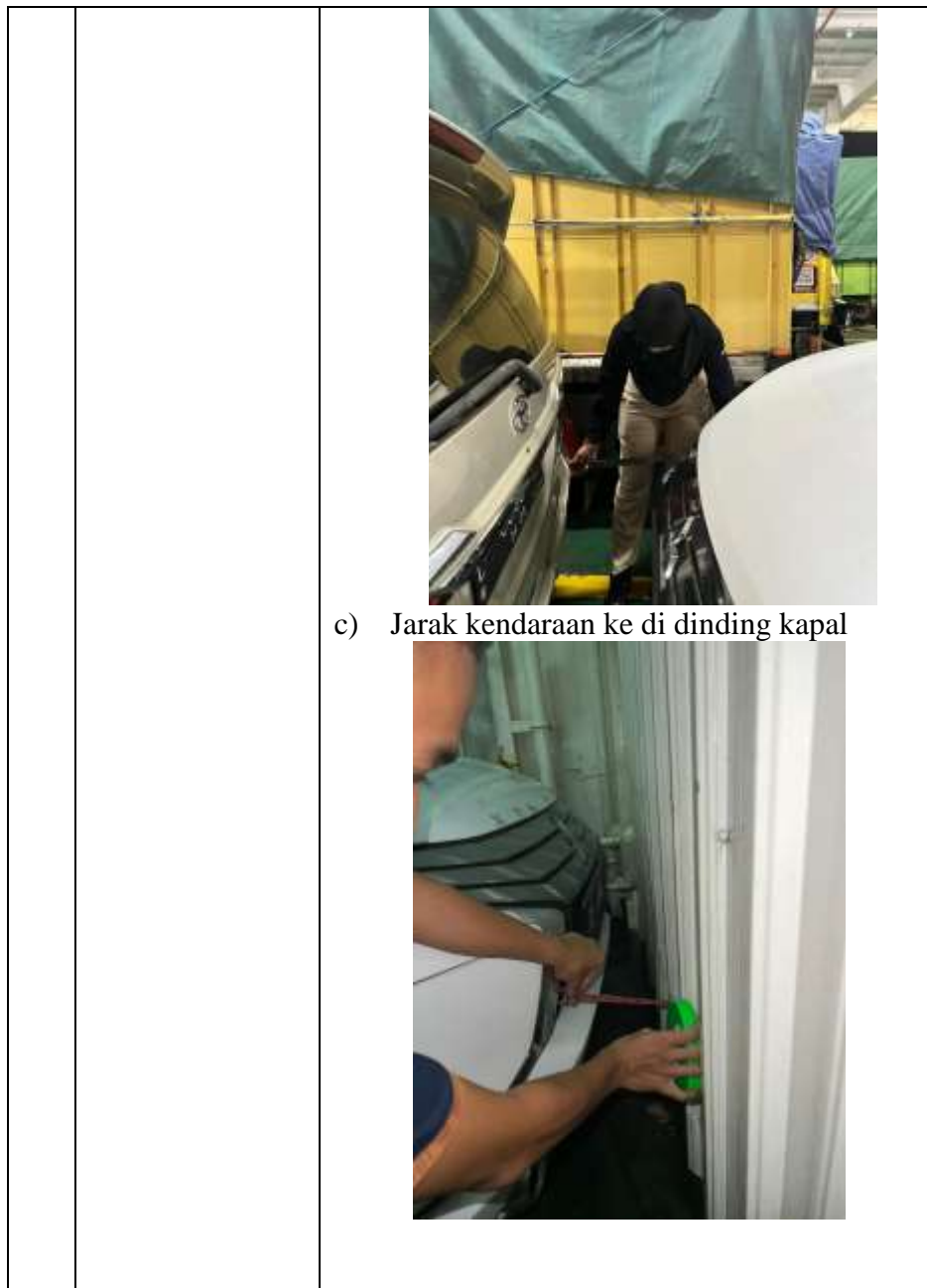
## 3) Jarak Kendaraan

Jarak kendaraan tidak sesuai, dapat dilihat sebagai berikut :

Tabel 4.11 Kondisi *Eksisting* Jarak Kendaraan

No	Nama Kapal	Kondisi <i>Eksisting</i>
1	KMP. Roditha	<p>a) Jarak antar sisi kendaraan</p>  <p>b) Jarak antar muka dan belakang kendaraan</p>  <p>c) Jarak kendaraan ke di dinding kapal</p>

		
2	KMP. Portlink II	<p>a) Jarak antar sisi kendaraan</p>  <p>b) Jarak antar muka dan belakang kendaraan</p>



#### 4) Pengikatan Kendaraan

Pada kondisi *eksisting* yang di temukan selama penelitian masih terdapat kendaraan yang belum di beri alat pengikat pada kendaraan selama pelayaran,dapat dilihat pada gambar 4. berikut :



Gambar 4.24 Kendaraan Tidak Diikat

- 5) *Sterilisasi* Ruang Muat Pada kondisi *eksisting* yang di temukan bahwa masih terdapat penumpang yang berada di dalam kendaraan selama pelayaran, dapat dilihat pada gambar 4.25 berikut :

