

**EVALUASI TATA CARA PENGANGKUTAN KENDARAAN
DI ATAS KMP. BELANAK PADA PELABUHAN
PENYEBERANGAN TANJUNG API-API PROVINSI
SUMATERA SELATAN**



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

DWIKY GUNAWAN

22 03 007

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

TAHUN 2025

**EVALUASI TATA CARA PENGANGKUTAN KENDARAAN
DI ATAS KMP. BELANAK PADA PELABUHAN
PENYEBERANGAN TANJUNG API-API PROVINSI
SUMATERA SELATAN**



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

DWIKY GUNAWAN

22 03 007

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

TAHUN 2025

**EVALUASI TATA CARA PENGANGKUTAN KENDARAAN DI ATAS
KMP. BELANAK PADA PELABUHAN PENYEBERANGAN TANJUNG
API-API PROVINSI SUMATERA SELATAN**

Disusun dan Diajukan Oleh:

Dwiky Gunawan

NPM. 22 03 007

Telah dipertahankan di depan Panitia

Ujian KKW Pada tanggal 29 Juli 2025

Menyetujui

Pengaji I



Chairul Insani Ilham, A.TD., M.M
NIP. 19601215 198703 1 007

Pengaji II



Yulia Puspita Sari, M.Si
NIP. 19900522 202203 2 011

Pengaji III



Vita Permatasari, S.T., M.Si
NIP. 19820813 200212 2 003

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan


Bambang Setiawan, S.T., MT
NIP. 19710921 199703 1 002

PERSETUJUAN SEMINAR KERTAS KERJA WAJIB

Judul : Evaluasi Tata Cara Pengangkutan Di Atas KMP. Belanak
Pada Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api Provinsi
Sumatera Selatan

Nama Mahasiswa : Dwiky Gunawan

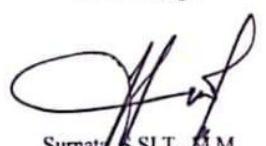
NPM : 22 03 007

Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan
Palembang, Juli 2025

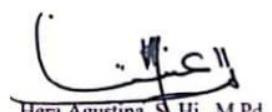
Menyetujui

Pembimbing I



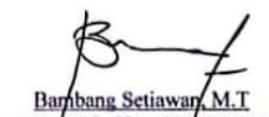
Surnati, S.Si.T., M.M
NIP. 19660719 198903 1 001

Pembimbing II



Hera Agustina, S.Hi., M.Pd
NIP. 19860824 202321 2 029

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan



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

SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Dwiky Gunawan
NPM : 2203007
Program Studi : Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Adalah pihak I selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul "Tinjauan Kelengkapan Sertifikat dan Pengawakan Kapal di Waduk Jatibarang Kota Semarang" dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada:

Nama : Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang
Alamat : Jl. Sabar Jaya No. 116, Perajin, Banyuasin I Kabupaten. Banyuasin Sumatera Selatan

Ada pihak 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

Pemegang Hak Cipta

Palembang, 29 Juli 2024

Pencipta


70AMX442933190

Poltektrans SDP Palembang

Dwiky Gunawan

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Dwiky Gunawan

NPM : 2203007

Program Studi : Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

**"EVALUASI TATA CARA PENGANGKUTAN KENDARAAN DI ATAS KMP.
BELANAK PADA PELABUHAN PENYEBERANGAN TANJUNG API-API
PROVINSI SUMATERA SELATAN"**

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 pihak Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.

Palembang, 29 Juli 2025

Pencipta



Dwiky Gunawan



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG



Jl. Sabar Jaya No. 116 | Telp : (0711) 753 7278 | Email : kepegawaian@poltektranssdp-palembang.ac.id
Palembang 30763 | Fax : (0711) 753 7263 | Website : www.poltektranssdp-palembang.ac.id

SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIARISME
Nomor : 108 / PD / 2025

Tim Verifikator Smiliarity Karya Tulis Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang, menerangkan bahwa identitas berikut :

Nama : Dwiky Gunawan
NPM : 2203017
Program Studi : D. III STUDI MTPD
Judul Karya : TATA CARA PENGANGKUTAN KENDARAAN DI ATAS
KMP. BELANAK PADA PELABUHAN
PENYEBERANGAN TANJUNG API-API PROVINSI
SUMATERA SELATAN

Dinyatakan sudah memenuhi syarat dengan Uji Turnitin 25% sehingga memenuhi batas maksimal Plagiasi kurang dari 25% pada naskah karya tulis yang disusun. Surat keterangan ini digunakan sebagai prasyarat pengumpulan tugas akhir dan *Clearence Out* Wisuda.

Palembang, 26 Agustus 2025
Verifikator

Kurniawan, S.I.P
NIP. 19990422 202521 1 005

"The Bridge Start Here"



KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirobbil'alamin puji syukur kepada Allah SWT atas berkat dan rahmat-Nya sehingga saya dapat menyelesaikan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini yang berjudul “Evaluasi Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas KMP. Belanak Pada Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api Provinsi Sumatera Selatan” tepat pada waktu yang telah ditentukan. 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 dalam penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa Allah SWT.
2. Keluarga yang saya sayangi yaitu kedua orang tua ibu, ayah , ayuk dan adin yang selalu ada untuk mendukung dan mendoakan agar selalu semangat dalam menjalani kehidupan pendidikan dan penyusunan Kertas Kerja Wajib ini.
3. Bapak Dr. Eko Nugroho Widjatmoko, M.M., M.Mar.E. selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang.
4. Wakil Direktur I, Wakil Direktur II dan Wakil Direktur III Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
5. Bapak Surnata , S.SiT. M.M selaku Pembimbing I.
6. Ibu Hera Agustina, S.Hi., M.Pd selaku Pembimbing II.
7. Bapak Nurhadi Ungkul Wibowo, ST. M.T selaku Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sumatera Selatan.
8. Seluruh kakak alumni beserta staf pegawai Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sumatera Selatan dan Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api.
9. Seluruh dosen pengajar Poltektrans SDP Palembang yang telah membimbing dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini sehingga dapat selesai seperti yang diharapkan.

10. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.
11. Seluruh narasumber yang telah memberikan materi, wawasan serta data- data yang diperlukan dalam menyelesaikan Kertas Kerja Wajib ini.
12. Rekan – rekan seperjuangan selaku tim PKL di BPTD Kelas II Sumatera Selatan yang telah banyak membantu dalam penyelesaian penulisan Kertas Kerja Wajib ini.
13. Rekan – rekan satu angkatan XXXIII Abhiseva Nawasena, adik tingkat Angkatan XXXIV, dan adik tingkat Angkatan XXXV atas bantuan dan doanya.
14. Keluarga perasuhan UNGKE XXXIII, kakak asuh XXXI dan kakak asuh XXXII serta adik asuh XXXIV dan XXXV yang telah memberikan dukungan di kampus dan menyelesaikan Kertas Kerja Wajib ini.
15. Nailatul Ramadanti yang telah mendukung, membantu dan menemani saya dalam menyelesaikan Kertas Kerja Wajib ini.
16. Teman sekamar di singkarak kamar nomor 02 terima kasih telah memberi warna dan banyak cerita di kehidupan kampus.
17. Notar 2201038 yang telah mendukung dan membantu penulis untuk menyelesaikan kertas kerja wajib ini.
18. Semua pihak yang secara langsung dan tidak langsung telah terlibat dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa Kertas Kerja Wajib ini masih jauh dari sempurna, oleh karena itu diharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk dapat menjadi perbaikan. Semoga Kertas Kerja Wajib ini bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya.

Palembang, 29 Juli 2025

Penulis

Dwicky Gunawan
NPM. 22 03 007

**EVALUASI TATA CARA PENGANGKUTAN KENDARAAN
DI ATAS KMP. BELANAK PADA PELABUHAN
PENYEBERANGAN TANJUNG API-API PROVINSI
SUMATERA SELATAN**

Dwiky Gunawan (2203007)

Dibimbing Oleh :

Surnata, S.SiT. M.M

Hera Agustina, S.Hi., M.Pd

ABSTRAK

Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api berada di Kabupaten Banyu Asin II, kurang lebih 68 Km dari kota Palembang, Provinsi Sumatera Selatan. Pelabuhan ini menghubungkan Provinsi Sumatera Selatan dengan Provinsi Bangka Belitung. Keselamatan pelayaran menjadi alasan dalam penelitian ini. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi tata cara pengangkutan kendaraan di atas KMP. Belanak pada Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api, Provinsi Sumatera Selatan, dengan mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal dan Peraturan Menteri Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan pada Kapal Angkutan Penyeberangan. Penelitian dilakukan secara kualitatif melalui metode observasi langsung, pengukuran jarak antar kendaraan, dan dokumentasi kondisi aktual di lapangan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa masih terdapat beberapa indikator yang belum sesuai dengan ketentuan, seperti jarak antar kendaraan yang terlalu rapat, ganjal ban kendaraan hanya menggunakan kayu saja, kendaraan yang diletakkan secara melintang, jenis tali *lashing* belum lengkap hanya ada *Ratchet Strap Assembly* saja, serta kendaraan yang tidak diikat. Ketidaksesuaian ini berpotensi mengganggu keselamatan pelayaran, terutama dalam kondisi cuaca buruk. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi pihak terkait dalam meningkatkan standar keselamatan dan keamanan pengangkutan kendaraan di atas kapal penyeberangan.

Kata Kunci: Pengangkutan, Kapal, *lashing*, kendaraan, keselamatan.

EVALUATION OF VEHICLE TRANSPORT PROCEDURES ON THE KMP. BELANAK AT THE TANJUNG API-API FERRY PORT IN SOUTH SUMATRA PROVINCE

Dwiky Gunawan (2203007)

Supervised by :

Surnata, S.SiT. M.M

Hera Agustina, S.Hi., M.Pd

ABSTRACT

The Tanjung Api-Api Ferry Port is located in Banyu Asin II Regency, approximately 68 km from Palembang, South Sumatra Province. This port connects South Sumatra Province with Bangka Belitung Province. Maritime safety is the primary concern in this study. This study aimed to evaluate vehicle transportation procedures aboard the KMP. Belanak at the Tanjung Api-Api Ferry Port, South Sumatra Province, in accordance with the Regulation of the Minister of Transportation of the Republic of Indonesia Number 115 of 2016 concerning Procedures for Vehicle Transportation on Ships and Ministerial Regulation Number 30 of 2016 concerning the Obligation to Fasten Vehicles on Ferry Transport Vessels. The study was conducted qualitatively through direct observation, measuring the distance between vehicles, and documenting actual conditions in the field.

The results showed that several indicators remained inconsistent with regulations, such as excessive spacing between vehicles, using only wooden wheel chocks, vehicles being placed transversely, incomplete lashing straps (only Ratchet Strap Assembly), and unlashed vehicles. This discrepancy has the potential to compromise shipping safety, especially in adverse weather conditions. This research is expected to provide input to relevant parties in improving safety and security standards for transporting vehicles on ferry vessels.

Keywords: Transportation, Ship, lashing, vehicle, safety.

DAFTAR ISI

Halaman Judul	i
Halaman Pengesahan	ii
Persetujuan Seminar Kertas Kerja Wajib	iii
Surat Pengalihan Hak Cipta	iv
Pernyataan Keaslian	v
Kata Pengantar	vii
Abstrak	ix
<i>Abstract</i>	x
Daftar Isi	xi
Daftar Tabel	xiii
Daftar Gambar	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	2
D. Batasan Masalah	2
E. Manfaat Penelitian	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI	4
A. Tinjauan Pustaka	4
1. Peneliti Terdahulu	4
2. Teori Pendukung Yang Relevan	6
B. Landasan Hukum	6
BAB III METODE PENELITIAN	19
A. Desain Penelitian	19
B. Teknik Pengumpulan Data	24
C. Teknik Analisis Data	25
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	27
A. Gambaran Umum Wilayah	27
B. Analisis	51
1. Penyajian Data	51
2. Analisis Data	55
C. Pembahasan	66
BAB V PENUTUP	73

A. Kesimpulan	73
B. Saran	73
DAFTAR PUSTAKA	75
LAMPIRAN	76

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 3. 1 Jadwal Penelitian	19
Tabel 3. 2 Formulir Observasi	20
Tabel 3. 3 Formulir Jarak Kendaraan di Atas Kapal	21
Tabel 4. 1 Luas Wilayah Menurut Kabupaten Banyu Asin	27
Tabel 4. 2 Wilayah Kabupaten Banyu Asin II	28
Tabel 4. 3 Data Kependudukan Sumatera Selatan	29
Tabel 4. 4 Alur Lintasan Pelabuhan Tanjung Api-Api – Tanjung Kalian	31
Tabel 4. 5 Ship Particular Kapal Ferry Yang Melayani Lintasan Tanjung Api-Api – Tanjung Kalian	32
Tabel 4. 6 Karakteristik Kapal KMP. Belanak	34
Tabel 4. 7 Data Produktivitas Penumpang Angkutan Penyeberangan Pelabuhan Tanjung Api-Api 5 Tahun Terakhir Tahun 2020-2024	44
Tabel 4. 8 Keberangkatan Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api Selama 30 Hari	45
Tabel 4. 9 Data Kedatangan Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api Selama 30 Hari	47
Tabel 4. 10 Jenis Kapal Berdasarkan Peraturan	51
Tabel 4. 11 Pengangkutan kendaraan di atas kapal	52
Tabel 4. 12 Jarak Antar Sisi Kendaraan	60
Tabel 4. 13 Jarak Antara Depan dan Belakang Kendaraan	61
Tabel 4. 14 Jarak Antar Kendaraan dan Dinding Kapal	62
Tabel 4. 15 Pengukuran jarak antar kendaraan di atas KMP. Belanak	63
Tabel 4. 16 Pengikatan kendaraan diatas KMP. Belanak	64
Tabel 4. 17 Perbandingan Kondisi Lapangan	66
Tabel 4. 18 Perbandingan Kondisi Lapangan	68
Tabel 4.17 Perbandingan Kondisi Lapangan	70

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Tali Pengikat Kendaraan (<i>Rope Automobile Tiedown</i>)	13
Gambar 2.2 Model Ganco Pada 2 Sisi (<i>Ratchet Strap Assembly</i>)	13
Gambar 2.3(<i>Ratchet Strap Assembly</i>) Model Ganco Pada Satu Sisinya	14
Gambar 2.4 Rantai Dengan Ganco	14
Gambar 2.5 pengikat (<i>Turnbuckle</i>)	15
Gambar 2.6 Ganco Dengan Rantai Dan Pengencangnya	15
Gambar 2.7 Pengikatan Pada Kendaraan Besar/Berat Menggunakan Rantai	16
Gambar 2.8 Pengikatan Untuk Kendaraan Kecil	16
Gambar 2.9 Penempatan Kendaraan di Atas Kapal	17
Gambar 2.10 Jembatan Timbang Permanen	17
Gambar 2.11 Jembatan Timbang Portabel	18
Gambar 3.1 Bagan Alir	23
Gambar 4.1 Peta Administrasi Kabupaten Banyu Asin	28
Gambar 4.2 Lintasan Pelabuhan Tanjung Api-Api – Tanjung Kalian	30
Gambar 4.3 KMP. Belanak	34
Gambar 4.4 Layout Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api	35
Gambar 4.5 Gedung Terminal	36
Gambar 4.6 Ruang Loket	36
Gambar 4.7 Ruang Loket	37
Gambar 4.8 Ruang Tunggu	37
Gambar 4.9 Ruang Tunggu	38
Gambar 4.10 Ruang Kantor	38
Gambar 4.11 <i>Local Port Service</i> (LPS)	39
Gambar 4.12 Lapangan Parkir Siap Muat	40
Gambar 4.13 Mushola	40
Gambar 4.14 Toilet	41
Gambar 4.15 Jembatan Timbang	41
Gambar 4.16 Dermaga	42
Gambar 4.17 <i>Bolder</i>	42
Gambar 4.18 <i>Fender</i>	43
Gambar 4.19 <i>Catwalk</i>	43
Gambar 4.20 Struktur Organisasi Satuan Pelayanan Tanjung Api-Api	50
Gambar 4.21 Jembatan Timbang Permanen	56
Gambar 4.22 Informasi Jenis dan Berat Muatan	57
Gambar 4.23 Ruang Muat Kendaraan	58
Gambar 4.24 Penempatan Kendaraan	59
Gambar 4.25 Bagan Alir Pengangkutan	72

DAFTAR LAMPIRAN

Halaman

Lampiran 1 survei jarak antar kendaraan	78
Lampiran 2 spesifikasi KMP. Belanak	79

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Transportasi laut memegang peranan penting dalam menunjang konektivitas antar wilayah kepulauan di Indonesia, terutama dalam mendistribusikan barang dan mobilitas manusia. Salah satu moda transportasi yang krusial dalam mendukung kegiatan ini adalah kapal penyeberangan roll-on/roll-off (Ro-Ro), yang mampu mengangkut kendaraan serta penumpang sekaligus. Kapal Motor Penyeberangan (KMP) Belanak merupakan salah satu armada Ro-Ro yang beroperasi di lintas penyeberangan Pelabuhan Tanjung Api-Api, yang terletak di Sumatera Selatan.

