

**EVALUASI PENGANGKUTAN KENDARAAN DI KMP  
DRAJAT PACIRAN PADA LINTASAN PENYEBERANGAN  
BAHAUR – PACIRAN**



Di Ajukan dalam Rangka Penyelesaian  
Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

**JILAN MUHAMMAD RAFI**

**NPT . 20 03 082**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III  
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN  
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU, DAN  
PENYEBERANGAN PALEMBANG  
TAHUN 2023**

**EVALUASI PENGANGKUTAN KENDARAAN DI KMP  
DRAJAT PACIRAN PADA LINTASAN PENYEBERANGAN  
BAHAUR– PACIRAN**



Di Ajukan dalam Rangka Penyelesaian  
Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

**JILAN MUHAMMAD RAFI**

**NPT . 20 03 082**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III  
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN  
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU, DAN  
PENYEBERANGAN PALEMBANG  
TAHUN 2023**

**PERSETUJUAN SEMINAR**

**KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : **EVALUASI PENGANGKUTAN KENDARAAN DI  
KMP DRAJAT PACIRAN PADA LINTASAN  
PENYEBERANGAN BAHUR –PACIRAN**

Nama Taruna : **JILAN MUHAMMAD RAFI**

NPT : **20 03 082**

Program Studi : **DIII MTPD**

Dengan ini ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang, Februari 2023

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II

BAMBANG SETIAWAN, S.T., M.T  
NIP. 19730921 199703 1 002

IKKA SUHARLI, S.Pd., M.M.Tr.  
NIP. 19790505 199803 1 001

Mengetahui  
Ketua Program Studi  
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

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

**EVALUASI PENGANGKUTAN KENDARAAN DI KMP DRAJAT PACIRAN  
PADA LINTASAN PENYEBERANGAN  
BAHAUR - PACIRAN**

Disusun dan Diajukan Oleh:

JILAN MUHAMMAD RAFI

NPT. 20 03 082

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KKW

Pada tanggal ..... Februari 2023

Ketua Penguji

Bambang Setiawan, S.T., M.T  
NIP.19730921 199703 1 002

Menyetujui

Sekretaris

Santoso, SE., M.Si  
NIP.19820929 200912 1 004

Anggota

R.M Firzatullah, S.Pd., M.Kom  
NIP.19940406 202203 1 010

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

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

## SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan dibawah ini

Nama : JILAN MUHAMMAD RAFI

NPT : 2003082

Program Studi : D III – MTPD

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “**EVALUASI PENGANGKUTAN KENDARAAN DI KMP DRAJAT PACIRAN PADA LINTASAN PENYEBERANGAN BAHUR-PACIRAN**”, dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada :

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang

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

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

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

Palembang, Agustus 2023

Pemegang Hak Cipta

Pencipta

( Poltektrans SDP Palembang)

(Jilan Muhammad Rafi)

## **PERNYATAAN KEASLIAN**

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Jilan Muhammad Rafi  
NPT : 2003082  
Program Studi : D III - Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

### **EVALUASI PENGANGKUTAN KENDARAAN DI KMP DRAJAT PACIRAN PADA LINTASAN PENYEBERANGAN BAHUR- PACIRAN**

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

Palembang, Agustus 2023  
Pembuat Pernyataan,

Jilan Muhammad Rafi

## **KATA PENGANTAR**

*Alhamdulillah* puji syukur kepada Allah SWT atas berkat dan Rahmat-Nya sehingga saya dapat menyelesaikan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini yang berjudul **“EVALUASI PENGANGKUTAN KENDARAAN DI KMP DRAJAT PACIRAN PADA LINTASAN PENYEBERANGAN BAHOUR – PACIRAN”** tepat pada waktu yang telah di tentukan. Kertas Kerja Wajib ini ditulis dan diajukan sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan Pendidikan pada Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan (MTPD) di Politeknik Transportasi SDP Palembang.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini masih banyak terdapat kekurangan, hal ini dikarenakan keterbatasan kemampuan, waktu, pengetahuan dan pengalaman yang penulis miliki.

Dalam pelaksanaan kegiatan dan penulisan Kertas Kerja Wajib ini tidak terlepas dari bantuan dan bimbingan berbagai pihak. Oleh karena itu, saya ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar – besarnya kepada:

1. Kepada kedua orang tua dan keluarga yang selalu mendukung dan mendoakan penulis selama menjalani proses pendidikan di Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang
2. Innani Sa'idati terima kasih atas segala bantuan dan doa'nya
3. Direktur Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang, Bapak Dr. Eko Nugroho Widjatmoko.,M.M.,M,Mar,E.
4. Bapak Bambang Setiawan, S.T ., M.T sebagai Dosen Pembimbing I dan Bapak Ikka Suharli, S.Pd., M.M.Tr sebagai Dosen Pembimbing II Kertas Kerja Wajib telah meluangkan waktu memberikan bimbingan dan arahan sehingga Kertas Kerja Wajib ini dapat diselesaikan
5. Bapak M. Andi Rachmatullah, S.E.,M.M.Tr selaku Kepala BPTD Kelas II Kalimantan Tengah
6. Kakak Alumni beserta segenap Staff Pegawai di Balai Pengelola Transportasi Darat kelas II Kalimantan Tengah dan Satuan Pelayanan Pelabuhan Bahaur

yang banyak membantu pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan dan Magang selama empat Bulan

7. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang
8. Rekan – rekan satu Angkatan XXXI, adik tingkat angkatan XXXII dan angkatan XXXIII, terima kasih atas segala bentuk bantuan dan doa'nya
9. Rekan seperjuangan selaku Tim PKL di BPTD kelas II Kalimantan Tengah yang telah membantu dalam penyelesaian penulisan Kertas Kerja Wajib ini
10. Kontingen Jawa Tengah dan Jawa Timur yang telah banyak membantu
11. Semua pihak yang secara langsung maupun tidak langsung yang telah terlibat dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini.

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

Palembang, Agustus 2023

Penulis

Jilan Muhammad Rafi

**EVALUASI PENGANGKUTAN KENDARAAN DI KMP DRAJAT PACIRAN  
PADA LINTASAN PENYEBERANGAN BAHOUR – PACIRAN**

Jilan Muhammad Rafi (2003082)

Dibimbing oleh: Bambang Setiawan, S.T ., M.T dan

Ikka Suharli, S.Pd., M.M.Tr.

**ABSTRAK**

Pelabuhan Penyeberangan Bahaur Lintas Penyeberangan Bahaur – Paciran memiliki jarak 250 mil laut dengan waktu tempuh 23 jam. Jasa angkutan yang di gunakan di Pelabuhan Penyeberangan Bahaur adalah Kapal Ferry type Ro-Ro yang berjumlah 1 unit kapal dengan jadwal keberangkatan hanya satu kali dalam seminggu. Kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bahaur yaitu KMP. Drajat Paciran milik PT. ASDP Indonesia Ferry (persero). Dalam pengelolaan Pelabuhan Bahaur, Balai Pengelola Transportasi Darat kela II Kalimantan Tengah sebagai fungsi regulator senantiasa melakukan pengawasan terhadap aspek keselamatan, keamanan, dan ketertiban.

Adapun metode penelitian yang digunakan adalah observasi langsung ke lapangan (Field Research) dengan melakukan pengukuran terhadap jarak antar kendaraan dan alat *lashing* serta Kepustakaan/Dokumentasi (*literature*). Kemudian untuk menganalisis hal tersebut berpedoman pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan.

Berdasarkan analisis tersebut didapatkan kesimpulan bahwa kondisi pengangkutan di Pelabuhan Penyeberangan Bahaur masih belum sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 dalam hal pengikatan kendaraan, jarak antar kendaraan, sterilnya ruang muat dari penumpang dan ceceran minyak gemuk serta ketersediaan alat pengikat.

**Kata Kunci : Kendaraan, Lashing, Pengangkutan**

**EVALUATION OF VEHICLE TRANSPORTATION AT KMP DERDATE  
PACIRAN AT THE BAHOUR – PACIRAN CROSSING TRAIINE**

Jilan Muhammad Rafi (2003082)

Supervised by Bambang Setiawan, S.T ., M.T dan

Ikka Suharli, S.Pd., M.M.Tr.

**ABSTRACTION**

Bahaur Crossing Port The Bahaur Crossing - Paciran has a distance of 250 nautical miles and takes 23 hours. The transportation service used at the Bahaur Ferry Port is a Ro-Ro type Ferry, totaling 1 unit of ship with scheduled departures only once a week. The ship operating at the Bahaur Ferry Port is KMP. Drajat Paciran owned by PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero). In managing the Bahaur Port, the Central Kalimantan class II Land Transportation Management Center as a regulator function always supervises the aspects of safety, security and order.

The research method used is direct observation to the field (Field Research) by measuring the distance between vehicles and lashing tools as well as literature. Then to analyze this, we are guided by the Regulation of the Minister of Transportation Number 30 of 2016 concerning the Obligation of Binding Vehicles on Crossing Transport Ships.

Based on this analysis, it was concluded that the transport conditions at the Bahaur Ferry Port are still not in accordance with the Minister of Transportation Regulation Number 30 of 2016 and the Minister of Transportation Regulation Number 115 of 2016 in terms of vehicle binding, distance between vehicles, sterile loading space from passengers and grease spills and availability of fasteners.

**Keywords: Vehicles, Lashing, Transportation**

## DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL .....	
HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PERSETUJUAN SEMINAR.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN SEMINAR .....	iii
LEMBAR SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA .....	iv
LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN .....	v
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR .....	vii
DAFTAR TABEL.....	ix
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
A. LATAR BELAKANG .....	1
B. RUMUSAN MASALAH.....	3
C. TUJUAN PENELITIAN.....	3
D. MANFAAT PENELITIAN .....	4
E. RUANG LINGKUP .....	5
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>6</b>
A. REVIEW PENELITIAN SEBELUMNYA .....	6
B. LANDASAN HUKUM.....	8
C. LANDASAN TEORI .....	13
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>31</b>
A. ALUR PIKIR .....	31

B. JENIS PENELITIAN.....	32
C. METODE PENGUMPULAN DATA.....	33
D. ANALISA DATA.....	34
<b>BAB IV OBJEK PENELITIAN.....</b>	<b>40</b>
A. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN.....	40
B. HASIL PENELITIAN.....	59
C. PEMBAHASAN .....	69
<b>BAB V PENUTUP.....</b>	<b>76</b>
A. KESIMPULAN .....	76
B. SARAN.....	76
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>78</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Tali Pengikat Kendaraan .....	20
Gambar 2.2 Sling Pengikat dengan Kunci Bergigi .....	21
Gambar 2.2 Sling Pengikat dengan Kunci Bergigi .....	21
Gambar 2.4 Rantai dengan Ganco .....	22
Gambar 2.5 Pengikat (Turnbuckle).....	22
Gambar 2.6 Ganco dengan Rantai dan Pengencangnya.....	23
Gambar 2.7 Jenis Jenis Klemp Roda Kendaraan .....	24
Gambar 3.1 Kerangka Penelitian .....	31
Gambar 4.1 Peta Administrasi Kabupaten Pulang Pisau .....	41
Gambar 4.2 Kapal KMP Drajat Paciran.....	46
Gambar 4.3 Gedung Kantor Pelabuhan Penyeberangan Bahaur .....	47
Gambar 4.4 Lapangan Parkir Pengantar .....	48
Gambar 4.5 Lapangan Parkir Penjemput .....	48
Gambar 4.6 Ruang Tunggu.....	49
Gambar 4.7 Toilet .....	49
Gambar 4.8 Loket Penumpang.....	50
Gambar 4.9 Musholla.....	50
Gambar 4.10 Rumah <i>Movable Bridge</i> .....	51
Gambar 4.11 <i>Movable Bridge</i> .....	51
Gambar 4.12 Dermaga .....	52
Gambar 4.13 <i>Bolder</i> .....	52

Gambar 4.14 <i>Fender</i> .....	53
Gambar 4.15 <i>Catwalk</i> .....	53
Gambar 4.16 Struktur Organisasi BPTD .....	54
Gambar 4.17 Alat Pengikat Kendaraan.....	60
Gambar 4.18 Alat Pengikat kendaraan .....	60
Gambar 4.19 Jarak Antar Sisi Kendaraan .....	61
Gambar 4.20 Jarak Antar Depan dan Belakang .....	62
Gambar 4.21 Jarak Sisi Kendaraan .....	62
Gambar 4.22 Keadaan Ruang Muat Kapal .....	63
Gambar 4.23 Penempatan Kendaraan di Atas Kapal .....	63
Gambar 4.24 Rencana Penempatan Kendaraan di atas Kapal.....	69
Gambar 4.25 Pengikatan Kendaraan Kecil.....	71
Gambar 4.26 Pengikatan Kendaraan Besar.....	72

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Review Penelitian Sebelumnya .....	6
Tabel 3.1 Rencana Jadwal Kegiatan Penelitian .....	32
Tabel 3.2 Analisa Permasalahan .....	35
Tabel 4.1 Persentase Penduduk.....	41
Tabel 4.2 Persentase Iklim dan Cuaca .....	42
Tabel 4.3 <i>Ship Particular</i> .....	46
Tabel 4.4 Produktivitas Pelabuhan.....	55
Tabel 4.5 Data Produktivitas Keberangkatan.....	56
Tabel 4.6 Data Produktivitas Kedatangan.....	57
Tabel 4.7 Jenis dan Jumlah Alat Pengikat Kendaraan .....	59
Tabel 4.8 Jarak Kendaraan Saat Pemuatan .....	61
Tabel 4.9 Hasil Survei Pengikatan Kendaraan.....	64
Tabel 4.10 Perbandingan Kondisi Kendaraan di Atas Kapal.....	

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Transportasi mempunyai peranan penting dan strategis untuk menunjang kelancaran pembangunan dalam usaha mencapai tujuan pembangunan nasional sehingga dirasakan perlu mempunyai karakteristik yang mampu menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan dan memadukan moda transportasi lainnya dan juga pelayanan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, nyaman dan efisien. Hal ini akan menyebabkan adanya keragaman aktivitas yang ditimbulkan dan memberikan pengaruh terhadap mobilitas masyarakat akan berbagai keperluan usaha, bekerja, sekolah, maupun melakukan kegiatan sosial kemasyarakatan lainnya.

Pelabuhan merupakan tempat yang terdiri atas daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, ataupun bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan. Pelabuhan penyeberangan merupakan simpul dari lintas penyeberangan yang menghubungkan dua tempat melalui perairan berupa laut, selat maupun teluk. Angkutan penyeberangan merupakan jembatan bergerak bagi jaringan transportasi yang terpisah oleh perairan dan belum adanya jalur darat yang memadai untuk dilalui. Dalam sistem transportasi ini Pelabuhan penyeberangan memegang peranan yang sangat penting mengingat untuk daerah daerah yang terdiri dari gugusan gugusan pulau.

Kabupaten Pulang Pisau adalah salah satu kabupaten yang terdapat di Provinsi Kalimantan Tengah. Berdasarkan Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Pulang Pisau tahun 2021, Kabupaten Pulang Pisau memiliki luas wilayah 8.997 km<sup>2</sup> atau sekitar 5,85% dari luas Provinsi Kalimantan Tengah 153.564 km<sup>2</sup>.

Pelabuhan Penyeberangan Bahaur merupakan salah satu pelabuhan yang menjadi pintu gerbang keluar masuknya arus penumpang, barang dan kendaraan pada wilayah bagian tengah Provinsi Kalimantan Tengah ke pulau Jawa. Sesuai dengan rencana sistem prasarana transportasi Provinsi Kalimantan Tengah Pelabuhan Penyeberangan Bahaur diharapkan dapat melayani angkutan penyeberangan yang berasal dari beberapa wilayah kota seperti Palangkaraya, Kabupaten Kapuas, Kabupaten Gunung Mas, Kabupaten Barito Selatan, Kabupaten Murung Raya dan Kabupaten Pulang Pisau sendiri.