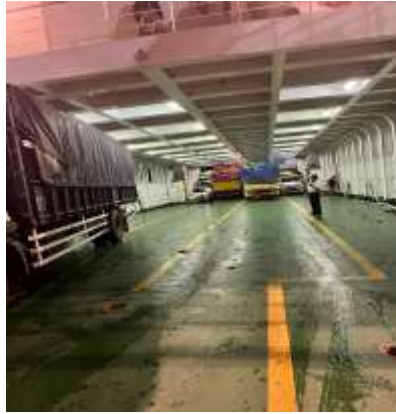


Gambar 4.25 Penumpang Di Dalam Kendaraan Selama Pelayaran

- 6) Ruang Muat tidak bersih dari ceceran minyak dan minyak gemuk (*grease*).



Pada kondisi yang ditemukan bahwa masih terdapat ceceran minyak sisa dari melumaskan bagian kapal yang berceceran pada *cardeck* kapal, dapat dilihat pada gambar 4.26 berikut :



Gambar 4.26 Ruang Muat Kendaraan Tidak Bersih

b. Kesesuaian Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal

1) Pembatas Tinggi Kendaraan

Berdasarkan hasil survei di lapangan bahwa pada Pelabuhan penyeberangan Lembar tidak terdapat fasilitas portal yang seharusnya menjadi aspek penting untuk mengetahui informasi tentang dimensi tinggi kendaraan sebelum memasuki kapal.



Gambar 4.27 Kondisi Di Depan Tollgate

Pada kondisi gambar di atas menyatakan bahwa tidak adanya fasilitas portal pembatas tinggi kendaraan, melainkan adanya tiang penyemprot disinfektan kendaraan. Yang seharusnya pada area sebelum memasuki *Tollgate* di beri fasilitas portal pembatas tinggi kendaraan.

## 2) Jembatan Timbang

Berdasarkan tabel di bawah ini menyatakan hasil kondisi *eksisting* dari jembatan timbang pada Pelabuhan Penyeberangan Lembar yang sudah ada namun tidak beroperasi sebagai mana mestinya


Tabel 4.12 Hasil Penelitian Jembatan Timbang

Hasil Survei	Keterangan
	<p>Sudah terdapat jembatan timbang pada Pelabuhan Penyeberangan Lembar, tetapi tidak beroperasi karena rusak, sehingga kendaraan tidak memiliki berat kotor kendaraan yang jelas</p>

### 3) Penempatan Kendaraan Di Atas Kapal

Berdasarkan hasil penelitian yang di dapat pada kondisi *eksisting* di pelabuhan penyeberangan Lembar penempatan kendaraan masih ada beberapa yang berbaris dengan kondisi melintang kapal.

Tabel 4.13 Hasil Penelitian Penempatan Kendaraan Di Atas Kapal

NO	NAMA KAPAL	KONDISI <i>EKSISTING</i>
1	KMP. RODITHA	

NO	NAMA KAPAL	KONDISI <i>EKSISTING</i>
2	KMP. PORTLINK II	

#### 4) Jarak Kendaraan

##### a) Jarak antar kendaraan

Berdasarkan hasil penelitian yang di dapat pada kondisi *eksisting* di pelabuhan penyeberangan Lembar, pada KMP. Roditha dan KMP. Portlink II memiliki ukuran jarak antar kendaraan.

Tabel 4.14 Jarak Antar Kendaraan Di KMP. Roditha

NO	NO. PLAT	GOL	JARAK (CM)		BAGIAN KAPAL
			KANA N	KIRI	(Haluan, Tengah, Buritsn)
1	DK 8794	VII	27	30	Haluan
2	DR 8900	VI B	33	29	
3	DK 8137	VI B	20	31	
4	DK 8123	VI A	31	27	
5	DK 8871	V B	25	32	
6	DK 8644	V A	41	33	
7	DK 8882	IV B	35	36	Tengah
8	DK 5621	IV A	22	27	
9	P 8906	IV B	26	31	
10	DK 1776	IV A	28	32	
11	DR 4175	IV A	25	29	
12	DK 4772	IV A	10	16	Tengah
13	DR 6476	IV A	28	19	
14	DR 4457	V B	27	21	
15	DK 8790	V A	27	27	
16	DK 3721	IV A	26	21	
17	DK 2036	IV A	17	20	
18	DR 4196	IV B	25	13	
19	P 9166	IV A	25	12	Buritan
20	EA 6553	IV B	16	24	
21	DR 4311	IV B	15	20	
22	DK 2753	V A	22	26	
23	DR 4346	V A	21	22	
24	DR 3069	IV B	22	25	
Rata-Rata			24,75	25,3	