Pelabuhan Tanjung Api-Api sendiri merupakan salah satu pelabuhan strategis di pesisir timur Sumatera yang menghubungkan wilayah daratan Sumatera dengan pulau-pulau di sekitarnya, seperti Pulau Bangka. Dalam aktivitasnya, kapal KMP Belanak berfungsi sebagai pengangkut kendaraan seperti mobil pribadi, truk logistik, serta sepeda motor yang menjadi kebutuhan pokok dalam pergerakan ekonomi dan sosial masyarakat.

Namun demikian, pengangkutan dan pengikatan kendaraan di atas kapal penyeberangan tidak hanya berkaitan dengan efisiensi logistik, tetapi juga menyangkut aspek keselamatan pelayaran. Penempatan kendaraan yang tidak tepat, pengikatan yang kurang kuat, atau kelalaian dalam prosedur bongkar-muat dapat menimbulkan risiko seperti pergeseran muatan, kerusakan kendaraan, atau bahkan kecelakaan laut. Oleh karena itu, standar operasional pengangkutan dan pengikatan kendaraan harus diterapkan secara ketat guna menjamin keselamatan seluruh muatan dan penumpang kapal.

Berdasarkan penjelasan mengenai kejadian dan ketentuan yang tercantum dalam Peraturan Menteri Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal, sangat ditekankan pentingnya prosedur pemuatan dan pengikatan kendaraan. Oleh karena itu, penulis merasa perlu melakukan penelitian ini dengan mengambil judul “EVALUASI TATA CARA PENGANGKUTAN KENDARAAN DI ATAS KMP. BELANAK

PADA PELABUHAN PENYEBERANGAN TANJUNG API-API PROVINSI SUMATERA SELATAN”

B. RUMUSAN MASALAH

1. Bagaimana kondisi tata cara pengangkutan kendaraan diatas KMP. Belanak pada Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal?
2. Bagaimana kesesuaian pengikatan dan jarak antar kendaraan di atas KMP. Belanak telah sesuai dengan ketentuan yang tercantum dalam Peraturan Menteri Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Tali *Lashing*?

C. TUJUAN PENELITIAN

1. Mengetahui kondisi tata cara pengangkutan kendaraan di atas KMP. Belanak telah sesuai Dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal.
2. Mengetahui bagaimana penerapan pengikatan dan jarak antar kendaraan di atas KMP. Belanak telah sesuai dengan PM. Nomor 30 Tahun 2016.

D. BATASAN MASALAH

Lokasi penelitian dilakukan di atas KMP. Belanak, hal yang diteliti hanya terkait pada tata cara pengangkutan yaitu alat timbang kendaraan, ruang muat steril dari ceceran minyak, posisi kendaraan, jarak kendaraan, jenis alat pengikat kendaraan dan petugas pengikat kendaraan di KMP. Belanak, dalam penelitian ini membahas tentang tata cara pemuatan kendaraan, pengikatan kendaraan, dan memastikan kelayakan pakai alat ikat diatas kapal berdasarkan PM No 115 tahun 2016 Tentang Tata Cara.

E. MANFAAT PENELITIAN

1. Bagi Akademis

Sebagai bahan pertimbangan dalam pembinaan dan penyelenggaraan angkutan sungai danau dan untuk menjamin keselamatan pelayaran di perairan daratan bagi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

2. Bagi instansi

Memberi masukan kepada Instansi yang terkait dalam hal tata cara pengangkutan dan pengikatan kendaraan diatas kapal, demi terciptanya keselamatan dan keamanan.

3. Bagi masyarakat

Memberikan rasa aman dan nyaman bagi masyarakat terutama pengguna jasa karena mengetahui bahwa kendaraan yang dimuat di kapal yang digunakan telah memenuhi ketentuan yang telah ditetapkan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. Peneliti Terdahulu

Dalam melakukan penelitian ini, penulis mengambil penelitian yang relevan agar hasil yang di dapat lebih akurat Untuk itu digunakan penelitian yang sama yaitu membahas tentang Tinjauan Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas KMP. Gili Iyang Lintasan Paciran-Bawean Provinsi Jawa Timur yang pernah dilakukan oleh Syahputra, DW (2023) dengan tujuan untuk menganalisis kesesuaian pengangkutan kendaraan, analisis ruang pemuatan yang steril, analisis kecocokan pengikatan kendaraan, serta analisis jumlah petugas pengikat dan alat pengikat dalam pelaksanaan *lashing* sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 115 tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal.

Hasil dari penelitian ini yaitu, setiap kendaraan yang diangkut ke atas kapal hanya diberi tiket yang berisi berat muatan nya saja, pada ruang dek kendaraan masih banyak terdapat pengguna jasa atau supir yang berada di dalam mobil sehingga belum steril, jarak antar kendaraan di dalam ruangan dek belum sesuai dengan PM Perhubungan No 115 tahun 2016, dan kendaraan yang berada pada barisan wajib *lashing* belum dilakukan pengikatan kendaraan, dan terdapat beberapa kendaraan di letakkan secara melintang, untuk menganalisis kesesuaian kendaraan, analisis ruang muatan yang steril, analisis kecocokan pengikatan kendaraan, serta analisis jumlah petugas pengikat dan alat pengikat dalam pelaksanaan *lashing* sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal.

Kajian tentang tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal juga dilakukan oleh Juarsah, EM (2024) pada Kapal Penyeberangan di Lintasan Merak – Bakauheni Provinsi Banten. Penelitian ini bertujuan untuk

memahami keadaan prosedur pengangkutan kendaraan di lapangan, dengan metode analisi merujuk pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 115 Tahun 2016 mengenai prosedur Pengangkutan Kendaraan di atas Kapal. Temuan dari studi ini adalah masih ada beberapa penumpang yang berdiam diri di ruang muat kendaraan maupun dalam kendaraan masing-masing, masih terdapat ceceran minyak di ruang muat, terdapat beberapa kendaraan di letakkan secara melintang, pengikatan *lashing* pada kendaraan di atas kapal masih belum maksimal, jarak antar kendaraan masih cukup berdekatan satu sama lain.

Penelitian selanjutnya dilakukan oleh Suri, PR (2024) dengan tujuan untuk mengetahui Mengetahui kondisi tata cara pengangkutan kendaraan diatas KMP. Moinit sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan diatas Kapal, serta mengetahui mengetahui pelaksanaan pengikatan yang dilakukan oleh petugas dan peralatan yang dibutuhkan diatas KMP. Moinit mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 30 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan.

Hasil dari penelitian ini yaitu, kondisi tata cara pengangkutan kendaraan diatas KMP. Moinit pada Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo saat ini masih terdapat beberapa indikator yang belum sesuai standar dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan diatas Kapal, Kewajiban pengikatan kendaraan diatas KMP. Moinit sudah dilakukan tetapi masih ada aspek yang belum sesuai dengan tata cara pengangkutan kendaraan yang telah diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 30 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan yaitu masih terdapat beberapa kendaraan yang diikat menjadi satu kesatuan menggunakan satu alat pengikat selama pelayaran, dan pengganjalan roda kendaraan tidak menggunakan klem roda melainkan balok kayu, serta belum menyediakan minimal 1 petugas

khusus yang bertugas sebagai pengikat kendaraan diatas kapal seperti yang tertera pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Diatas Kapal.

Perbedaan antara ke-3 penelitian terdahulu dari bahasan yang dibahas penulis adalah tempat lokasi PKL, kemudian kapal yang teliti berbeda, penelitian terdahulu digunakan sebagai referensi dan dalam penelitian yang dibuat sehingga setiap perbedaan yang terjadi akan bermanfaat dan berguna bagi penulis dalam hasil penelitian.

2. Teori Pendukung Yang Relevan

Keselamatan pelayaran merupakan hal yang sangat penting dan menduduki posisi sentral dalam segala aspek di dunia pelayaran. Aspek yang melekat pada keselamatan pelayaran meliputi karakteristik sikap, nilai, dan aktivitas mengenai pentingnya terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhan. (Hendrawan, 1970)

Manajemen resiko adalah proses. Identifikasi, pengukuran, dan kontrol keuangan dari sebuah resiko yang mengancam aset dan perusahaan atau proyek.

Manajemen risiko sangat perlu adanya dalam kegiatan operasional suatu perusahaan pelayaran berguna untuk pengelolaan dan pengendalian risiko, karena pada kegiatan operasional sering terjadi kesalahan pekerjaan yang berpotensi menimbulkan kerugian bagi perusahaan. (Karyawan, 2012)

B. LANDASAN HUKUM

Landasan hukum adalah dasar atau pijakan yang bersifat yuridis untuk mendukung suatu kegiatan, kebijakan, atau tindakan agar sah menurut hukum dan tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan. (S. Soerjono, 2007)

1. Dasar Hukum

Dasar hukum yang digunakan dalam pembahasan ini sebagai landasan teori yang relevan dengan masalah yang sedang diteliti, yaitu:

- a. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan.
- 1) Pasal 2
Alat pengikat kendaraan (*lashing*) dan klem roda kendaraan wajib ada di atas kapal penyeberangan.
 - 2) Pasal 4 ayat (1)
Wajib diikat pada saat dalam pelayaran.
 - 3) Pasal 4 ayat (2)
Untuk pengikatan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (haluan), tengah (*midship*) dan belakang (buritan) wajib dilakukan.
 - 4) Pasal 6 ayat (1)
Petugas pengikatan kendaraan wajib disediakan untuk melakukan pengikatan oleh operator kapal.
 - 5) Pasal 6 ayat (2)
Jumlah petugas yang mengikat kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayanan kapal.
- b. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal. Terdapat bahasan tentang sebagai berikut :
- 1) Pasal 2 ayat (2)
Pedoman sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diterapkan pada kapal yang mengangkut kendaraan darat baik untuk perjalanan dekat tanpa ada tempat berlindungan (ditengah perjalanan) termasuk *landing ship tank* (LST) maupun *landing craft tank* (LCY) yang digunakan untuk mengangkut kendaraan darat;
 - a) Kapal feri ro-ro yang mengangkut kendaraan darat baik untuk perjalanan dekat tanpa ada tempat berlindungan (ditengah perjalanan) termasuk *landing ship tank* (LST) maupun *landing craft tank* (LCY) yang digunakan untuk mengangkut kendaraan darat;
 - b) Kapal-kapal yang akan mengangkut kendaraan darat dengan berat antara 3,5 (tiga koma lima) ton sampai dengan 40 (empat puluh ton);
 - c) Kapal yang mengangkut kereta dengan maksimum berat total dalam 1 (satu) unit tidak lebih dari 45 ton.

2) Pasal 3 ayat (1)

Sebelum kendaraan dapat dimuat ke kapal, kendaraan harus ditimbang di area pelabuhan oleh alat timbang yang telah disediakan di setiap pelabuhan yang digunakan untuk mengangkutnya.

3) Pasal 4 ayat (1)

Harus disediakan beberapa alat timbang sesuai dengan kebutuhan untuk mencegah terjadinya kelebihan kendaraan yang perlu ditimbang dan naik ke atas kapal.

4) Pasal 5 ayat (1)

Setiap kendaraan yang diangkut di atas kapal harus disertai dengan keterangan tentang jenis dan berat muatan.

5) Pasal 5 ayat (2)

Kendaraan harus diukur terlebih dahulu sebelum diangkut ke atas kapal untuk mengetahui berat muatan kotor kendaraan dan jenisnya.

6) Pasal 7 ayat (1)

Kendaraan yang ditimbang tetapi beratnya tidak sesuai dengan keterangan berat yang dilaporkan, diberi tanda dan tidak dapat dimuat ke kapal tujuan akhir, kecuali jika kekuatan geladak kapal masih cukup untuk menampung kendaraan seberat itu

Pasal 7 ayat (2)

Apabila kapal yang tersedia tidak memiliki kekuatan geladak yang memadai, maka pada saat itu kendaraan tersebut harus dipisahkan dan digantikan dengan kapal yang memiliki kekuatan geladak yang memadai.

7) Pasal 8 ayat (1)

Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab untuk menjamin keselamatan dan keamanan kendaraan beserta penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.

8) Pasal 10 ayat (1)

Beberapa jenis alat pengikat yang dapat digunakan sebagai berikut:

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

turnbuckle)

9) Pasal 12 ayat (1)

Wajib harus ada alat untuk pengikat muatan yang cukup di atas setiap kapal

10) Pasal 12 ayat (2)

kondisi kapal dan jumlah serta ukuran muatan kendaraan yang akan diangkut harus sesuai dengan kondisi alat pengikat yang ada.

11) Pasal 15 ayat (1)

Ruang muat harus bebas dari ceceran minyak dan gemuk.

12) Pasal 15 ayat (2)

Agar muatan dapat diangkut dalam jumlah yang cukup, kapal harus dilengkapi dengan perlengkapan pengikat yang sesuai.

13) Pasal 15 ayat (3)

Unit muatan dan/atau kendaraan pengangkut harus memiliki arsip yang memberikan data tentang berat keseluruhan unit muatan dan/atau kendaraan termasuk data informasi tambahan tindakan perawatan khusus yang harus dilakukan selama perjalanan di laut.

14) Pasal 17 ayat (1)

Kendaraan tidak boleh ditempatkan melintang di atas kapal tetapi harus ditempatkan secara membujur searah dengan haluan atau buritan kapal.

15) Pasal 17 ayat (2)

Selama pelayaran area ruang pemuatan kendaraan harus bebas dari adanya penumpang.

16) Pasal 17 ayat (3)

Jarak kendaraan dan dinding kapal harus cukup berjauhan satu sama lain agar tidak menghalangi kran atau katub pemadam kebakaran dan akses jalan orang

17) Pasal 17 ayat (4)

Semua mesin kendaraan harus dimatikan, perseneling dan rem tangan harus diaktifkan serta semua kendaraan wajib diikat (*lashing*) dengan alat pengikat *lashing* yang sesuai dengan dengan jarak dan

kondisi cuaca pelayaran serta roda kendaraan wajib diganjal.