Berdasarkan hasil peninjauan awal pada angkutan penyeberangan, diketahui bahwa kendaraan dalam angkutan penyeberangan di Pelabuhan Bahaur belum maksimal dikarenakan saat ini angkutan penyeberangan perintis yang dilayani Kapal Motor Penyeberangan (KMP) Drajat Paciran dengan lintasan Pelabuhan Penyeberangan Bahaur di Kabupaten Pulang Pisau Provinsi Kalimantan Tengah – Pelabuhan Penyeberangan Kamal, Kabupaten Bangkalan, Surabaya masih tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Pada *system* penanganan kendaraan di kapal lintasan Pulang Pisau – Surabaya tidak sesuai dengan ketentuan pengangkutan kendaraan di atas kapal. Jarak kendaraan satu dengan kendaraan lain terlalu rapat sehingga sering mengakibatkan kerusakan pada bagian badan kendaraan. Beberapa kendaraan yang masuk ke kapal melewati ketinggian deck maksimal serta tanpa pengamanan tali (*lashing*) sehingga sangat membahayakan untuk operator kendaraan ataupun operator kapal yang berada di atas kapal serta tidak adanya petugas yang disediakan untuk melakukan pengikatan tali kendaraan.

Dalam rangka upaya menjamin keselamatan penumpang dan kendaraan, Kementerian Perhubungan telah mengeluarkan Peraturan Menteri Nomor 115 tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal. Kemudian mengenai pengikatan kendaraan di atas kapal lebih lanjut diatur di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan pada Angkutan Penyeberangan. Kedua peraturan tersebut bertujuan untuk meningkatkan keselamatan kapal penumpang Ro-Ro, pemenuhan standar

keselamatan pengangkutan kendaraan di atas kapal, meminimalkan kelebihan berat muatan, kesalahan penempatan pengangkutan kendaraan dan tidak adanya pengikatan kendaraan di atas kapal. Berdasarkan uraian latar belakang di atas maka penulis mengambil judul Kertas Kerja Wajib sebagai berikut.

Berdasarkan latar belakang dan kondisi di atas maka dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini mengambil judul : **“Evaluasi Pengangkutan Kendaraan Di KMP Drajat Paciran pada Lintasan Penyeberangan Bahaur – Paciran”**

## **B. RUMUSAN MASALAH**

Berdasarkan penelitian yang dilakukan terdapat beberapa permasalahan tentang pengangkutan kendaraan di atas kapal yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Bahaur – Paciran.

Adapun rumusan masalah yang dilakukan selama melaksanakan Praktek Kerja Lapangan (PKL) di Pelabuhan Penyeberangan Bahaur – Paciran sebagai berikut :

1. Bagaimanakah pelaksanaan pengangkutan kendaraan di KMP Drajat Paciran pada Lintasan Penyeberangan Bahaur – Paciran yang sesuai dengan peraturan yang berlaku?
2. Apakah jarak antara kendaraan dan dinding kapal di KMP Drajat Paciran pada Lintasan Penyeberangan Bahaur – Paciran sudah sesuai dan tidak membahayakan penumpang sebagaimana sesuai dengan peraturan yang berlaku?
3. Bagaimana usaha perbaikan pengangkutan kendaraan di KMP Drajat Paciran pada Lintasan Penyeberangan Bahaur – Paciran sesuai dengan peraturan yang berlaku?

## **C. TUJUAN**

Adapun maksud dari penelitian ini yaitu :

1. Mengetahui bagaimana pelaksanaan pengangkutan kendaraan di KMP Drajat Paciran pada Lintasan Penyeberangan Bahaur – Paciran sesuai dengan peraturan yang berlaku

2. Mengetahui jarak antara kendaraan dan dinding kapal di KMP Drajat Paciran pada Lintasan Penyeberangan Bahaur – Paciran sesuai dengan peraturan yang berlaku
3. Mengetahui usaha perbaikan pengangkutan kendaraan di atas KMP Drajat Paciran pada Lintasan Penyeberangan Bahaur – Paciran sesuai dengan peraturan yang berlaku

#### **D. MANFAAT**

Adapun manfaat dari penelitian ini yaitu :

1. Bagi Taruna
  - a. Dapat digunakan sebagai referensi untuk penelitian lebih lanjut yang lebih bermanfaat dimasa yang akan mendatang.
  - b. Dapat mengetahui masalah dan mencari penyelesaian masalah yang ada di lapangan
  - c. Menambah ilmu pengetahuan dibidang transportasi, khususnya angkutan penyeberangan yang berkaitan dengan penerapan teori dari permasalahan yang ada di lapangan, sehingga dapat diterapkan didaerah lain yang mempunyai permasalahan yang sama
2. Bagi Pengguna Jasa

Manfaat penelitian ini yaitu agar pengguna jasa mendapatkan pelayanan yang baik, merasa aman, tertib, teratur dan nyaman selama berada di pelabuhan
3. Bagi Perusahaan

Terjadinya hubungan yang baik antara institusi dengan perusahaan sebagai bahan pertimbangan bagi perusahaan lain untuk menerapkan sistem yang sama dalam melakukan pengangkutan kendaraan.
4. Bagi Penulis

Dalam penulisan ini mempunyai tujuan akademis sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan dan penulis juga memahami dengan adanya penelitian ini nantinya akan menambah pengetahuan, pengalaman, dan

pengembangan pemikiran serta wawasan tentang Evaluasi Pengangkutan Kendaraan dalam pelabuhan.

#### **E. RUANG LINGKUP**

Agar pokok permasalahan yang akan dibahas di dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) ini tidak menyimpang dari sasaran yang ingin dicapai, maka diperlukan adanya pembatasan mengenai ruang lingkup permasalahannya yaitu :

1. Lokasi yang diteliti adalah Pelabuhan Penyeberangan Bahaur, Pulang Pisau Provinsi Kalimantan Tengah .
2. Hal yang diteliti adalah tata cara pengangkutan kendaraan diatas KMP Drajat Paciran pada Lintasan Penyeberangan Bahaur – Paciran
3. KMP Drajat Paciran Pada lintasan penyeberangan Bahaur Pulang Pisau Provinsi Kalimantan Tengah – Paciran Laomngan Provinsi Jawa Timur
4. Penelitian ini dibatasi dengan membandingkan kondisi yang ada di lapangan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016.

**BAB II**  
**TINJAUAN PUSTAKA**

**A. REVIEW PENELITI SEBELUMNYA**

Dalam melakukan penelitian ini, penulis mengacu pada penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh AHMAD MEDI KURNIAWAN dari Angkatan XXIX, namun terdapat perbedaan dengan penulisan yang terdahulu sebagai pertanggungjawaban atas keaslian dari penulisan, rincian perbedaan dapat dilihat dalam tabel :

Tabel 2.1 Review Peneliti Sebelumnya

<b>NO</b>	<b>NAMA</b>	<b>JUDUL PENELITIAN</b>	<b>LOKASI PENELITIAN</b>	<b>ANALISIS</b>
1.	AHMAD MEDI KURNIAWAN NPT :1903001	Evaluasi tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas KMP Kalabia pada Lintasan Penyeberangan Sorong – Fak Fak - Wahai Provinsi Papua Barat	Pelabuhan Penyeberangan Arar, kabupaten Provinsi Papua Barat pada Tahun 2022	1. Analisis tata cara pengangkutan kendaraan di atas KMP. Kalabia pada lintasan Sorong – Fak Fak – Wahai yang sesuai dengan peraturan yang berlaku? 2. Analisis usaha perbaikan tata cara pengangkutan kendaraan di atas KMP. Kalaba sesuai dengan peraturan yang berlaku
2.	JILAN MUHAMMAD RAFI NPT : 2003082	Evaluasi Pengangkutan Kendaraan Di KMP Drajat Paciran pada Lintasan Penyeberangan Bahaur – Paciran	Pelabuhan Penyeberangan Bahaur Pulang Pisau, Kalimantan Tengah	1. Analisis pelaksanaan pengangkutan kendaraan di KMP Drajat Paciran pada Lintasan Penyeberangan Bahaur – Paciran 2. Analisi jarak antara kendaraan dan dinding kapal di KMP Drajat

				Paciran pada Lintasan Penyeberangan Bahaur – Paciran sesuai dengan peraturan yang berlaku 3. Anaisis usaha perbaikan pengangkutan kendaraan di atas KMP Drajat Paciran pada Lintasan Penyeberangan Bahaur – Paciran sesuai dengan peraturan yang berlaku
--	--	--	--	---

## B. LANDASAN HUKUM

Beberapa dasar hukum yang mengatur tentang Pengangkutan Kendaraan Penyeberangan yang berkaitan erat dengan judul yang diteliti antara lain :

### 1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Menurut Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran

- a. Pasal 1 angka 3 : Angkutan di perairan adalah Kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.
- b. Pasal 1 angka 6 : Trayek adalah rute atau lintasan pelayanan angkutan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya
- c. Pasai 1 angka 8 : Angkutan perintis adalah pelayanan angkutan di perairan pada trayek-trayek yang ditetapkan oleh Pemerintah untuk melayani daerah atau wilayah yang belum atau tidak dilayani oleh angkutan perairan karena belum memberikan manfaat komersil.
- d. Pasal 1 angka 16 : Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang,

berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang Pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.

- e. 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.

## **2. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 61 tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan**

Pada Peraturan Pemerintah nomor 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan terdapat beberapa pasal yang menyangkut Pengangkutan Kendaraan di Pelabuhan antara lain:

- a. Pasal 1 angka 1 : Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang. Dan/atau bongkar muat barang berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran
- b. Pasal 1 angka 9 : Penyelenggara Pelabuhan adalah otoritas Pelabuhan atau unit penyelenggara Pelabuhan
- c. Pasal 1 angka 13 : Tentang angkutan penyeberangan Angkutan Penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.

## **3. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan.**

- a. Pasal 2 : Kapal penyeberangan wajib menyediakan alat pengikat kendaraan (*lashing*) dan klem roda kendaraan.

- b. Pasal 4 Ayat (1) bahwa setiap kendaraan wajib diikat selama dalam pelayaran.
- c. Pasal 4 ayat (2) bahwa untuk pengikatan kendaraan (*lashing*) wajib dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (haluan), tengah (midship) dan belakang (buritan).
- d. Pasal 6 ayat (1) bahwa perator kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan.
- e. Pasal 6 ayat (2) bahwa jumlah petugas untuk mengikat kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayanan kapal

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

- a. Pasal 1 ayat 10  
Keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang mengangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.
- b. Pasal 1 ayat 11  
Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.
- c. Pasal 1 ayat 13  
Alat pengikat (*lashing gear*) muatan adalah semua alat baik yang terpasang permanen atau alat – alat yang dapat dipindah – pindah, yang digunakan untuk mengikat dan mendukung unit – unit muatan.
- d. Pasal 10 ayat 1  
Beberapa jenis alat pengikat yang dapat digunakan sebagai berikut :
  - 1) Tali Pengikat kendaraan (*rope automobile tiedown*)
  - 2) Sling pengikat dengan kunci bergigi (*ratchet strap assembly*); atau
  - 3) Rantai dengan penguat/pengencangnya (*chain with turnbuckle*).

e. Pasal 10 ayat 2

Jenis peralatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memiliki persyaratan sebagaimana berikut :

- 1) Berupa rantai atau alat lain yang terbuat dari baja atau material lain yang memiliki kekuatan dan karakter kelenturan (*elongation*) yang sama;
- 2) Kekuatan alat pengikat tanpa terjadinya deformasi permanen tidak boleh kurang dari 120 KN;
- 3) Alat pengikat harus dapat disangkutkan ke *securing points* menggunakan *hook* ataupun alat lainnya yang sesuai
- 4) Sudut antara alat pengikat dengan bidang alas (geladak) mendatar antara 20° s.d 60°

f. Pasal 12 ayat 1

Setiap kapal wajib menyediakan alat pengikat muatan yang cukup diatas kapal

g. Pasal 12 ayat 2

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

h. Pasal 16 ayat 1

Setiap kapal dibebaskan untuk memilih jenis peralatan pengikat yang akan digunakan

i. Pasal 16 ayat 2

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

j. Pasal 17 ayat 1

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

k. Pasal 18

- 1) Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 3,5 ton sampai dengan 20 ton, harus menggunakan sekurang – kurangnya 2 alat pengikat (*lashing*)

*gear*) dengan beban kerja yang aman (*safe working load*) yang sesuai pada masing – masing sisi kendaraan;

2) Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 20 ton sampai dengan 30 ton harus menggunakan sekurang – kurangnya 3 alat pengikat (*lashing gear*) dengan beban kerja yang aman (*safe working load*) yang sesuai pada masing – masing sisi kendaraan;

3) Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 30 ton sampai dengan 40 ton harus menggunakan sekurang – kurangnya 4 alat pengikat (*lashing gear*) dengan beban kerja yang aman (*safe working load*) yang sesuai pada masing – masing sisi kendaraan;

l. Pasal 19 ayat 1

Setiap kendaraan wajib dilakukan pengikatan selama pelayaran

m. Pasal 19 ayat 2

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

n. Pasal 19 ayat 3

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

o. Pasal 20 ayat 1

Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang – kurangnya 60 cm.

p. Pasal 20 ayat 2

Jarak antara muka dan belakang masing – masing kendaraan 30 cm.

q. Pasal 20 ayat 3

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

## **C. LANDASAN TEORI**

Agar dalam pembahasan penelitian tidak terjadi kekeliruan dalam membahas masalah maka perlu adanya teori-teori yang ada hubungannya dengan objek penelitian. Adapun teori teori yang akan dibahas sebagai berikut :

### **1. Definisi Transportasi**

Menurut Miro (2002;4) transportasi adalah usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Dari pengertian diatas yang telah dikemukakan dapat ditarik kesimpulan bahwa transportasi adalah proses dari suatu kegiatan yang dilakukan untuk memindahkan barang dan manusia dari suatu tempat ke tempat lain yang membutuhkan suatu alat angkut untuk proses pemindahan dan berfungsi sebagai sektor penunjang pembangunan dan pemberi jasa.

### **2. Pengertian Angkutan Penyeberangan**

Menurut Abubakar Iskandar (2010) kapal penyeberangan merupakan salah satu moda transportasi yang cukup berkembang di Indonesia yang merupakan bagian dari system transportasi nasional yang memiliki karakteristik tersendiri.

### **3. Pengertian Pemuatan**

Adapun pengertian pemuatan menurut Amir M.S dalam bukunya yang berjudul “Seluk Beluk Niaga dan Perdagangan Internasional” (BharataKarya 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 (deckmuat).

Berdasarkan pengertian yang telah diuraikan diatas, penulis mengambil kesimpulan bahwa 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.

#### 4. Pengertian 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 didefinisikan sebagai suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhanan. Terdapat banyak penyebab kecelakaan kapal laut, karena tidak diindahkannya keharusan tiap kendaraan yang berada di atas kapal untuk diikat (*lashing*), hingga pada persoalan penempatan barang yang tidak memperhitungkan titik berat kapal dan gaya lengan stabil. Dengan demikian penyebab kecelakaan sebuah kapal tidak dapat disebutkan secara pasti, melainkan perlu dilakukan pengkajian.

#### 5. Macam – macam Kapal Penyeberangan / Kapal Ferry Bersistem Ro-Ro

Menurut Wikipedia Bahasa Indonesia kapal *ferry* atau kapal penyeberangan adalah sebuah kapal transportasi jarak dekat. Kapal *ferry* merupakan kapal yang memenuhi syarat-syarat pelayaran di laut dan dipakai untuk menyelenggarakan perhubungan tetap. Misalnya antar pulau. Kapal *ferry* terutama digunakan untuk sarana penyeberangan, termasuk menyeberangkan kendaraan darat. Kapal *ferry* memiliki beberapa jenis yaitu: ferry ujung ganda, ferry hydrofoil, ferry hovercraft, ferry catamaran, ferry Cable, ferry turn table, ferry slip, ferry ro-ro (roll on-roll off). Kapal *roll on/roll off* atau biasa disebut sebagai *ro-ro* merupakan kapal yang memiliki rampdoor untuk keluar masuknya kendaraan ketika berada di pelabuhan. Kapal *ferry* merupakan jasa angkutan penyeberangan yang berperan sebagai alat transportasi laut. Dari beberapa tipe kapal yang bersistem *ro-ro*, menurut Undang-undang pelayaran UU RI No.17 Th 2008 kapal *ro-ro* dapat dibedakan menjadi beberapa macam yaitu:

##### 1. Kapal pengangkut mobil (*car carrier*)

Kapal pengangkut mobil yaitu kapal yang dikhususkan untuk memasarkan mobil-mobil baru hasil produksi yang siap dipasarkan.

