

**SISTEM PEMUATAN KENDARAAN
PADA KMP.PORT LINK III UNTUK
KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT**



Diajukan dalam Rangka Penyelesaian Program Studi Diploma III
Program Studi Diploma III Studi Nautika

**DESI YANTI
NPT. 1901009**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III STUDI NAUTIKA
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN PENYEBRANGAN
PALEMBANG
TAHUN 2022**

**SISTEM PEMUATAN KENDARAAN
PADA KMP.PORT LINK III UNTUK
KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT**



Diajukan dalam Rangka Penyelesaian Program Studi Diploma III
Program Studi Diploma III Studi Nautika

**DESI YANTI
NPT. 1901009**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III STUDI NAUTIKA
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN PENYEBRANGAN
PALEMBANG
TAHUN 2022**

**PERSETUJUAN SEMINAR
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : **SISTEM PEMUATAN KENDARAAN PADA
KMP.PORT LINK III UNTUK KESELAMATAN
TRANSPORTASI LAUT**

Nama Taruna : DESI YANTI

NPT : 1901009

Program Studi : DIII Studi Nautika

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan
Palembang.....

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II

CHAIRUL INSANI ILHAM, ATD, MM

SANTY KATHARINA S, SH, MH

NIP. 19601215 198703 1 007

NIP.19780316 200712 2 002

Mengetahui

Ketua Program Studi Nautika

Politeknik Transportasi SDP Palembang

Slamet Prasetyo Sutrisno,S.T.M.Pd

NIP.197604302008121001

**SISTEM PEMUATAN KENDARAAN PADA
KMP.PORT LINK III UNTUK KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT**

Disusun dan Diajukan Oleh:

DESI YANTI

NPT: 1901009

Telah dipresentasikan di depan panitia seminar KKW Politeknik Transportasi

Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang

pada tanggal, Agustus 2022

Menyetujui

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Miran, S.E, M.Si,M.Mar,E

NIP.197205202002121001

Miko Priambudi, S.SiT.

NIP.198005262008121001

M. Khairani, S.SiT, M.Si.

NIP.198309062003121006



Mengetahui

Ketua Program Studi

DiplomaIII Studi Nautika

Politeknik Transportasi SDP Palembang

Slamet Prasetyo Sutrisno,S.T.M.Pd

NIP.197604302008121001

SURAT PERALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan dibawah ini

Nama : Desi Yanti

NPT : 1901009

Program Studi : Studi Nautika

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “ Sistem Pemuatan Kendaraan Pada KMP.Port Link III Untuk Keselamatan Transportasi Laut”, 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/in Program Studi Diploma III Studi Nautika

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

Palembang,

Pemegang Hak Cipta

Pencipta

(Politeknik Transportasi SDP
Palembang)

(Desi Yanti)

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini dengan;

Nama : Desi Yanti

NPT : 1901009

Program Studi : Studi Nautika

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

SISTEM PEMUATAN KENDARAAN PADA KMP.PORT LINK III UNTUK KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT

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 SDP Palembang.

Palembang, Agustus 2022

Pembuat Pernyataan,

DESI YANTI

NPT. 1901009

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan yang Maha Esa karena berkat rahmat-Nya penulis dapat menyelesaikan Kertas Kerja Wajib (KKW) yang berjudul “SISTEM PEMUATAN KENDARAAN KMP.PORT LINK III UNTUK KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT” tepat pada waktu yang telah ditentukan. Kertas Kerja Wajib ini ditulis dan diajukan sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Diploma III Studi Nautika di Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.

Penulis menyadari bahwa tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak pada masa perkuliahan sampai dengan penyusunan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini masih banyak terdapat kekurangan, hal ini dikarenakan keterbatasan kemampuan, waktu, pengetahuan dan pengalaman yang penulis miliki. Oleh karena itu, saya ingin mengucapkan terima kasih kepada :

1. Allah SWT yang selalu dalam lindungannya; Kiranya engkau selalu memberikan hikmat dan pengetahuan kepada hambamu.
2. Ayah dan Ibu tercinta yang selalu memberikan dukungan, motivasi dan do'a Serta adik-adik saya yang selalu menyemangati
3. Bapak Dr. H. Irwan, S.H., M.Mar,E selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.
4. Wakil Direktur I, Wakil Direktur II dan Wakil Direktur III Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang;

5. Bapak Chairul Insani Ilham, ATD., MM selaku dosen pembimbing I dan Ibu Shanty Katharina, SH., MH selaku dosen II Kertas Kerja Wajib serta Proposal Judul yang telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan sehingga tugas akhir ini dapat diselesaikan dengan baik;.
6. PT.ASDP INDONESIA FERRY PERSERO yang telah memberikan saya kesempatan untuk melakukan penelitian dan praktek laut di kapal KMP.PORT LINK III
7. Nakhoda beserta seluruh awak kapal KMP.PORT LINK III yang telah banyak memberikan pengalaman berharga selama penulis melaksanakan praktek laut.
8. Rekan-rekan satu angkatan XXX dan adik tingkat angkatan XXXI dan angkatan XXXII, serta keluarga seperasuhan dan kontingen Palembang terima kasih atas segala bentuk bantuan dan doa'nya;

Palembang, Agustus 2022

Penulis

DESI YANTI

NPT. 19 01 009

SISTEM PEMUATAN KENDARAAN PADA KMP.PORT LINK III

UNTUK KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT

ABSTRAK

Pemuatan adalah suatu proses memuat dengan cara memindahkan muatan dari darat ke kapal yang dibawa atau di angkut ketempat tujuan dengan aman yang dilakukan sesuai prosedur di pelabuhan oleh para *crew* kapal dan pihak darat dengan alat bongkar muat yang ada baik itu dari kapal sendiri ataupun dari darat.

Penelitian kualitatif ini adalah dengan pendekatan deskriptif. Analisis data yang digunakan adalah pendekatan kualitatif terhadap data primer melalui wawancara, observasi, dokumentasi dan data sekunder dalam kajian perundang-undangan, buku atau literatur yang berkaitan dengansistem pemuatan kendaraan di atas kapal.

Dapat disimpulkan mengenai rencana pemuatan kendaraan untuk keselamatan transportasi laut. Dalam pelaksanaan pelayanan pengangkutan masih ditemukan kendala-kendala pemuatan seperti prosedur pemuatan kendaraan yang masih belum sesuai dengan aturan yang ada. Sehingga mengakibatkan proses pengaturan muatan kendaraan di deck muat hanya didasarkan feeling dan tidak adanya lashing untuk pengamanan muatan kendaraan.

Kata Kunci: Pemuatan, Kendaraan, Prosedur, Aturan, Deck

**SISTEM PEMUATAN KENDARAAN PADA KMP.PORT LINK III
UNTUK KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT**

ABSTRACT

Loading is a process of loading by transferring cargo from land to ships that are carried or transported to the destination safely which is carried out according to procedures at the port by ship crews and land parties with existing loading and unloading tools, either from the ship itself or from land.

This qualitative research is a descriptive approach. The data analysis used is a qualitative approach to primary data through interviews, observations, documentation and secondary data in the study of legislation, books or literature related to the vehicle loading system on board.

It can be concluded about the vehicle loading system for marine transportation safety. In the implementation of transportation services, loading constraints are still found, such as vehicle loading procedures that are still not in accordance with existing regulations. This results in the process of regulating vehicle loads on the loading deck only based on feeling and the absence of lashing for securing vehicle loads.