Tabel 4.15 Jarak Antar Kendaraan Di KMP. Portlink II

NO	NO.PLAT	GOL	JARAK (CM)		BAGIAN KAPAL (Haluan ,Tengah, Buritan)
			KANAN	KIRI	
1	DK 8003	VII	22	21	Haluan
2	DR 8024	VI B	29	27	
3	DK 8804	VI B	26	24	
4	DK 8984	VI A	23	27	
5	DK 8438	V B	30	31	
6	DK 8644	V A	21	33	
7	DK 8882	IV B	26	25	Tengah
8	DK 8527	IV A	29	26	
9	P 8311	IV B	19	22	
10	DK 1776	IV A	20	32	
11	DK 9989	V B	21	21	
12	DK 5569	V B	23	20	
13	DK 2436	VI A	22	26	
14	DK 4777	V A	24	24	
15	DR 8453	IV A	22	22	
16	EA 5602	IV A	16	17	
17	EA 9765	IV B	19	19	
18	DK 5602	IV A	27	22	
19	DR 5431	IV A	14	17	
20	DR 7688	V A	18	21	Buritan
21	DR 7769	V A	27	25	
22	DK 4513	IV A	16	22	
24	AB 5467	IV A	26	24	
25	DK 7889	IV A	24	29	
Rata-Rata			21,76	23,08	

## b) Jarak antara muka dan belakang kendaraan

Berdasarkan hasil penelitian yang di dapat pada kondisi *eksisting* di pelabuhan penyeberangan Lembar, memiliki ukuran jarak antara muka dan belakang kendaraan.

Tabel 4.16 Jarak antara muka dan belakang kendaraan di KMP. Roditha

NO	NO.PLAT	GOL	JARAK (CM)		BAGIAN KAPAL
			DEPAN	BELAKANG	(Haluan, Tengah, Buritan)
1	DK 8794	VII	19	11	Haluan
2	DR 8900	VI B	21	19	
3	DK 8137	VI B	25	23	Tengah
4	DK 8123	VI A	15	19	
5	DK 8871	V B	23	23	
6	DK 8644	V A	20	22	
7	DK 8882	IV B	25	15	
8	DK 5621	IV A	22	26	Buritan
9	P 8906	IV B	21	19	
10	DK 1776	IV A	19	19	
Rata-rata			21	19,6	

Tabel 4.17 Jarak Muka dan Belakang Kendaraan Di KMP. Portlink II

NO	NO. PLAT	GOL	JARAK (CM)		BAGIAN KAPAL
			DEPAN	BELAKANG	(Haluan, Tengah, Buritan)
1	DK 8003	VII	18	19	
2	DR 8024	VI B	21	21	
3	DK 8804	VI B	21	25	
4	DK 8984	VI A	19	15	
5	DK 8438	V B	23	23	
6	DK 8644	V A	20	20	
7	DK 8882	IV B	22	25	
8	DK 8527	IV A	27	22	
9	P 8311	IV B	19	21	
10	DK 1776	IV A	22	19	
Rata-rata			21,2	21	

## c) Jarak kendaraan ke dinding kapal

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

Tabel 4.18 Jarak Kendaraan Ke Dinding Kapal di KMP. Roditha

NO	NO. PLAT	GOL	JARAK KE DINDING (CM)	Bagian Kapal (Haluan, Tengah, Buritan)
1	DK 8871	VII	11	Haluan
2	DR 8882	VI B	19	
3	DK 8900	VI B	22	
4	DK 8137	VI A	14	Tengah
5	DK 8871	V B	23	
6	DK 8123	V A	17	
7	DK 8794	IV B	15	
8	DK 5621	IV A	26	Buritan
9	DK 8644	IV B	21	
10	EA 8321	VII	19	
Rata-rata Jarak Kendaraan Ke Dinding kapal			18,7	

Tabel 4.19 Jarak Kendaraan Ke Dinding di KMP. Portlink II

NO	NO. PLAT	GOL	JARAK KE DINDING (CM)	Bagian Kapal (Haluan, Tengah, buritan)
1	DK 8984	VII	13	Haluan
2	DR 8644	VI B	29	
3	DK 8804	VI B	23	
4	DK8003	VI A	19	Tengah
5	DR 8438	V B	23	
6	DK 8024	V A	21	
7	DK 8311	IV B	18	
8	DK 8527	IV A	27	Buritan
9	DR 8882	IV B	28	
10	DK 1731	IV A	21	
Rata-rata Jarak Kendaraan ke Dinding kapal			20,9	



## 5) Pengikatan Kendaraan

Berdasarkan hasil penelitian yang di dapat pada kondisi *eksisting* di pelabuhan penyeberangan Lembar, kendaraan yang masuk kedalam kapal tidak semuanya di beri alat pengikat kendaraan (*lashing*) hanya beberapa saja yang di beri alat pengikat dan ada beberapa lagi yang tidak diberi alat pengikat *lashing* dan klem pada roda kendaraan.