Umumnya kapal ini telah dilengkapi dengan *safety* di *deck* kendaraan yang cukup lengkap, sehingga jarang terdengar kecelakaan kapal yang mengangkut mobil ini. Tingkat kepedulian pihak pengirim mobil juga cukup tinggi sehingga pengamanan palka kendaraan diawasi dengan ketat. Resiko mengalami kerugian akibat tenggelamnya kapal bagi pihak pengirim lebih besar bila dibandingkan dengan biaya pengamanan palka sehingga untuk pengiriman mobil, pihak pengirim akan lebih memfokuskan pengamanan palka untuk keselamatan pengirimannya.

## 2. Kapal general cargo yang beroperasi dengan sistem Ro-Ro

Kapal general cargo merupakan kapal jenis pengangkut barang yang beraneka ragam baik jenis barang dalam bentuk kotak, crate (peti kayu), bundle, dan lain lain. Kapal-kapal jenis ini umumnya berlayar trampers (bertualang) dan tidak memiliki rute khusus tetapi ada juga yang berlayar linier (sesuai dengan rute) dengan rute tetap. Jenis kapal cargo ini ada juga yang di fungsikan sebagai kapal Ro-Ro yang beroperasi mengangkut mobil.

## 3. Kapal *ferry* penyeberangan antar pulau

Kapal *ferry* dalam operasinya mengangkut penumpang beserta kendaaraannya. Umumnya kendaraan yang diangkut yaitu kendaraan milik pribadi penumpang, bus angkutan antar kota, truk-truk pengangkut barang, dan lain lain. Ferry berfungsi sebagai transportasi laut yang menghubungkan dua pulau pada negara-negara kepulauan. Kalau dilihat fungsinya, kapal ferry ini berfungsi layaknya jembatan penyeberangan. Untuk keluar masuknya kendaraan, ferry memiliki rampdoor yang dibuka saat kapal bersandar di pelabuhan.

## 6. Prinsip – prinsip Pengangkutan (Pemuatan)

Menurut Capt. Hyronimus A.Taneh dalam buku “Penanganan dan Pengaturan Muatan”, prinsip-prinsip pemuatan adalah dasar kunci yang digunakan untuk mengatur proses pemuatan. Prinsip- prinsip pemuatan terdiri dari :

### a. Melindungi Kapal (*To Protect The Ship*)

Dalam Penanganan dan Pengaturan Muatan pihak kapal wajib memperhatikan tentang Keselamatan Kapal yang lebih dikenal dengan istilah “Melindungi kapal”. Segala perhitungan & penyebaran muatan yang erat kaitannya dengan tegangan (stress & bending moment) yang ditimbulkan oleh adanya muatan. Untuk melindungi kapal, maka pembagian muatan diatur sebagai berikut :

1) Pembagian muatan secara tegak

Menyangkut stabilitas kapal

- a) Jika muatan hanya terpusat pada bagian atas maka stabilitas akan kecil / *negative* akibatnya kapal akan langsar (*Tender*) dan akan mudah terbalik.
- b) Jika muatan terlalu dipusatkan dibawah maka stabilitas akan terlalu besar / *positive* sehingga kapal akan kaku (*Stiff*) akibatnya bila mendapat ombak kapal akan mengalami olengan yang menyentak-nyentak.

2) Pembagian muatan secara melintang (*Transversal*)

Menyangkut senget / miring (*list*)

- a) Pembagian muatan secara melintang dari sisi kiri-tengah- kanan, yang gunanya agar kapal selalu dalam keadaan tegak atau tidak miring pada akhir pemuatan.
- b) Pembagian Muatan Secara *Longitudinal*  
Menyangkut *Trim*, *Sagging* dan *Hogging*. Pembagian muatan diusahakan merata dari depan ke belakang.
- c) Jika kapal memiliki sarat depan lebih besar daripada sarat belakang, maka kondisi kapal akan *Trim* ke depan (*Trim By The Ahead*).
- d) Jika kapal memiliki sarat belakang lebih besar daripada sarat depan, maka kondisi kapal akan *Trim* ke belakang (*Trim By The Stern*)
- e) Jika muatan terpusat pada bagian tengah - tengah kapal, maka kapal akan mengalami kondisi *sagging*.
- f) Jika muatan terpusat pada bagian kedua ujung – ujung depan dan

belakang, maka kapal akan mengalami kondisi hogging

3) Pembagian Muatan Secara Khusus Pada *Tween Deck*

Menyangkut Kekuatan Geladak (*Deck Load Capacity*). Tiap geladak deck kendaraan masing-masing kapal mempunyai kekuatan yg berbeda. Pada umumnya muatan berat akan memakan tempat lebih sedikit, sehingga harus benar - benar diperhitungkan agar tidak terjadi penumpukan muatan berat pada suatu geladak deck kendaraan.

b. Melindungi Muatan (*To Protect The Cargo*)

Tanggung jawab pihak pengangkut terhadap keselamatan muatan berdasarkan “*From Sling to Sling*” atau “*From Tackle to Tackle*”.

Kerusakan muatan kendaraan di kapal umumnya disebabkan oleh:

- 1) Pengaruh / kontaminasi dengan muatan kendaraan lain
- 2) Pergesekan dengan badan kapal atau dengan muatan kendaraan lain
- 3) Penanganan dan pengaturan muatan kendaraan yang kurang baik
- 4) Pencurian

Hal hal yang dilakukan untuk mencegah kerusakan muatan:

- 1) Penggunaan / penerapan (*Dunnage*) pada muatan
- 2) Pengikatan (*lashing*) dan pengamanan (*Securing*)
- 3) Pemberian perangan muatan (*Ventilating*)
- 4) Pemisahan muatan sesuai jenis dan sifat muatan
- 5) Perencanaan yang prima

c. Pemanfaatan Ruang Angkutan Semaksimal Mungkin

Menyangkut penguasaan *Broken Stowage*. Yakni besarnya ruang muat yang tidak dapat dimanfaatkan untuk pengaturan muatan karena bentuk muatan kendaraan tertentu, sehingga banyak ruang muat yang tidak terisi.

d. Bongkar Muat secara Cepat, Tepat, Teratur, Sistematis, dan Efisien

Menciptakan suatu proses kegiatan bongkar muat yang efisien dan efektif dalam penggunaan waktu dan biaya.

e. Melindungi Keselamatan ABK dan Buruh

Menyangkut atas keselamatan jiwa ABK dan buruh. Bahwa selama ABK dan buruh / pekerja melaksanakan kegiatannya senantiasa selalu terhindar dari

segala bentuk resiko-resiko yang mungkin atau dapat terjadi yang berasal / akibat dari pelaksanaan bongkar muat.

Selesai pemuatan harus diperiksa apakah muatan telah dipadatkan secara benar, dan bila memungkinkan agar diberi *lashing* agar muatan tidak runtuh / bergeser pada waktu mengalami ombak dalam pelayaran, karena hal ini akan memberikan efek aman bagi para ABK dan buruh yang bekerja pada waktu pembongkaran.

## **7. Prosedur Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal**

Kapal penyeberangan atau kapal ferry Ro-Ro memiliki prosedur tersendiri terkait dengan bongkar muat kendaraan. Untuk menunjang keselamatan pelayaran, setiap perusahaan wajib menjalankan SOP sistem pemuatan kendaraan di atas kapal sesuai dengan peraturan yang berlaku di Indonesia. Berikut merupakan peraturan resmi yang dikeluarkan oleh Menteri perhubungan terkait dengan pengangkutan kendaraan di atas kapal:

### **a. Peraturan Menteri perhubungan nomor PM 30 tahun 2016**

Pengikatan (*lashing*) dan pengamanan kendaraan di atas kapal ferry Ro-Ro sangatlah penting dilakukan. Mengingat *lashing* tersebut menjadi kewajiban dan harus dilakukan pada saat proses pemuatan kendaraan di atas kapal. Kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan alat pengikat kendaraan (*lashing*) dan klem roda kendaraan sesuai dengan dengan peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 tahun 2016 tentang “Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan. Sesuai ketentuan dalam peraturan ini ditetapkan bahwa:

- 1) Kendaraan yang wajib diikat (*lashing*) adalah yang ditempatkan di bagian Haluan, bagian tengah (*midship*), dan bagian buritan geladak kendaraan
- 2) Kendaraan yang berada di antaranya tidak wajib di *lashing* namun hanya dilakukan klem roda
- 3) Jarak maksimal antar kendaraan depan belakang adalah 30 cm dan kiri kanan adalah 60 cm.
- 4) Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding

kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading-gading (*frame*)

b. Peraturan Menteri perhubungan nomor PM 115 tahun 2016

Peraturan Menteri ini merupakan pedoman untuk melakukan pengikatan (*lashing*) termasuk penimbangan kendaraan beserta muatannya, alat pengikat dan tata cara pengikatan pada saat kapal berlayar dalam kondisi laut dan cuaca yang baik maupun buruk serta kondisi lainnya yang dapat mengganggu stabilitas kapal.

Aturan ini berlaku pada kapal yang mengangkut kendaraan darat baik untuk perjalanan dekat tanpa ada tempat berlindung (ditengah perjalann) termasuk *Landing Ship Tank (LST)* maupun *Landing Craft Tank (LCT)* yang digunakan untuk mengangkut kendaraan darat; kapal yang akan mengangkut kendaraan darat dengan berat antara 3,5 ton sampai dengan 40 ton; kapal yang mengangkut kereta dengan maksimum berat total dalam satu unit tidak lebih dari 45 ton. Isi dari peraturan tersebut antara lain:

1) Penimbangan

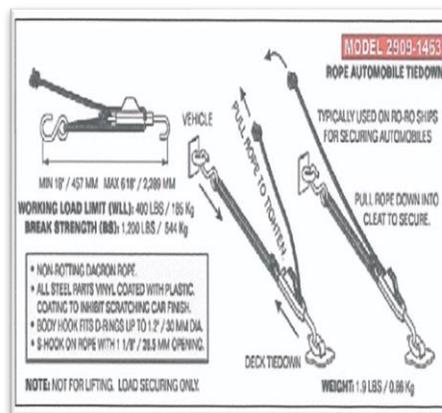
- a) Setiap Pelabuhan yang digunakan untuk mengangkut kendaraan dengan menggunakan kapal harus menyiapkan alat timbang kendaraan di area Pelabuhan untuk menimbang kendaraan sebelum diangkut di atas kapal.
- b) Setiap kendaraan yang akan diangkut di atas kapal wajib dilengkapi informasi mengenai jenis dan berat muatan.
- c) Penempatan kendaraan di atas kapal dilakukan sesuai dengan rencana pemuatan yang telah dibuat.
- d) Apabila kapal yang tersedia tidak memiliki kekuatan geladak yang sesuai, maka kendaraan tersebut harus dipisahkan dan menunggu kapal dengan kekuatan geladak yang sesuai.
- e) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan kendaraan beserta penumpang juga

barang yang diangkutnya.

- f) Perusahaan angkutan di perairan harus memastikan bahwa kapalnya telah mendapatkan informasi berat muatan kendaraan beserta muatannya sebelum pemuatan dimulai.

## 2) Alat Pengikat (*Lashing Gear*)

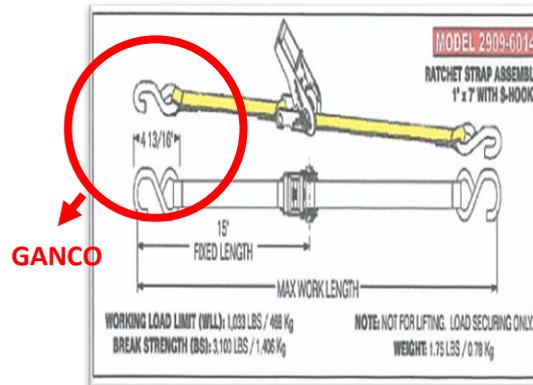
Alat pengikat (*lashing gear*) muatan adalah semua alat baik yang terpasang permanen atau alat – alat yang dapat dipindah – pindah, yang digunakan untuk mengikat dan mendukung unit – unit muatan. Pemerintah telah mengeluarkan aturan tentang jenis alat pengikat yang digunakan, seperti tali pengikat kendaraan (*rope automobile tiedown*), sling pengikat dengan kunci bergigi (*ratchet strap assembly*), atau rantai dengan penguat/ pengencangnya (*chain with turnbuckle*). Yang terdapat pada lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016.



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

(Sumber : Lampiran pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016)

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

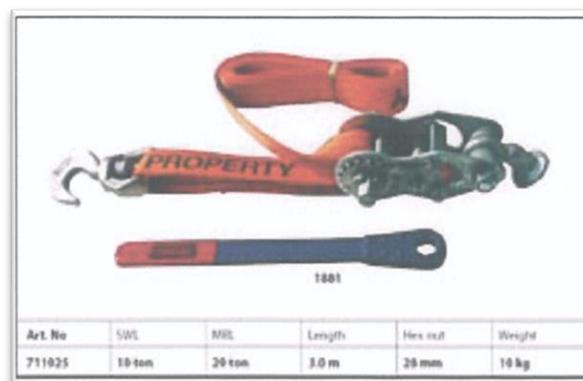


Gambar 2.2 Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (*Ratchet Strap Assembly*)

Model Ganco Pada Kedua Ujung Sisinya

(Sumber : Lampiran pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016)

Ganco adalah alat yang digunakan untuk membantu mengangkat beban dengan cara di kaitkan. 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.

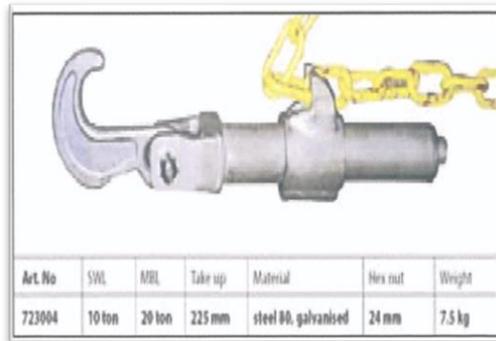


Gambar 2.3 Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (*Ratchet Strap Assembly*)

Model Ganco Pada Satu Sisinya

(Sumber : Lampiran pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016)

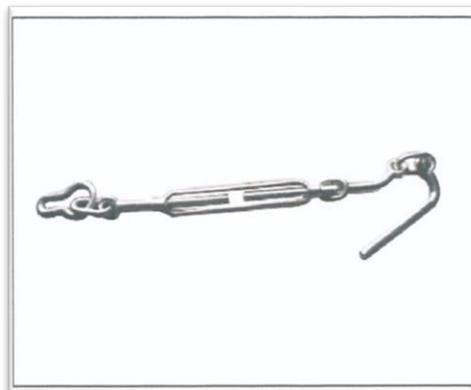
Sling pengikat dengan kunci bergigi model ganco yang terdapat pada satu sisi ini memiliki panjang 3 m dimana memiliki beban kerja 10 ton dan batas maksimal 20 ton dengan berat 1 kg.



Gambar 2.4 Rantai Dengan Ganco

(Sumber : Lampiran pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016)

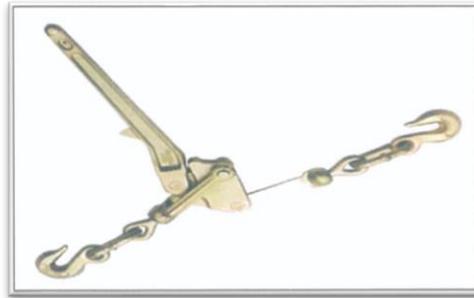
Alat pengikat dengan jenis rantai dengan ganco ini memiliki beban kerja 10 ton dengan batas maksimal 20 ton, berat pada rantai ganco ini pun 7,5 Kg.