Keywords : Loading, Vehicle, Procedure, Rules, Deck

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN SEMINAR.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN SEMINAR.....	iii
SURAT PERALIHAN HAK CIPTA.....	iv
PERNYATAAN KEASLIAN.....	v
KATA PENGANTAR	vi
ABSTRAK	viii
ABSTRACT.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
BAB I.....	1
PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Penelitian	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Masalah.....	3
D. Manfaat Penelitian	3
E. Batasan Masalah.....	4
BAB II.....	5
TINJAUAN PUSTAKA	5
A. Review Penelitian Sebelumnya.....	5
B. Landasan Hukum	6
C. Landasan Teori.....	7
D. Kerangka Penelitian	11

BAB III	12
METODE PENELITIAN.....	12
A. Jenis Penelitian.....	12
B. Sumber Data/Subyek Penelitian.....	12
C. Metode/Teknik Pengumpulan Data.....	14
D. Teknik Analisis Data.....	15
BAB IV	16
ANALISIS DAN PEMBAHASAN	16
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	16
B. Hasil Penelitian	20
1. Penyajian data	20
2. Analisis data.....	27
C. Pembahasan.....	29
BAB V.....	31
PENUTUP.....	31
A. Kesimpulan	31
B. Saran.....	31
DAFTAR PUSTAKA	32
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 <i>Review</i> Penelitian Sebelumnya	5
Tabel 4.1 Ship Particular	17
Tabel 4.2 Daftar Pelabuhan Singgah	19
Tabel 4.3 Hasil Wawancara	20
Tabel 4.4 Kesesuaian Penempatan Kendaraan Di Atas Kapal	27
Tabel 4.5 Kesesuaian Lantai Ruang Muat Kendaraan	27
Tabel 4.6 Kesesuaian Manifest Muatan	28
Tabel 4.2 Daftar Pelabuhan Singgah	19
Tabel 4.3 Hasil Wawancara	20

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Stowage Plan	10
Gambar 4.1 KMP.Port Link III	17
Gambar 4.2 Crewlist	19
Gambar 4.3 Kondisi muatan di upperdeck.....	24
Gambar 4.4 Kondisi muatan di cardeck	25
Gambar 4.5 Kondisi ruang muat	25
Gambar 4.6 Manifest muatan	26
Gambar 4.7 Rencana Penempatan Kendaraan di atas Kapal	29

BAB I PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Dalam usaha untuk saling melengkapi kebutuhan antar daerah di Indonesia maka pengiriman suatu barang dari suatu wilayah ke wilayah lain mutlak harus dilakukan. Didalam proses melengkapi kebutuhan-kebutuhan antar daerah di Indonesia, angkutan laut memegang peranan yang sangat penting. Angkutan laut mempunyai daya angkut yang relatif besar dan banyak. Jarak yang ditempuh lebih jauh dan bisa menjangkau daerah-daerah yang tidak bisa dijangkau oleh kendaraan darat maupun kendaraan udara dan tarif angkutan yang lebih murah serta aman.

Transportasi laut adalah sarana transportasi yang berkembang lebih awal dibandingkan dengan transportasi lain. Kapal sering di pergunakan untuk mengangkut barang dari satu pulau kepulauan lain. Hal ini dikarenakan pengangkutan melalui kapal lebih efisien, lebih murah serta dapat mengangkut barang dalam jumlah yang banyak. Salah satu contoh kapal yang sering digunakan untuk mengangkut barang yaitu kapal jenis RoRo. Kapal jenis ini sering digunakan untuk mengangkut truk yang bermuatan bahan pangan dari satu pulau kepulauan lain. Untuk kapal jenis ini, seluruh muatan (truk, mobil, sepeda motor) disusun dalam satu deck yang disebut dengan car deck. Selain untuk mengangkut barang, kapal ini juga digunakan untuk mengangkut penumpang.

Salah satu lintasan di Pelabuhan Merak - Bakauheni dengan jarak 15 mil laut. Lintasan Merak - Bakauheni dilayani oleh KMP. Port Link III

Lintasan tersebut dapat ditempuh dalam waktu tempuh 1 (satu) jam dengan kecepatan rata – rata 15 knot. Lintasan Merak - Bakauheni merupakan salah satu Lintasan Komersil di selat sunda yang menghubungkan pulau jawa dan pulau Sumatra. Semua pengguna sarana transportasi laut di Indonesia khususnya dan di dunia pada umumnya, senantiasa sangat mengutamakan persoalan keselamatan dan keamanan, yang selanjutnya baru diikuti dengan aspek biaya yang terjangkau, kecepatan dan ketepatan waktu, serta aspek kenyamanan.

Dalam sistem transportasi, keamanan dan keselamatan menjadi prioritas yang paling utama. Dalam upaya peningkatan angkutan penyebrangan diperlukan rencana pemuatan, penanganan muatan dan informasi jenis muatan yang sesuai di atas kapal. Tidak bisa dipungkiri jika semakin baik penanganan di atas kapal maka semakin baik juga tingkat keamanan di atas kapal.

Dari hasil observasi selama praktek kerja laut, penulis mendapati kondisi rencana pengaturan muatan di KMP.Port Link III masih belum sesuai dengan rencana pemuatan dan penanganan yang ada, sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan nomor 115 tahun 2016 hal tersebut dapat membahayakan muatan yang ada di kapal apabila saat cuaca buruk. Berdasarkan uraian latar belakang diatas maka penulis mengambil judul Kertas Kerja Wajib sebagai berikut, “SISTEM PEMUATAN KENDARAAN KMP.PORT LINK III UNTUK KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT”

B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka dapat diambil beberapa perumusan masalah yang akan di bahas pada bab –bab selanjutnya.

Adapun rumusan masalah itu sendiri sebagai berikut:

- A. Bagaimana rencana dan penanganan pemuatan yang dilakukan di atas kapal KMP.Port Link III?
- B. Jenis muatan apa saja yang di angkut di atas kapal KMP.Port Link III?

C. TUJUAN PENELITIAN

Adapun tujuan penyusunan Kertas Kerja wajib ini, seperti yang di tuliskan di bawah ini:

- A. Untuk mengetahui bagaimana proses pengaturan muatan (*stowage plan*) yang dilakukan di atas kapal KMP.Port Link III?
- B. Untuk mengetahui jenis muatan apa saja yang di angkut di atas kapal KMP.Port Link III?

D. MANFAAT PENELITIAN

1. Manfaat Teoritis

1. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi atau perkembangan ilmu pengaturan muatan dan jenis muatan di atas kapal
2. Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk pembaca, sehingga dapat mengetahui bagaimana pengaturan muatan dalam proses pemuatan kendaraan di atas kapal.
3. Penelitian ini di harapkan dapat sebagai tambahan informasi, dan

referensi buku pengetahuan di perpustakaan Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyebrangan Palembang.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis hasil dari penelitian ini di harapkan menjadi masukan awak kapal khususnya kapal penyebrangan dalam pengaturan muatan.

E. BATASAN MASALAH

Agar peneliti lebih fokus dan tidak meluas dari pembahasan yang dimaksud, maka kertas kerja wajib ini membataskan ruang lingkup penelitian, penelitian ini hanya membahas rencana pemuatan (*stowage plan*) dan informasi jenis muatan di atas kapal ferry KMP.Port Link III

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. REVIEW PENELITIAN SEBELUMNYA

Review Penelitian merupakan kumpulan dari penelitian-penelitian sebelumnya yang dibuat oleh orang lain yang berkaitan dengan penelitian ini. Peneliti harus belajar dari peneliti lain, untuk menghindari duplikasi dan pengulangan penelitian atau kesalahan yang sama seperti yang dibuat oleh peneliti sebelumnya. Berikut ini adalah penelitian terdahulu yang menjadi acuan dan bahan referensi yang menunjang penulis untuk melakukan penelitian terkait tentang pemuatan kendaraan di atas kapal ferry :

Tabel: 2.1 Review penelitian sebelumnya

No	Penulis	Judul Penelitian	Masalah	Hasil
1	Achmad Jayadi Harjo	Tinjauan Sistem Pemuatan Kendaraan Di atas	Apakah tata cara pemuatan kendaraan di atas kapal sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Pasal 20.	Terdapat ketidaksesuaian jarak antar kendaraan serta lashing kendaraan berdasarkan PM Perhubungan Nomor 115 tahun 2016.

B. LANDASAN HUKUM

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

1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

- a) Pasal 1 ayat (3) : Angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan memindahkan penumpang dan barang dengan menggunakan kapal.
- b) 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.
- c) Pasal 22 ayat (I) : Angkutan penyeberangan merupakan angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan/atau kendaraan beserta muatannya

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

- a) Pasal 5 ayat (1) : Setiap kendaraan yang akan di angkut di atas kapal wajib dilengkapi informasi mengenai jenis dan berat muatan.
- b) Pasal 6 ayat (2) : Penempatan kendaraan di atas kapal dilakukan sesuai dengan rencana pengaturan yang telah di buat
- c) Pasal 15 ayat (1) : Ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan lemak (*grease*)

- d) Pasal 17 ayat (1) : Kendaraan harus di tempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang.