Tabel 4.20 Data Kendaraan Yang di beri alat ikat pada KMP. Roditha

NO	NO. PLAT	GOL	DI BERI ALAT IKAT KENDARAAN	Bagian Kapal (Haluan, Tengah, Buritan)
1	DK 8984	VII	TIDAK	Haluan
2	DR 8644	VI B	TIDAK	
3	DK 8804	VI B	YA	
4	DK8003	VI A	TIDAK	
5	DR 8438	V B	TIDAK	
6	DK 8024	V A	YA	
7	DK 8311	IV B	YA	Tengah
8	DK 8527	IV A	TIDAK	
9	DR 8882	IV B	TIDAK	
10	DK 1776	IV A	TIDAK	
11	DR 8173	V A	YA	
12	EA 7115	V A	TIDAK	
13	EA 8760	V B	TIDAK	
14	DK 9071	IV B	TIDAK	
15	DK 8977	IV B	YA	
16	DR 7990	IV A	TIDAK	
17	DR 8231	IV A	YA	Buritan
18	DR 8899	IV A	YA	
19	DR 9021	IV A	TIDAK	
20	DR 9908	V A	YA	
21	DR 7908	IV A	TIDAK	
22	DR 8677	IV A	TIDAK	
23	DR 9884	IV A	TIDAK	
24	DR7224	IV A	TIDAK	



Tabel 4.21 Data kendaraan yang di beri alat ikat pada KMP. Portlink II

NO	NO. PLAT	GOL	DI BERI ALAT IKAT KENDARAAN	Bagian Kapal (Haluan, Tengah, Buritan)
1	DR 8984	VII	YA	Haluan
2	DR 8644	VI B	TIDAK	
3	DK 8804	VI B	TIDAK	
4	DK 8789	VI A	TIDAK	
5	DR 8812	V B	TIDAK	
6	DK 8231	V A	TIDAK	Tengah
7	DK 8311	IV B	YA	
8	DK 8940	IV A	YA	
9	DR 8765	IV B	TIDAK	
10	DK 8870	IV A	TIDAK	
11	DR 8009	VII	TIDAK	
12	EA 9988	VI A	TIDAK	
13	P 5021	IV A	TIDAK	
14	P 3490	VI B	TIDAK	
15	DR 8090	V A	YA	
16	DK 8787	IV A	TIDAK	Buritan
17	DR 9789	IV B	YA	
18	DR 9107	IV B	YA	
19	DK 7009	IV B	TIDAK	
20	DR 9180	IV A	TIDAK	

#### 6) *Sterilisasi* Ruang Muat

Berdasarkan hasil penelitian yang di dapat pada kondisi *eksisting* di pelabuhan penyeberangan Lembar, masih terdapat beberapa penumpang yang berada di dalam kendaraan selama pelayaran pada KMP. Roditha dan KMP. Portlink II

Tabel 4.22 *Sterilisasi Ruang Muat*

No	Nama Kapal	Kondisi existing
1	KMP. Roditha	
2	KMP. Portlink II	

- 7) Ruang Muat Harus Bersih Dari Ceceran Minyak dan Minyak Gemuk (*grease*)



Gambar 4.28 Ruang Muat Kendaraan

c. Kebutuhan Petugas Pengikat Kendaraan Di Atas Kapal

Berdasarkan penelitian yang di dapat pada kondisi *eksisting* di atas kapal belum mengetahui jumlah petugas yang dibutuhkan untuk mengikat kendaraan dalam waktu pelayanan 90 menit, untuk mengetahui jumlah petugas yang dibutuhkan harus mengetahui jumlah kendaraan yang harus di ikat saat melakukan pemuatan, berikut jumlah kendaraan yang wajib di lashing.

Tabel 4.23 Jumlah kendaraan yang wajib diberi alat ikat kendaraan

NO	Nama Kapal	Bagian Yang Wajib <i>Lashing</i>			Total
		Haluan (Depan)	Tengah ( <i>Midship</i> )	Buritan (belakang)	
1	KMP. Roditha	6	12	6	24
2	KMP. Portlink II	5	10	5	20

## 2. Analisis Data

a. Analisis kesesuaian tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal

1) Pembatas Tinggi Kendaraan

Pada Pelabuhan Penyeberangan Lembar belum terdapat fasilitas portal pembatas tinggi kendaraan, sebelumnya sudah pernah ada pembatas tinggi kendaraan sebelum masuk “*tollgate*” akan tetapi pada kondisi sekarang sudah tidak ada lagi karena portal pembatas tinggi kendaraan sebelumnya di

anggap kurang efektif karena tidak bergerak otomatis sesuai kebutuhan tinggi kapal dan semenjak pandemi covid-19 di ganti dengan penyemprot disinfektan, sehingga pada kondisi ini belum sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 103 Tahun 2017 pasal 2 ayat (1).

## 2) Jembatan Timbang

Pada pelabuhan penyeberangan Lembar sudah terdapat jembatan timbang tetapi jembatan timbang di pelabuhan penyeberangan Lembar ini tidak beroperasi karena mengalami kerusakan pada jembatan timbang, sehingga kendaraan yang akan masuk ke dalam kapal tidak memiliki data berat muatan yang jelas. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 pasal 3 ayat (1), bahwa setiap pelabuhan yang digunakan untuk mengangkut kendaraan dengan menggunakan kapal harus menyiapkan alat timbang kendaraan di area pelabuhan untuk menimbang kendaraan sebelum diangkut diatas kapal.