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

(Sumber : Lampiran Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016)

*Turnbuckle* yaitu jarum keras atau *spanskrup* yang digunakan untuk mengatur ketegangan sling baik sling rantai maupun *sling wire rope*. Pengikat yang dapat disambung dengan rantai ini memiliki batas maksimal 20 ton, yang memiliki beban kerja 10 ton.



Gambar 2.6 Ganco Dengan Rantai Dan Pengencangnya

(Sumber : Lampiran pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016)

Ganco dengan jenis ini memiliki dua sisi dengan material pengikat rantai yang memiliki alat pengencang dibagian tengahnya, alat ini pun memiliki beban berat maksimal 20 ton.

Klem pada Roda Kendaraan. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, 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 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016)

Jenis peralatan pengikat memiliki persyaratan sebagai berikut:

- a) Berupa rantai atau alat lain yang terbuat dari baja atau material lain yang memiliki kekuatan dan karakter kelenturan (*elongation*) yang sama
- b) Kekuatan alat pengikat tanpa terjadinya deformasi permanen tidak boleh kurang dari 120 KN
- c) Alat pengikat harus dapat disangkutkan ke *securing point* menggunakan hook ataupun alat lainnya yang sesuai
- d) Sudut antara alat pengikat dengan bidang alas (geladak) mendatar antara 20° s.d 60°

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.
- 3) Syarat Pemuatan Kendaraan di Atas Kapal
- a) Ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan gemuk (*grease*)
  - b) Kapal harus memiliki perlengkapan pengikat yang sesuai untuk muatan yang akan diangkut dan dengan jumlah yang cukup

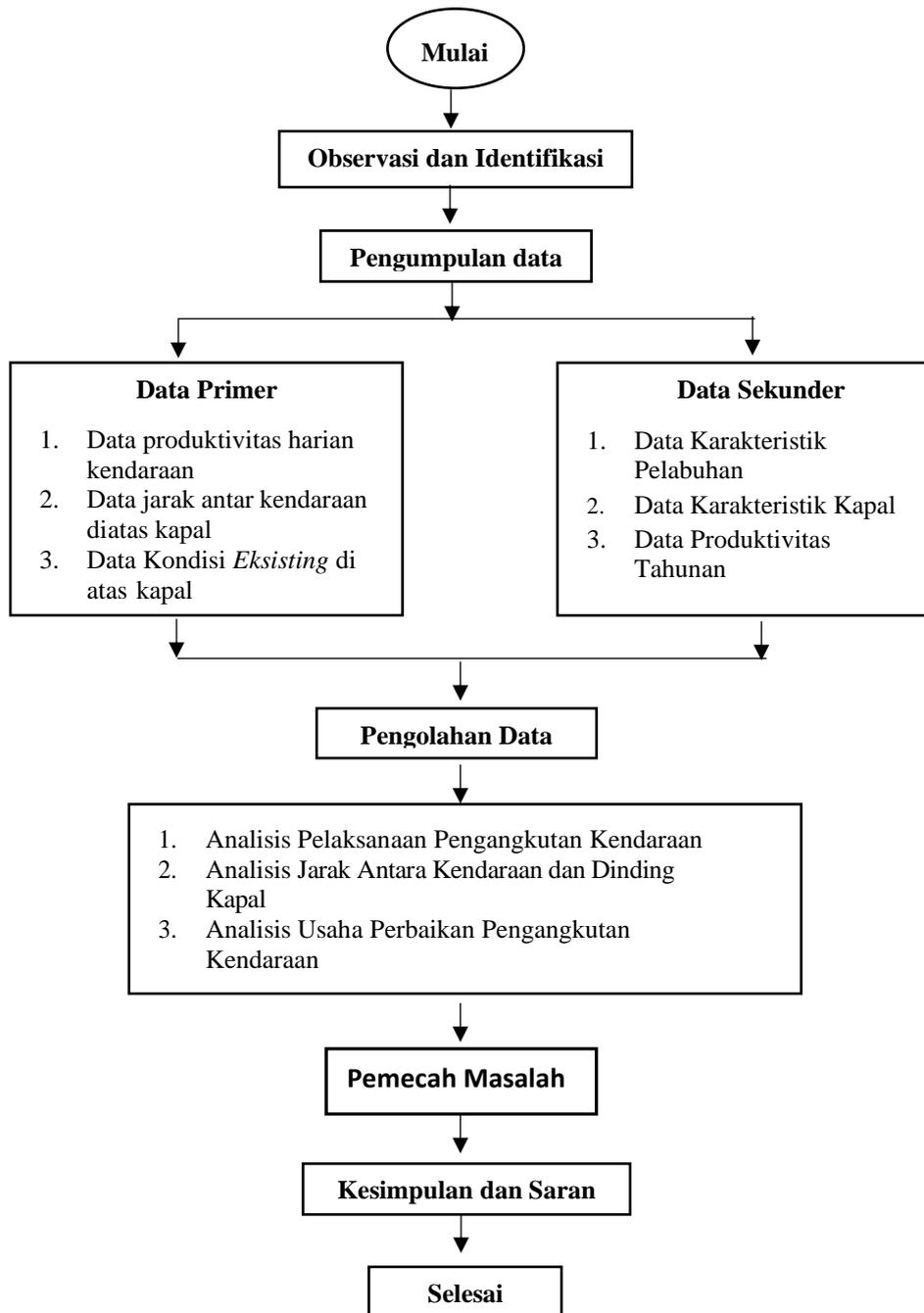
- c) Unit muatan kendaraan harus memiliki dokumen yang memberikan informasi berat keseluruhan unit muatan kendaraan termasuk informasi tindakan perawatan khusus yang harus dilakukan selama perjalanan di laut.
- 4) Pengaturan dan Penanganan Angkutan Kendaraan:
- a) Kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal
  - b) Ruang penempatan kendaraan harus steril dari adanya penumpang selama pelayaran
  - c) Jarak kendaraan dengan dinding kapal harus sedemikian rupa sehingga tidak boleh menutupi kran atau katup pemadam kebakaran dan akses jalan orang
  - d) Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang-kurangnya 60 cm
  - e) Jarak antara muka dan belakang masing-masing kendaraan 30 cm
  - f) Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading-gading.
  - g) 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
- 5) Tata Cara Pengikatan
- Pengikatan kendaraan harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:
- a) Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 3,5 ton sampai dengan 20 ton, harus menggunakan sekurang-kurangnya 2 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 ton sampai dengan 30 ton harus menggunakan sekurang-kurangnya 3 alat pengikat (*lashing gear*) dengan beban kerja yang aman (*safety working load*) yang sesuai pada masing-masing sisi kendaraan

- c) Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 30 ton sampai dengan 40 ton harus menggunakan sekurang-kurangnya 4 alat pengikat (*lashing gear*) dengan beban kerja yang aman (*safety working load*) yang sesuai pada masing-masing sisi kendaraan
- d) Alat pengikat (*lashing gear*) wajib memenuhi standar nasional Indonesia.
- e) Setiap kendaraan yang berada di bagian haluan, bagian buritan dan bagian tengah kapal wajib dilakukan pengikatan selama pelayaran
- f) Kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan wajib dilakukan klem pada roda kendaraan

**BAB III**  
**METODE PENELITIAN**

**A. ALUR PIKIR**

1. Bagan Alur Penelitian



Gambar 3.1 Kerangka Penelitian

## 2. Waktu dan Tempat Penelitian

Terkait hal tersebut, berikut peneliti membuat rencana jadwal waktu agar penelitian yang dilakukan lebih terstruktur dan tempat penelitian dilaksanakan di pelabuhan lembar sebagai berikut :

Tabel 3.1 Rencana Jadwal Kegiatan Penelitian

NO	KEGIATAN	MARET				APRIL				MEI				JUNI			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Laporan Ke Instansi Tempat PKL																
2	Pelaksanaan Magang Taruna																
3	Pelaksanaan PKL di Pelabuhan																
4	Pelaksanaan Survey dan Pencarian Data																
5	Perekapan Data dan Penyusunan Laporan PKL Taruna																
6	Penjemputan Taruna																

Sumber : Hasil Olahan Peneliti, 2023

## B. JENIS PENELITIAN

Penelitian ini merupakan jenis penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif menurut Sugiyono (2013) menyimpulkan bahwa metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat post positivisme,

digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, (sebagai lawannya eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, pengambilan sampel sumber data dilakukan secara purposive dan snowball, teknik pengumpulan dengan tri-anggulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif atau kualitatif, dan hasil penelitian ini lebih menekankan makna dari pada generalisasi. Kesimpulan dari beberapa pengertian diatas adalah bahwa penelitian kualitatif merupakan penelitian ilmiah untuk menyelidiki kondisi objek alamiah dengan menjelaskan, menggambarkan, mendeskripsikan objek yang di teliti secara terperinci.

### **C. METODE PENGUMPULAN DATA**

Penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini menggunakan beberapa metode pendekatan dalam mendapatkan data yang nantinya sebagai bahan acuan dan perbandingan. Pendekatan ini di sesuaikan dengan kondisi dan lokasi tempat dimana objek berada. Data – data yang di peroleh dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

#### **1. Data Primer**

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

##### **a. Metode Observasi**

Metode observasi adalah metode yang dilakukan dengan melakukan pengamatan secara langsung kondisi yang sebenarnya di lapangan yaitu kegiatan pemuatan kendaraan di atas kapal, pengaturan kendaraan di atas kapal, tata cara pengikatan kendaraan di atas kapal, turun langsung untuk melakukan pengawasan, melihat dan mengamati pengikatan kendaraan di atas kapal.

##### **b. Metode Wawancara**

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

## 2. Data Sekunder

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

### a. Metode Kepustakaan

Metode kepuustakaan adalah untuk mendapatkan data sekunder yang di dapat dari literatur atau buku – buku yang ada di perpustakaan Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang dan buku – buku lainnya yang berkaitan dengan penelitian.

### b. Metode Institusional

Metode institusional adalah pengumpulan data dengan cara melakukan kunjungan ke instansi atau kantor – kantor untuk mendapatkan data sekunder. Penulis menggunakan metode ini dengan mengumpulkan data dari instansi atau kantor yang terkait dengan penelitian ini yaitu sebagai berikut :

- 1) BPTD Kelas II Kalimantan Tengah
- 2) Satpel Pelabuhan Penyeberangan Bahaur Pulang Pisau, Kalimantan tengah
- 3) PT.ASDP Cabang Kalimantan Tengah
- 4) Dinas Perhubungan Pulang Pisau Provinsi Kalimantan Tengah

Data ini diperoleh melalui laporan tahunan atau laporan bulanan yang ada kemudian dikaji dan diolah serta di analisa sebagai bahan penunjang dalam pembahasan masalah yang ada.

## **D. ANALISA**

### 1) Metode Analisa

Metode analisa yang digunakan dalam melakukan penelitian berupa *Gap Analysis* sebagai perbandingan antara keadaan *existing* dengan keadaan yang diharapkan dan sebagai metode analisa yang digunakan sebagai evaluasi yang menitikberatkan pada kesenjangan saat ini dengan keadaan yang ditargetkan.

Analisa yang digunakan dalam melakukan penelitian pada lokasi Pelabuhan Penyeberangan Bahaur Pulang Pisau- Kamal Surabaya berdasarkan analisa pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan. Pada pasal berikut :

Tabel 3.2 Analisa Permasalahan Berdasarkan PM No.115 Tahun 2016

No	Berdasarkan Peraturan
1.	Setiap Pelabuhan yang digunakan untuk mengangkut kendaraan dengan menggunakan kapal harus menyiapkan jembatan timbang kendaraan diarea pelabuhan untuk menimbang kendaraan sebelum diangkut diatas kapal
2.	Setiap kendaraan yang akan diangkut di atas kapal wajib dilengkapi informasi mengenai jenis dan berat muatan
3.	Kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal
4.	Ruang penempatan kendaraan harus steril dari adanya penumpang selama pelayaran
5.	Persyaratan untuk jarak muatan antara kendaraan adalah: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang-kurangnya 60 cm.</li> <li>b. Jarak antara muka dan belakang masing-masing kendaraan 30 cm.</li> <li>c. Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading-gading.</li> </ol>
6.	Ketentuan pengikatan kendaraan : <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 3,5 ton sampai dengan 20 ton harus menggunakan sekurang – kurangnya 2 alat pengikat menggunakan (<i>lashing gear</i>) dengan beban kerja yang aman (<i>safe working load</i>) yang sesuai pada masing – masing sisi kendaraan;</li> </ol>

	<p>b.Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 20 ton sampai dengan 30 ton harus menggunakan sekurang – kurangnya 3 alat pengikat menggunakan (<i>lashing gear</i>) dengan beban kerja yang aman (<i>safe working load</i>) yang sesuai pada masing – masing sisi kendaraan;</p> <p>c.Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 30 ton sampai dengan 40 ton harus menggunakan sekurang – kurangnya 4 alat pengikat menggunakan (<i>lashing gear</i>) dengan beban kerja yang aman (<i>safe working load</i>) yang sesuai pada masing – masing sisi kendaraan;</p>
7.	Setiap kendaraan wajib dilakukan pengikatan selama pelayaran
8.	Pengikatan dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (haluan), tengah ( <i>midship</i> ), belakang (buritan)
9.	<p>Beberapa jenis alat pengikat yang dapat digunakan sebagai berikut:</p> <p>a. Tali pengikat kendaraan (<i>rope automobile tiedown</i>)</p> <p>b. Sling pengikat dengan kunci bergigi(<i>ratchet strap assembly</i>)</p> <p>c. Rantai dengan penguat/pengencang (<i>chainwith turnbuckle</i>)</p>
10.	Setiap kapal wajib menyediakan alat pengikat yang cukup diatas kapal
11.	<p>Kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan alat :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pengikatan kendaraan (<i>lashing</i>); dan</li> <li>2. Klem roda kendaraan</li> </ol>
12.	Operator kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan
13.	Jumlah petugas untuk mengikat kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayanan kapal.
14.	Pelaksanaan pengikatan kendaraan diatas kapal menjadi tanggung jawab Nahkoda
<b>No</b>	<b>Berdasarkan Peraturan</b>
1.	Setiap Pelabuhan yang digunakan untuk mengangkut kendaraan dengan menggunakan kapal harus menyiapkan jembatan timbang kendaraan diarea pelabuhan untuk menimbang kendaraan sebelum diangkut diatas kapal

2.	Setiap kendaraan yang akan diangkut di atas kapal wajib dilengkapi informasi mengenai jenis dan berat muatan
3.	Kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal
4.	Ruang penempatan kendaraan harus steril dari adanya penumpang selama pelayaran
5.	Persyaratan untuk jarak muatan antara kendaraan adalah: a. Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang-kurangnya 60 cm. b. Jarak antara muka dan belakang masing-masing kendaraan 30 cm. c. Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading-gading.
6.	Ketentuan pengikatan kendaraan : a. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 3,5 ton sampai dengan 20 ton harus menggunakan sekurang – kurangnya 2 alat pengikat menggunakan ( <i>lashing gear</i> ) dengan beban kerja yang aman ( <i>safe working load</i> ) yang sesuai pada masing – masing sisi kendaraan; b. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 20 ton sampai dengan 30 ton harus menggunakan sekurang – kurangnya 3 alat pengikat menggunakan ( <i>lashing gear</i> ) dengan beban kerja yang aman ( <i>safe working load</i> ) yang sesuai pada masing – masing sisi kendaraan; c. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 30 ton sampai dengan 40 ton harus menggunakan sekurang – kurangnya 4 alat pengikat menggunakan ( <i>lashing gear</i> ) dengan beban kerja yang aman ( <i>safe working load</i> ) yang sesuai pada masing – masing sisi kendaraan;
7.	Setiap kendaraan wajib dilakukan pengikatan selama pelayaran
8.	Pengikatan dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (haluan), tengah ( <i>midship</i> ), belakang (buritan)
9.	Beberapa jenis alat pengikat yang dapat digunakan sebagai berikut: d. Tali pengikat kendaraan ( <i>rope automobile tiedown</i> )

	e. Sling pengikat dengan kunci bergigi ( <i>ratchet strap assembly</i> ) f. Rantai dengan penguat/pengencang ( <i>chainwith turnbuckle</i> )
10.	Setiap kapal wajib menyediakan alat pengikat yang cukup diatas kapal
11.	Kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan alat : 3. Pengikatan kendaraan ( <i>lashing</i> ); dan 4. Klem roda kendaraan
12.	Operator kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan
13.	Jumlah petugas untuk mengikat kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayanan kapal.
14.	Pelaksanaan pengikatan kendaraan diatas kapal menjadi tanggung jawab Nahkoda

Sumber:Peraturan Menteri No. 115 Tahun 2016 dan PM No. 30 Tahun 2016

## 2) Analisa *Load factor*

Analisa faktor muat adalah analisa jumlah penumpang dan kendaraan yang diangkut oleh kapal dibandingkan dengan kapasitas yang disediakan. Sebelum dimasukkan ke dalam formula baku, data-data tersebut harus dikonversikan ke dalam Satuan Unit Produksi (SUP). Adapun formula yang dipergunakan untuk menentukan faktor muat tiap-tiap kapal penyeberangan.