18) Pasal 18 ayat (1)

Pengikat kendaraan memenuhi ketentuan sebagai berikut:

- a) Pada kendaraan yang berat totalnya antara 3,5 (tiga koma lima) ton sampai 20 (dua puluh) ton, harus menggunakan paling sedikit 2 (dua) buah alat pengikat (*lashing gear*) dengan beban kerja yang aman (*safe working load*) yang sesuai pada masing- masing sisi kendaraan.
- b) Pada kendaraan yang berat totalnya antara 20 (dua puluh) ton sampai 30 (tiga puluh) ton, harus menggunakan paling sedikit 3 (tiga) buah alat pengikat (*lashing gear*) dengan beban kerja yang aman (*safe working load*) yang sesuai pada masing-masing sisi.
- c) Pada kendaraan yang berat totalnya antara 30 (tiga puluh) ton sampai 40 (empat puluh) ton, harus menggunakan paling sedikit 4 (empat) buah alat pengikat (*lashing gear*) dengan beban kerja yang aman (*safe working load*) yang sesuai pada masing-masing sisi kendaraan.

19) Pasal 19 ayat (1)

Selama dalam pelayaran, setiap kendaraan wajib diikat.

20) Pasal 19 ayat (2)

Pengikatan sebagaimana yang dimaksud dilakukan terhadap kendaraan yang berada pada barisan depan (haluan) tengah (*midship*) dan belakang (buritan).

21) Pasal 19 ayat (3)

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

22) Pasal 20 ayat (1)

Berikut ini adalah persyaratan jarak antar muatan kendaraan:

- a) Jarak antara salah satu sisi kendaraan minimal 60 cm.
- b) Jarak antara muka dan belakang masing-masing kendaraan minimal 30 cm.
- c) Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan

dinding kapal, minimal berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading-gading.

2. Landasan Teori

a. Evaluasi

Menurut (Hendrawati, 2017) Evaluasi merupakan suatu instrumen atau prosedur yang digunakan untuk memahami dan mengukur sesuatu dalam konteks tertentu dengan metode dan ketentuan yang telah ditetapkan.

b. Kapal

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang di gerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah pindah. (Griyantia & Mulyatno, 2015)

Kapal penyeberangan adalah kapal yang bisa memuat kendaraan dan penumpang yang berjalan masuk ke dalam kapal dengan penggeraknya sendiri dan bisa keluar dengan sendiri juga, sehingga disebut sebagai kapal roll on – roll off atau disingkat dengan ro-ro. (m. Pratama, dkk., 2020)

Kapal Ro-Ro yaitu jenis kapal dimana pergerakan pemindahan muatan secara mendatar dan mempunyai pintu yang terdapat di bagian belakang dan depan kapal. *Rump door* mempunyai bidang datar yang dapat dibuka sama datar dengan jembatan gerak di dermaga. Jembatan bergerak ini dapat disesuaikan dengan tinggi rendahnya permukaan *Rump door* waktu datar. Keadaan ini memungkinkan kendaraan roda empat yang akan diseberangkan lebih leluasa bergerak sendiri dari dermaga naik ke atas kapal dan sebaliknya. (Karyawan, 2012)

c. Pengangkutan

Pengangkutan adalah kegiatan pemuatan ke dalam alat pengangkut, pemindahan ke tempat tujuan dengan alat pengangkutan, dan penurunan/pembongkaran dari alat pengangkut baik mengenai penumpang atau pun barang. (Ginting, 2021)

d. *Lashing*

Sistem *Lashing* merupakan metode pengikatan kendaraan yang diangkut di atas kapal untuk memastikan kendaraan tetap stabil selama pelayaran. Peraturan Menteri Perhubungan 115 Tahun 2016 mengatur prosedur pengamanan (securing) kendaraan di atas kapal. Pengamanan harus dilakukan setidaknya di dua titik pada setiap sisi roda kendaraan. Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 115 tahun 2016, kendaraan yang wajib diikat adalah kendaraan dengan berat di atas 3,5 ton. (Artha & Anita, 2017)

e. Waktu muat dan *lashing*

Waktu muat muatan yaitu sekitar 20-25 menit. Waktu untuk melakukan lashing yaitu 3-5 menit untuk satu kendaraan, yang dikerjakan oleh 1-2 orang. (Utomo & Susilowati, 2017)

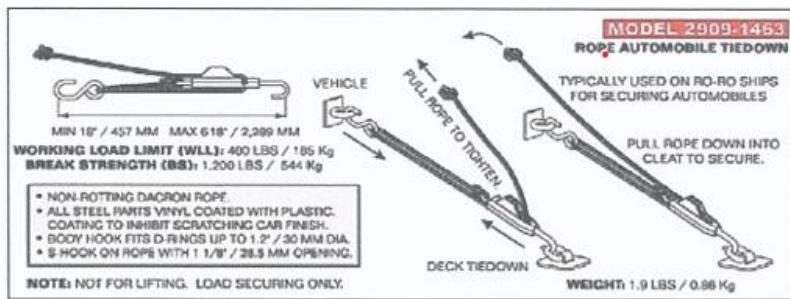
f. Alat pengikat *lashing*

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016, Alat Pengikat (*Lashing Gear*) mencakup semua perlengkapan yang digunakan untuk mengikat dan mendukung unit muatan, baik yang terpasang secara permanen maupun yang bisa dilepas.

g. Jenis alat *lashing*

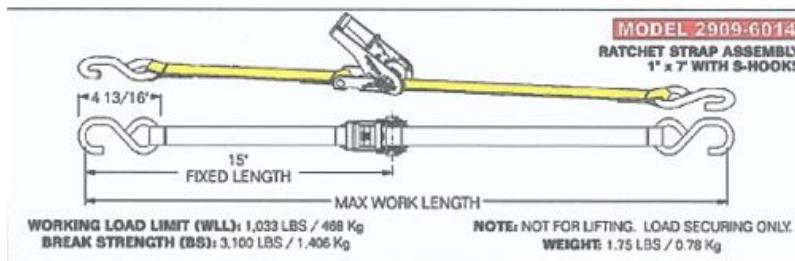
Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang prosedur pengangkutan kendaraan di atas kapal, alat pengikat muatan mencakup semua perangkat, baik yang terpasang secara permanen maupun yang dapat dilepas, yang berfungsi untuk mengikat

dan menopang muatan. Dalam lampiran peraturan tersebut, pemerintah telah menetapkan ketentuan mengenai jenis alat pengikat yang diperbolehkan, termasuk sling pengikat dengan kunci bergigi (*ratchet strap assembly*), rantai dengan penguat/pengencang (*chain with turnbuckle*), serta tali pengikat kendaraan (*rope automobile tie down*), yang ada pada lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016.



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

Tali Pengikat Kendaraan (*Rope Automobile Tie down*) memiliki kapasitas beban kerja 400 LBS/185 Kg, batas maksimum 1.200 LBS/554 Kg. pada Rope Automobile Tiedown semua bagian vinil dilapisi dengan lapisan plastik untuk mencegah goresan pada lapisan akhir mobil, body hook cocok dengan cincin sampari 1,2 /30 MM DLA. Serta S-hook on rope dengan 1,1/8 /28,5 MM opening.



Gambar 2. 2 Model Ganco Pada 2 Sisi (*Ratchet Strap Assembly*)
Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

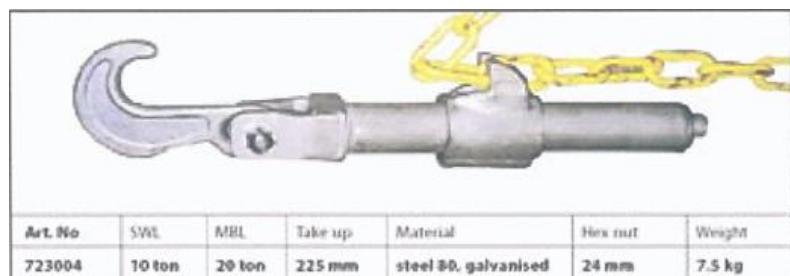
Ganco adalah alat yang dirancang untuk mengangkat dengan cara mengaitkannya. Bentuk ganco menyerupai tanda tanya, yang memang sesuai dengan fungsinya sebagai alat pengangkat atau pengait. Ganco

juga dikenal dengan istilah pengait atau hook. Kedua ujung ganco memiliki batas beban kerja maksimum sebesar 1.033 LBS atau 458 Kg, dan batas beban maksimum mencapai 3.100 LBS atau 1.406 Kg. alat ini memiliki berat 1,75 LBS atau 0,78 Kg.



Gambar 2. 3(*Ratchet Strap Assembly*) Model Ganco Pada Satu Sisinya
Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

Sling pengikat ini memiliki panjang 3 meter, kapasitas kerja 10 ton, batas maksimum 20 ton, dan berat 1 kg. di salah satu sisinya, sling pengikat ini dilengkapi dengan kunci bergerigi berbentuk ganco.



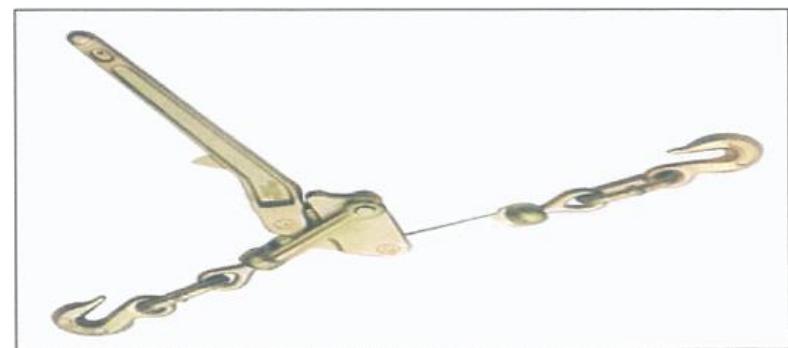
Gambar 2. 4 Rantai Dengan Ganco
Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

Alat pengikat jenis rantai dengan ganco ini memiliki kapasitas kerja 10 ton dan batas maksimum 20 ton, dengan berat rantai ganco sebesar 7,5 kg.



Gambar 2. 5 pengikat (*Turnbuckle*)
Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

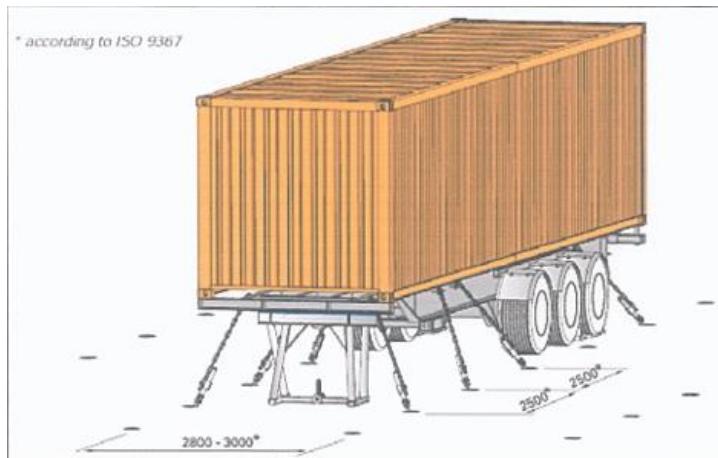
Turnbuckle adalah alat pengatur ketegangan yang terbuat dari bahan keras, seperti jarum atau spanskrup, yang digunakan untuk mengatur ketegangan pada sling, baik itu sling rantai maupun sling kawat.



Gambar 2. 6 Gancho Dengan Rantai Dan Pengencangnya
Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

Ganco jenis ini dilengkapi dengan dua sisi yang terbuat dari material pengikat rantai, serta memiliki alat pengencang di bagian tengahnya. Contoh pengikat kendaraan di atas kapal dapat merujuk pada PM Nomor 115 Tahun 2016:

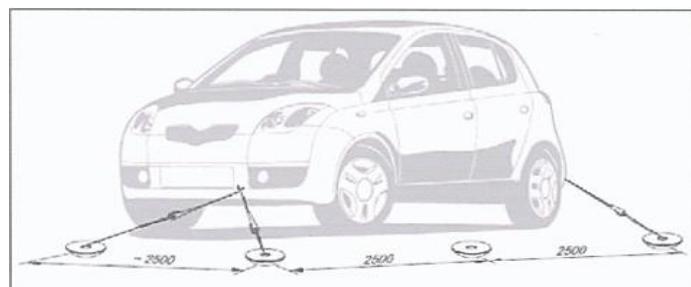
1) Pengikat Pada Kendaraan Besar



Gambar 2. 7 Pengikatan Pada Kendaraan Besar/Berat Menggunakan Rantai

Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

2) Pengikatan Untuk Kendaraan Kecil

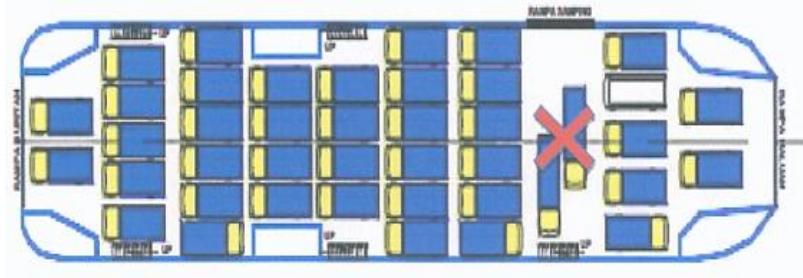


Gambar 2. 8 Pengikatan Untuk Kendaraan Kecil

Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

h. Penempatan kendaraan di atas kapal

Kendaraan yang berada di atas kapal harus ditempatkan secara membujur menuju haluan atau buritan kapal dan tidak boleh diletakkan secara melintang, sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 pasal 17 ayat (1).



Gambar 2. 9 Penempatan Kendaraan di Atas Kapal
Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

i. Tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal

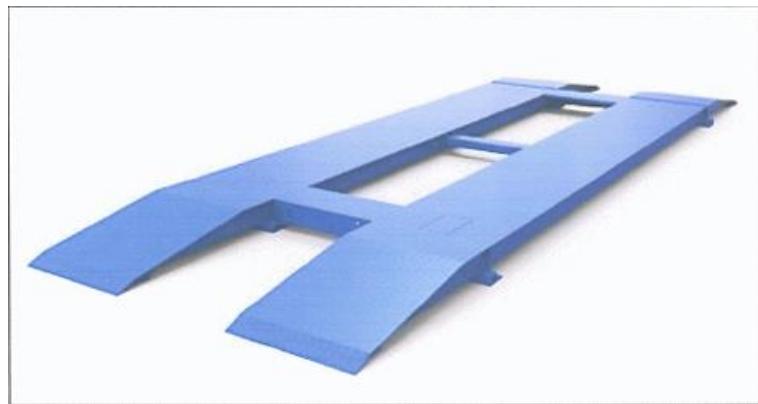
Setiap kendaraan yang akan naik ke atas kapal harus di timbang sesuai dengan peraturan menteri perhubungan nomor 115 tahun 2016 pasal 5 ayat (2), guna mengetahui informasi mengenai berat kotor kendaraan setelah di timbang, kendaraan akan dibawa ke kapal dan diarahkan oleh petugas yang berwenang untuk penempatan kendaraan di atas kapal. Kendaraan diatas kapal mempunyai jarak yang tercantum pada peraturan menteri perhubungan nomor 115 tahun 2016 pasal 20:

- 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 lampiran dinding dalam atau sisi luar gading-gading.

j. Jembatan timbang



Gambar 2. 10 Jembatan Timbang Permanen
Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016



Gambar 2. 11 Jembatan Timbang Portabel
Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

Pada gambar 2.10 dan 2.11, terlihat jembatan timbang yang berfungsi dalam proses penimbangan di pelabuhan. Jembatan timbang adalah alat timbangan digital yang digunakan untuk menimbang berbagai jenis kendaraan yang diangkut alat ini, terutama digunakan dalam transaksi finansial yang mengandalkan berat sebagai acuan, selain itu jembatan timbang juga berperan penting dalam logistik dan transportasi untuk memastikan keselamatan dan keamanan pengguna sarana transportasi.