## 3) Penempatan Kendaraan Diatas Kapal

Pada pelabuhan penyeberangan Lembar kendaraan yang di angkut di atas kapal KMP. Roditha dan KMP. Portlink II milik PT. ASDP Indonesia Ferry (persero) masih terdapat kendaraan yang disusun secara melintang tidak searah dengan haluan dan buritan kapal.

Berdasarkan hasil penelitian yang ada dapat disimpulkan bahwa penempatan kendaraan diatas kapal masih belum sesuai dengan 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.

#### 4) Jarak Kendaraan

Pada KMP. Roditha dan KMP. Portlink II jarak antar kendaraan, jarak kendaraan ke dinding kapal, jarak antara muka dan belakang kendaraan masih sangat dekat berikut rata-rata jarak kendaraan diatas kapal

- a) KMP. Roditha jarak kendaraan bagian kanan kendaraan 28,8 cm, jarak kiri kendaraan 30,8 cm, jarak kendaraan ke dinding kapal 18,7 cm, jarak antara muka dan belakang kendaraan 20,3 cm.
- b) KMP. Portlink II jarak kendaraan bagian kanan kendaraan 24,5 cm, jarak kiri kendaraan 26,8 cm, jarak kendaraan ke dinding kapal 20,9 cm, jarak antara muka dan belakang kendaraan 21,1 cm.

Berdasarkan hasil penelitian yang ada maka dapat disimpulkan bahwa kondisi *eksisting* jarak kendaraan di atas kapal belum sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2016 pasal 5 ayat (1) Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang – kurangnya 60 cm , (2) Jarak antara

muka dan belakang masing – masing kendaraan sekurang – kurangnya 30 cm , (3) Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading – gading (*frame*)

#### 5) 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*).

Berdasarkan hasil survey di KMP. Roditha, KMP. Portlink II selama praktek kerja lapangan, diketahui bahwa kendaraan yang di angkut ke atas kapal tidak melakukan pengikatan selama pelayaran.

Tabel 4.24 Pengikatan Kendaraan pada KMP. Roditha

NO	BAGIAN KAPAL	KONDISI DILAPANGAN	KETERANGAN
1	Depan (haluan)		Tidak sesuai, karena kendaraan pada bagian depan yang tidak menggunakan tali pengikat kendaraan atau tidak di <i>lashing</i>
2	Tengah ( <i>midship</i> )		Tidak sesuai, karena kendaraan pada bagian tengah yang tidak menggunakan tali pengikat kendaraan atau tidak di <i>lashing</i>
3	Belakang (buritan)		Tidak sesuai, karena kendaraan pada bagian belakang yang tidak menggunakan tali pengikat kendaraan atau tidak di- <i>lashing</i>



Tabel 4.25 Pengikatan Kendaraan pada KMP. Portlink II

NO	BAGIAN KAPAL	KONDISI DILAPANGAN	KETERANGAN
1	Depan (haluan)		Tidak sesuai, karena kendaraan pada bagian depan yang tidak menggunakan tali pengikat kendaraan atau tidak di <i>lashing</i>
2	Tengah ( <i>midship</i> )		Tidak sesuai, karena Kendaraan pada bagian tengah yang tidak menggunakan tali pengikat kendaraan atau tidak di <i>lashing</i>
3	Belakang (buritan)		Tidak sesuai, karena kendaraan pada bagian belakang yang tidak menggunakan tali pengikat kendaraan atau tidak di- <i>lashing</i>

#### 6) *Sterilisasi Ruang Muat*

Berdasarkan hasil kondisi dilapangan yaitu pada KMP. Roditha dan KMP. Portlink II, bahwa masih ada penumpang yang berada di ruang pemuatan selama pelayaran. Hal ini disebabkan karena Mualim 1 yang bertanggung jawab dengan pemeliharaan Ruang Muat kapal tidak memberikan himbauan yang tegas kepada penumpang, untuk tidak berada di ruang

penempatan kendaraan selama pelayaran. Sehingga para penumpang tetap memilih di dalam kendaraan selama pelayaran dibandingkan naik ke ruang khusus penumpang, terkait hal tersebut menjadi permasalahan tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 pasal 17 ayat (2) Ruang penempatan kendaraan harus *steril* dari adanya penumpang selama pelayaran.

- 7) Ruang Muat Harus Bersih Dari Ceceran Minyak dan Minyak Gemuk (*grease*).

Berdasarkan hasil penelitan yang di dapat pada kondisi *eksisting* di KMP. Roditha dan KMP. Portlink II,, masih terdapat geladak yang tidak bersih dari ceceraan minyak dan minyak gemuk (*grease*), berdasarkan kondisi yang terjadi di lapangan hal tersebut tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 pasal 15 ayat (1) Ruang muat harus bersih dari minyak dan gemuk (*grease*).

- b. Analisis Kebutuhan Petugas Pengikat Kendaraan Di Atas Kapal

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 tahun 2016 pasal 6 ayat (2) bahwa jumlah petugas untuk mengikat kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayanan kapal, berdasarkan hasil penelitian bahwa layanan muat di pelabuhan penyeberangan Lembar dengan durasi 90 menit. Menurut Utomo dan Susilowati (2017) dalam jurnalnya yang berjudul Implementasi Yuridis Kewajiban Pengikatan Kendaraan pada kapal bahwa untuk

melakukan *lashing* satu kendaraan bisa mencapai waktum 3–5 menit yang dilakukan oleh 1 orang.