C. LANDASAN TEORI

1. Sistem

Pengertian sistem menurut Anastasya Diana & Lilis Setiawati (2011:3), sistem merupakan serangkaian bagian yang saling tergantung dan bekerja sama untuk mencapai tujuan tertentu. Definisi sistem menurut Muyadi (2016:5), sistem adalah suatu jaringan prosedur yang dibuat menurut pola yang terpadu untuk melaksanakan kegiatan pokok perusahaan. Berdasarkan pengertian di atas, penulis mengambil kesimpulan bahwa sistem adalah kumpulan dari komponen-komponen yang saling berkaitan satu dengan yang lain.

2. Pemuatan

Adapun pengertian pemuatan menurut Amir M.S dalam bukunya yang berjudul “Seluk Beluk Niaga dan Perdagangan Internasional” (Bharata Karya Aksara, 2000). Muat yaitu menyiapkan dan mengangkut barang pada tackle di atas dermaga yang kemudian barang di angkat keatas palka (deck muat) lalu melepaskan dan memadatkan muatan di dalam palka (deck muat).

3. Kendaraan

Kendaraan bermotor adalah semua kendaraan beroda beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar, yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor dan tidak melekat secara permanen serta kendaraan bermotor yang dioperasikan di air.

4. Kapal

Pengertian Kapal Menurut UU RI No 21 tahun 1992 mengenai definisi kapal, Kapal adalah jenis kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, serta digerakkan oleh tenaga mekanik, menggunakan tenaga angin atau ditunda, Kapal termasuk jenis kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

5. Pengertian Kapal Penumpang

Menurut Suwarno (2009:131) Kapal Penumpang (Passenger Vessel) adalah Kapal laut yang digunakan untuk mengangkut penumpang, dibangun dengan banyak geladak dan ruang (cabin) penumpang terdiri dari beberapa kapal tingkat/kelas. Untuk pelayaran jarak dekat juga disediakan kelas dek yang lebih murah biayanya.

6. Keselamatan Pelayaran

Keselamatan pelayaran termasuk upaya penanggulangan kecelakaan dan merupakan faktor utama lancarnya arus pelayaran dalam transportasi laut. Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 116 Ayat (1) “Keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim” Keselamatan pelayaran di definisikan sebagai suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan pelabuhan.

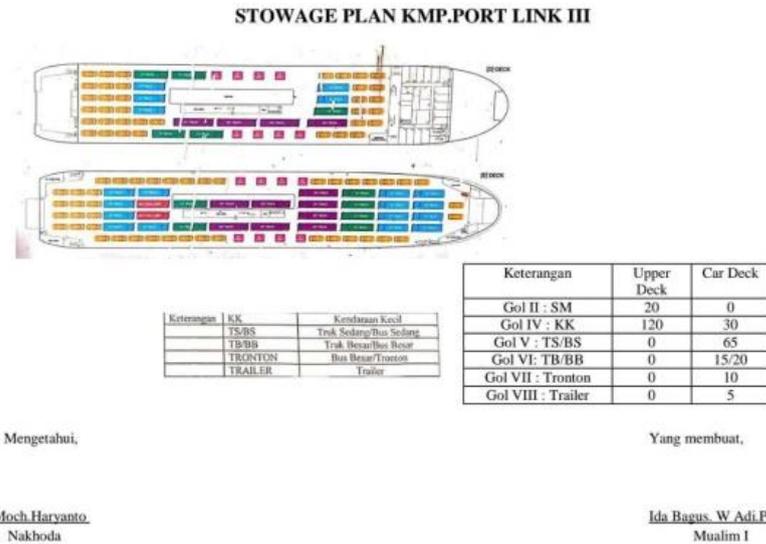
7. Prinsip Pemuatan

Menurut Capt. Istopo Master Marine (1999:1), ada 5 (lima) prinsip memuat yaitu

- a) Melindungi kapal (*To Protect The Ship*),
- b) Melindungi muatan (*To Protect The Cargo*),
- c) Pemanfaatan ruang muat semaksimal mungkin,
- d) Bongkar muat secara cepat, tepat, teratur, sistematis dan efisien

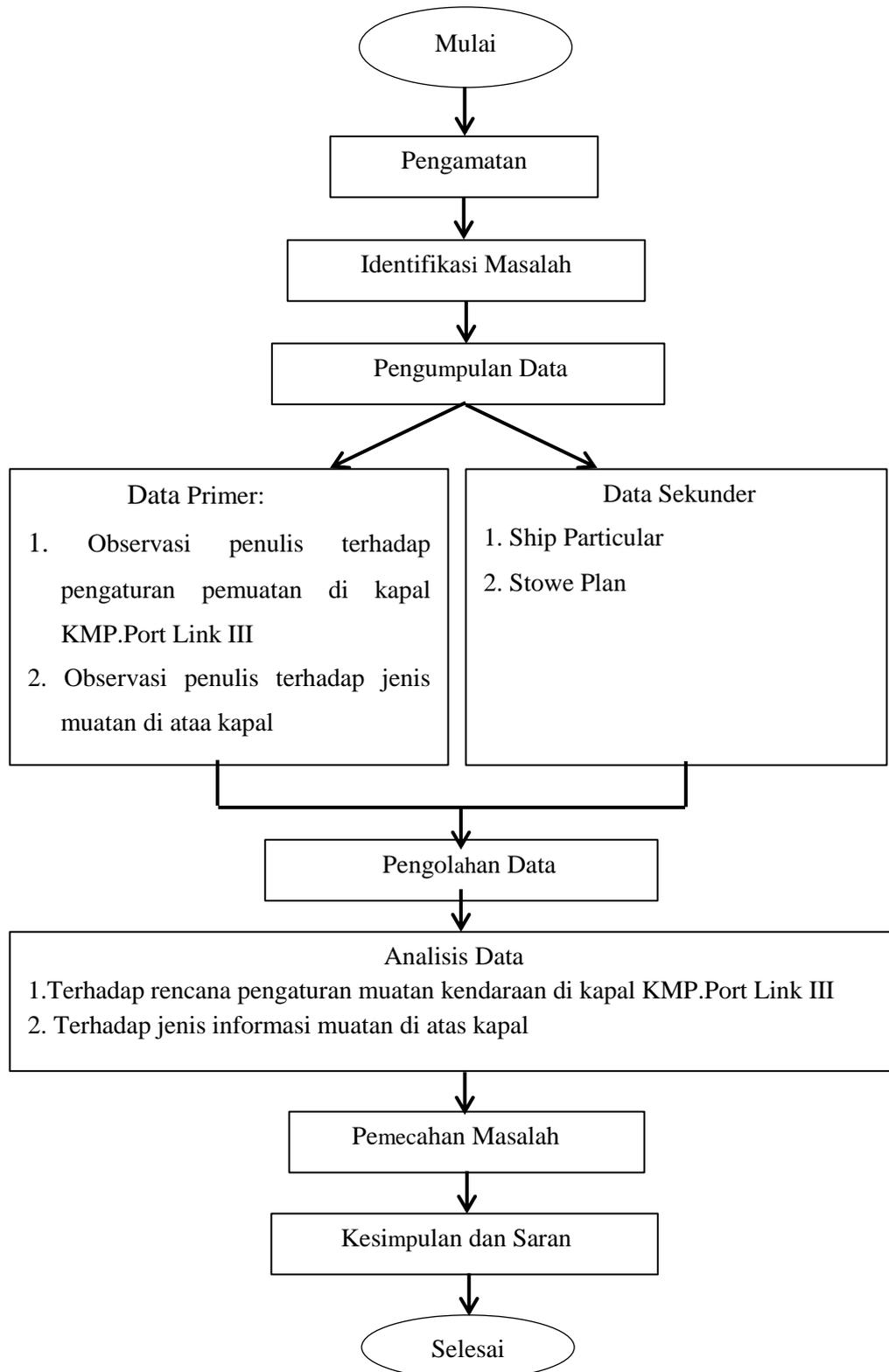
8. Rencana Pengaturan Muatan (*Stowage Plan*)