Untuk menentukan *load factor* kapal maka harus diketahui dulu SUP terpakai dari pada kapal dan SUP tersedia pada kapal, sebelum menghitung besaran SUP tersebut maka harus diketahui juga luasan geladak kendaraan dan kapasitas muatan kendaraan dalam satuan SUP.

## 3) Analisa Informasi Jenis dan Berat Muatan

Sebelum memasuki kapal, kendaraan wajib melewati jembatan timbang untuk dilakukan pendaatan muatan dan untuk menunjang keselamatan dalam pelayaran perlu diketahui berat muatan dalam kendaraan yang ada diatas kapal, baik segi berat, jenis maupun tinggi kendaraan itu sendiri.

## 4) Analisa Jarak Antar Kendaraan

Analisa dilakukan dengan menentukan kesesuaian antara kondisi yang ada di lapangan dengan tolak ukur yang ada pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal. Berdasarkan aturan tersebut jarak kendaraan di atas kapal yaitu jarak antar muka dan belakang yaitu minimal 30 cm, jarak antar sisi kiri dan kanan yaitu minimal 60 cm dan jarak kedinding kapal minimal 60 cm.

5) Analisa Ketersediaan Alat Pengikat Kendaraan dan Klem Roda

Untuk menentukan jumlah alat *lashing* dan jumlah klem roda yang dibutuhkan untuk pengangkutan kendaraan di atas kapal dan agar kendaraan aman pada saat pelayaran. Jumlah alat *lashing* dan jumlah klem roda yang dibutuhkan disesuaikan dengan PM Nomor 115 Tahun 2016.

6) Analisa Waktu Yang Dibutuhkan Untuk *Lashing*

Menentukan waktu yang dibutuhkan untuk melakukan pengikatan dan klem roda pada kendaraan. Agar dapat memperkirakan waktu yang dibutuhkan untuk mengikat kendaraan tanpa mengganggu waktu keberangkatan kapal.

7) Analisa Kebutuhan Jumlah Petugas Pengikatan Kendaraan

Untuk menentukan jumlah kebutuhan petugas pengikat kendaraan diatas kapal KMP. Drajat Paciran dan agar menjamin pelayanan yang baik kepada pengguna jasa, pihak operator jasa pengikatan kendaraan diatas kapal.

## BAB IV OBJEK PENELITIAN

### A. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

#### 1. Gambaran Umum Wilayah

##### a. Letak Geografis Kabupaten Pulang Pisau

Kalimantan Tengah merupakan salah satu provinsi di Pulau Kalimantan dengan ibukota Palangka Raya. Secara astronomis Provinsi Kalimantan Tengah terletak antara  $0^{\circ}45'$  Lintang Utara -  $3^{\circ}30'$  Lintang Selatan dan  $111^{\circ}$  -  $116^{\circ}$  Bujur Timur dengan luas daerah  $153.564,50 \text{ km}^2$

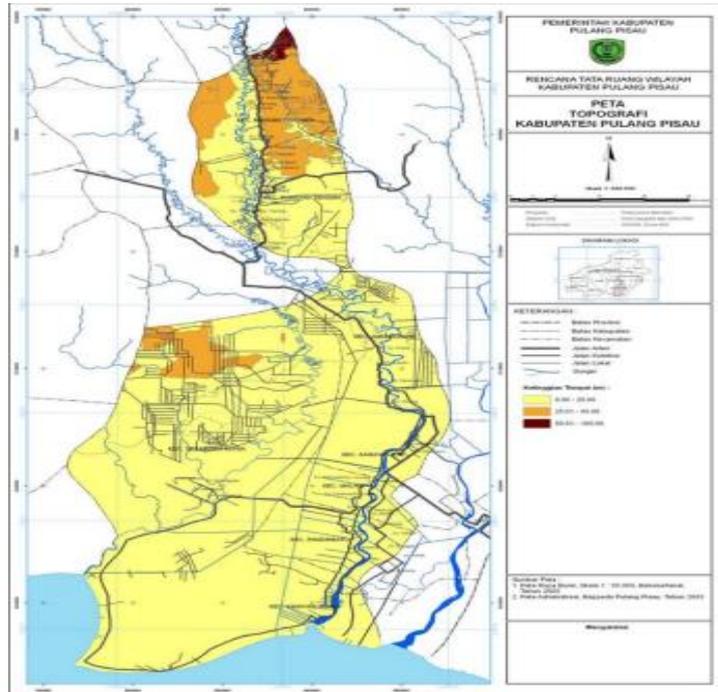
Terdiri atas 13 Kabupaten dan 1 Kota yaitu Kabupaten Barito Selatan , Kabupaten Barito Timur , Kabupaten Barito Utara , Kabupaten Gunung Mas , Kabupaten Kapuas , Kabupaten Katingan , Kabupaten Kotawaringin Barat , Kabupaten Kotawaringin Timur , Kabupaten Lamandau , Kabupaten Murung raya , Kabupaten Pulang Pisau , Kabupaten Sukamara , Kabupaten Seruyan dan Kota Palangka Raya.

Salah satu kabupaten yang ada di Kalimantan Tengah yaitu kabupaten Pulang Pisau dengan luas wilayah sebesar  $8.997 \text{ km}^2$  dan yaitu antara  $10^{\circ}$  sampai  $0^{\circ}$  Lintang Selatan dan  $110^{\circ}$  sampai  $120^{\circ}$  Bujur timur. Pelabuhan penyebrangan mintin terletak di kabupaten Pulang Pisau.

##### b. Batas Administrasi

Adapun batas-batas administrasi kabupaten Pulang Pisau adalah sebagai berikut :

Utara	Kabupaten Gunung Mas
Selatan	Laut Jawa
Barat	Kabupaten Katingan dan Kota Palangkaraya
Timur	Kabupaten Kapuas



Gambar 4.1. Peta Administrasi Kabupaten Pulang Pisau

Sumber : Pulang Pisau Dalam Angka (2023)

c. Kependudukan

Data Pendudukan Kabupaten Pulang pisau tersebar di 8 (delapan) kecamatan dapat dilihat pada table 4.1.

Tabel 4.1 Persentase Penduduk di Kabupaten Pulang Pisau pada Tahun 2019 sampai 2021

Kecamatan	Persentase Penduduk (Persen)		
	2019	2020	2021
Sebangu Kuala	6,52	6,52	6,22
Pandih Batu	16,39	16,38	15,44
Maliku	19,01	19,00	19,38
Kahayan Tengah	6,13	6,13	6,53
Kahayan Kuala	16,41	16,40	14,78
Kahayan Hilir	22,07	22,09	23,33
Jabiren Raya	6,51	6,52	6,71
Banama Tingang	6,97	6,97	7,61

Sumber : Badan Pusat Statistik Kabupaten Pulang Pisau Tahun 2023

d. Iklim dan Cuaca

Berdasarkan data yang di peroleh dari Badan Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika (BMKG) Wilayah Kabupaten Pulang Pisau , suhu rata-rata tertinggi di Kabupaten Pulang Pisau terjadi pada bulan Agustus - November 2022 yaitu 32,2<sup>0</sup> dan terendah pada bulan Desember sebesar 29,7<sup>0</sup> curah hujan cukup tinggi sepanjang tahun, tertinggi terjadi pada bulan Desember 2022 dengan hari hujan mencapai 21 hari.

Adapun keadaan Iklim di Kabupaten Pulang Pisau Provinsi Kalimantan Tengah per bulan pada tahun 2022 sebagai berikut :

Tabel 4.2 Presentase Iklim dan Cuaca di Kabupaten Pulang Pisau Tahun 2019 sampai 2021

Bulan	Suhu Udara			Rata – rata Kelembapan (%)	Jumlah Curah Hujan (mm)	Banyaknya Hari Hujan (Hari)
	Mak (°C)	Min (°C)	Rata – Rata (°C)			
Januari	30,9	23,4	26,9	87	306	19
Februari	31	23,4	27	82	285	17
Maret	31	23,5	27	84	311	20
April	30,9	23,7	27,1	83	293	18
Mei	31,1	23,9	27,4	82	221	16
Juni	30,8	23,6	27,1	80	172	13
Juli	30,8	23,2	26,9	78	128	11
Agustus	32	23,4	27,3	74	98	9
September	32,9	23,7	28,3	76	119	10
Oktober	32,7	23,8	28,2	79	202	14
November	31,3	23,6	27,1	83	294	18
Desember	29,7	23,4	26,8	86	328	21

Sumber : *BMKG Kabupaten Pulang Pisau (2022)*

e. Komoditi Daerah

1) Pertanian

Komoditas pertanian sayuran di Kabupaten Pulang Pisau terdapat sekitar 12 jenis sayuran diantaranya yakni petsai/ sawi,

tomat, cabe besar, cabe rawit, terong, kacang panjang, labu siam, ketimun, bayam, kangkung, buncis dan daun bawang. Jumlah komoditas sayuran mencapai 2.863 kuintal dengan luas panen sebesar 662 Ha.

2) Perkebunan

Bentuk produksi perkebunan di Kabupaten Pulang Pisau seperti karet, kelapa sawit, kopi, dan kelapa. Tanaman kelapa adalah produksi tanaman terbesar yakni mencapai 16.612,93 ton dengan luas 16.437 Ha.

3) Peternakan

Populasi ternak di Kabupaten Pulang Pisau adalah Babi, Kambing, Kerbau dan Sapi. Ternak terbanyak berada di Kecamatan Maluku, yakni mencapai 7.138 ekor di tahun 2021. Dan jumlah ternak terbanyak adalah kambing sebanyak 8.997 ekor.

4) Hortikultura

Produksi hortikultura adalah hasil menurut bentuk produksi dari setiap tanaman sayuran, buah-buahan, biofarmaka dan tanaman hias yang diambil berdasarkan luas yang dipanen/tanaman yang menghasilkan pada bulan/triwulan laporan. Tanaman sayuran diantaranya yakni petsai/ sawi, tomat, cabe besar, cabe rawit, terong, kacang Panjang, labu siam, ketimun, bayam, kangkung, buncis dan daun bawang. Jumlah komoditas sayuran mencapai 2.863 kuintal dengan luas panen sebesar 662 Ha. Sementara itu, untuk tanaman buah-buahan yang paling banyak adalah buah pisang yang mencapai 17.300 kuintal.

f. Kondisi Sistem Transportasi (Tatanan umum Transportasi Lokal)

Tartalok adalah tataran transportasi secara sistematis terdiri dari transportasi jalan , transportasi jalan rel , transportasi udara yang

masing – masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien , terpadu , dan harmonis, yang berfungsi melayani perpindahan orang dan barang antar simpul atau kota wilayah, dan dari simpul atau kota wilayah ke simpul atau kota nasional dan sebaliknya.

Provinsi Kalimantan Tengah yang berada di tengah pulau Kalimantan, memiliki aksesibilitas wilayah yang mudah dijangkau melalui :

1) Angkutan jalan

Jalan merupakan prasarana pengangkutan darat yang penting untuk memperlancar kegiatan perekonomian. Tersedianya jalan yang berkualitas dan meningkatkan usaha pembangunan khususnya dalam upaya memudahkan mobilitas penduduk dan memperlancar lalu lintas barang dari satu daerah ke daerah lainnya. Angkutan jalan yang terdapat di Provinsi Kalimantan Tengah kurang lebih sama dengan angkutan jalan yang berada di daerah lain di Indonesia. Damri sebagai angkutan bus yang melayani antar kabupaten atau kota menjadikan akses angkutan jalan di Provinsi Kalimantan Tengah menjadi terhubung dengan baik.

2) Angkutan Laut dan Penyeberangan

Angkutan laut merupakan sarana perhubungan yang sangat penting dan strategis. Untuk itu pembangunan pelayanan nasional terus ditingkatkan dan diperluas, termasuk penyempurnaan manajemen dan dukungan fasilitas pelabuhan.

Pelabuhan adalah pintu gerbang keluar-masuknya kapal baik yang mengangkut penumpang maupun barang ke suatu wilayah tujuan. Provinsi Kalimantan Tengah memiliki beberapa Pelabuhan penyeberangan ferry, diantaranya Pelabuhan Penyeberangan Kumai dan Pelabuhan Penyeberangan Bahaur.

Kedua Pelabuhan penyeberangan tersebut diawasi oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Provinsi Kalimantan Tengah . Pelabuhan Penyeberangan Bahaur memiliki 1 lintasan yaitu Bahaur – Paciran dengan jarak 250 mil dengan waktu tempuh kurang lebih 22 jam, begitupun sebaliknya pada lintasan paciran – bahaur. Sedangkan Pelabuhan Penyeberangan Kumai memiliki 1 lintasan yaitu Kumai – Kendal dengan jarak 280 mil dengan waktu tempuh kurang lebih 24 jam.

## 2. Sarana dan Prasaran Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

### a. Sarana

Sarana transportasi pada angkutan penyeberangan yang terdapat di Kabupaten Pulang Pisau Provinsi Kalimantan Tengah, yaitu di Pelabuhan Penyeberangan Bahaur merupakan kapal jenis tipe *Ferry Ro-Ro Twin Screw*. Masyarakat Kabupaten Pulang Pisau menggunakan angkutan penyeberangan guna melaksanakan perpindahan menuju ke pulau jawa maupun sebaliknya.



Gambar 4.2. KMP. DRAJAT PACIRAN

Adapun spesifikasi kapal penyeberangan yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bahaur dapat dilihat dari tabel, sebagai berikut :

Tabel 4.3 *Ship Particular* KMP. DRAJAT PACIRAN

URAIAN	KETERANGAN
Nama Kapal	KMP. Drajat Paciran
Milik	PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)

Tempat Pembuatan	Madura
Klasifikasi	BKI
Tahun Pembuatan	2015
Lintasan	Bahaur – Paciran
Tipe Kapal	<i>Ferry Ro-Ro Twin Screw</i>
<b>Ukuran Utama</b>	
<b>URAIAN</b>	<b>KETERANGAN</b>
Panjang Seluruh( <i>LOA</i> )	80,22 Meter
Panjang Garis Tegak	73,15 Meter
Lebar ( <i>B</i> )	15 Meter
Sarat Air / <i>Draft</i>	
<i>GRT/NT</i>	2940 <i>GT</i> /833 <i>NT</i>
<b>Kapasitas Muat</b>	
Jumlah Penumpang	350 Orang
Jumlah Kendaraan	43 Unit
Jumlah ABK	32 Orang
<b>Data Mesin Induk</b>	
Jumlah	1 Buah
Merk	Yanmar
<i>Max Speed</i>	17 Knots
Type	6EY26W
HP	2 x 2600kr/kn
Jumlah <i>Cylinder</i>	6

Sumber : PT.ASDP Cabang Surabaya

#### b. Prasarana

Prasarana merupakan suatu penunjang utama terselenggaranya suatu penunjang utama terselenggarannya suatu proses. Prasarana berfungsi untuk menambah kelancaran arus penumpang bagi pengguna jasa transportasi tersebut. Beberapa prasarana yang tersedia

di Pelabuhan Penyeberangan Bahaur terdiri dari 2 fasilitas seperti fasilitas sisi daratan dan fasilitas sisi perairan.