Tabel 4.26 Hasil Analisis Kebutuhan Petugas *Lashing*

Nama Kapal	Jumlah Kendaraan yang di <i>lashing</i>	Waktu Pengikatan 1 kendaraan (Menit)	Total Waktu Yang Di butuhkan (Menit)	Lama Muat (Menit)	Jumlah Petugas Yang Dibutuhkan (orang)
KMP. Roditha	24	5	120	90	1-2
KMP. Portlink II	20	5	100	90	1-2

### C. Pembahasan

Dari hasil analisis yang didapat, diketahui bahwa tata cara pemuatan kendaraan di atas kapal Penyeberangan Pelabuhan Lembar belum sesuai berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2017. Dimana masih banyak aturan – aturan yang masih belum terlaksanakan seperti fasilitas portal pengukur dimensi kendaraan, pengoperasian jembatan timbang, penempatan kendaraan di atas kapal, jarak kendaraan di atas kapal, pengikatan kendaraan, alat pengikat kendaraan, sterilisasi ruang muat, masih banyak yang belum sesuai dengan peraturan yang ada, petugas khusus dalam melakukan *lashing* kendaraan tidak menjalankan tugasnya.

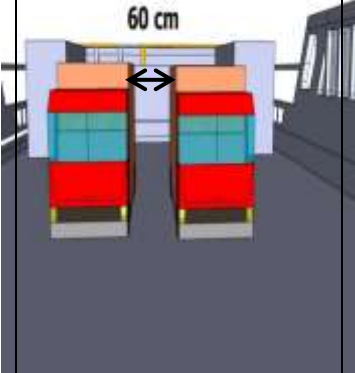
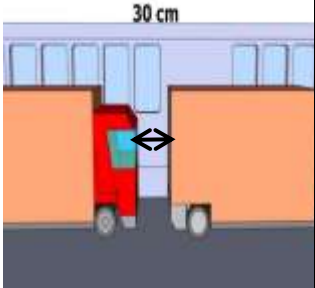
#### 1. Kesesuaian Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal

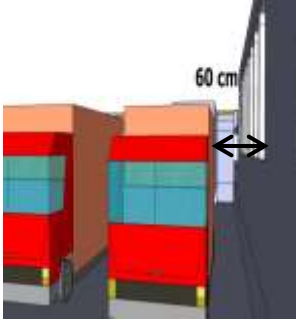
Tabel 4.27 Kesesuaian Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal

No	Kondisi <i>Eksisting</i>	Peraturan	Rencana Kedepannya	Manfaat
1	Pembatas tinggi kendaraan dipelabuhan	PM 103 TAHUN	Sebelum memasuki area <i>Tollgate</i> pelabuhan agar diberi	Agar setiap kendaraan yang memiliki muatan

No	Kondisi <i>Eksisting</i>	Peraturan	Rencana Kedepannya	Manfaat
	<p>penyeberangan Lembar belum tersedia, sehingga kendaraan yang akan masuk ke dalam kapal tidak memiliki dimensi muatan kendaraan yang jelas. Sebelumnya pelabuhan penyeberangan lembar sudah pernah memiliki fasilitas portal pembatas kendaraan, namun sekarang sudah dihilangkan karena pembatas kendaraan yang di sediakan tidak bisa di atur otomatis sesuai kebutuhan ketinggian <i>cardeck</i> kapal.</p>	<p>2017 Pasal 2 Ayat (1)</p>	<p>fasilitas portal pembatas tinggi kendaraan yang berbentuk portable atau yang bisa di atur otomatis batas ketinggian portal sesuai dengan kebutuhan <i>cardeck</i> kapal yang melakukan pemuatan</p>	<p>dapat terlihat dimensi muatannya, dan alat pembatas tinggi kendaraan yang portable bisa di atur sesuai kebutuhan <i>cardeck</i> kapal tidak memakan waktu yang lama saat proses pemuatan, karena ukuran portal pembatas yang bisa di atur</p>
2	<p>Jembatan timbang pada pelabuhan lembar sudah tersedia namun tidak beroperasi karena mengalami kerusakan pada jembatan</p>	<p>PM 115 TAHUN 2016 Pasal 5</p>	<p>Kondisi jembatan timbang diperbaiki kembali agar fungsi jembatan timbang sesuai dengan peraturan yang seharusnya</p>	<p>Agar setiap kendaraan yang akan diangkut di atas kapal memiliki berat muatan yang jelas, sehingga</p>