Gambar 2.1 Stowage Plan



Dalam penanganan muatan di atas kapal harus diperhatikan tentang Stowage Plan. Stowage Plan adalah bagan perencanaan pemuatan barang di atas kapal yang di buat sebelum kapal melakukan proses bongkar muat. Mualim satu yang bertugas membuat rencana pemuatan di atas kapal yang berkoordinasi dengan pihak darat yaitu kantor cabang atau agen kapal, juru muat lapangan dengan memperhitungkan stabilitas kapal

C. KERANGKA PENELITIAN



Tabel 2.1. Kerangka Penelitian

BAB III METODE PENELITIAN

A. JENIS PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Menurut David Williams (1995) penelitian kualitatif adalah upaya peneliti mengumpulkan data yang didasarkan pada latar alamiah. Tentu saja, karna dilakukan secara alamiah atau natural, hasil penelitiannya pun juga ilmiah dan dapat di pertanggung jawabkan. Menurut Badgan dan Taylor (Moleong,2002:3) penelitian kualitatif adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati. Menurut I Made Winartha (2006:155), metode penelitian deskriptif kualitatif adalah menganalisis, menggambarkan dan meringkas berbagai kondisi, situasi dari berbagai data yang dikumpulkan berupa hasil wawancara atau pengamatan mengenai masalah yang diteliti yang terjadi di lapangan.

Penulis memilih metode pendekatan penelitian kualitatif karena metode penilaian kualitatif mengandalkan pengumpulan data melalui wawancara langsung dengan narasumber serta melihat dan meneliti secara langsung di lokasi penelitian.

B. SUMBER DATA/SUBYEK PENELITIAN

1. Sumber Data

Sumber data adalah segala sesuatu yang dapat memberikan informasi mengenai penelitian terkait. Data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan dua jenis sumber data, yaitu sebagai berikut

a. Data Primer

Menurut Sugiyono (2018:456) Data primer yaitu sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Data dikumpulkan sendiri oleh peneliti langsung dari sumber pertama atau tempat objek penelitian dilakukan. penelitian dan wawancara langsung kepada responden bagaimana pengaturan kendaraan pada kapal ferry KMP.Port Link III.

b. Data Sekunder

Menurut Sugiyono (2018:456) data sekunder yaitu sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen. Sehingga dapat disimpulkan data sekunder adalah data primer yang telah diolah lebih lanjut ataupun disajikan baik oleh pihak pengumpul dari data primer atau pihak lain. Penerapan dari data sekunder ini diperoleh dari internet dan buku-buku atau literatur yang berkaitan dengan sistem pemuatan kendaraan di atas kapal.

2. Subyek Penelitian

Yang dimaksud subyek penelitian, adalah orang, tempat, atau benda yang diamati dalam rangka pertumbuhan sebagai sasaran (Kamus Bahasa Indonesia, 1989: 862). Yang menjadi subyek dari penelitian ini adalah pengaturan muatan dan informasi jenis muatan di KMP.Port Link III.

C. METODE/TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Untuk mendapatkan data sebagai bahan acuan dan perbandingan dalam penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini digunakan beberapa metode pendataan disesuaikan dengan kondisi dan lokasi dimana objek penelitian berada. Terdapat beberapa metode yang digunakan dalam proses pengumpulan data yaitu :

1. Teknik Wawancara

Wawancara seperti yang ditegaskan oleh Lexy J. Moleong (2009:186) adalah percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan ini dilakukan oleh dua pihak yaitu pewawancara (*interviewer*) yang mengajukan pertanyaan dan terwawancara (*interviewise*) yang memberikan jawaban atas pertanyaan yang diajukan.

Pertanyaan tersebut disusun berdasarkan fokus dan rumusan masalah dalam penelitian ini. Adapun peneliti menggunakan teknik wawancara untuk mendapatkan jawaban valid dari informan sehingga peneliti harus bertatap muka menjalin *partnership* dan bertanya langsung dengan informan.

2. Observasi

Observasi dalam penelitian ini adalah observasi partisipatif, dimana peneliti dalam pengamatan ikut melakukan kegiatan yang dilakukan narasumber dan aktivitas di atas kapal. Observasi dilakukan oleh peneliti dengan cara melakukan pengamatan dan pencatatan mengenai bagaimana proses pengaturan kendaraan yang dilakukan di atas kapal KMP.Port Link III.

D. TEKNIK ANALISA DATA

Proses analisis data merupakan proses memilih dari beberapa sumber maupun permasalahan yang sesuai dengan penelitian yang akan dilakukan. Dikatakan oleh Tesch (Creswell:1994) tidak ada satu jalan yang benar, oleh sebab itu metaphor dan analogi sangat sesuai untuk membuka atau mengajukan dan menjawab pertanyaan yang diperlukan.

Pada penulisan Kertas Kerja Wajib ini, digunakan metode pendekatan dengan menggambarkan secara keseluruhan permasalahan ketika pelaksanaan memuat diatas kapal dengan cara membaca, mencatat dan mengumpulkan bahan-bahan tertentu yang berhubungan dengan penelitian baik berupa buku, artikel, maupun karya ilmiah lainnya termasuk majalah.

Dari data-data yang telah terkumpul maka penulis mengadakan wawancara terhadap informan dikapal yaitu Muallim I mengenai bagaimana pelaksanaan rencana pengaturan muatan diatas kapal sesuai prosedur agar tidak terjadi kecelakaan kerja dan menimbulkan kerugian bagi pemilik kapal maupun pemilik muatan. Proses terakhir dari penyusunan ialah menarik kesimpulan dengan cara memeriksa atau memverifikasi data pada prosedur pelaksanaan kegiatan memuat diatas kapal untuk kelancaran operasional.

BAB IV ANALISA DAN PEMBAHASAN

A. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

Dalam karya ilmiah terapan ini penulis akan mendeskripsikan tentang gambaran umum objek penelitian sesuai dengan judul yaitu “SISTEM PEMUATAN KENDARAAN KMP.PORT LINK III UNTUK KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT”. Sehingga dengan adanya deskripsi gambaran umum objek penelitian ini pembaca dapat memahami dan mampu merasakan tentang hal yang terjadi pada saat penulis melakukan penelitian diatas kapal KMP.Port Link III.

KMP.Port Link III adalah sebuah kapal *ferry Roll on-Roll off* yang dimiliki oleh PT. ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO) berkantor pusat di Jl. Jendral A. Yani Kav No.52 A, Jakarta Pusat. KMP.Port Link III adalah kapal penumpang yang di buat pada tahun 1986

Lokasi penelitian adalah tempat penulis melaksanakan praktek layar selama kurang lebih 9 bulan di atas KMP.Port Link III yang beroperasi dengan rute pelayaran penyeberangan Merak-Bakauheni di dermaga eksekutif. Berikut data-data kapal tempat penulis melaksanakan praktek laut yang didapat dari Ship Particular.