1) Fasilitas sisi daratan Pelabuhan Penyeberangan Bahaur

Pada fasilitas darat yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Bahaur masih banyak kekurangan yaitu fasilitas ruang tunggu yang kurang memadai dan lapangan penjemput masih bergabung dengan fasilitas lapangan parkir siap muat.

a) Kantor

Kantor dipergunakan sebagai tempat untuk kegiatan administrasi dan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar maupun pengawasan operasional pelabuhan.



Gambar 4.3 Gedung Kantor Pelabuhan Penyeberangan Bahaur

b) Lapangan Parkir Kendaraan Pengantar dan Penjemput

Lapangan parkir berfungsi untuk tempat parkir kendaraan. Pada saat kondisi dilapangan . Lapangan parkir kendaraan penjemput maupun pengantar masih belum optimal fungsinya , sebab masih banyak kendaraan yang keluar masuk kedalam dermaga yang seharusnya dermaga steril dari kendaraan

penjemput maupun pengantar dermaga yang seharusnya dermaga steril dari kendaraan penjemput maupun pengantar



Gambar 4.4 Lapangan Parkir Pengantar/ Penjemput menjadi Satu dengan Lapangan Parkir Siap Muat



Gambar 4.5 Lapangan Parkir Pengantar/ Penjemput menjadi satu dengan Lapangan Parkir Siap Muat

### c) Ruang Tunggu

Ruang tunggu penumpang merupakan tempat penumpang menunggu atau beristirahat sementara ketika menunggu kedatangan kapal untuk menyeberang.



Gambar 4.6 Ruang Tunggu

d) Toilet

Toilet merupakan fasilitas penunjang pada pelabuhan dan fasilitas sanitasi tempat buang air kecil dan besar penumpang, kondisi toilet yang kotor dan berbau.



Gambar 4.7 Toilet

e) Loket Penumpang

Loket penumpang merupakan tempat untuk melakukan pembelian tiket kapal. Setiap penumpang yang akan naik ke kapal terlebih dahulu diwajibkan untuk membeli tiket di loket

penumpang kapal terlebih dahulu diwajibkan untuk membeli tiket di loket penumpang



Gambar 4.8 Loket Penumpang

f) Musholla

Musholla merupakan ruang ibadah untuk umat muslim pada saat di terminal penumpang Pelabuhan Penyeberangan Bahaur yang memiliki luasan  $72,25 \text{ m}^2$



Gambar 4.9 Musholla

g) Ruang Operator *Movable Bridge*

Ruang operator *Movable Bridge* digunakan untuk mengatur penggunaan MB. Pada Pelabuhan Penyeberangan Bahaur ruang operator MB memiliki luas  $16 \text{ m}^2$



Gambar 4.10 Rumah *Movable Bridge*

#### h) *Movable Bridge*

Pada Pelabuhan Penyeberangan Bahaur *Movable Bridge* sangat berguna karena pasang surut air sungai yang mempengaruhi operasional kapal. *Movable Bridge* pada Pelabuhan Penyeberangan Bahaur adalah  $142,5\text{m}^2$ .



Gambar 4.11 *Movable Bridge*

## 2) Fasilitas Sisi Perairan

Terdapat beberapa fasilitas perairan di Pelabuhan Penyeberangan Bahaur untuk menunjang kegiatan operasional, berikut kondisi fasilitas perairan pada Pelabuhan Penyeberangan Bahaur.

### a) Dermaga

Dermaga pada Pelabuhan Penyeberangan Bahaur merupakan dermaga tipe MB (*Moveable Bridge*) yang digunakan untuk akses kapal melakukan bongkar muat penumpang dan kendaraan



Gambar 4.12 Dermaga

b) *Bolder*

*Bolder* adalah alat penambat yang di tanam pada bagian tepi dermaga untuk menambat kapal yang berlabuh agar tidak terjadi pergeseran kapal yang berlabuh. Pada Pelabuhan Penyeberangan Bahaur terdapat 10 unit *bolder*.



Gambar 4.13 *Bolder*

c) *Fender*

*Fender* adalah bagian konstruksi yang berfungsi sebagai penahan benturan ketika kapal bertambat. Konstruksi ini dapat dibuat bergandeng dengan dermaga ataupun terpisah, dan sistem

fender ini menerima gaya horizontal dari benturan kapal. Pada Pelabuhan Penyeberangan Bahaur terdapat 7 unit *fender* .



Gambar 4.14 *Fender*

d) *Catwalk*

Digunakan untuk petugas menuju *bolder* ketika kapal hendak sandar. *Catwalk* yang tersedia pada Pelabuhan Penyeberangan Bahaur memiliki panjang 5 meter dengan lebar 1 meter.



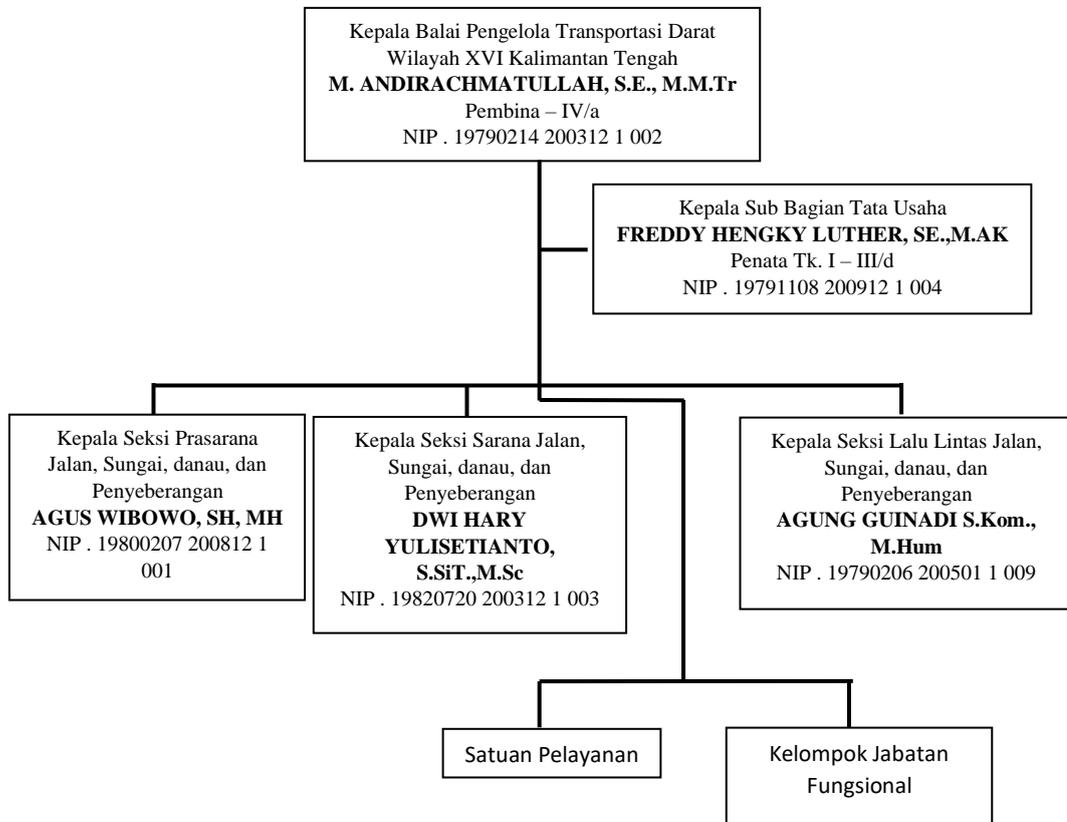
Gambar 4.15 *Catwalk*

3. Instansi Pembina Transportasi

Instansi Pembina Bidang Angkutan Penyeberangan BPTD Kelas II Provinsi Kalimantan Tengah

a. Struktur organisasi yang terdapat di BPTD Kelas II Kalimantan Tengah sebagai berikut:

## Struktur Organisasi



Gambar 4.16 Struktur Organisasi BPTD Kelas II Kalimantan Tengah

*Sumber : BPTD Wilayah XVI Kalimantan Tengah (2023)*

Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Tengah adalah BPTD Kelas II yang dibentuk berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 6 Tahun 2023 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat. Ruang lingkup wilayah kerja di Pulau Kalimantan yang memiliki luas sekitar 153.564 Km<sup>2</sup> yang terdiri atas Provinsi Kalimantan Tengah.

b. Tugas dan Wewenang BPTD Kelas II Kalimantan Tengah

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

Selain memiliki tugas, BPTD Kelas II Kalimantan Tengah memiliki beberapa fungsi sebagai :

- 1) Penyusunan rencana, program, dan anggaran;
- 2) Pelaksanaan pengelolaan terminal tipe A, terminal barang untuk umum, unit pelaksana penibangan kendaraan bermotor, dan pelabuhan sungai, danau, penyeberangan;
- 3) Pelaksanaan pengendalian keselamatan sarana dan angkutan jalan, keselamatan dan keamanan pelayaran sungai, danau dan penyeberangan, serta melaksanakan kegiatan keperintisan;
- 4) Pelaksanaan kegiatan pengelolaan dan pengendalian lalu lintas jalan, sungai, danau dan penyeberangan;
- 5) Pelaksanaan pengawasan kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, dan penyeberangan;
- 6) Pelaksanaan urusan tata usaha, rumah tangga, sumber daya manusia, keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat; dan Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan.

#### 4. Produktivitas Angkutan

##### a. Produktivitas Pelabuhan Bahaur 4 Tahun Terakhir

Tabel 4.4 Produktivitas Pelabuhan Bahaur 4 Tahun

Tahun	Penumpang	Kendaraan						
		Gol I	Gol II	Gol III	Gol IV	Gol V	Gol VI	Gol VII
2019	7079	-	7079	2	498	437	301	55
2020	2088	-	128	2	130	155	136	1
2021	4631	-	300	37	165	225	16	79
2022	9654	-	800	12	354	170	603	113
Total	23452	-	8307	53	1147	987	1056	248

- b. Berikut adalah Data Produktivitas Kedatangan Harian Penumpang dan Kendaraan selama 14 (empat belas) Hari di Pelabuhan Penyeberangan Bahaur.

Tabel 4.5 Data Produktivitas Keberangkatan Selama 14 (Empat Belas) Hari di Pelabuhan Penyeberangan Bahaur

No	Hari dan Tanggal	Penumpang	Kendaraan							
			GOL I	GOL II	GOL III	GOL IV	GOL V	GOL VI	GOL VII	GOL VIII
1.	Kamis, 23 Februari 2023	69	-	4	-	2	1	14	3	-
2.	Minggu, 5 Maret 2023	96	-	5	-	4	-	16	1	-
3.	Selasa, 14 Maret 2023	102	-	16	-	6	-	12	1	-
4.	Senin, 20 Maret 2023	125	-	17	-	3	2	4	1	-
5.	Senin, 27 Maret 2023	123	-	13	-	1	0	14	-	-
6.	Sabtu, 1 April 2023	158	-	13	-	1	6	10	-	-
7.	Senin, 10 April 2023	464	-	41	-	23	2	13	-	-
8.	Sabtu, 15 April 2023	669	1	83	-	56	2	-	-	-
9.	Kamis, 20 April 2023	555	-	60	-	39	2	4	-	-
10.	Kamis, 27 April 2023	107	-	8	-	6	-	14	-	-
11.	Jum'at, 5 Mei 2023	119	-	5	-	1	-	13	-	-

12	Kamis, 11 Mei 2023	151	-	9	-	5	-	12	1	-
13	Kamis, 18 Mei 2023	78	-	5	-	2	-	14	1	-
14	Kamis, 25 Mei 2023	141	-	19	-	2	5	16	-	-
<b>JUMLAH</b>		<b>2957</b>	<b>1</b>	<b>298</b>	<b>-</b>	<b>151</b>	<b>20</b>	<b>156</b>	<b>8</b>	<b>-</b>

Sumber : Hasil Observasi Tim PKL Kalimantan Tengah (2023)

- c. Berikut adalah Data Produktivitas Keberangkatan Harian Penumpang dan Kendaraan selama 14 ( empat belas ) Hari di Pelabuhan Penyeberangan Bahaur:

Tabel 4.6 Data Produktivitas Kedatangan Selama 14 (empat belas) Hari di Pelabuhan Penyeberangan Bahaur

NO	Hari dan Tanggal	Penumpang	KENDARAAN							
			GOL I	GOL II	GOL III	GOL IV	GOL V	GOL VI	GOL VII	GOL VIII
1	Selasa, 21 Februari 2023	64	-	4	-	7	6	7	3	-
2	Jum'at, 3 Maret 2023	44	-	5	-	4	6	4	2	1
3	Senin, 12 Maret 2023	41	-	6	-	2	5	5	1	-
4	Sabtu, 18 Maret 2023	23	-	4	-	3	4	6	1	-
5	Sabtu, 25 Maret 2023	65	-	2	-	2	2	5	-	-
6	Kamis, 30 Maret 2023	54	-	12	-	3	5	4	-	-
7	Sabtu, 8 April 2023	35	-	1	-	1	2	2	-	-
8	Kamis, 13 April 2023	40	-	7	-	1	3	2	-	-
9	Selasa, 18 April 2023	31	-	7	-	3	1	1	-	-

10	Selasa, 25 April 2023	153	-	12	-	9	2	-	-	-
11	Sabtu, 3 Mei 2023	419	-	69	-	26	3	1	-	-
12	Kamis, 9 Mei 2023	889	-	75	-	35	6	3	-	2
13	Selasa, 16 Mei 2023	807	-	71	-	22	13	3	2	-
14	Selasa, 23 Mei 2023	469	-	38	-	20	8	-	-	-
<b>Jumlah</b>		<b>3134</b>	<b>-</b>	<b>311</b>	<b>-</b>	<b>138</b>	<b>66</b>	<b>43</b>	<b>9</b>	<b>3</b>

Sumber : Hasil Observasi Tim PKL Kalimantan Tengah (2023)

## B. HASIL PENELITIAN

### 1. Penyajian Data

#### a. Pemberian Informasi Jenis dan Berat Muatan Kendaraan

Pemberian informasi jenis muatan telah dilakukan oleh pengemudi yang membawa kendaraan barang. Namun pengemudi hanya memberikan informasi tersebut kepada petugas pelabuhan dan tidak diteruskan kepada petugas di atas kapal. Untuk berat muatan kendaraan, pengemudi tidak mengetahui dikarenakan tidak adanya dokumen resmi yang berisi informasi berat muatan. Selain itu berat muatan tidak dapat diinformasikan karena tidak tersedianya jembatan timbang untuk menimbang berat kotor kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Bahaur.

#### b. Jumlah Tali Pengikat Kendaraan di Atas Kapal

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Diatas Kapal Pasal 18 bahwa jumlah alat pengikat harus disesuaikan dengan berat keseluruhan kendaraan Kondisi eksisting alat pengikat kendaraan yang tersedia pada KMP. Kalabia sebagai berikut :

Tabel 4.7 Jenis dan Jumlah Alat Pengikat Kendaraan KMP. Drajat Paciran

Jenis Alat Pengikat	Alat Pengikat Kendaraan Yang Tersedia
<i>Rachet strap Assembly</i>	25

Sumber : Hasil Observasi Tim PKL Kalimantan Tengah (2023)

Berikut tampilan alat pengikat yang tersedia di atas **KMP  
DRAJAT PACIRAN**



Gambar 4.17 Alat Pengikat Kendaraan yang tersedia pada  
KMP. Drajat Paciran



Gambar 4.18 Alat Pengikat Kendaraan yang tersedia pada  
KMP. Drajat Paciran

Petugas operator kapal tidak melakukan klem roda pada kendaraan yang tidak di *lashing*. Tidak ada pengganti dari klem roda kendaraan sehingga tidak ada pengganjal roda kendaraan.

c. Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal

1) Jarak Antar Kendaraan

Berdasarkan hasil survei pengukuran jarak di atas kapal selama periode 01 Maret 2023 – 20 April 2023, didapatkan nilai

maksimum dan minimum jarak antar kendaraan di atas KMP.