Timbangan ini dapat dipasang secara tetap atau portabel sesuai dengan fungsi dan kebutuhan. Jembatan timbang yang berfungsi untuk mengukur berat kendaraan beserta muatannya sering digunakan dalam pengawasan jalan serta untuk menilai besarnya muatan di berbagai sektor industri, logistik, dan transportasi. Umumnya, timbangan ini terdiri dari beberapa komponen, yaitu: pondasi, platform, dan instrumen elektronik seperti indikator, load cell, dan junction box.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. DESAIN PENELITIAN

1. Waktu dan Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan selama 4 bulan, yaitu dari bulan 10 Februari 2025 sampai dengan bulan 3 Juni 2025. Lokasi penelitian dilaksanakan di BTPD KELAS II SUMATERA SELATAN. Adapun rangkaian kegiatan selama melaksanakan Praktek Kerja Lapangan di buat pada tabel 3.1 berikut ini:

Tabel 3. 1 Jadwal Penelitian

NO	KEGIATAN	BULAN															
		FEBRUARI				MARET				APRIL				MEI			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Laporan ke instansi tempat PKL	1															
2	Pelaksanaan magang di pelabuhan		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3
3	Pelaksanaan PKL di pelabuhan										1	2	3	4	1	2	3
4	Survei data yang dibutuhkan						1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3
5	Penyusunan laporan PKL taruna						1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3
6	Penjemputan taruna						1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3

2. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif dengan metode observasi dan pengukuran. Dalam metode ini, peneliti terlibat langsung dalam situasi atau peristiwa yang diteliti, serta mengukur jarak antar kendaraan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 untuk memperoleh hasil yang akurat terkait proses pengangkutan kendaraan di Pelabuhan Tanjung Api-Api, khususnya di lintasan Tanjung Api-Api – Tanjung kalian.

3. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian berfungsi sebagai sarana untuk melaksanakan kegiatan penelitian, khususnya dalam hal pengukuran dan pengumpulan data. Pengamatan langsung terhadap kondisi nyata di lapangan yang dilakukan, yaitu proses pemindahan kendaraan di atas kapal serta pengukuran jarak antar kendaraan di atas kapal.

Tabel 3. 2 Formulir Observasi

No	Peraturan Menteri Perhubungan 115 tahun 2016	Kondisi di Lapangan	Keterangan Gambar
1	Alat timbang kendaraan		
2	Informasi tentang jenis dan berat muatan		
3	Ruang muat kendaraan bersih dari ceceran minyak		
4	Penempatan kendaraan di atas kapal harus posisi membujur		
5	Jarak antar sisi kendaraan sekurang-kurangnya 60 cm		
6	Dilakukan pengikatan kendaraan		
7	Memiliki alat pengikat yang cukup		

Tabel 3. 3 Formulir Jarak Kendaraan di Atas Kapal

Nama Kapal							
Hari/Tanggal							
Trip							
Pelabuhan							
No	No Plat	Gol	Jarak (cm)				
			Depan	Belakang	Kiri	Kanan	Dinding
1	XX	X					

4. Jenis Data dan Sumber Data

a) Data Primer

Menurut (Indrasari, 2020) data primer adalah data yang dikumpulkan oleh peneliti langsung dari lapangan. Untuk memperoleh data primer maka penulis langsung datang ke sumbernya atau diperbolehkan menggunakan metode wawancara. Sumber data primer dalam penelitian ini berupa observasi dan dokumentasi.

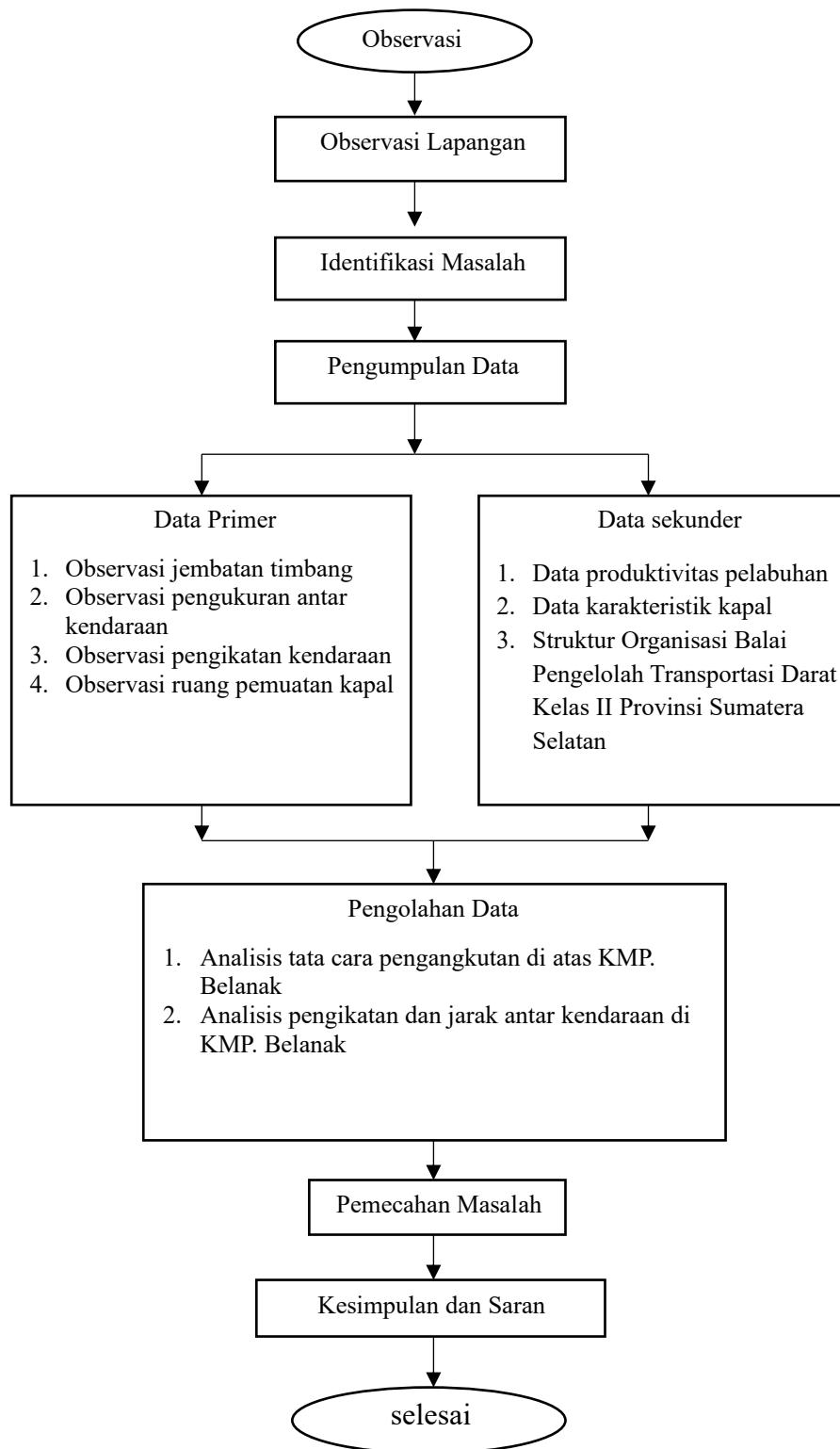
b) Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh berbagai instansi terkait pada obyek penelitian yang kemudian diolah sehingga menjadi satu data yang baku. Data sekunder diperoleh dari kepustakaan maupun dari berbagai instansi terkait dalam penelitian. Dengan mempelajari teori dan modul yang ada sebagai bahan referensi dalam untuk menganalisa dan pembahasan masalah, dimana dalam laporan ini dapat diidentifikasi semua data yang telah dikumpulkan. Data yang akan diambil berupa :

- 1) Data produktivitas pelabuhan
- 2) Data karakteristik kapal
- 3) Struktur Organisasi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Provinsi Sumatera Selatan

5. Bagan Alir

Dalam gambar 3.1, terdapat bagan alir penelitian. Proses ini penelitian ini dimulai dengan langkah observasi lapangan, yang bertujuan untuk memahami kondisi sekitar dan mendapatkan gambaran mengenai lokasi penelitian. Selanjutnya, peneliti akan mengidentifikasi permasalahan yang ada di lokasi penelitian untuk dibahas lebih lanjut. Setelah permasalahan teridentifikasi, peneliti akan mengumpulkan data yang diperlukan sebagai dasar untuk menyelesaikan masalah tersebut. Data yang dikumpulkan terdiri dari data primer dan data sekunder. Selanjutnya, data tersebut akan diolah dan dianalisis sesuai dengan permasalahan yang telah diidentifikasi. Setelah melakukan analisis data, solusi untuk pemecahan masalah akan diperoleh. Selanjutnya, bagian terakhir mencakup kesimpulan dan saran. Untuk melihat bagan alir, dapat dilihat pada gambar 3.1



Gambar 3. 1 Bagan Alir

B. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

1. Data Primer

Data primer adalah data yang dikumpulkan oleh peneliti langsung dari lapangan (Indrasari, 2020). Sumber data primer pada penelitian ini yaitu:

a. Metode Observasi

Observasi adalah metode pengumpulan data yang dilakukan melalui pengamatan langsung terhadap suatu kegiatan yang sedang berlangsung. Dengan melakukan pengamatan langsung terhadap situasi di lapangan, peneliti mencatat keadaan yang ada untuk tujuan penelitian. Data yang dikumpulkan mencakup catatan pengukuran jarak antar kendaraan, kondisi lapangan saat pengamatan, serta dokumen atau foto yang mendokumentasikan kondisi dan proses pemuatan angkutan.

b. Metode Dokumentasi

Dokumentasi adalah suatu bentuk kegiatan atau proses yang bertujuan untuk menyediakan berbagai dokumen dengan memanfaatkan bukti yang akurat berdasarkan pencatatan dari berbagai sumber. Selain itu, pengertian dokumentasi mencakup upaya untuk mencatat dan mengkategorikan informasi dalam bentuk tulisan, foto/gambar, dan video. Metode penyediaan dokumen dengan memanfaatkan foto sebagai bukti kondisi yang ada di lapangan merupakan praktik umum di berbagai industri untuk mendokumentasikan dan memverifikasi keadaan yang sebenarnya.

c. Survei Pengukuran Antar Kendaraan

Survei pengukuran antar kendaraan merupakan kegiatan pengumpulan data secara langsung di lapangan untuk mengetahui jarak antar kendaraan yang dimuat di atas kapal penyeberangan. Tujuan dari survei ini adalah untuk menilai apakah tata cara pengangkutan kendaraan telah sesuai dengan standar keselamatan dan efisiensi ruang muat yang diatur dalam peraturan, seperti Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 Tahun 2016. Survei akan digunakan sebagai alat untuk mengukur jarak antar kendaraan di atas kapal sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016.

2. Data Sekunder

a. Metode Kepustakaan

Metode kepustakaan adalah pengumpulan data sekunder didapat dari buku referensi, jurnal, dan peraturan yang berkaitan dengan penelitian, yaitu pengumpulan data dan informasi berdasarkan buku referensi maupun peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan.

b. Metode Institusional

Metode institusional adalah metode pengumpulan data dengan melakukan penelitian ke instansi untuk mendapatkan data sekunder yang terkait dengan penelitian. Sumber data yang di dapat dari metode institusional ini adalah sebagai berikut:

- 1) BPTD Kelas II Sumatera Selatan
- 2) Badan Pusat Statistik Kota Palembang

C. TEKNIK ANALISIS DATA

Teknik Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari awal catatan lapangan, dan dokumentasi, dalam unit-unit, melakukan sketsa, menyusun kedalam pola, memilih mana yang penting dan mana yang dipelajari dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh dari diri sendiri maupun orang lain. (Jariah, dkk., 2023)

1. Reduksi Data

Reduksi data diartikan sebagai proses pemilihan, pemuatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan tertulis di lapangan. Reduksi data merupakan suatu bentuk analisis menajamkan, menggolongkan, mengarahkan, membuang yang tidak perlu dan mengkoordinasikan data dengan cara sedemikian rupa sehingga akhirnya dapat ditarik kesimpulan dan diverifikasi.

Pada penelitian ini penulis hanya mengambil data yang berkaitan dan diperlukan dalam penyelesaian penelitian, seperti observasi jembatan

timbang, observasi pengukuran jarak antar kendaraan, observasi pengikatan kendaraan, observasi ruang pemuatan kapal.

2. Penyajian Data

Hasil analisis data dalam penelitian ini disajikan dengan menggunakan metode penyajian formal dan informal. Metode formal adalah metode penyajian dengan menggunakan statistik berupa tabel atau bagan, sedangkan metode informal adalah metode penyajian dengan menggunakan untaian kata-kata biasa agar rinci dan terurai. Pada penelitian ini, untuk memperoleh analisis yang lengkap, hasil analisis disajikan dengan metode formal berupa singkatan dan tabel serta metode informal dengan menggunakan deskripsi yang bersifat kualitatif.

3. Penarikan Kesimpulan

Penarikan kesimpulan ini menjelaskan bagaimana dari awal pengumpulan data, peneliti sudah harus memahami apa arti dari berbagai hal yang ditemukan dengan mulai melakukan pencatatan, pola sistematis penelitian, pencatatan data observasi dan dokumentasi yang telah didapatkan dari kondisi eksisting. Hal itu akan di-verifikasi dengan temuan data selanjutnya dan akhirnya sampai pada penarikan kesimpulan akhir, yang merupakan bagian akhir dari penelitian penulis dalam menganalisis suatu masalah yang lebih spesifik dan tepat dengan teori yang sesuai.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. GAMBARAN UMUM WILAYAH

1. Kondisi Geografis

Pelabuhan penyeberangan tanjung api-api sebagai pelabuhan komersil yang berada di muara sungai musi wilayah desa sungsang I, kecamatan banyuasin II. Wilayah ini berada di koordinat antara 104°45' hingga 104°55' Bujur Timur dan 2°17' hingga 2°24' Lintang Selatan. Adapun luas wilayah yang terdapat di wilayah banyuasin II bisa dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4. 1 Luas Wilayah Menurut Kabupaten Banyu Asin

Desa / Kelurahan	Luas (km2)	Persentase luas
Teluk payo	69,25	1,91
Sungsang III	12,71	0,35
Sungsang II	352,43	9,73
Sungsang I	34,13	0,94
Sungsang IV	1,711,99	47,27
Tanah pilih	1,053,78	29,10
Perajen jaya	10,95	0,30
Rimau Sungsang	248,14	6,82
Muara sungsang	98,48	2,72
Marga sungsang	29,55	0,82
Banyuasin II	3.621,40	100,00

Sumber : Badan Pusat Statistik (BPS) 2025

2. Batas Administrasi

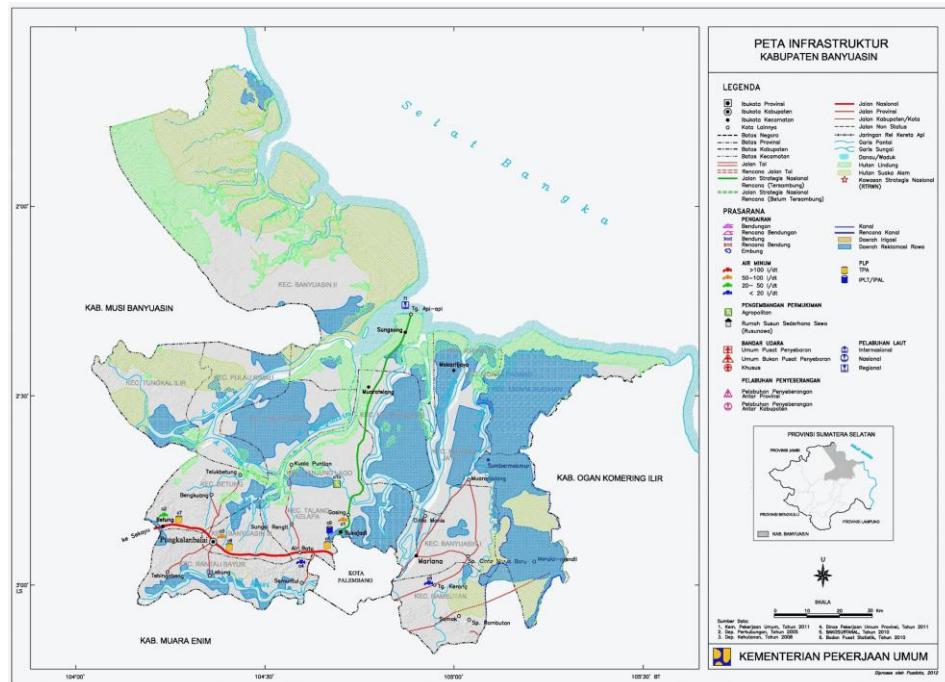
Berdasarkan wilayah administrasinya, wilayah banyuasin II terdapat 10 desa atau kelurahan dengan luas mencapai 3.621,40 km. Batas wilayah-wilayah tersebut yaitu :

Tabel 4. 2 Wilayah Kabupaten Banyu Asin II

Arah	Batas Wilayah Administrasi
Utara	Berbatasan oleh selat Bangka
Selatan	Berbatasan oleh Kecamatan Karang Agung Ilir
Timur	Berbatasan selat Bangka
Barat	Berbatasan dengan Kabupaten Banyu Asin

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Palembang (2025)

Berikut merupakan peta administrasi Kabupaten Banyu Asin:



Gambar 4. 1 Peta Administrasi Kabupaten Banyu Asin
Sumber: Badan Pusat Statistik Banyuasin 2025

3. Kependudukan

Berdasarkan hasil sensus tahun 2025, jumlah penduduk sebanyak 8.928,5 jiwa.