Gambar 4.1 KMP.Port Link III



Sumber: Dokumentasi prala, 2022

Tabel 4.1 Ship Particular

1.	Nama kapal (<i>Ship Name</i>)	KMP. Portlink III	
2.	Nama panggilan (<i>Call Sign</i>)	P O Y C	
3.	Nomor IMO	8604333	
4.	Nomor MMSI	525005177	
5.	Tipe kapal	RO-RO	
6.	Bendera kebangsaan (<i>National Flag</i>)	Indonesia	
7.	Pelabuhan pendaftaran (<i>Port Of Registry</i>)	Jakarta	
8.	Biro Klasifikasi	BKI	
9.	Isi kotor (<i>Gross Tonnage</i>)	15.341 Ton	
10.	Isi bersih (<i>Net Tonnage</i>)	4.605 Ton	
11.	Bobot Mati (<i>Dead Weight</i>)	10.340 Ton	
12.	Power Mesin Induk (PK/HP)	Man 2 x 12.000 PS	
13.	Power Mesin Bantu (PK/HP)	2 x 1.350 HP	
14.	Galangan Pembangun (<i>Builder</i>)	Shin Kurushima Shipyard Japan	
15.	Tahun Pembuatan (<i>When Built</i>)	27 November 1986	
16.	Ukuran utama	Panjang Keseluruhan/LOA	150,88 meter

		Panjang Garis Tegak/LBP	143,54 meter
		Lebar terlebar/EB	25,00 meter
		Dalam/Depth	13,30 meter
17.	Draft Maksimal (<i>Maximum Draft</i>)	5,47 Meter	
18.	Draft Ballas/Kosong (<i>Draft In Ballast</i>)	3,80 Meter	
19.	Kapasitas Tangki Ballas (<i>Ballast</i>)	2.017,33 Tons	
20.	Kapasitas Tangki Air Tawar (<i>Fresh Water</i>)	235,97 Tons	
21.	Kapasitas Tangki Bahan Bakar (<i>Fuel Oil</i>)	260 Tons	
22.	Kapasitas Muatan (<i>Cargo Capacity</i>)	3.990 Tons	
23.	Kecepatan Maksimal (<i>Maximal Speed</i>)	20 Knot	
24.	Kapasitas Penumpang	Deck A	209 Orang
		Deck B	771 Orang
		Deck C	42 Orang
		Total	1.022 Orang
25.	Kapasitas Ruang Muat	Upper Deck	120 Unit Pribadi
		Car Deck	220 Unit Pribadi
26.	Jumlah Crew	35 Orang	

Tabel 4.2 Daftar Pelabuhan Singgah

No	Pelabuhan	Keterangan
1	Merak	Muat/Bongkar
2	Bakauheni	Muat/Bongkar

Gambar 4.2 Crewlist

CREW LIST							
NAMA KAPAL		: KMP. PORTLINK III		BENDERA		: INDONESIA	
ANDA PANGGILAN		: POYC		LINTASAN		: MERAK <-> BAKAUHENI (PP)	
IT / PK		: 15.341 Tons / 24.000 PS		DAERAH PEL		: KI / NVC	
IAKHODA		: MOCH.HARYANTO		AGEN		: PT. ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO)	
NO.	NAMA	JABATAN	IJAZAH & Nomor	ENDORSMENT		BUKU PELAUT	
				NOMOR	BERLAKU	NOMOR	BERLAKU
1	MOCH. HARYANTO	IAKHODA	ANT I, 620002466N10316	620002466NA0316	14.11.2026	D.053030	17.03.2025
2	IDA BAGUS W. ADI PUNARBHAWA	MUALIM I	ANT I, 6200117398H10519	6200117398H10519	13.03.2024	F.328822	02.04.2023
3	ACIL ARDENY PIOSA	MUALIM II	ANT II, 6200503322H20118	6200503322H20118	07.11.2023	F.184135	15.03.2024
4	YONATHAN PANIGALA	MUALIM III	ANT II, 6200042077H0117	6200042077H0117	30.09.2023	F.309127	19.02.2023
5	HARIYANTO	MUALIM IV	ANT IV, 6200077976M42419	6200077976M42419	15.03.2024	W.072117	15.03.2024
6	YOHANIS BUNGA	IKM	ATT I, 6200103212110118	6200103212TA0118	08.11.2023	F309391	21.12.2023
7	SUMERI	MASINIS II	ATT II, 6200104221T20316	6200104221TB0316	14.03.2026	C.024795	08.12.2022
8	ABDUL MUNIF H	MASINIS III	ATT IV, 6200518494S43316	6200518494SD3316	03/01/2023	G 051565	22.03.2024
9	KUSNADI	MASINIS IV	ATT IV, 6200503507S40518	6200503507SD0518	06.02.2023	E.113401	19.12.2023
10	ABDUL QODIR	MANDOR	ATT V, 6200503414TS2416	6200503414TE2416	09.02.2026	G 051564	22.03.2024
11	SOMAD	SERANG	ANT V, 6201005814NE3014	6201005814NE53014	05.05.2024	F 399387	21.12.2023
12	DWI PRIYONO	JR. MUDI	RATINGS, 6200351833342416	-	-	V.034106	19.01.2025
13	NOUVAL SYAHRIZZAL	JR. MUDI	ANT IV, 6200253025M40216	6200253025MD0216	09.09.2026	D.079010	19.05.2025
14	EDDY RUSDIYANTO	JR.MUDI	RATINGS, 6200392725342416	-	-	F.019595	26.07.2023
15	EMAN SULAIMAN	JR. MINYAK	RATINGS, 6200383091423816	-	-	W.039604	21.07.2023
16	YERMI MATA RATU	JR. MINYAK	RATINGS, 6211423139350216	-	-	D.013549	02.11.2023
17	IRWAN YULIANTO	JR. MINYAK	RATINGS, 6200009043422416	-	-	D.012568	14.01.2024
18	ERWIN AGUS SETIAWAN	KELASI	ANT V, 6211510073N50119	6211510073NE0119	12.11.2024	D.076095	30.04.2025
19	IRWAN SYAH TAUFIQ PRATAMA	KELASI	RATINGS, 6211938916330519	-	-	F.328677	19.03.2023
20	DIMAS MAULANA AKBAR	KELASI	RATINGS, 6211711533330717	-	-	F.020892	17.05.2023
21	ACHMAD SAJIDIN	KELASI	RATINGS, 6202111375330715	-	-	G 051566	22.03.2024
22	EASTIAN SUTRISNO	KELASI	RATINGS, 6202114700330715	-	-	C.086985	25.08.2024
23	JON PAISER	KELASI	RATINGS, 6201576567N00711	-	-	X.066303	11.10.2023
24	MOCIE WIDYA MARTA	KELASI	RATINGS, 6202002162940517	-	-	F 325415	16.12.2023
25	ANDRI MURNARUN	JR.MASAK	RATINGS, 6211723921350719	-	-	F 033643	14.05.2024
26	INDRA KURNIAWAN	JR.MASAK	RATINGS, 6211907199330220	-	-	F 184240	22.05.2024
27	FRIDA HANDAYANI	CADET DECK	B S T	-	-	G.059589	19.05.2024
28	PUTRI NIA ADELIA	CADET DECK	B S T	-	-	G.087369	24.06.2024
29	DESI YANTI	CADET DECK	B S T	-	-	G.087292	14.07.2024
30	ALWAALY SYACH ARI	CADET MESIN	B S T	-	-	G.087444	22.07.2024
31	RAMADA FAUZAN	CADET MESIN	B S T	-	-	G.02330	20.01.2024

KMP. PORTLINK III, JULI 2022

IAKHODA



MOCH.HARYANTO

B. HASIL PENELITIAN

Hasil penelitian merupakan bagian inti dari suatu karya ilmiah terapan. Pada bagian ini, penulis akan membahas mengenai hasil-hasil penelitian yang diperoleh. Berdasarkan pada penelitian yang penulis lakukan di atas kapal KMP.Port Link III.

1. Penyajian Data

a) Data hasil wawancara

Wawancara dilakukan guna mendapatkan informasi secara lisan agar data yang diperoleh lebih luas dan mendalam. Informasi yang diperoleh dari hasil wawancara yakni faktor-faktor yang menjadi kendala awak kapal dalam penerapan prosedur pemuatan kendaraan. Wawancara dilaksanakan Muallim I yang dilakukan di atas kapal KMP.Port Link III. Wawancara dengan narasumber dilaksanakan pada tanggal 5 Mei 2022. Wawancara yang dilakukan yaitu mengenai proses rencana penanganan muatan yang dilakukan di atas kapal dan jenis muatan apa saja yang di angkut di KMP.Port Link III.