Drajat Paciran adalah sebagai berikut :

Tabel 4.8 Jarak Kendaraan Saat Pemuatan di KMP. Drajat Paciran

No	Tanggal	Jarak (cm)				Dinding
		Depan	Belakang	Kiri	Kanan	
1	1 Maret 2023	64	64,5	67	66,4	70,2
2	4 Maret 2023	67	69	71	71	71,5
3	12 maret 2023	71	67,6	68,5	68,6	70,5
4	18 Maret 2023	72	71	69,8	69	71,8
5	23 Maret 2023	70,5	68,2	69,1	70	70,5

Sumber : Hasil Observasi Tim PKL Kalimantan Tengah (2023)

Pada gambar 4.18 pada KMP. Drajat Paciran terdapat 5 baris kendaraan sehingga ada jarak kiri dan kanan. Berikut merupakan tampilan pengukuran jarak kendaraan di atas kapal:

a) Jarak antar sisi kendaraan

Pada KMP. Drajat Paciran kendaraan roda empat terdapat Lima baris sehingga terdapat jarak untuk sisi kanan dan kiri



Gambar 4.19 Jarak Antar Sisis Kendaraan

Jarak antar depan dan belakang kendaraan Jarak antar depan dan belakang kendaraan pada KMP. Drajat Paciran berjarak 60 cm



Gambar 4.20 Jarak Antar Depan dan Belakang Kendaraan

b) Jarak antara salah satu sisi ke dinding kapal

Jarak antara satu sisi ke dinding kapal cenderung sangat dekat, berjarak 4.5 cm karena pada KMP. Drajat Paciran terdapat lima baris .

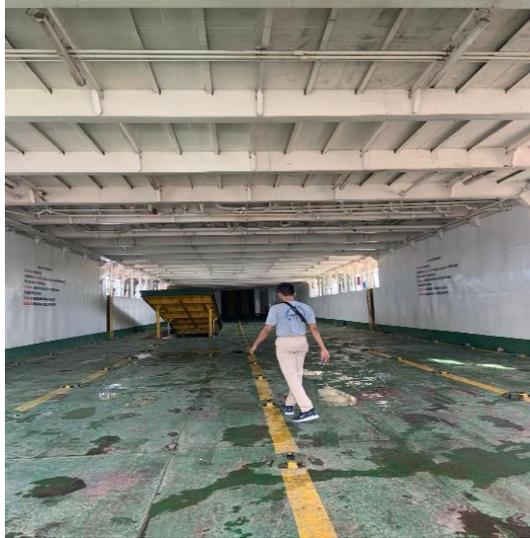


Gambar 4.21 Jarak Sisi Kendaraan Ke Dinding Kapal

d. Kondisi Ruang Muat Kendaraan

- 1) Kebersihan Ruang Muat Kendaraan dari Ceceran Minyak dan Gemuk.

Kondisi ekisting lantai ruang muat kendaraan di atas KMP.  
Drajat Paciran masih kotor dari ceceran minyak dan tanah.



Gambar 4.22 Keadaan Ruang Muat Kapal

e. Penempatan Kendaraan di Atas Kapal

Kondisi eksisting di atas kapal untuk kendaraan roda 4 ke atas sudah ditempatkan secara membujur searah haluan atau buritan kapal.



Gambar 4.23 Penempatan Kendaraan roda 4 di atas kapal.

f. Pengikatan Kendaraan di Atas Kapal

Setelah kendaraan muat ke atas kapal, petugas melakukan pengikatan kendaraan di atas kapal.

Berikut hasil survei saat pengikatan kendaraan di atas kapal :

Tabel 4.9 Hasil Survei Pengikatan Kendaraan

Bagian Kapal	Kondisi Eksisting
<p>Depan (Haluan)</p>	 <p>Kendaraan pada bagian depan kebanyakan kendaraan pribadi yang tidak di <i>lashing</i> karena masih cenderung ringan</p>
<p>Tengah (<i>Midship</i>)</p>	 <p>Keadaan pada bagian tengah dipenuhi dengan kendaraan pribadi yang sama sekali tidak di <i>lashing</i></p>

<p>Belakang (Buritan)</p>	 <p>Kendaraan pada bagian belakang di <i>lashing</i> khusus kendaraan berat seperti truck</p>
---------------------------	---

g. Sterilisasi Ruang Muat Kendaraan dari Penumpang

Kondisi eksisting ruang muat kendaraan pada KMP. Drajat Paciran belum steril dari adanya penumpang. Karena masih ditemukan orang yang berada di dalam *deck* kendaraan selama pelayaran

2. Analisis Data

a. Analisis Pemberian Informasi Jenis dan Berat Muatan Kendaraan

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 *lashing* yang akan digunakan untuk mengikat kendaraan saat pelayaran.

Berdasarkan hasil survei yang saya temui, dapat disimpulkan bahwa para pengemudi ini hanya memberikan informasi jenis muatan kendaraan secara langsung kepada petugas di pelabuhan. Sedangkan untuk berat muatan, pengemudi tidak mengetahui informasi berat muatan dari kendaraan yang dibawa serta tidak adanya dokumen resmi dari perusahaan/pemilik kendaraan tersebut

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 pasal 5 ayat (2) bahwa setiap kendaraan yang akan memasuki kapal harus ditimbang dengan tujuan untuk mengetahui informasi tentang berat kotor kendaraan. Pada Pelabuhan Penyeberangan Bahaur kendaraan yang akan memasuki kapal tidak diketahui berat kotor kendaraanya dikarenakan pada pelabuhan ini tidak tersedia jembatan timbang kendaraan.

b. Jumlah Tali Pengikat Kendaraan di Atas Kapal

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Diatas Kapal Pasal 18 bahwa jumlah alat pengikat harus disesuaikan dengan berat keseluruhan kendaraan, adapun banyaknya tali pengikat kendaraan berdasarkan berat keseluruhan kendaraan sebagai berikut:

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

Tetapi jumlah kebutuhan alat ikat tidak dapat diketahui karena berat dan muatan kendaraan tidak dapat diketahui

c. Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal

1) Jarak antar kendaraan

Berdasarkan tabel 4.12 dapat diketahui bahwa jarak antar kendaraan di atas KMP. Drajat Paciran tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016.

Karena Jumlah kendaraan lebih banyak dibandingkan barang curah.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 pasal 20 bahwa jarak antar kendaraan dan dinding sebagai berikut:

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

d. Kondisi Ruang Muat Kendaraan

Kebersihan Ruang Muat Kendaraan Terhadap Ceceran Minyak dan Gemuk. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 pasal 15 ayat (1) bahwa ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan gemuk (*grease*). 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 gambar 4.18 dilihat bahwa kondisi lantai ruang muat kendaraan pada KMP.Drajat Paciran masih kotor dari ceceran minyak dan tanah sebelum proses muat kendaraan.

e. Sterilisasi Ruang Muat Kendaraan dari Penumpang

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 pasal 17 ayat (2) bahwa ruang penempatan kendaraan harus steril dari adanya penumpang selama pelayaran. Pada Gambar 4.19 dapat dilihat di atas KMP. Drajat Paciran bahwa kondisi ruang muat

kendaraan belum steril, karena masih ditemukan penumpang yang menunggu di deck kendaraan selama pelayaran.

f. Pengikatan Kendaraan di Atas Kapal

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 pasal 4 ayat (1) bahwa setiap kendaraan wajib diikat selama dalam pelayaran. Berdasarkan hasil survei di lapangan, pada lintasan Bahaur – Paciran di atas KMP. Drajat Paciran telah dilakukan pengikatan kendaraan. Lintasan ini merupakan Long Ferry Distance (LDF) dengan jarak tempuh 180 mil laut, serta dipengaruhi cuaca, dan ombak saat pelayaran.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 tahun 2016 pasal 4 ayat (2) bahwa untuk pengikatan kendaraan wajib dilakukan pada kendaraan yang berada pada barisan depan (haluan), tengah (midship), dan belakang (buritan). Dari hasil survei pada tabel 4.13 dapat dijelaskan bahwa KMP. Drajat Paciran pada lintasan Bahaur – Paciran sudah dilakukan pengikatan pada kendaraan akan tetapi belum sesuai ketentuan pengikatan yang telah diatur dikarenakan petugas di kapal tidak mengetahui berat kendaraan sehingga jenis dan jumlah alat *lashing* yang digunakan saat pengikatan.

Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 pasal 4 ayat (3) bahwa kendaraan yang tidak dilakukan klem pada roda kendaraan. Berdasarkan hasil survei di lapangan pada tampilan gambar 4.23, klem roda kendaraan tidak dilakukan oleh petugas operator kapal karena tidak tersedia alat klem roda kendaraan di KMP. Drajat Paciran, hanya tersedia kayu balok yang digunakan sebagai pengganjal roda kendaraan selama kapal berlayar.

g. Sterilisasi Ruang Muat Kendaraan dari Penumpang

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 pasal 17 ayat (2) bahwa ruang penempatan kendaraan harus steril dari adanya penumpang selama pelayaran. Pada Gambar 4.19 dapat dilihat di atas KMP. Drajat Paciran bahwa kondisi ruang muat kendaraan belum steril, karena masih ditemukan penumpang yang menunggu di deck kendaraan selama pelayaran.

### C. PEMBAHASAN

Dari hasil analisis yang didapat, diketahui bahwa kondisi pengangkutan kendaraan yang ada di atas kapal penyeberangan lintasan Bahaur – Paciran tidak sesuai dengan kondisi pengangkutan kendaraan di atas kapal berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016.

Berikut tata cara pengangkutan kendaraan yang direncanakan pada Pelabuhan Penyeberangan Bahaur:

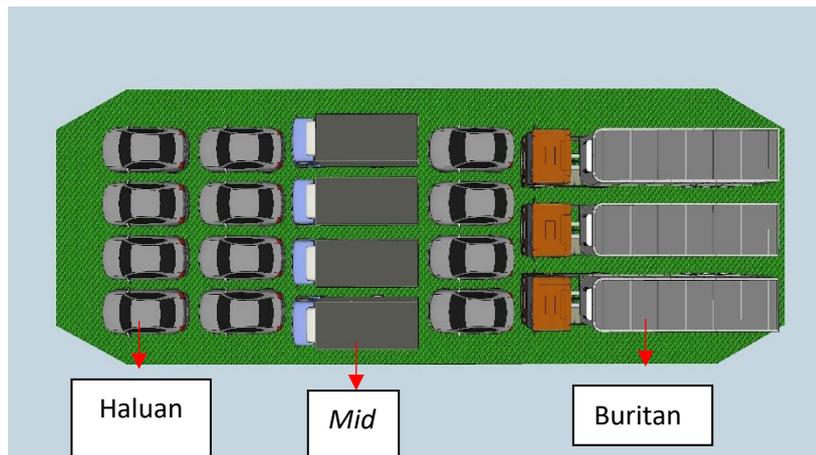
1. Pemberian Informasi Jenis dan Berat Muatan Kendaraan

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 *lashing* yang akan digunakan serta menentukan posisi kendaraan di atas kapal. Dikarenakan Pelabuhan bahaur belum dilengkapi dengan jembatan timbang, maka informasi berat muatan tidak dapat diberikan kepada petugas di atas kapal sehingga penentuan jumlah *lashing* tidak berdasarkan berat kendaraan. Jenis muatan hanya diinformasikan oleh pengemudi kendaraan kepada petugas pelabuhan namun tidak diinformasikan ulang kepada petugas di atas kapal. Hal ini

mengakibatkan penempatan kendaraan di atas kapal tidak mempertimbangkan jenis muatan dan resiko yang akan terjadi terjadi akibat salah penempatan seperti hanya resiko bahaya kebakaran atau ledakan dari muatan kendaraan tersebut.

## 2. Kebutuhan alat pengikat kendaraan di atas kapal

Pengikatan kendaraan di atas kapal merupakan salah satu hal penting yang perlu diperhatikan selama pelayaran kapal. Dalam pelaksanaannya kendaraan yang dimuat diatas kapal tidak ada yang di *lashing* dan di klem, Kendaraan yang di muat dalam kapal hanya di ganjal oleh ganjalan kayu. Sedangkan kendaraan yang tidak di *lashing* wajib di lakukan klem roda pada kendaraan tersebut.



Gambar 4.24 Rencana Penempatan kendaraan di atas kapal berdasarkan PM perhubungan nomor 115 tahun 2016

Berdasarkan hasil analisis kapal yang beroperasi di lintasan Bahaur – Paciran belum tersedia alat pengikat kendaraan yang cukup dan sesuai dengan kebutuhan. Untuk menghitung alat pengikat kendaraan berdasarkan peraturan Menteri nomor 115 tahun 2016 pasal 18 bahwa jumlah alat pengikat harus disesuaikan dengan berat kendaraan.

Golongan kendaraan	Berat kendaraan	Jenis alat pengikat dan jumlah alat	Jenis kendaraan
IV A	3,5 ton - 20 ton	sekurang-kurangnya 2 alat pengikat ( <i>lashing gear</i> ) dengan beban kerja yang aman jenis rope aotomobile tie down	kendaraan bermotor untuk penumpang : sedan, jeep, minibus
IV B			mobil barang: mobil bak terbuka, mobil bak tertutup
V A			kendaraan bermotor untuk penumpang : bus dengan panjang lebih dari 5 meter -7 meter ( bus sedang)
V B			mobil barang : truk tangki ukuran sedang dengan panjang lebih dari 5 meter- 7 meter (truk engkel)
VI A			kendaraan bermotor untuk penumpang : bus dengan panjang lebih dari 7 meter -10 meter ( bus besar)
VI B			mobil barang: kendaraan bermotor dengan panjang lebih dari 7 meter - 10 meter ( truk besar, kereta penarik tanpa gandengan)
VII			20 ton - 30 ton

			pengangkut alat berat dengan ukuran panjang lebih dari 10 meter - 12 meter dan sejenisnya
VIII	30 ton - 40 ton	sekurang - kurangnya 4 alat pengikat ( <i>lashing gear</i> ) dengan beban kerja aman jenis chain with turnbuckle	kendaraan bermotor berupa mobil barang (truk tronton) / tangki, kendaraan alat berta dan kereta penarik berikut gandengannya dengan ukuran panjang lebih dari 12 meter - 16 meter

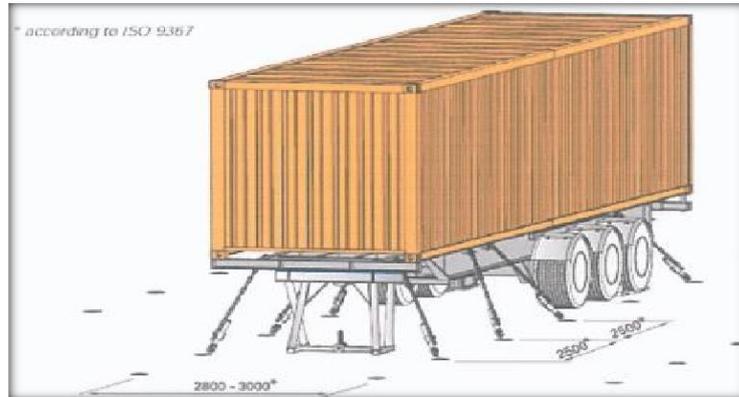
Sumber : peraturan menteri perhubungan nomor 115 tahun 2016

Berikut aturan pengikatan pada kendaraan besar dan kendaraan kecil:



Gambar 4.25 Pengikatan Kendaraan kecil

Sumber : peraturan menteri perhubungan nomor 115 tahun 2016



Gambar 4.26 Pengikatan Kendaraan Besar  
 Sumber : peraturan menteri perhubungan nomor 115 tahun 2016

Kebutuhan alat *lashing* pada KMP. Drajat Paciran contoh kasus pada tanggal 11 maret 2023 terdapat 2 kendaraan golongan IV A dan IV B dan 2 kendaraan golongan VI A terletak dihaluan 1 kendaraan golongan V B di Tengah 8 kendaraan golongan VI A dan VI B di Tengah dan 4 kendaraan golongan VI B dan 3 kendaraan golongan VII di buritan.