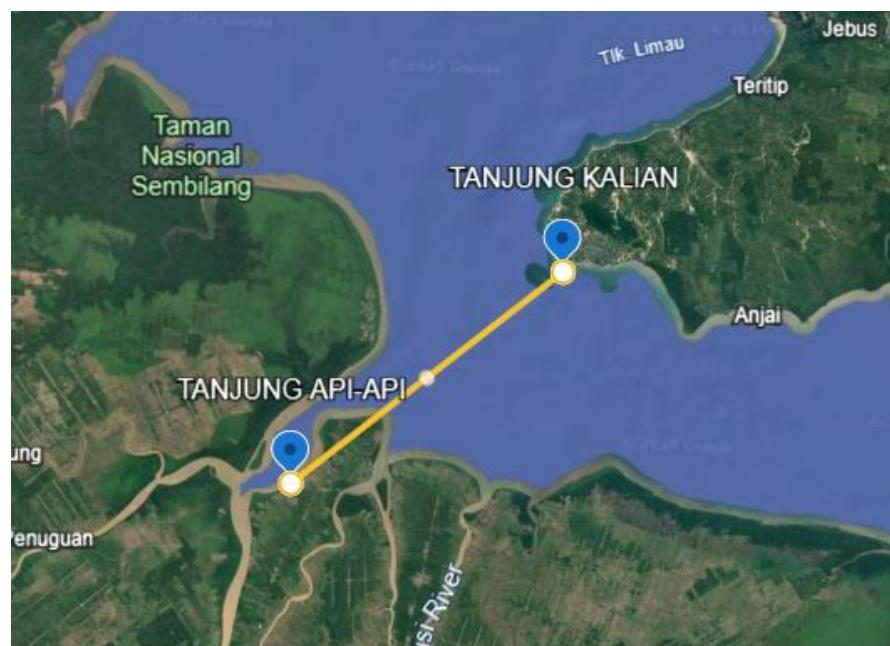
Tabel 4. 3 Data Kependudukan Sumatera Selatan

Kabupaten/Kota	Jumlah Penduduk (Ribu)	Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun	Persentase Penduduk	Kepadatan Penduduk per km persegi (Km2)
Ogan Komering Ulu	387	1,08	4,33	102
Ogan Komering Ilir	817	1,26	9,14	48
Muara Enim	648	1,18	7,26	96
Lahat	456	1,22	5,1	105
Musi Rawas	416	1,05	4,66	68
Musi Banyuasin	659	1,23	7,38	45
Banyu Asin	897	1,48	10,05	73
Ogan Komering Ulu Selatan	435	1,3	4,87	127
Ogan Komering Ulu Timur	680	0,96	7,62	156
Ogan Ilir	441	1,22	4,94	192
Empat Lawang	349	0,95	3,91	156
Penukal Abab Lematang Ilir	208	1,38	2,33	113
Musi Rawas Utara	201	1,3	2,25	34
Kota Palembang	1,7	0,76	19,37	4907
Kota Prabumulih	206	1,35	2,31	460
Kota Pagar Alam	151	0,96	1,69	241
Kota Lubuklinggau	249	1,31	2,79	677
Sumatera Selatan	8928,5	1,12	100	103

Sumber: Badan Pusat Statistik 2025

4. Jaringan Transportasi Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api

Alur laut berperan sebagai infrastruktur jaringan transportasi untuk jalur pelayaran di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api provinsi Sumatera Selatan, yang melaksanakan kegiatan operasionalnya. Pelabuhan ini memiliki 2 (dua) dermaga, yang di mana kedua dermaganya tidak mempunyai dermaga eksekutif, dermaga 1 (satu) hanya digunakan pada saat air laut pasang.



Gambar 4. 2 Lintasan Pelabuhan Tanjung Api-Api – Tanjung Kalian
Sumber: *Google Earth* (2025)

Pelabuhan penyeberangan Tanjung Api-Api dikelola oleh BPTD Kelas II Sumatera Selatan yang dioperasikan oleh Dinas Perhubungan. Dengan panjang lintasan 30 mil kecepatan rata rata kapal 9-10 knot dan berat kapal rata rata 1000 GT, Pelabuhan Tanjung Api-Api menghubungkan pulau Sumatera dan Bangka.

Tabel 4. 4 Alur Lintasan Pelabuhan Tanjung Api-Api – Tanjung Kalian

No	Nama Pelabuhan	Lintasan	Jarak Tempuh	Waktu Tempuh
1	Tanjung Api-Api	Tanjung Api-Api – Tanjung Kalian	30 mil	± 3 – 4 jam
2	Tanjung Kalian	Tanjung Kalian – Tanjung Api-Api	30 mil	± 3 – 4 jam

Sumber: Satuan Pelayan Tanjung Api-Api (2025)

5. Sarana Transportasi Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api

Sarana transportasi yang digunakan di Pelabuhan Tanjung Api-Api, Provinsi Sumatera Selatan, untuk jalur pelayaran Tanjung Api-Api – Tanjung Kalian adalah kapal feri tipe Ro-Ro. Jumlah kapal yang melayani lintasan ini berjumlah 15 kapal pada tahun 2025 yang terdiri dari 3 kapal milik PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero), 4 kapal milik PT. DLU, 3 kapal milik PT. Jembatan Nusantara, 3 kapal milik PT. Munic Line, 1 kapal milik

Tabel 4. 5 Ship Particular Kapal Ferry Yang Melayani Lintasan Tanjung Api-Api – Tanjung Kalian

No	Operator Pelayaran	Nama Kapal	Tahun	GT	Spesifikasi dermaga	Dimensi					Kapasitas Angkut	
						Panjang	Lebar	Depth	Draft	PNP	R2	R4
1	PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)	KMP. BELANAK	2010	1163	II	53,80	14,00	3,50	2,45	250	30	30
2		KMP. MUTIS	1991	621	I	45,00	11,00	1,95	-	164	30	22
3		KMP. MADANI	1999	1106	II	54,35	14,00	2,40	2,40	500	-	8
4	PT. Dharma Lautan Utama	KMP. DHARMA SENTOSA	1991	536	I	46,55	13,50	3,50	2,90	164	30	27
5		KMP. DHARMA KARTIKA I	1995	1.305	II	50,98	12,00	3,70	2,64	214	40	32
6		KMP. DHARMA KOSALA	1984	626	I	52,45	14,00	3,40	2,55	200	50	25
7		KMP. DHARMA KARTIKA VIII	1984	536	I	50,80	11,60	3,50	2,50	350	40	25
8	PT. Jembatan Nusantara	KMP. MUTIARA PERTIWI III	1996	460	I	41,60	9,50	-	3,10	250	25	30
9		KMP. ADHI SWADARMA III	1985	511	I	40,46	8,28	-	3,80	240	30	30

No	Operator Pelayaran	Nama Kapal	Tahun	GT	Spesifikasi dermaga	Dimensi					Kapasitas Angkut	
						Panjang	Lebar	Depth	Draft	PNP	R2	R4
10	PT. Jembatan Nusantara	KMP. ANDHIKA NUSANTARA	1999	1.229	II	59,30	11,00	3,1	3,48	310	25	27
11		KMP. JEMBATAN MUSI I	1972	406	1	38,60	11,29	3,45	3,45	250	25	30
12	PT. Munic Line	KMP. GUNSA 8	2000	1.199	II	72	13,50	4,5	2,89	180	30	30
13		KMP. MUNIC VII	1995	1279	II	84	14,08	3,60	2,70	190	-	30
14		KMP. MUNIC XI	2016	1681	II	82,65	15,00	4,50	3,375	200	-	60
15	PT. Garda Maritim	KMP. GARDA MARITIM 5	2019	821	I	67.17	14.02	3,65	2,69	246	-	-
16	PT. Wira Jaya Logitama Lines	KMP. WIRA CAMELIA	2005	677	II	53,50	12,00	-	2,0	150	-	-

Adapun kapal yang dikelolah oleh PT. ASDP Ferry (Persero) cabang Tanjung Api-Api dan beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api dijadikan sebagai sampel dalam kajian ini adalah KMP. Belanak.



Gambar 4. 3 KMP. Belanak
Sumber : Dokumentasi Pribadi Tim PKL Palembang (2025)

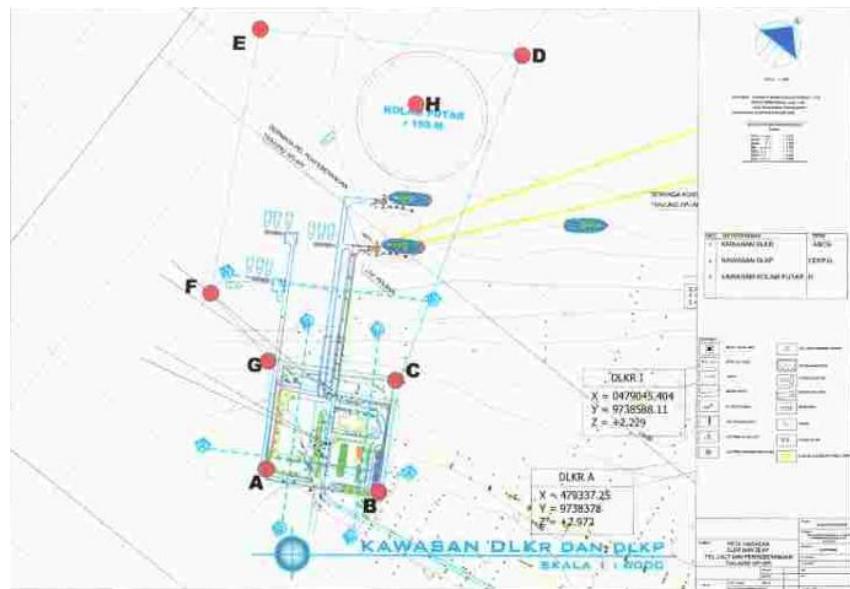
Tabel 4. 6 Karakteristik Kapal KMP. Belanak

KARAKTERISTIK KMP. BELANAK	
Nama Kapal	KMP. Belanak
Nama Panggilan Kapal/Register	YHSU
GRT	1163 GRT
Panjang Seluruhnya	53 M
Panjang Garis Tegak	42,25 M
Lebar	14 M
Sarat Air/Draft	2,45 M
Tahun Dibuat	2002
Bendera	Indonesia
Jenis kapal	Ro-Ro
Lintas Penyeberangan	TAA - TJK
DATA MESIN INDUK	
Jumlah	2 Unit
Merk	YANMAR
DATA MESIN BANTU	
Jumlah	2 Unit

Merek	Perkins
Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Tanjung Api-Api	

6. Prasarana Transportasi Penyeberangan Pelabuhan Merak

Prasarana Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api dibagi menjadi dua yaitu fasilitas daratan dan fasilitas perairan. Layout Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 4. 4 Layout Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api
Sumber: Rencana Induk Pelabuhan

a. Fasilitas Sisi Darat

Fasilitas daratan yang dapat di akses di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api adalah sebagai berikut:

1) Gedung Terminal

Gedung terminal di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api terdiri dari 2 (dua) lantai, di lantai 1 di gunakan untuk penumpang menunggu keberangkatan kapal, kondisi di ruang tunggu penumpang terlihat baik, dan lantai 2 terdapat ruang rapat yang digunakan untuk melakukan proses rapat.



Gambar 4. 5 Gedung Terminal

Sumber: Dokumentasi Tim PKL BPTD SUMSEL (2025)

2) Loket Tiket

Loket tiket adalah tempat penumpang membeli tiket. Di pelabuhan Tanjung Api-Api sistem e-ticket belum diterapkan, masih menggunakan sistem manual dengan cara membeli langsung tiket di loket tiket. Loket tiket terletak pada depan gerbang sebelum kendaraan memasuki kantong parkiran.



Gambar 4. 6 Ruang Loket

Sumber: Dokumentasi Tim PKL BPTD SUMSEL (2025)



Gambar 4. 7 Ruang Loket

Sumber: Dokumentasi Tim PKL BPTD SUMSEL (2025)

3) Ruang Tunggu

Ruang tunggu adalah tempat yang digunakan penumpang untuk menunggu memasuki kapal atau tempat beristirahat penumpang. Ke-2 lantai di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api memiliki kursi untuk penumpang menunggu kapal atau pun beristirahat.



Gambar 4. 8 Ruang Tunggu

Sumber: Dokumentasi Tim PKL BPTD SUMSEL (2025)



Gambar 4. 9 Ruang Tunggu

Sumber: Dokumentasi Tim PKL BPTD SUMSEL (2025)

4) Ruang Kantor

Kantor BPTD di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api telah didirikan pada tahun 2017, digunakan untuk pegawai melakukan pengawasan melalui *Local Port Service* (LPS).

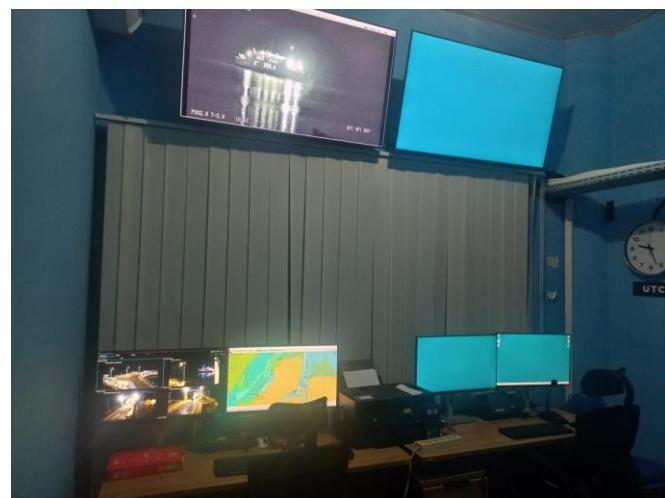


Gambar 4. 10 Ruang Kantor

Sumber: Dokumentasi Tim PKL BPTD SUMSEL (2025)

5) *Local Port service* (LPS)

Local Port Service (LPS) adalah layanan yang mengelola lalu lintas kapal dengan hanya menyediakan data mengenai kebutuhan operasional pelabuhan serta terminal yang tidak responsif terhadap lalu lintas pelayaran di area cakupan stasiun yang bersangkutan. LPS berguna untuk berkomunikasi dengan kapal yang keluar-masuk dermaga dan memantau proses kedatangan dan keberangkatan kapal.