Tabel 4.3 Hasil Wawancara

No	Pertanyaan	Jawaban
1.	Bagaimana proses rencana pengaturan muatan di KMP.Port Link III	Selama ini pengaturan rencana pemuatan kendaraan di KMP.Port Link III tetap mengikuti

		prosedur yang berlaku.
2.	Bagaimana rencana pengaturan muatan di KMP.Port Link III?	<p>Pada saat pengaturan muatan kendaraan tidak boleh sampai berat sebelah, dan posisi kendaraan harus sejajar haluan buritan tdiak melintang. Perwira jaga mengatur letak kendaraan hanya di dasarkan feeling karena sudah terlalu terbiasa dilakukan. Kendaraan yang sekiranya berat di taruh di tengah dari pada deck kapal. Kendaraan berat seperti contohnya truk gandeng, bus, tronton dll. Untuk mobil kendaraan pribadi dan truk sedang langsung diletakkan di upper deck atas. Kendaraan berat ditaruh di cardeck. Disini dibutuhkan kejelian dan feeling yang kuat saat proses pengaturan letak kendaraan di cardeck. Tanggung jawab penuh apabila terjadi</p>

		kemiringan kapal dipegang oleh perwira jaga
3.	Siapa saja yang berperan dalam proses pengaturan muatan?	Proses pengaturan muatan kapal dibantu oleh juru mudi, kelasi jaga yang dipimpin langsung oleh perwira. Tugas klasi hanya menunggu perintah dari perwira jaga untuk membantu memarkir muatan kendaraan di tempat yang di tentukan.
4.	Apa saja kendala saat rencana pemuatan?	Kendala awak kapal dalam penerapan rencana pemuatan yaitu terbentur dengan keadaan di atas kapal lalu waktu bongkar muat pelabuhan yang hanya 1 jam juga berpengaruh dalam proses pemuatan yang terkadang tidak sesuai dengan letak posisi kendaraan.

5.	Bagaimana mengetahui informasi jenis muatan yang di angkut KMP.Port Link III?	Untuk mengetahui informasi muatan di atas kapal dapat di lihat dari manifest muatan.
----	---	--

Berdasarkan hasil wawancara dengan Muallim I sistem pemuatan kendaraan yang dilakukan di atas kapal KMP.Port Link III dapat disimpulkan bahwa rencana pemuatan dan informasi jenis muatan sudah sesuai. Akan tetapi ada beberapa hal dalam rencana pemuatan yang belum di terapkan di KMP.Port Link III yaitu penerapan rencana pemuatan yang masih belum sesuai karena keadaan di atas kapal.

b). Data hasil observasi

Observasi dilakukan dengan cara mengamati semua gejala yang muncul secara langsung berdasarkan fakta yang ada. Hasil observasi memiliki hubungan dengan hasil wawancara, hal ini bisa saja memiliki kesamaan atau perbedaan. Berdasarkan hasil observasi pada tanggal 05 Oktober 2021 sampai dengan tanggal 05 Juli 2022, penulis melakukan observasi di tempat pemuatan kendaraan KMP.Port Link III tepatnya di deck muatan kendaraan. Ditemukan temuan bahwa pada saat rencana dan pengaturan muatan, kendaraan yang berada di cardeck maupun upperdeck tidak sesuai dengan

rencana pemuatan yang ada. Namun informasi jenis muatan sesuai dengan manifest muatan yang ada.

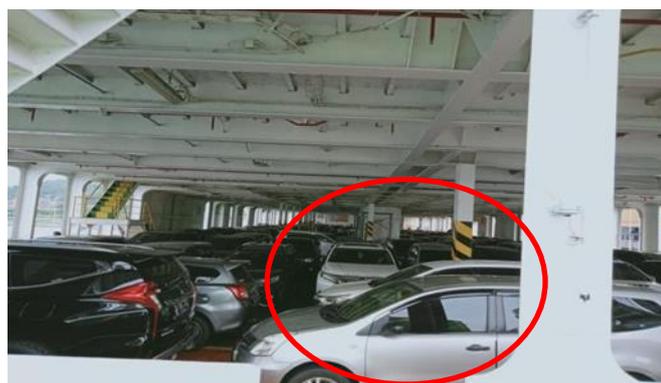
Pengambilan gambar dan wawancara merupakan wujud dokumentasi pelaksanaan penelitian. Dokumentasi dalam penelitian ini digunakan untuk mengumpulkan data dari sumber-sumber yang dapat memperkuat proses penelitian. Dokumentasi berupa foto saat proses pemuatan, wawancara dengan responden, dan dokumen lain sebagai penunjang penelitian.

Berikut merupakan dokumentasi tentang kondisi muatan kendaraan di deck muat kapal KMP.Port Link III.

1. Penempatan Kendaraan di atas kapal

Kondisi eksisting di upperdeck kapal masih ditemukan kendaraan roda 4 yang ditempatkan secara melintang, tidak ditempatkan secara membujur searah haluan atau buritan kapal.

Gambar 4.3 Kondisi muatan di upperdeck



Sumber: Dokumentasi prala, 2022

Kondisi eksisting di cardeck kapal masih ditemukan kendaraan roda 4 yang ditempatkan secara melintang, tidak ditempatkan secara membujur searah haluan atau buritan kapal.

Gambar 4.4 Kondisi muatan di cardeck



Sumber: Dokumentasi prala, 2022

2. Kondisi ruang muat

Kondisi eskisting lantai ruang muat kendaraan di atas KMP.Port Link III sudah bersih dari ceceran minyak dan gemuk.

Gambar 4.5 Keadaan ruang muat



Sumber: Dokumentasi prala, 2022

3. Informasi mengenai jenis muatan

Manifest muatan di atas kapal untuk mengetahui informasi muatan yang di angkut di atas kapal.

Gambar 4.6 Manifest muatan

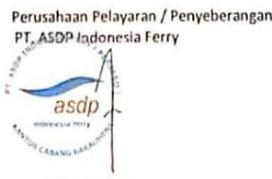
DAFTAR MUAT KAPAL

PORT LINK III
GT 15.341
IDA BAGUS W ADIP

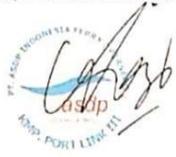
Hari/Tgl : Rabu / 20 Juli 2017
Tiba : jam 18.35 WIB
Tolak : jam 19.45 WIB

NO.	JENIS MUATAN	BANYAKNYA		
		KEND. (Unit)	BRG. (Ton/Ltr)	PNP (Org)
1.	PENUMPANG LOKET (Pejalan Kaki): Dewasa Anak			
2.	KENDARAAN (dan yang diangkut)			
	a. Sepeda Motor	5		
	b. Pribadi / Taksi	60		
	c. Pick Up	6		
	d. Bus Kecil / Sedang	1		
	e. Bus Besar	18		
	f. Truck Kecil / Sedang	21		
	g. Truck Besar	8		
	h. Tronton	2		
	i. Trailer			
	j. Alat Berat			
	JUMLAH	126 Unit	05 Ton/Ltr	388 Org
3.	Barang Khusus / Berbahaya		Ton/Ltr	
4.	Hewan / Ternak		Ekor	
5.	Lain - lain :			

20 JUL 2017
Bakauheni,



(FORSON)
SUPERVISI REGU II



IDA BAGUS W ADIP
NAHKODA / MUALIM

2. Analisis Data

a. Analisis Penempatan kendaraan di atas kapal

Tabel 4.4 Kesesuaian penempatan kendaraan di atas kapal

Berdasarkan PM 115 Tahun 2016	Kondisi Eksisting	Gap (Kesenjangan)
Kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal.		Kendaraan ditempatkan secara melintang

Sumber : Hasil analisis, 2022

Berdasarkan hasil survei di lapangan seperti pada tabel 4.4 bahwa masih ditemukan kendaraan yang tidak sesuai penempatannya di atas kapal yaitu kendaraan roda 4 yang ditempatkan secara melintang.

b. Analisis sterilisasi lantai ruang muat kendaraan dari ceceran minyak dan gemuk.