1. Golongan IV A memerlukan alat *lashing* sebanyak 2 buah tiap sisi kendaraan
2. Golongan V memerlukan alat *lashing* sebanyak 2 buah tiap sisi kendaraan
3. Golongan VII memerlukan alat *lashing* sebanyak 3 buah tiap sisi kendaraan

Dari setiap baris memerlukan alat *lashing* sebanyak :

Haluan ( 4 buah kendaraan x 4 kebutuhan alat *lashing* ) = 16 alat *lashing*

Tengah ( 4 buah kendaraan x 4 kebutuhan alat *lashing* ) = 16 alat *lashing*

Buritan ( 3 buah kendaraan x 6 kebutuhan alat *lashing* ) = 18 alat *lashing*

Jadi jumlah kebutuhan alat *lashing* pada KMP. Drajat Paciran adalah 50 buah.

3. Pengangkutan kendaraan di atas kapal

a. Jarak Antar Kendaraan

Penempatan jarak antar kendaraan di atas kapal tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016.

Jarak antar kendaraan yang telah sesuai ketentuan adalah:

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

Ketentuan jarak ini bertujuan memberi ruang pada deck kendaraan agar bisa dilakukan proses pengikatan kendaraan sesuai aturan oleh petugas di atas kapal dan mempermudah proses evakuasi penumpang yang ada di atas kapal pada saat terjadi keadaan darurat. Kondisi di lapangan menunjukkan bahwa jarak antar kendaraan sudah sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

4. Kebersihan Ruang Muat Kendaraan Dari ceceran Minyak Dan Gemuk

Setelah selesai proses bongkar muatan, petugas di kapal segera melakukan pembersihan pada ruang muat kendaraan sehingga lantai ruang muat kendaraan bersih dari ceceran minyak dan gemuk. Hal ini dilakukan sebagai upaya menghindari kecelakaan kendaraan selama kapal berlayar.

5. Sterilisasi Ruang Muat Kendaraan dari Penumpang

Pihak operator kapal belum menerbitkan menertibkan para penumpang sehingga masih ditemukan penumpang di *deck* kendaraan, penumpang selayaknya berada di *deck* penumpang dikarenakan alat-alat keselamatan jiwa yang diperuntukkan bagi penumpang berada pada

*deck* penumpang, sehingga pada saat kondisi darurat, penumpang dapat dengan mudah memanfaatkan alat keselamatan jiwa tersebut.

6. Pengikatan Kendaraan di Atas kapal

Untuk pengikatan kendaraan di atas kapal, petugas operator kapal telah melakukan pengikatan kendaraan. Akan tetapi, pengikatan yang dilakukan tidak sesuai dengan aturan yang berlaku dikarenakan tidak ada informasi berat kendaraan. Sesuai aturan bahwa kendaraan yang tidak di *lashing* maka harus di klem roda. Namun, di atas kapal belum tersedia klem pada roda kendaraan sehingga petugas di kapal hanya menggunakan kayu balok sebagai pengganjal roda kendaraan.

7. Penempatan Kendaraan di Atas Kapal

Pihak operator kapal belum menempatkan seluruh kendaraan di atas kapal serta membujur searah haluan atau buritan kapal. Masih ditemukan penempatan kendaraan secara melintang diatas kapal saat pelayaran. Hal ini dapat mempengaruhi stabilitas kapal dan memperlambat proses saat bongkar muat kendaraan.

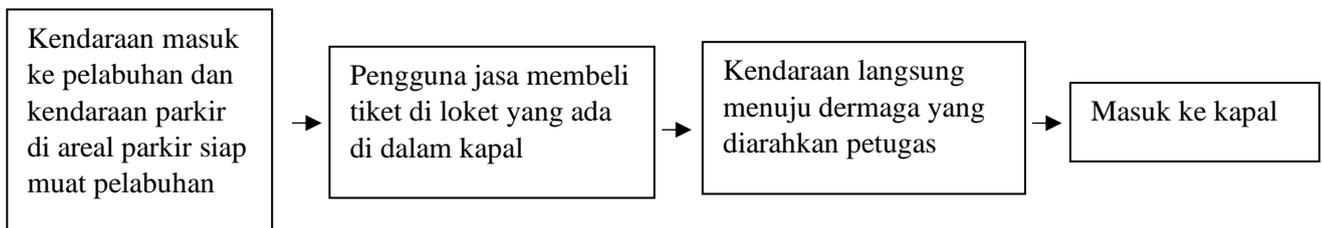
Berdasarkan hasil analisis data, dapat disimpulkan perbandingan antara kondisi sekarang dengan kondisi yang direncanakan. Perbandingan tersebut dapat dinilai pada tabel berikut:

No	Kondisi Eksisting	Kondisi Yang Direncanakan	Manfaat
1	Kendaraan yang akan diangkut di atas kapal tidak menunjukkan informasi jenis dan berat muatan	Setiap kendaraan wajib memberikan informasi jenis dan berat muatan yang akan dicatat oleh petugas pelabuhan sebelum dilakukan penimbangan kendaraan	Agar petugas kapal menentukan letak posisi kendaraan pada geladak dan untuk menentukan jenis serta jumlah alat <i>lashing</i> yang akan digunakan untuk mengikat kendaraan
2	Tidak tersedianya jembatan timbang kendaraan di Pelabuhan	Pihak operator pelabuhan perlu menyediakan jembatan timbang untuk mengukur berat kotor kendaraan sebelum masuk ke pelabuhan	Agar tidak ada kendaraan yang beratnya melebihi. Kapasitas dermaga dan petugas di kapal dapat menentukan jumlah dan

	Penyeberangan Bahaur		jenis <i>lashing</i> yang akan digunakan untuk mengikat kendaraan
3	Jarak antar sisi kendaraan di atas belum sesuai dengan peraturan yang berlaku	Jarak antar sisi kendaraan belum mengikuti dengan peraturan yang berlaku yaitu jarak antar sisi kendaraan 60 cm, jarak muka dan belakang kendaraan 30 cm dan jarak ke dinding kapal 60 cm.	Agar jarak kendaraan sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan dan akses jalan bagi penumpang yang turun kendaraan tidak terganggu.
4	Ruang muat kendaraan pada kapal belum bersih dari ceceran minyak dan tanah	Pihak operator kapal harus menjaga ruang muat agar tetap bersih dari ceceran minyak dan tanah	Agar keselamatan pengguna jasa dan operator kapal selama pelayaran dapat terjamin
5	Ruang muat kendaraan belum steril dari adanya penumpang selama pelayaran	Petugas di kapal harus mengarahkan penumpang menuju <i>deck</i> penumpang. Sehingga tidak ditemukan penumpang yang berada di <i>deck</i> kendaraan	Agar bila terjadi bahaya/kecelakaan kapal, petugas di kapal lebih mudah untuk mengarahkan penumpang untuk menghadapi situasi tersebut.
6	Terdapat kendaraan yang masih ditempatkan secara melintang	Kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang	Agar memudahkan proses bongkar muat di kapal dan menjaga stabilitas kapal
7	Kendaraan yang diangkut di atas kapal telah dilakukan pengikatan kendaraan selama pelayaran tetapi belum sesuai ketentuan	Kendaraan yang diangkut di atas kapal telah dilakukan pengikatan kendaraan selama pelayaran tetapi belum sesuai ketentuan	Agar kendaraan yang berada di atas kapal aman selama pelayaran
8	Jenis dan jumlah alat	Setiap kapal harus melengkapi alat pengikat	Setiap kapal harus melengkapi alatg

	pengikat kendaraan belum sesuai ketentuan dan tidak tersedianya klem roda kendaraan	kendaraan dan klem roda kendaraan	pengikat kendaraan dan klem roda kendaraan
--	---	-----------------------------------	--

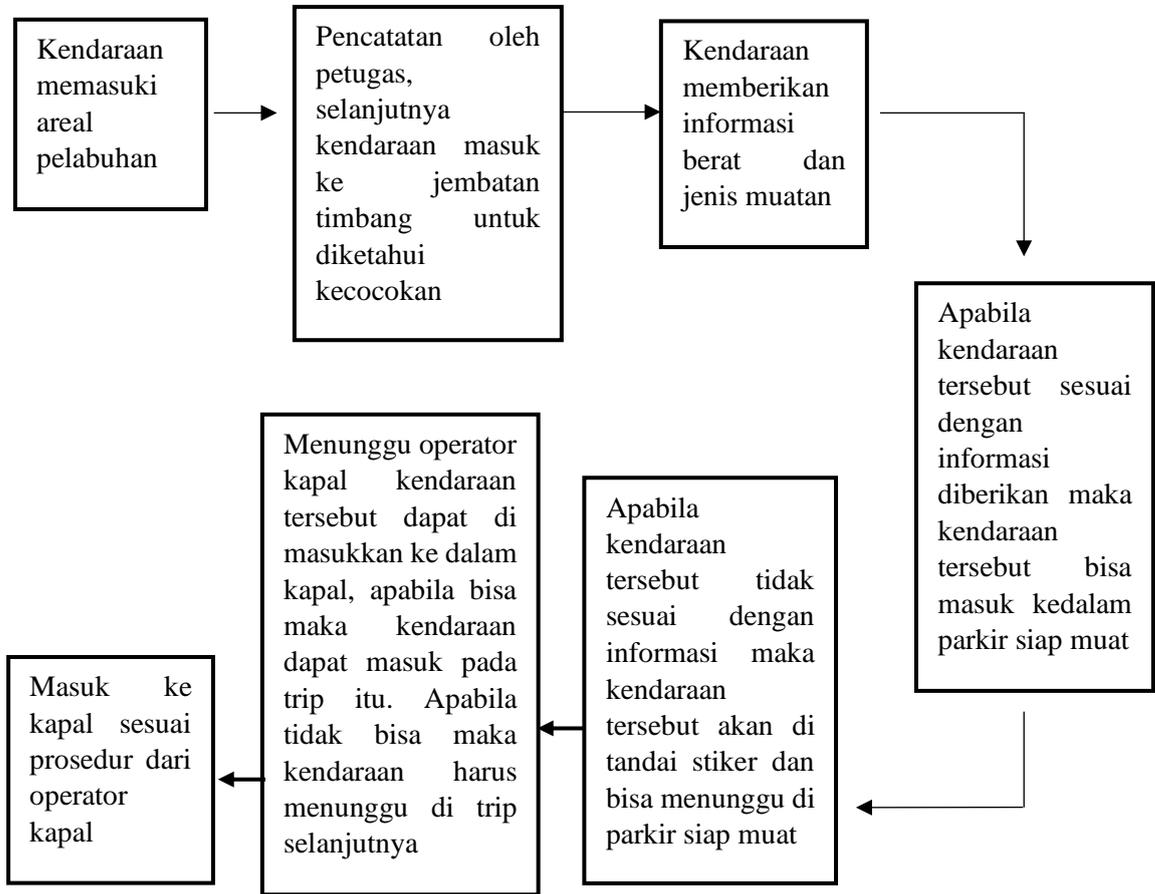
Berikut skema tata cara pengangkutan yang terjadi di Pelabuhan Bahaur:



Gambar 4.24 Skema Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Pada Pelabuhan Bahaur

Skema diatas menunjukkan bahwa Pelabuhan bahaur tidak melakukan penimbangan kendaraan serta muatan yang diangkut oleh kendaraan dikarenakan belum adanya jembatan timbang, kemudian kendaraan masuk ke areal parkir siap muat dan pengguna jasa membeli tiket yang ada di loket di pelabuhan kemudian setelah memiliki tiket langsung menuju dermaga, operator kapal memberi tahu untuk mendahulukan muatan yang diminta untuk dimuat terlebih dahulu, setelah pemuatan dilakukan, operator kapal tidak memperhatikan jarak antar kendaraan dan tidak melakukan pengikatan terhadap kendaraan yang diangkut, kendaraan diatas kapal . Hal tersebut menunjukkan bahwa tata cara pengangkutan kendaraan pada Pelabuhan Bahaur tidak sesuai Peraturan Menteri Perhubungan No. 115 tahun 2016.

Berikut skema yang direncanakan untuk dapat diterapkan pada Pelabuhan Bahaur :



Gambar 4.25 Skema Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan No. 115 Tahun 2016

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan data yang ada serta hasil analisis dalam Kertas Kerja Wajib ini, maka di ambil kesimpulan sebagai berikut:

Tata cara pengangkutan kendaraan di atas KMP. DRAJAT PACIRAN tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor 115 Tahun 2016, seperti:

1. Pelaksanaan pengangkutan kendaraan di KMP Drajat Paciran belum sesuai karna belum adanya petugas yang melaksanakan pengawasan terhadap pemuatan kendaraan pada KMP. Drajat Paciran sehingga ada kendaraan yang tidak di laksanakan *lashing* sesuai PM Nomor 115 Tahun 2016 dan ruang kendaraan kapal masih belum steril dikarenakan masih terdapat penumpang selama pelayaran.
2. Jarak antara kendaraan dan dinding kapal belum sesuai dengan PM Nomor 115 Tahun 2016 karena kendaraan yang di angkut pada KMP. Drajat Paciran cenderung melebihi kapasitas ruang muat kendaraan sehingga jarak antara kendaraan dan dinding kapal belum sesuai dengan PM Nomor 115 Tahun 2016
3. Usaha yang dilakukan agar pengangkutan kendaraan di atas KMP. Drajat Paciran yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bahaur sesuai dengan peraturan yang berlaku adalah sebagai berikut :
  - a. Setiap kendaraan yang berada di bagian Haluan, Tengah, dan buritan kapal wajib dilaksanakan *lashing* untuk mencegah terjadinya pergerakan kendaraan saat berlayar yang berpotensi menyebabkan kecelakaan pada kapal sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Pasal 19 ayat (2)
  - b. Mengatur jarak antara kendaraan dan dinding kapal mengikuti PM Nomor 115 Tahun 2016, dimana jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang – kurangnya 60 cm, jarak antar muka dan belakang masing-masing kendaraan 30 cm, untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading-gading.

4. Mengawasi ruang penempatan kendaraan harus steril dari adanya penumpang selama pelayaran

## **B. Saran**

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

1. Petugas Pelabuhan dapat lebih mengawasi proses pemuatan sehingga seluruh kendaraan dapat di *lashing* dan kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan dilakukan klem pada roda kendaraan agar aman serta meminimalisir terjadinya kecelakaan saat berlayar;
2. Sebaiknya penempatan kendaraan disesuaikan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Pasal 17 ayat (1) bahwa kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan dan buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal;
3. Operator kapal harus menyediakan alat pengikat dan klem roda kendaraan yang cukup sesuai dengan jumlah kendaraan yang diangkut, agar semua kendaraan yang berada di bagian wajib *lashing* dapat di *lashing* sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 pasal 12 ayat (1) dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 pasal 12 ayat (2).
4. Diharapkan operator kapal selalu mengawasi pada ruang kendaraan, sehingga tidak ada penumpang yang berada di kendaraan saat kapal berlayar berdasarkan PM Nomor 115 Tahun 2016 pasal 17 ayat (2)

## DAFTAR PUSTAKA

- Bambang , T . (2010).*Perencanaan Pelabuhan* . Yogyakarta: Beta Offset
- Iskandar, A. (2010).*Transportasi Penyeberangan Suatu Pengantar*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada
- Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset, dan Teknologi Republik Indonesia. (2016). Dipetik Juli,2022,Dari KBBi Daring:  
<https://kbbi.kemendikbud.go.id/entri/klem>
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2016). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 30 tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan*
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2016). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 115 tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal*.
- Kementerian Perhubungan Indonesia (2017) *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 103 tahun 2017 tentang Pengaturan dan Pengendalian Kendaraan yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan*.
- Nasution , N. (2003). *Manajemen Transportasi Jilid ke Dua*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Presiden Republik Indonesia. (2008). *Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran*
- Abubakar, Iskandar dkk. 2010. *Transportasi Penyeberangan*, Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Wahyu Toghi (2021). *Tinjauan Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di atas Kapal Penyeberangan Pada Lintasan Dumai-Tanjung kapal Provinsi Riau*. Palembang: Politeknik Transportas SDP Palembang