Gambar 4. 11 Local Port Service (LPS)

Sumber: Dokumentasi Tim PKL BPTD SUMSEL (2025)

6) Lapangan Parkir Siap Muat

Parkir siap muat di pelabuhan merupakan suatu tempat kendaraan menunggu untuk masuk ke dalam kapal.



Gambar 4. 12 Lapangan Parkir Siap Muat
Sumber: Dokumentasi Tim PKL BPTD SUMSEL (2025)

7) Mushola

Mushola adalah tempat beribadah bagi seorang yang beragama islam yang berada di dalam Gedung Pelabuhan di lantai 2.



Gambar 4. 13 Mushola
Sumber: Dokumentasi Tim PKL BPTD SUMSEL (2025)

8) Toilet

Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api memiliki 4 toilet tetapi hanya 2 toilet yang dapat digunakan, keadaan toilet bersih dan terawat.



Gambar 4. 14 Toilet

Sumber: Dokumentasi Tim PKL BPTD SUMSEL (2025)

9) Jembatan Timbang

Terdapat jembatan timbang yang masih berfungsi dengan baik di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api, jembatan timbang digunakan untuk mengukur berat kendaraan dan muatannya.



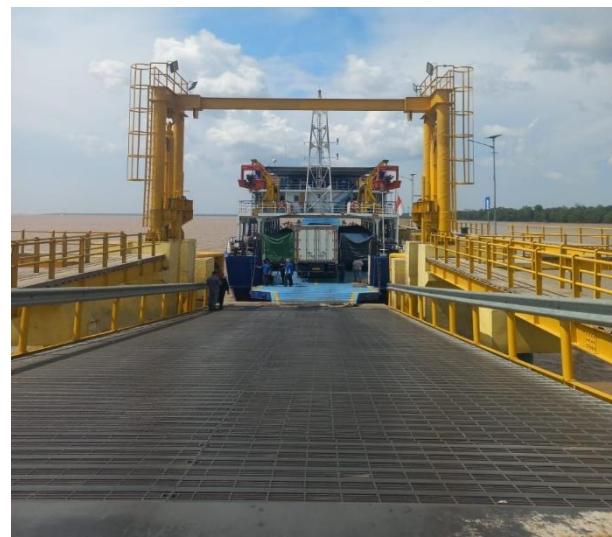
Gambar 4. 15 Jembatan Timbang

Sumber: Dokumentasi Tim PKL BPTD SUMSEL (2025)

b. Fasilitas Sisi Perairan

1) Dermaga

Dermaga yang berada di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api memiliki jenis ponton hidraulik. Terdapat 2 dermaga yang digunakan untuk proses sandar kapal.



Gambar 4. 16 Dermaga

Sumber: Dokumentasi Tim PKL BPTD SUMSEL (2025)

2) *Bolder*

Bolder di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api berjumlah 8 unit di setiap dermaga dan dalam kondisi baik. *Bolder* biasa digunakan untuk mengikatkan tali ke kapal dan menambatkan kapal di dermaga.



Gambar 4. 17 *Bolder*

Sumber: Dokumentasi Tim PKL BPTD SUMSEL (2025)

3) *Fender*

Fender adalah fasilitas dermaga yang berfungsi sebagai bantalan yang di tempatkan di dermaga, yang menahan benturan dari kapal pada saat kapal akan melakukan proses sandar.

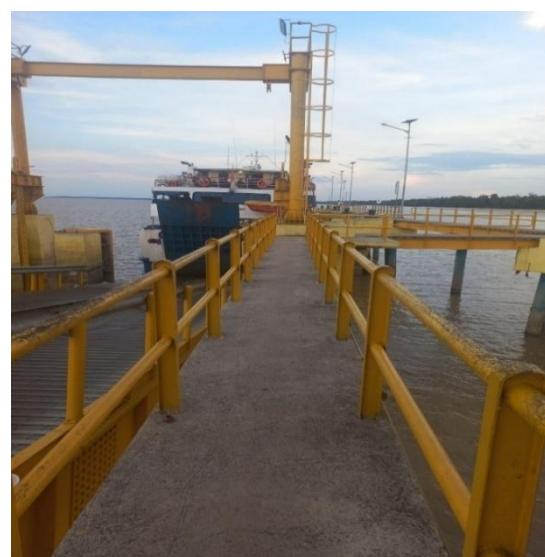


Gambar 4. 18 *Fender*

Sumber: Dokumentasi Tim PKL BPTD SUMSEL (2025)

4) *Catwalk*

Catwalk digunakan untuk petugas kapal untuk menuju *bolder* yang terletak pada *dolphin*, *catwalk* di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api dalam kondisi terawat dan baik.



Gambar 4. 19 *Catwalk*

Sumber: Dokumentasi Tim PKL BPTD SUMSEL (2025)

7. Produktivitas Angkutan Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api

a. Produktivitas Pelabuhan 5 Tahun Terakhir

Tabel 4. 7 Data Produktivitas Penumpang Angkutan Penyeberangan Pelabuhan Tanjung Api-Api 5 Tahun Terakhir Tahun 2020-2024

NO	TAHUN	TRIP	PNP	KEBERANGKATAN											
				I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII	IX
1	2020	2552	131723	17	18042	297	23222	5138	451	20988	65	2817	496	0	0
2	2021	2653	217343	26	9023	103	18539	7573	380	33927	55	5243	286	6	0
3	2022	2639	165624	5	8422	29	16676	7115	211	32787	75	4697	665	1	3
4	2023	3197	415726	74	24657	157	33669	10333	721	35356	133	6262	690	6	493
5	2024	3253	344356	8	23214	86	28243	7991	647	31760	125	5876	541	14	0

Sumber : Satuan Pelayanan Tanjung Api-Api

Tabel 4. 8 Keberangkatan Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api Selama 30 Hari

TANGGAL	TRIP/HARI	KEBERANGKATAN														Jumlah			
		PENUMPANG				Jumlah	KENDARAAN												
		Pejalan Kaki		Diatas Kend (Mobil/Sepeda Motor)			I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII	IX	
		Dewasa	Anak	Dewasa	Anak														
01 Maret	9	77	7	514	17	615	0	23	0	47	20	0	97	0	42	2	1	0	232
2 Maret	8	136	3	535	8	682	0	59	0	48	11	0	102	0	25	4	0	0	249
3 Maret	8	162	14	498	14	688		51		45	21		70		22				209
4 Maret	9	124	8	447	8	587	0	31	0	37	22	1	112	0	12	0	0	0	215
5 Maret	9	102	6	429	11	548	0	39	0	27	27	2	101	0	20	1	0	0	217
6 Maret	8	65	4	450	7	526	0	22	0	28	18	0	120	0	25	2	0	0	215
7 Maret	8	77	3	409	3	492	0	32	0	24	21	1	104	0	39	1	0	0	222
8 Maret	8	93	6	401	7	507	0	23	0	32	22	1	94	0	23	3	0	0	198
9 Maret	9	70	2	446	5	523	0	37	0	32	16	1	121	0	33	1	0	0	241
10 Maret	10	88	3	371	6	468	0	31	0	36	15	0	73	0	33	2	0	0	190
11 Maret	9	136	0	360	2	498	0	18	0	25	22	1	106	2	17	2	0	0	193
12 Maret	9	81	4	426	7	518	0	20	0	21	23	2	142	0	19	2	0	0	229
13 Maret	9	69	3	369	0	441	0	24	0	21	24	1	99	0	32	4	0	0	205
14 Maret	9	129	2	410	1	542	0	25	0	33	16	1	101	0	36	1	0	0	213
15 Maret	9	75	2	426	5	508	0	29	0	34	33	0	103	0	26	1	0	0	226
16 Maret	9	233	23	542	8	806	0	23	0	46	27	1	110	0	46	1	1	0	255
17 Maret	9	89	4	326	2	421	0	20	0	27	17	0	80	0	22	1	0	0	167
18 Maret	9	63	1	443	11	518	0	24	0	43	33	1	107	0	30	4	0	0	242

TANGGAL	TRIP/ HARI	KEBERANGKATAN														Jumlah				
		PENUMPANG				Jumlah	KENDARAAN													
		Pejalan Kaki		Diatas Kend (Mobil/Sepeda Motor)			I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII	IX		
		Dewasa	Anak	Dewasa	Anak		0	20	0	32	12	0	110	0	21	3	0	0	198	
19 Maret	8	99	8	378	4	489	0	20	0	32	12	0	110	0	21	3	0	0	198	
20 Maret	10	79	11	537	11	638	0	28	0	45	20	2	127	1	29	6	0	0	258	
21 Maret	12	173	10	596	19	798	0	40	0	63	27	0	116	0	35	2	0	0	283	
22 Maret	14	258	12	731	26	1027	0	30	0	120	28	1	104	0	29	7	0	0	319	
23 Maret	12	224	15	993	38	1270	0	71	0	130	28	4	91	0	20	3	0	0	347	
24 Maret	11	325	8	682	40	1055	0	35	0	107	32	2	101	0	40	8	0	0	325	
25 Maret	11	358	15	1190	68	1631	0	39	0	196	38	3	104	0	24	2	0	0	406	
26 Maret	15	230	11	1497	110	1848	0	54	0	282	33	1	81	0	21	1	0	0	473	
27 Maret	13	332	25	1427	89	1873	0	50	0	313	17	0	49	1	9	2	0	0	441	
28 Maret	13	267	62	1649	78	2056	0	79	19	365	12	1	35	0	4	0	0	0	515	
29 Maret	11	210	22	1631	97	1960	0	92	0	359	6	4	16	0	2	0	0	0	479	
30 Maret	9	140	7	1018	117	1282	0	83	0	241	1	0	9	0	5	0	0	0	339	
31 Maret	6	26	2	1122	80	1230	0	51	0	258	0	1	8	0	0	0	0	0	318	
Total		303	4590	303	21253	899	27045	0	1203	19	3117	642	32	2793	4	741	66	2	0	8619

Sumber: Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas II Sumatera Selatan

Tabel 4. 9 Data Kedatangan Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api Selama 30 Hari

TANGGAL	TRIP / HARI	KEDATANGAN														Jumlah		
		PENUMPANG				KENDARAAN												
		Pejalan Kaki		Diatas Kend (Mobil/Sepeda Motor)		Jumlah												
		Dewasa	Anak	Dewasa	Anak		I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VIA	VIB	VII	IX	
01 Maret	9	212	5	302	2	521	0	30	0	30	20	0	103	0	13	5	0	201
02 Maret	9	330	8	367	4	709	0	49	0	30	18	1	100	0	18	6	0	222
03 Maret	8	218	8	396	4	626	0	32	1	31	26	3	84	1	13	7	0	198
04 Maret	9	199	6	300	7	512	0	30	1	23	19	1	104	0	23	7	0	208
05 Maret	9	242	9	371	11	633	0	29	0	27	14	1	143	0	16	10	0	240
06 Maret	7	169	12	266	2	449	0	21	0	24	21	0	71	0	12	4	1	154
07 Maret	9	171	43	398	13	625	0	24	0	38	28	1	130	0	21	9	0	251
08 Maret	7	148	7	359	12	526	0	34	1	35	19	1	98	0	14	7	0	209
09 Maret	9	259	12	355	6	632	0	43	0	24	18	0	92	1	18	7	0	203
10 Maret	9	144	3	278	3	428	0	34	0	22	15	1	79	0	14	6	0	171
11 Maret	9	143	8	306	2	459	0	21	0	15	23	2	124	0	33	11	0	229
12 Maret	9	242	7	350	8	607	0	35	0	31	25	0	115	0	27	6	0	239
13 Maret	9	131	2	358	5	496	0	27	0	26	23	0	124	0	32	7	0	238
14 Maret	9	361	13	415	13	802	0	37	0	44	25	1	113	0	24	14	1	259
15 Maret	9	296	12	569	17	894	0	34	0	68	25	2	107	2	21	11	0	270
16 Maret	9	410	15	465	14	904	0	52	0	46	23	1	85	0	20	5	0	232

TANGGAL	TRIP / HARI	KEDATANGAN															Jumlah		
		PENUMPANG					KENDARAAN												
		Pejalan Kaki		Diatas Kend (Mobil/Sepeda Motor)		Jumlah	KENDARAAN												
		Dewasa	Anak	Dewasa	Anak		I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII	IX	
17 Maret	9	302	18	381	4	705	0	43	0	33	20	1	93	0	10	11	0	0	211
18 Maret	9	210	9	385	10	614	0	41	0	37	24	0	110	0	17	10	0	0	239
19 Maret	9	453	16	580	18	1067	0	38	0	65	26	2	132	7	30	3	0	0	303
20 Maret	12	732	34	1016	41	1823	0	101	0	153	34	4	104	0	34	16	0	0	446
21 Maret						0													0
22 Maret						0													0
23 Maret						0													0
24 Maret	9	1171	61	1260	88	2580	0	163	0	173	34	11	71	0	15	2	0	0	469
25 Maret	12	1554	77	1950	142	3723	0	197	0	303	45	18	95	0	19	6	0	0	683
26 Maret	12	2113	94	2341	166	4714	0	269	3	379	45	14	72	0	22	5	0	0	813
27 Maret	14	1784	133	2727	205	4849	0	334	50	400	33	31	63	2	15	13	0	0	941
28 Maret	11	1989	61	2585	174	4809	0	352	98	404	27	16	24	0	10	6	0	0	937
29 Maret	13	1562	86	2426	209	4283	0	312	30	453	22	19	47	0	5	2	0	0	890
30 Maret	9	549	33	1403	80	2065	1	165	10	193	49	2	16	0	9	1	0	0	446
31 Maret						0													0
Total	258	16094	792	22909	1260	41055	1	2547	194	3107	701	133	2499	13	505	197	2	0	9902

Sumber: Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas II Sumatera Selatan

8. Instansi Pembina Transportasi BPTD Kelas II Sumatera Selatan

Dalam menjalankan layanan transportasi darat, terdapat unit yang ditugaskan untuk membantu teknisi dalam pengawasan terhadap pelayanannya di pelabuhan penyeberangan yaitu di bawah BPTD Kelas II Sumatera Selatan.