Tabel 4.5 Kesesuaian lantai ruang muat kendaraan

Berdasarkan PM 115 Tahun 2016	Kondisi Eksisting	Gap (Kesenjangan)
Ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan gemuk (<i>grease</i>).		Ruang muat kendaraan sudah bersih dari ceceran minyak dan gemuk

Sumber: Hasil analisis, 2022

Setelah proses bongkar muatan, petugas di atas kapal membersihkan geladak terlebih dahulu agar saat proses muat kendaraan geladak sudah bersih terhadap ceceran minyak dan

gemuk. Berdasarkan hasil survei di lapangan, pada tabel 4.5 dapat dilihat bahwa kondisi lantai ruang muat kendaraan pada KMP. Port Link III sudah bersih dari ceceran minyak dan gemuk sebelum proses muat kendaraan.

c. Analisis Informasi muatan kendaraan di atas kapal

4.6 Kesesuaian Manifest muatan

Berdasarkan PM 115 Tahun 2016	Kondisi Eksisting	Gap (Kesenjangan)
<p>Setiap kendaraan yang diangkut di atas kapal wajib dilengkapi informasi mengenai jenis dan berat muatan.</p>		<p>Petugas di <i>toll gate</i> telah mendata jenis muatan, jumlah, serta berat muatan.</p>

Sumber: Hasil analisis, 2022

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 pasal 5 ayat (1) bahwa setiap kendaraan yang akan diangkut diatas kapal wajib dilengkapi informasi mengenai jenis dan berat muatan. Informasi mengenai jenis dan berat muatan ini sangat penting untuk petugas kapal menentukan letak posisi kendaraan pada *deck* kendaraan dan menentukan jenis serta jumlah alat pengaman yang akan digunakan untuk mengikat kendaraan saat pelayaran.

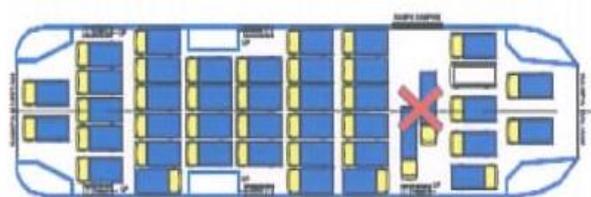
C. PEMBAHASAN

Dari hasil analisis yang didapat, diketahui bahwa kondisi rencana dan pengangkutan muatan yang ada di atas kapal penyeberangan lintasan Merak-Bakauheni masih ada yang belum sesuai dengan tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016.

1. Penempatan kendaraan di atas kapal

Pihak operator kapal belum menempatkan seluruh kendaraan di atas kapal secara membujur searah haluan atau buritan kapal. Masih ditemukan kendaraan yang ditempatkan secara melintang di atas kapal saat pelayaran. Hal ini dapat mempengaruhi stabilitas kapal dan memperlambat proses saat bongkar muat kendaraan. Upaya yang harus dilakukan yaitu petugas di atas kapal mengatur penempatan kendaraan di atas kapal, kendaraan harus diletakkan membujur searah haluan atau buritan kapal.

Gambar 4.7 Rencana penempatan kendaraan di atas kapal



Kendaraan ditempatkan memanjang searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal

Sumber: Hasil analisis, 2022

2. Sterilisasi Lantai Ruang Muat Kendaraan dari Ceceran Minyak dan Gemuk.

Setelah selesai proses bongkar muatan, awak kapal segera melakukan pembersihan pada ruang muat kendaraan sehingga lantai ruang muat kendaraan sudah bersih dari ceceran minyak dan gemuk saat dilakukan pemuatan kendaraan. Hal ini dilakukan sebagai upaya menghindari kecelakaan kendaraan selama kapal berlayar. Pihak operator kapal juga harus menyediakan bak penampung ceceran minyak dan gemuk sebagai upaya pencegahan pencemaran lingkungan maritim.

3. Informasi Jenis muatan

Seperti yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 bahwa setiap kendaraan yang memasuki kapal harus dilengkapi dengan informasi tentang jenis dan berat muatan. Hal ini berfungsi sebagai informasi bagi petugas di atas kapal untuk menentukan jenis dan jumlah pengaman yang akan digunakan serta menentukan posisi kendaraan di atas kapal. Jenis muatan di informasikan melalui manifest muatan kepada awak kapal.

BAB V PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan analisa permasalahan yang telah di penulis lakukan pada Kertas Kerja Wajib ini maka penulis menarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Dalam pelaksanaan pelayanan pengangkutan kendaraan di atas kapal masih ditemukan penanganan muatan yang masih belum sesuai.
2. Letak kendaraan harusnya membujur searah haluan dan buritan tetapi masih ada kendaraan yang letaknya melintang.
3. Kondisi ruang muat sudah sesuai bersih dari ceceran minyak dan gemuk (*grease*).

B. SARAN

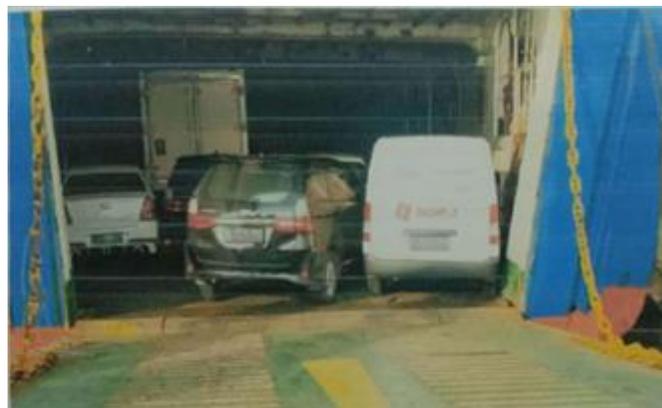
Saran yang diberikan untuk meningkatkan rencana pemuatan dan penanganan muatan sesuai dengan aturan yang berlaku maka saran yang dapat penulis berikan adalah:

1. Agar proses pemuatan dapat berjalan dengan baik, tentunya prosedur dan aturan mengenai pemuatan kendaraan harus dijalankan dan diterapkan di atas kapal untuk meningkatkan keselamatan transportasi laut
2. Awak kapal wajib menempatkan kendaraan sesuai dengan peraturan yang ada yaitu membujur dan tidak melintang.

DAFTAR PUSTAKA

- _____. *Undang-Undang Nomor.17 Tahun 2008 Mengenai Pelayaran.*
- _____. *Undang-Undang RI Nomor 21 Tahun 1992 Mengenai definisi kapal*
- _____. *PM 115 Tahun 2016 Bab 1 Tentang Tata Cara Pengangkutan Diatas Kapal*
- Anastasya Diana, Lilis Setiawati. 2011. *Sistem Informasi Akuntansi, Perancangan, Prosedur dan Penerapan.* Edisi 1. Yogyakarta: Andi Yogyakarta
- Muyadi (2016:5) *pengertian system*
- Suwanto (2009:131) *Pengertian kapal penumpang*
- MS, Amir. 2000. *Seluk Beluk Niaga dan Perdagangan Internasional*
- Istopo (1991:1) *prinsip – prinsip pemuatan*
- A.Taeh, Hyronimus. (2008). *Penanganan dan Pengaturan Muatan*, BP3IP, Jakarta.FDC,
- Sudjatmiko. (1997). *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga.* Toko Gunung Agung,
- IMO. *Guidelines For The Preparation Of The Cargo Manual.*
- Sugiyono. (2016:7). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D.* Bandung: Alfabeta.
- Williams, David (1995) *Penelitian ualitatif*
- Moleong, J Lexy. 2009. *Metode Penelitian Kualitatif.* Bandung: PT.Remaja Rosdakaya.
- Miles, M.B, Huberman, A.M, dan Saldana, J. 2014. *Qualitative Data Analysis, A Methods, Sourcebook*, Edition 3. USA: Sage Publications. Terjemahan Tjetjep Rohindi Rohidi, UI Press.