No	Kondisi <i>Eksisting</i>	Peraturan	Rencana Kedepannya	Manfaat
	timbang, sehingga kendaraan yang akan di angkut di atas kapal tidak memiliki berat muatan yang jelas	Ayat (1)		tidak terjadinya overload muatan kendaraan, dan petugas lashing dapat menyiapkan alat pengikat kendaraan yang dibutuhkan
3	Penempatan kendaraan di atas kapal belum sesuai, masih terdapat kendaraan yang disusun secara melintang di atas kapal, hal ini terjadi karena pihak kapal ingin kendaraan dapat diangkut semua ke atas kapal	PM 115 TAHUN 2016 Pasal 17 Ayat (1)	Penyusunan kendaraan harus sesuai dengan <i>storage plan</i> kapal tidak boleh melintang di atas kapal, harus sejajar dengan buritan dan haluan kapal	Agar menjaga stabilitas kapal tetap seimbang dan pada saat melakukan bongkar muat tidak memakan waktu yang lama, dan menjaga keselamatan saat pelayaran
4	Jarak kendaraan yang disusun di atas kapal belum sesuai masih kurang dari ketentuan yang ada	PM 30 TAHUN 2016 Pasal 5	a. Jarak antar sisi kendaraan disusun dengan jarak 60 cm,	

No	Kondisi <i>Eksisting</i>	Peraturan	Rencana Kedepannya	Manfaat
			 <p data-bbox="874 730 1177 1039">b. Jarak antara muka dan belakang kendaraan disusun dengan menggunakan jarak 30 cm</p>  <p data-bbox="874 1429 1177 1688">c. Jarak kendaraan ke dinding kapal disusun dengan menggunakan jarak 60 cm</p>	

No	Kondisi <i>Eksisting</i>	Peraturan	Rencana Kedepannya	Manfaat
				
5	<p>Pengikatan kendaraan pada KMP. Roditha dan KMP. Portlink II belum seluruhnya diberi alat ikat pada kendaraan</p>	<p>PM 115 TAHUN 2017 Pasal 5 Ayat (2)</p>	<p>Setiap kendaraan wajib diberi alat pengikat kendaraan pada bagian depan (haluan), tengah (<i>midship</i>), belakang (buritan)</p>	<p>Agar kendaraan yang di angkut di atas kapal tidak bergeser saat terjadi ombak tinggi saat pelayaran, sehingga tidak mempengaruhi <i>stabilitas</i> kapal dan pelayaran tetaap aman dan selamat</p>

No	Kondisi <i>Eksisting</i>	Peraturan	Rencana Kedepannya	Manfaat
6	Ruang muat kendaraan tidak <i>steril</i> dari penumpang selama pelayaran masih kurangnya sumber informasi bagi penumpang bahwa selama pelayaran tidak boleh berada diruang muat dan harus menempati ruang penumpang	PM 115 TAHUN 2016 Pasal 17 Ayat (2)	Kepada Mualim 1 memberi himbauan atau informasi kepada penumpang yang belum mengetahui peraturan yang harus dijalankan pada saat pelayaran	Agar tidak membahayakan penumpang selama pelayaran,
7	Ruang muat pada KMP. Roditha dan KMP. Portlink II masih terdapat ceceran minyak yang menempel pada <i>cardeck</i> kapal	PM 115 TAHUN 2016 Pasal 15 Ayat (1)	Kepada pihak kapal agar memberi petugas kebersihan khusus untuk bagian <i>cardeck</i>	Agar <i>cardeck</i> kapal tidak licin, tidak membuat penumpang pejalan kaki terpeleset dan tidak membuat roda kendaraan tergelincir saat memasuki ramdoor kapal

## 2. Kebutuhan Petugas Pengikatan kendaraan Di Atas Kapal

Jumlah petugas yang dibutuhkan sebagai berikut:

a. KMP. Roditha

Jumlah kendaraan yang di *lashing* : 24

Waktu pengikatan 1 kendaraan : 5 menit



Total waktu yang dibutuhkan : Jumlah kendaraan yang di *lashing*  
 X Waktu pengikatan 1 kendaraan  
 :  $24 \times 5 = 120$  Menit

Lama muat : 90 menit

Jumlah petugas yang dibutuhkan :  $\frac{\text{Total waktu yang dibutuhkan}}{\text{Lama muat}}$   
 :  $\frac{120}{90}$   
 : 1,33

Sehingga membutuhkan 1-2 petugas untuk 1 kendaraan dalam waktu pelayanan pemuatan 90 menit.

b. KMP. Portlink II

Jumlah kendaraan yang di *lashing* : 20

Waktu pengikatan 1 kendaraan : 5 menit

Total waktu yang dibutuhkan : Jumlah kendaraan yang di *lashing*  
 X Waktu pengikatan 1 kendaraan  
 :  $20 \times 5 = 100$  Menit

Lama muat : 90 menit

Jumlah petugas yang dibutuhkan :  $\frac{\text{Total waktu yang dibutuhkan}}{\text{Lama muat}}$   
 :  $\frac{100}{90} : 1,11$

Sehingga membutuhkan 1-2 petugas untuk 1 kendaraan dalam waktu pelayanan pemuatan 90 menit.



## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

1. Berdasarkan hasil analisis kondisi *eksisting* kendaraan di atas KMP. Roditha dan KMP. Portlink II yang beroperasi di lintasan Lembar – Padangbai dapat di simpulkan bahwa :
  - a. Tidak tersedianya pembatas tinggi kendaraan sebelum masuk ke *tollgate*, sehingga tiap kendaraan tidak memiliki ukuran yang jelas mengenai dimensi ketinggian kendaraan.
  - b. Terdapat Jembatan Timbang yang tidak di operasikan karena mengalami kerusakan dan belum di perbaiki, sehingga kendaraan yang akan di angkut kedalam kapal tidak memiliki berat muatan yang jelas
  - c. Jarak kendaraan pada KMP. Roditha memiliki rata-rata pada bagian kanan kendaraan 28,8 cm, jarak kiri kendaraan 30,8 cm, jarak kendaraan dengan dinding kapal 18,7 cm, jarak antar muka dan belakang kendaraan 20,3 cm. Rata-rata jarak kendaraan pada KMP. Portlink II pada bagian kanan kendaraan 24,5 cm, bagian kiri kendaraan 26,8 cm, jarak kendaraan ke dinding kapal 20,9 cm, jarak antara muka dan belakang kendaraan 21,1 cm. Berdasarkan penelitian tersebut belum sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016.

- d. Kendaraan di atas kapal masih terdapat beberapa yang belum di beri alat pengikat pada bagian haluan, tengah, dan buritan kapal sesuai dengan Peraturan yang telah di tetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 tahun 2016 pasal 19 ayat (2).
  - e. Masih terdapat kendaraan yang di tempatkan secara melintang di atas kapal tidak sesuai dengan peraturan yang ada pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 pasal 17 ayat (1)
  - f. Masih terdapatnya penumpang yang menempati ruang muat kapal pada saat pelayaran tanpa mematikan porseneling kendaraan.
  - g. Terdapat ruang muat yang kotor tidak bersih dari ceceran minyak dan lemak (*grease*).
2. Dari faktor-faktor di atas dapat disimpulkan bahwa terdapat beberapa kondisi yang belum sesuai dengan PM Nomor 30 Tahun 2016 dan PM Nomor 115 Tahun 2016, antara lain sebagai berikut :
- a. Portal pembatas tinggi kendaraa
  - b. Jembatan timbang
  - c. Penempatan kendaraan di atas kapal
  - d. Jarak kendaraan
  - e. Pengikatan kendaraan
  - f. *Sterilisasi* ruang muat
  - g. Ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan minyak gemuk (*grease*).

3. Kebutuhan petugas *lashing*

dari hasil penelitian yang didapat selama di lapangan bahwa waktu pelayanan muat selama 90 menit membutuhkan 1-2 petugas *lashing* untuk 1 kendaraan.

**B. Saran**

Adapun saran yang dapat penulis usulkan yaitu :

1. Menyediakan pembatas tinggi kendaraan sebelum masuk ke *tollgate*
2. Kepada pihak operator pelabuhan Lembar wajib memperbaiki Jembatan Timbang yang berada di *TollGate* sehingga kendaraan yang akan masuk kedalam kapal nantinya sudah memiliki berat muatan yang pasti dan dapat mengetahui jumlah alat pengikat yang akan diberikan
3. Agar di beri jarak antar kendaraan di atas kapal sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 sehingga tidak tertutupnya akses jalan orang yang akan memasuki ruang penumpang
4. Setiap kendaraan harus diberi alat pengikat sesuai berat dan golongan kendaraan atau bisa di beri klem pada roda kendaraan
5. Kepada pihak pelayaran agar memberi susunan kendaraan di atas kapal sesuai dengan peraturan yang ada yaitu memanjang searah haluan dan buritan kapal tidak boleh melintang
6. Agar di perhatikan kebersihan ruang muat kapal sehingga tidak ada lagi tumpahan minyak atau lemak yang ada di ruang muat kendaraan

7. Muallim 1 berhak memberi himbauan kepada penumpang untuk tidak menepati kendaraan dan tidak menghidupkan porseneling kendaraan selama pelayaran.

## DAFTAR PUSTAKA

\_\_\_\_\_. 2008. Undang Undang Republik Indonesia Nomor 17  
*PELAYARAN*. Presiden Republik Indonesia: Jakarta.

\_\_\_\_\_. 2016. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30  
*KEWAJIBAN PENGIKATAN KENDARAAN PADA KAPAL ANGKUTAN  
PENYEBERANGAN*. Direktorat Perhubungan Darat: Jakarta.

\_\_\_\_\_. 2016. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 *TATA  
CARA PENGANGKUTAN DI ATAS KAPAL*. Direktorat Perhubungan Darat:  
Jakarta.

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

Abubakar, Iskandar dkk. 2010. *TRANSPORTASI PENYEBERANGAN*. Sekolah  
Tinggi Manajemen Transportasi Trisakti: Jakarta.

Nasution, M. Nur. 2015. *MANAJEMEN TRANSPORTASI*. Ghalia Indonesia:  
Jakarta.

Tjakranegara, Soegijatna. 2003. *HUKUM PENGANKUTAN BARANG DAN  
PENUMPANG*. PT. Rineka Cipta: Jakarta.

Triatmojo, Bambang. 2010. *PERENCANAAN PELABUHAN*, Beta Offset:  
Yogyakarta.