a) Profil Singkat

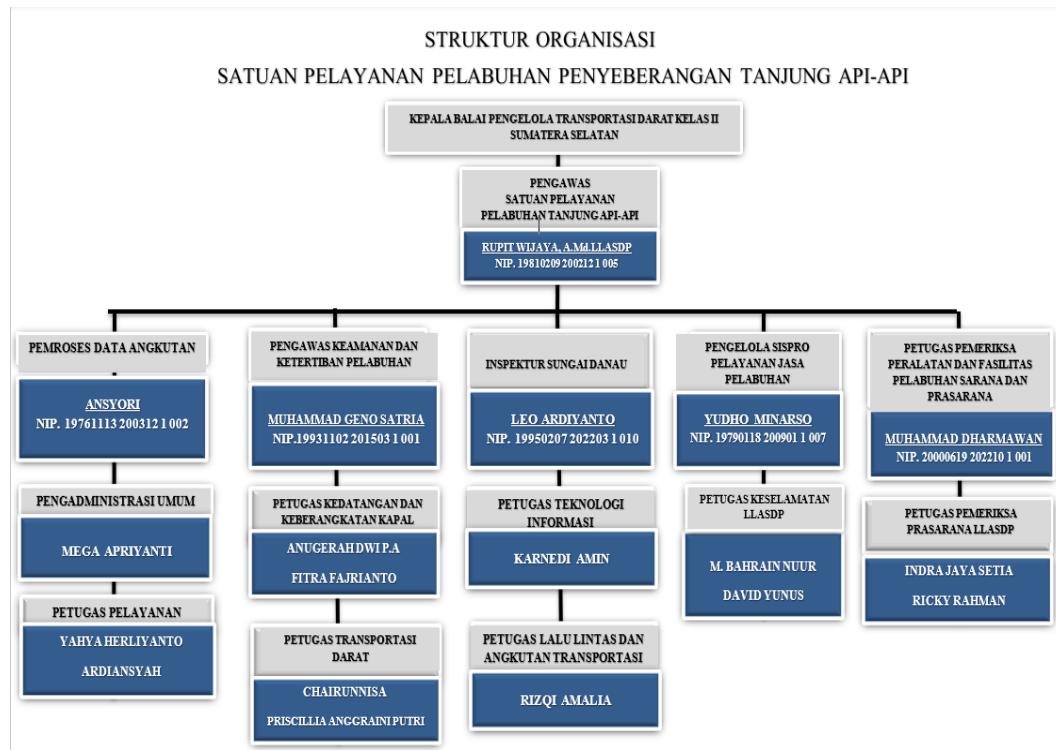
Berlandaskan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 6 Tahun 2023, terdapat beberapa perubahan mengenai struktur organisasi dan tata dalam pekerjaan yang dikelola oleh balai pengelola, istilah wilayah di ganti menjadi kelas, lalu terdapat penyesuaian nama jabatan struktural di lingkungan BPTD.

b) Struktur Organisasi

BPTD Kelas II terdapat beberapa unsur pelaksanaannya, yaitu:

- 1) Sub bagian Tata Usaha,
- 2) Seksi Prasarana Transportasi Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan,
- 3) Seksi Sarana serta Transportasi Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan,
- 4) Seksi Lalu Lintas serta Pengawasan Transportasi Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan; dan
- 5) Kelompok Jabatan Fungsional

Dari pemeriksaan ini, penulis mengumpulkan beberapa analisis dari data organisasi di Satuan Pelayanan Tanjung Api-Api yang ada di bawah BPTD Kelas II Sumatera Selatan, berikut struktur organisasi Satuan Pelayanan Pelabuhan Tanjung Api-Api:



Gambar 4. 20 Struktur Organisasi Satuan Pelayanan Tanjung Api-Api

B. ANALISIS

1. Penyajian Data

a. Analisis sarana transportasi Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api

Berdasarkan PM 115 Tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal pasal 2 ayat 2 bahwa “ruang lingkup peraturan tersebut diterapkan pada kapal kapal yang akan mengangkut kendaraan datar dengan berat antara 3,5 (tiga koma lima) ton sampai dengan 40 (empat puluh) ton.

Berdasarkan PP No 55 Tahun 2012 tentang kendaraan pada pasal 1 angka 5 menyatakan bahwa mobil penumpang adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram dan pasal 1 angka 6 yang menyatakan bahwa mobil bus adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau beratnya lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus)”.

Sesuai dengan peraturan di atas, peneliti mengambil data dari KMP. Belanak pada Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api yang dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4. 10 Jenis Kapal Berdasarkan Peraturan

Nama Kapal	Jenis Kapal	Jenis Kendaraan Yang Diangkut	Berat Kendaran	Keterangan
KMP. Belanak	Kapal fery ro-ro	Kendaraan pribadi, bus, truk sedang dan truk besar	3,5 – 40 ton	Sesuai dengan PM 115 Tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan di

Nama Kapal	Jenis Kapal	Jenis Kendaraan Yang Diangkut	Berat Kendaraan	Keterangan
				atas kapal dan PP Nomor 55 Tahun 2012 Tentang kendaraan

b. Observasi Pengangkutan Dan Pengikatan Kendaraan

Tabel 4. 11 Pengangkutan kendaraan di atas kapal

No.	Aturan yang ada di PM NO. 115 Tahun 2016	Kondisi Lapangan	Keterangan
1	Pasal 3 ayat 1 : harus ada alat penimbang kendaraan di setiap pelabuhan yang digunakan kapal untuk mengangkut transportasi kendaraan		Sesuai, karena memiliki jembatan timbang permanen yang beroperasi

No.	Aturan yang ada di PM NO. 115 Tahun 2016	Kondisi Lapangan	Keterangan
2	Pasal 5 ayat 1: informasi tentang jenis dan berat muatan harus ada di setiap kendaraan yang diangkut ke atas kapal		Tidak sesuai, karena tidak ada informasi mengenai berat muatan pada tiket dan tidak ada informasi muatan yang diangkut kendaraan tersebut
3	Pasal 17 ayat 1 : penempatan kendaraan yang di atas kapal harus posisi membujur		Tidak sesuai, karena masih ada kendaraan yang melintang di atas kapal

No.	Aturan yang ada di PM NO. 115 Tahun 2016	Kondisi Lapangan	Keterangan
4	Pasal 20 ayat 1-3 : jarak antar sisi kendaraan di atas kapal harus memenuhi dengan peraturan yang berlaku		Tidak sesuai, karena jarak antar kendaraan yang terlalu berdekatan
5	Pasal 15 ayat 1 : ruang muat kendaraan harus bebas dari ceceran minyak atau bahan kimia lainnya		Sesuai , ruang muat kendaraan sudah bebas dari minyak atau bahan kimia lainnya

No.	Aturan yang ada di PM NO. 115 Tahun 2016	Kondisi Lapangan	Keterangan
6	Pasal 4 ayat 1 : selama pelayaran berlangsung kendaraan di atas kapal harus di ikat		Tidak sesuai, karena masih ada kendaraan yang tidak di ikat (<i>lashing</i>)
7	Pasal 2 ayat 1 : kapal yang beroperasi harus memiliki alat pengikat yang cukup		Tidak sesuai, karena hanya terdapat 1 jenis alat lashing

2. Analisis Data

Penulis berusaha menganalisis masalah yang telah dibahas pada bab sebelumnya mengenai isu terkini untuk mendapatkan kesimpulan yang dapat digunakan sebagai referensi dalam memecahkan atau menyelesaikan suatu permasalahan. Dalam rangka menyelesaikan masalah ini dengan mempertimbangkan kondisi terkini dipelabuhan penyeberangan Tanjung Api-Api, penulis merujuk pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun

2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di atas Kapal Penyeberangan serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 mengenai Kewajiban Pengikatan Kendaraan diatas Kapal Penyeberangan sebagai pedoman.

a. Prosedur Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal

1) Analisis Jembatan Timbang Kendaraan

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 115 Tahun 2016 mengenai Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal Pasal 3 Ayat (1), setiap pelabuhan yang digunakan untuk mengangkut kendaraan dengan kapal diwajibkan untuk menyediakan alat timbang kendaraan di area pelabuhan. Alat ini berfungsi untuk menimbang kendaraan sebelum di angkut ke kapal, terkait dengan berat kotor kendaraan sebelum memasuki kapal. Alat penimbang di Pelabuhan Tanjung Api-Api dapat di lihat pada gambar 4.21.



Gambar 4. 21 Jembatan Timbang Permanen
Sumber : Dokumentasi Tim PKL BPTD SUMSEL 2025

2) Informasi Berat Muatan

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal pasal 5

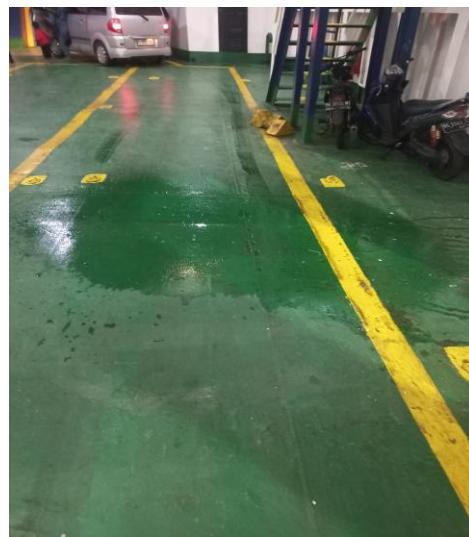
ayat (1), bahwa setiap kendaraan yang diangkut di atas kapal wajib di lengkapi informasi mengenai jenis dan berat muatan. Pada penerapannya di lapangan pada pelabuhan Tanjung Api-Api, setelah kendaraan melakukan proses penimbangan, informasi mengenai berat muatan pada tiket belum sesuai dengan peraturan yang ada dimana hanya berisikan mengenai jenis muatan nya saja tetapi tidak dengan berat muatannya.



Gambar 4. 22 Informasi Jenis dan Berat Muatan
Sumber : Dokumentasi tim PKL BPTD SUMSEL 2025

3) Kebersihan Ruang Muat Kendaraan dari Ceceran Minyak

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 115 Tahun 2016 mengenai Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di atas Kapal, Ayat (1) menyatakan bahwa ruang muat harus bebas dari ceceran minyak atau minyak gemuk (*grease*), pada KMP. Belanak hanya terdapat ceceran air dari springkler kapal saja. Dokumentasi mengenai ruang muat kendaraan di atas KMP. Belanak dapat dilihat pada gambar 4.23.



Gambar 4. 23 Ruang Muat Kendaraan

Sumber : Dokumentasi Tim PKL BPTD SUMSEL 2025

Berdasarkan survei yang dilakukan di lapangan, KMP. Belanak telah memiliki ruang muat yang bersih, karena sebelum proses pemuatan, sudah ada petugas yang ditugaskan untuk membersihkan area penempatan kendaraan dan memastikan tiap ada sisa minyak serta minyak gemuk (*grease*).

4) Analisis Penempatan Kendaraan di atas Kapal

Sesuai dengan Pasal 17 Ayat (1) peraturan menteri perhubungan nomor 115 tahun 2016, kendaraan harus diletakkan dalam posisi membujur (memanjang) sesuai dengan haluan atau buritan kapal tidak boleh diletakkan secara melintang. Hasil dari tinjauan diatas kapal menunjukkan masih ada kendaraan yang tidak ditempatkan pada ruang muat sesuai dengan posisinya, khususnya kendaraan yang diletakkan melintang. Seharusnya pihak kapal melarang kendaraan yang berada dalam posisi melintang. Hal ini terjadi karena kurangnya perhatian dari pihak kapal yang menganggap bahwa kendaraan dalam posisi melintang di atas ruang muat kapal tidak terlalu penting, padahal hal tersebut dapat

mempengaruhi keamanan dan keselamatan saat berlayar, penempatan kendaraan di atas kapal KMP. Belanak dapat di lihat pada gambar 4.24.

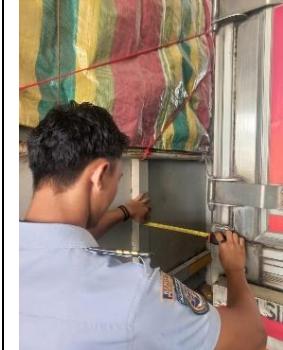


Gambar 4. 24 Penempatan Kendaraan
Sumber : Dokumentasi Tim PKL BPTD SUMSEL 2025

5) Analisis Jarak Antar Kendaraan

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di atas Kapal pasal 20, jarak antar sisi kendaraan adalah 60 cm, jarak antara bagian depan dan belakang kendaraan adalah 30 cm, serta kendaraan yang berdampingan langsung dengan dinding kepala adalah 60 cm. untuk kendaraan diatas KMP. Belanak dapat dilihat pada tabel 4.11

Tabel 4. 12 Jarak Antar Sisi Kendaraan

No	Berdasarkan PM 115 Tahun 2016	Dokumentasi	Kondisi lapangan	keterangan
1	60 cm		29 cm	Tidak sesuai
2	60 cm		28 cm	Tidak sesuai

Dari tabel 4.12 Terlihat bahwa jarak antara sisi kendaraan masih belum memenuhi standar, yaitu kurang dari jarak minimum yang ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016. Sesuai dengan peraturan, jarak minimum antar sisi seharusnya adalah 60 cm, namun di lapangan hanya tercatat 29 cm dan 28 cm pada sisi kiri dan kanan kendaraan. Jarak tidak sesuai dan dapat mempengaruhi keselamatan serta keamanan pelayaran.

Tabel 4. 13 Jarak Antara Depan dan Belakang Kendaraan

No	Berdasarkan PM 115 Tahun 2016	Dokumentasi	Kondisi Lapangan	Keterangan
1	30 cm		24,7 cm	Tidak Sesuai
2	30 cm		29,1 cm	tidak Sesuai

Dari tabel 4.13 Diketahui bahwa jarak antara depan dan belakang kendaraan masih belum sesuai. Menurut Peraturan Menteri 115 Tahun 2016 seharusnya minimal jarak antar depan dan belakang yaitu 30 cm, tetapi saat di lapangan jarak antar kendaraan di bagian depan yaitu 24,7 cm dan bagian belakang yaitu 29,1 cm.

Tabel 4. 14 Jarak Antar Kendaraan dan Dinding Kapal

No	Berdasarkan PM 115 Tahun 2016	Dokumentasi	Kondisi Lapangan	Keterangan
1	60 cm		46,8 cm	Tidak Sesuai

Berdasarkan tabel 4.14, jarak antara kendaraan dan dinding kapal masih di bawah jarak yang ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016. Sesuai dengan ketentuan, jarak minimum yang seharusnya antara sisi kendaraan dan dinding kapal adalah 60 cm, namun di lapangan, jarak tersebut masih masih kurang dari 60 cm.

6) Pengukuran Jarak Antar Kendaraan Di Atas Kapal

Berikut adalah salah satu contoh data yang digunakan untuk mengukur jarak antara kendaraan di atas KMP. Belanak. Seperti pada tabel 4.15 Berikut:

Tabel 4. 15 Pengukuran jarak antar kendaraan di atas KMP. Belanak

No	No. Plat	Gol.	Jarak (cm)				
			Depan	Belakang	Kanan	Kiri	Ke Dinding
1	B 9242 KXZ	VII	0	24.5	36.4	40.3	0
2	BG 8742 AO	VI B	0	27.1	31.5	0	54.6
3	BE 8858 BO	VI B	28.5	26.6	35.3	0	55.8
4	BN 8410 PR	VI B	25.3	31.7	44.8	39.5	0
5	AD 8612 IS	VI B	24.6	26.3	35.1	44.3	0
6	B 9322 TDA	VI B	34.6	26.8	0	33.7	57.5
7	K 9284 AD	VI B	26.2	24.4	29.7	26.5	0
8	BG 1256 AY	IV A	29.6	27.5	36.3	40	0
9	B 2052 UYQ	IV A	33.5	27.9	43.4	49.8	0
10	B 9049 PXW	IV A	32.4	29.2	0	43.6	54.7
Rata-rata			29,33	27,2	85,38	39,71	55,65

Dari hasil survei yang telah dilakukan oleh peneliti secara langsung di lapangan jarak rata rata antar sisi kendaraan dengan dinding kapal terdapat selisih penyimpangan sebesar 4,35 cm dan jarak antar sisi kendaraan terdapat selisih rata rata 21,85 cm kurang dari jarak yang telah ditentukan dalam peraturan. Dapat dilihat bahwa masih banyak jarak antar kendaraan yang melanggar aturan yang berlaku yaitu pada Pasal 20 Ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 yang mengatur terkait jarak antar kendaraan di atas kapal.

b. Analisis Kesesuaian Pengikatan (*Lashing*) Di Atas Kapal

Sesuai dengan Pasal 19 Ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016, kendaraan yang terletak di barisan wajib lashing di bagian depan (haluan), tengah (*midship*), dan bagian belakang (buritan) harus wajib di ikat. Hasil survei di atas KMP. Belanak menunjukkan bahwa tidak semua kendaraan diikat pada bagian yang diwajibkan untuk *lashing*.