LAMPIRAN





 CREW LIST							
NAMA KAPAL		: KMP. PORTLINK III		BENDERA		: INDONESIA	
ANDA PANGGILAN		: P O Y C		LINTASAN		: MERAK ↔ BAKAUHENI (PP)	
IT / PK		: 15.341 Tons / 24.000 PS		DAERAH PEL		: KI / IIVC	
IAKHODA		: MOCH.HARYANTO		AGEN		: PT. ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO)	
NO.	NAMA	JABATAN	IJAZAH & Nomor	ENDORSEMENT		BUKU PELAUT	
				NOMOR	BERLAKU	NOMOR	BERLAKU
1	MOCH. HARYANTO	IAKHODA	ANT I, 620002466N10316	620002466NA0316	14.11.2026	D.053030	17.03.2025
2	IDA BAGUS W. ADI PUNARBHAWA	MUALIM I	ANT I, 6200117398N10519	6200117398N10519	13.03.2024	F.326822	02.04.2023
3	ACIL ARDENY PIOSA	MUALIM II	ANT II, 6200503322N20118	6200503322NB0118	07.11.2023	F.184135	15.03.2024
4	YONATHAN PANGALA	MUALIM III	ANT II, 6200042077N0117	6200042077N0117	30.09.2023	F.309127	19.02.2023
5	HARIYANTO	MUALIM IV	ANT IV, 6200077976M42419	6200077976MD2419	15.03.2024	W.072117	15.03.2024
6	YOHANIS BUNGA	KKM	ATT I, 6200103212T10118	6200103212TA0118	08.11.2023	F309391	21.12.2023
7	SUMERI	MASINIS II	ATT II, 6200104221T20316	6200104221TB0316	14.03.2026	C.024755	08.12.2022
8	ABDUL MUNIF H	MASINIS III	ATT IV, 6200518494S43316	6200518494SD3316	03/01/2023	G 051565	22.03.2024
9	KUSNADI	MASINIS IV	ATT IV, 6200503587S40518	6200503587SD0518	06.02.2023	E.113401	19.12.2023
10	ABDUL QODIR	MANDOR	ATT V, 6200503414T52416	6200503414TE2416	09.02.2026	G 051564	22.03.2024
11	SOMAD	SERANG	ANT V, 6201005814N53014	6201005814NE53014	05.05.2024	F 309387	21.12.2023
12	DWI PRIYONO	JR. MUDI	RATINGS, 620035183342416	-	-	V.034106	19.01.2025
13	NOUVAL SYAHRIZZAL	JR. MUDI	ANT IV, 6200253025M40216	6200253025MD0216	09.09.2026	D.079010	19.05.2025
14	EDDY RUSDIYANTO	JR.MUDI	RATINGS, 6200392725342416	-	-	F.019695	26.07.2023
15	EMAN SULAIMAN	JR. MINYAK	RATINGS, 6200383091423816	-	-	W.039604	21.07.2023
16	YERMI MATA RATU	JR. MINYAK	RATINGS, 6211423139350216	-	-	D.013549	02.11.2023
17	IRWAN YULIANTO	JR. MINYAK	RATINGS, 6200009043422416	-	-	D.012968	14.01.2024
18	ERWIN AGUS SETIAWAN	KELASI	ANT V, 6211518073N50119	6211518073NE0119	12.11.2024	D.076055	30.04.2025
19	IRWAN SYAH TAUFIQ PRATAMA	KELASI	RATINGS, 6211938915330519	-	-	F.326677	19.03.2023
20	DIMAS MAULANA AKBAR	KELASI	RATINGS, 6211711533330717	-	-	F.020882	17.05.2023
21	ACHMAD SAJIDIN	KELASI	RATINGS, 6202114379330715	-	-	G 051566	22.03.2024
22	BASTIAN SUTRISHO	KELASI	RATINGS, 6202114700330715	-	-	C.086995	25.08.2024
23	JON PAISER	KELASI	RATINGS, 6201578567N00711	-	-	X.085303	11.10.2023
24	MOGIE WIDYA MARTA	KELASI	RATINGS, 6202092459340517	-	-	F 325415	16.12.2023
25	ANDRI RICHJARUN	JR.MASAK	RATINGS, 6211723921330719	-	-	F 033643	14.06.2024
26	INDRA KURNIAWAN	JR.MASAK	RATINGS, 6211907199330220	-	-	F 184240	22.06.2024
27	FRIDA HANDAYANI	CADET DECK	B S T	-	-	G.059589	19.05.2024
28	PUTRI NIA ADELIA	CADET DECK	B S T	-	-	G.087369	24.06.2024
29	DESI YANTI	CADET DECK	B S T	-	-	G.087292	14.07.2024
30	ALWAALY SYACH ARI	CADET MESIN	B S T	-	-	G.087444	22.07.2024
31	RAMADA FAUZAN	CADET MESIN	B S T	-	-	G.02330	20.01.2024

KMP. PORTLINK III, JULI 2022

IAKHODA


 MOCH.HARYANTO

DAFTAR MUAT KAPAL

PORT LINK III
GT 15.341
IDA BAGUS W ADI P

Hari/Tgl
Tiba
Tolak

: Rabu / 20 JUL 2022
: Jam 18.35 WIB
: Jam 19.45 WIB

NO.	JENIS MUATAN	BANYAKNYA		
		KEND. (Unit)	BRG. (Ton/Ltr)	PNP (Org)
1.	PENUMPANG LOKET (Pejalan Kaki) :			
	Dewasa			
	Anak			
2.	KENDARAAN (dan yang diangkut)			
	a. Sepeda Motor	5		
	b. Pribadi / Taksi	60		
	c. Pick Up	6		
	d. Bus Kecil / Sedang	1		
	e. Bus Besar	18		
	f. Truck Kecil / Sedang	21		
	g. Truck Besar	8		
	h. Tronton	3		
	i. Trailer			
	j. Alat Berat			
	JUMLAH	126 Unit	195 Ton/Ltr	380 Org
3.	Barang Khusus / Berbahaya		Ton/Ltr	
4.	Hewan / Ternak		Ekor	
5.	Lain - lain :			

20 JUL 2022

Bakauheni,

Perusahaan Pelayaran / Penyeberangan
PT. ASDP Indonesia Ferry



(FORSON)
SUPERVISI REGU II



IDA BAGUS W ADI P
NAHKODA / MUALIM

 SHIP'S PARTICULAR	No. Dokumen : KKL-116.00.02
	Revisi : 01
	Berlaku Efektif : 4 September 2019
	Halaman : 1 dari 1

1.	Nama kapal (<i>Ship Name</i>)	KMP. Portlink III	
2.	Nama panggilan (<i>Call Sign</i>)	P O Y C	
3.	Nomor IMO	8604333	
4.	Nomor MMSI	525005177	
5.	Tipe kapal	RO-RO	
6.	Bendera kebangsaan (<i>National Flag</i>)	Indonesia	
7.	Pelabuhan pendaftaran (<i>Port Of Registry</i>)	Jakarta	
8.	Biro Klasifikasi	BKI	
9.	Isi kotor (<i>Gross Tonnage</i>)	15.341 Ton	
10.	Isi bersih (<i>Net Tonnage</i>)	4.605 Ton	
11.	Bobot Mati (<i>Dead Weight</i>)	10.340 Ton	
12.	Power Mesin Induk (PK/HP)	Man 2 x 12.000 PS	
13.	Power Mesin Bantu (PK/HP)	2 x 1.350 HP	
14.	Galangan Pembangun (<i>Builder</i>)	Shin Kurushima Shipyard Japan	
15.	Tahun Pembuatan (<i>When Built</i>)	27 November 1986	
16.	Ukuran utama	Panjang Keseluruhan/LOA	150,88 meter
		Panjang Garis Tegak/LBP	143,54 meter
		Lebar terlebar/EB	25.00 meter
		Dalam/Depth	13,30 meter
17.	Draft Maksimal (<i>Maximum Draft</i>)	5,47 Meter	
18.	Draft Ballas/Kosong (<i>Draft In Ballast</i>)	3,80 Meter	
19.	Kapasitas Tangki Ballas (<i>Ballast</i>)	2.017,33 Tons	
20.	Kapasitas Tangki Air Tawar (<i>Fresh Water</i>)	235,97 Tons	
21.	Kapasitas Tangki Bahan Bakar (<i>Fuel Oil</i>)	260 Tons	
22.	Kapasitas Muatan (<i>Cargo Capacity</i>)	3.990 Tons	
23.	Kecepatan Maksimal (<i>Maximal Speed</i>)	20 Knot	
24.	Kapasitas Penumpang	Deck A	209 Orang
		Deck B	771 Orang
		Deck C	42 Orang
		Total	1.022 Orang
25.	Kapasitas Ruang Muat	Upper Deck	120 Unit Pribadi
		Car Deck	220 Unit Pribadi
26.	Jumlah Crew	35 Orang	



NAKHODA
KMP. PORTLINK III

MOCH. HARYANTO