Tabel 4. 16 Pengikatan kendaraan diatas KMP. Belanak

Bagian kapal	PM No.115 Tahun 2016	Kondisi di Lapangan	Keterangan
Depan (Haluan)	<i>Lashing</i>		Kendaraan tidak dilakukan pengikatan (belum sesuai)
Tengah (midship)	<i>Lashing</i>		Kendaraan tidak dilakukan pengikatan (belum sesuai)

Bagian kapal	PM No.115 Tahun 2016	Kondisi di Lapangan	Keterangan
Belakang (buritan)	<i>Lashing</i>		Kendaraan tidak dilakukan pengikatan (belum sesuai)

Berdasarkan 4.16, kondisi pengikatan pada KMP. Belanak tidak memenuhi syarat, karena kendaraan pada bagian yang wajib diikat tidak dilaksanakan pengikatannya. Beberapa kendaraan hanya menggunakan ganjal kayu saja. Hal ini menjadi pertimbangan bagi pengawas dan pengelola kapal, mengingat jarak yang di tempuh kapal dari Tanjung Api-Api ke Tanjung Kalian cukup jauh. Waktu tempuh kapal Belanak kurang lebih 3-4 jam, sehingga hal ini sangat berbahaya apabila dalam perjalanan berlayar terkena ombak besar dan kendaraan dalam posisi tidak diikat. Regulator seharusnya mengawasi dan lebih menerapkan peraturan yang telah ada, karena keselamatan kendaraan saat berlayar akan terjamin. Pihak terkait harus lebih menindak tegas dan memberikan sanksi agar dapat terhindar dari hal-hal yang tidak diinginkan atau kecelakaan kapal.

C. PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil analisis diatas, dapat disimpulkan bahwa prosedur pengangkutan dan pengikatan kendaraan di atas KMP. Belanak saat ini masih menunjukkan beberapa indikator yang belum memenuhi standar yang ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal serta Peraturan Menteri Perhubungan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 30 Tahun 2016 tentang kewajiban pengikatan kendaraan pada kapal angkutan penyeberangan. Oleh karena itu, perlu dilakukan berbagai upaya untuk meningkatkan pengangkutan dan pengikatan kendaraan di atas kapal agar lebih baik demi meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran.

1. Kondisi Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas KMP. Belanak pada Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api

Tabel 4. 17 Perbandingan Kondisi Lapangan

No	Kondisi Sekarang	Kondisi Yang Direncanakan	Manfaat
1.	Jembatan timbang kendaraan yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api berfungsi dengan baik dan selalu digunakan untuk menimbang berat kendaraan yang akan menyeberang melalui kapal	Pihak pelabuhan harus selalu merawat dan menjaga jembatan timbang agar dapat berfungsi dengan baik untuk jangka panjang	Agar jembatan timbang pada Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api bisa digunakan untuk waktu yang lama dan tetap dalam kondisi yang baik

No	Kondisi Sekarang	Kondisi Yang Direncanakan	Manfaat
2.	Kendaraan yang selesai menimbang mereka mendapatkan tiket yang berisi tentang golongan kendaraan saja tidak dengan berat dan jenis muatannya.	Tiket setelah menimbang harus berisi tentang berat muatan dan jenis muatan	Agar awak kapal dapat mengatur posisi kendaraan apabila ada muatan yang berisiko
3.	Ruang muat KMP. Belanak sudah steril dari ceceran minyak dan gemuk	Ruang muat KMP. Belanak harus tetap menjaga kebersihan meskipun telah bersih dari minyak dan gemuk	Agar lantai deck kendaraan tidak licin.
4.	Masih terdapat kendaraan yang diletakkan secara melintang tidak membujur	Kendaraan harus diletakkan secara membujur atau searah dengan haluan ataupun buritan kapal. Perlu ketegasan dari pihak pengawas kepada	Agar tidak mengganggu akses jalan apabila ada kondisi darurat.

No	Kondisi Sekarang	Kondisi Yang Direncanakan	Manfaat
		awak kapal yang mengatur posisi kendaraan agar tidak menempatkan kendaraan dengan posisi melintang atau tidak searah dengan haluan dan buritan kapal.	

2. Kesesuaian pengikatan dan jarak antar kendaraan di atas KMP. Belanak dapat dilihat pada tabel 4.18

Tabel 4. 18 Perbandingan Kondisi Lapangan

No.	Kondisi Sekarang	Kondisi Yang Direncanakan	Manfaat
1.	jarak antar kendaraan yang dimuat masih belum sesuai dengan peraturan yang ada	<p>Mematuhi dan melaksanakan jarak kendaraan yang sesuai seperti berikut</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jarak antara sisi kanan kiri dengan kendaraan lainnya sekurang kurangnya berjarak 60 cm. 	Agar kendaraan yang dimuat tidak saling berbenturan selama waktu pelayaran dan tidak mengganggu akses jalan pengguna jasa

No.	Kondisi Sekarang	Kondisi Yang Direncanakan	Manfaat
		<ul style="list-style-type: none"> • Jarak antara depan dan belakang kendaraan lainnya sekurang kurangnya berjarak 30 cm Jarak antar kendaraan yang bersebelahan dengan dinding kapal sekurang kurangnya berjarak 60 cm 	
2.	Kendaraan pada KMP. Belanak yang berada pada barisan wajib <i>lashing</i> belum semuanya menggunakan <i>lashing</i>	<p>Pihak kapal diwajibkan untuk memasang alat pengikat pada kendaraan yang berada di barisan wajib <i>lashing</i>. Operator kapal harus mengikat kendaraan di bagian depan (haluan), tengah (<i>midship</i>), dan belakang (buritan).</p> <p>Pengawasan dari pihak syahbandar diperlukan agar pengikatan kendaraan dapat dilakukan dengan baik dan benar.</p>	Agar kendaraan yang dimuat aman dan mengurangi resiko untuk bergeser dan terguling

No.	Kondisi Sekarang	Kondisi Yang Direncanakan	Manfaat
3.	Jenis alat pengikat yang tersedia diatas KMP. Belanak belum sesuai dengan peraturan yang ada	Kapal wajib memiliki jenis alat pengikat kendaraan yang memenuhi dengan peraturan saat ini	Agar kendaraan dapat diikat dengan semaksimal mungkin

Skema tata cara pengangkutan kendaraan pada kondisi eksisting di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api sebagai berikut:

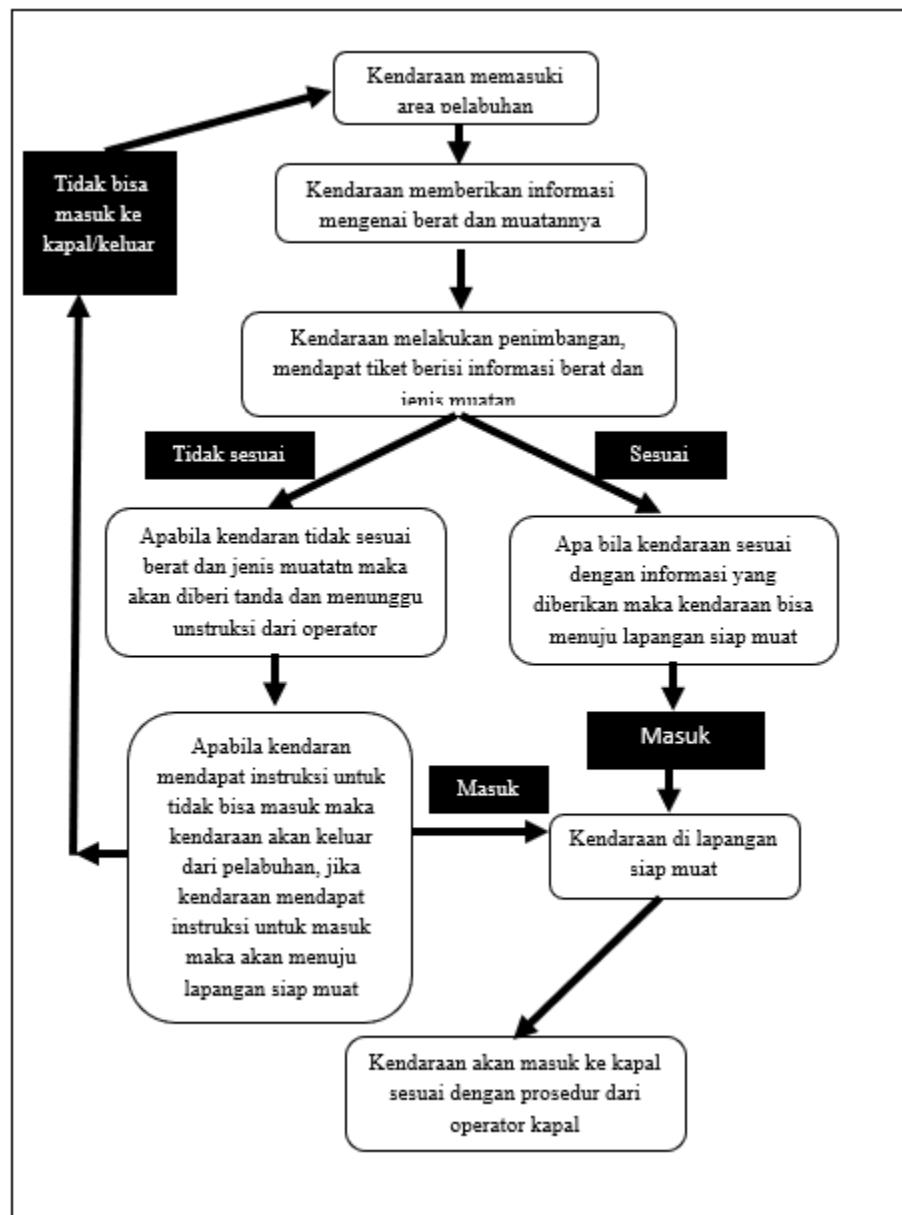
1. Kendaraan memasuki area pelabuhan
2. Kendaraan langsung menuju jembatan timbang dan langsung menimbang tanpa memberi informasi berat dan jenis muatan
3. Kendaraan langsung menuju lapangan parkir siap muat
4. Kendaraan naik ke atas kapal.

Skema tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal yang dapat diterapkan pada pelabuhan Tanjung Api-Api sebagai berikut:

1. Kendaraan akan memasuki area pelabuhan
2. Kendaraan yang masuk akan memberikan informasi mengenai berat dan jenis muatannya
3. Setelah memberi informasi, kendaraan akan melakukan penimbangan dan akan mendapatkan tiket berisi informasi berat muatan, golongan muatan, dan jenis muatan
4. Apabila kendaraan sesuai dengan informasi yang diberikan maka kendaraan bisa menuju lapangan siap muat
5. Apabila kendaraan tidak sesuai berat dan jenis muatannya maka akan diberi instruksi dari operator, apabila intruksi tidak bisa untuk naik ke kapal maka akan meninggalkan pelabuhan dan apabila instruksi dari petugas dapat naik ke kapal maka akan menuju lapangan siap muat

6. Kendaraan yang berada pada lapangan siap dengan berurutan akan masuk ke kapal
7. Kendaraan yang dimuat di atas kapal harus diberi tali pengikat lashing oleh petugas khusus pengikat lashing pada kendaraan agar dapat memastikan keselamatan dan keamanan selama pelayaran berlangsung.

Bagan alir dari proses tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal yang bisa diterapkan yaitu pada gambar 4.25



Gambar 4. 25 Bagan Alir Pengangkutan

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan data yang ada serta hasil analisa dalam Kertas Kerja Wajib ini, maka diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Prosedur pengangkutan kendaraan di atas KMP. Belakang pada lintasan Tanjung Api-Api – Tanjung Kalian masih belum menerapkan aturan yang berlaku yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal, seperti pada setiap kendaraan yang masuk ke kapal hanya diberi tiket yang berisi golongan kendaraan saja, masih terdapat kendaraan yang diletakkan secara melintang atau tidak searah dengan buritan atau haluan kapal, pengikatan kendaraan belum dilakukan terutama pada bagian depan (haluan), tengah (*midship*), dan belakang (buritan), jarak antar kendaraan masih berdekatan belum sesuai dengan peraturan yang ada.
2. Kewajiban pengikatan kendaraan di atas KMP. Belakang di lintasan Tanjung Api-Api – Tanjung Kalian masih belum sesuai dengan tata cara pengangkutan kendaraan yang telah diatur pada peraturan menteri perhubungan nomor 30 tahun 2016 tentang kewajiban pengikatan kendaraan pada kapal penyeberangan yaitu masih terdapat beberapa kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan selama pelayaran.

B. SARAN

Berdasarkan hasil kesimpulan di atas, maka terdapat beberapa saran atau masukan sebagai berikut:

1. Tata cara pengangkutan kendaraan di KMP. Belakang harus mengikuti prosedur pengangkutan kendaraan yang telah ditetapkan Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal. Mengenai bukti penimbang kendaraan, perlu ditambahkan jenis muatannya agar dapat dimanfaatkan oleh operator kapal, menjaga jarak antar

kendaraan, melakukan pengikatan kendaraan saat kapal berlayar dan mengatur posisi kendaraan secara membujur.

2. Pihak BPTD sebagai pengawas perlu memberikan perhatian lebih terhadap tata cara pengangkutan di atas kapal pada Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api dan melakukan sosialisasi kepada awak kapal mengenai kebijakan penerapan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Artha, N., & Anita, H. (2017). Sarana Penyeberangan Rute Pelabuhan Benoa – Nusa Penida Bali. 6(2), 408–412.
- Ginting, D. (2021). Penanganan Pengangkutan Barang Melalui Container Pada Pt. Elang Sriwijaya Perkasa Palembang. *Agri primatech*, 5(1), 23–30. <https://doi.org/10.34012/agriprimatech.v5i1.2074>
- Griyantia, C. R., & Mulyatno, I. P. (2015). Studi Rancang Reschedule Pembangunan Kapal Baru Menggunakan Full Outfitting Block System (Fobs) Dengan Project Cpm Pada Kapal Lct 200 Gt. *Jurnal Teknik Perkapalan*, 3(4), 546–556.
- Hasan, H. (2022). Pengembangan Sistem Informasi Dokumentasi Terpusat Pada STMIK Tidore Mandiri. *Jurasik (Jurnal Sistem Informasi Dan Komputer)*, 2(1), 23–29. <http://ejournal.stmik-tm.ac.id/index.php/jurasik/article/view/32>
- Hendrawan, A. (1970). Analisa Indikator Keselamatan Pelayaran Pada Kapal Niaga. *Saintara: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim*, 3(2), 53–59. <https://doi.org/10.52475/saintara.v3i2.11>
- Hendrawati. (2017). MODEL EVALUASI PROGRAM DALAM PENELITIAN EVALUASI. *Jurnal Akuntansi*, 11(1), 1–16.
- Indrasari, Y. (2020). Efisiensi Saluran Distribusi Pemasaran Kopi Rakyat Di Desa Gending Waluh Kecamatan sempol (Ijen) Bondowoso. *Jurnal Manajemen Pemasaran*, 14(1), 44–50. <https://doi.org/10.9744/pemasaran.14.1.44-50>
- Jariah, A., Astini, B. N., Fahrurroddin, & Rachmayani, I. (2023). Efektivitas penerapan teknik ecoprint untuk mengembangkan motorik halus anak. *Journal of Classroom Action Research*, 5(1), 75–79. <https://doi.org/10.29303/jcar.v5i1.2646>
- Karya, Pratama, M. H., Yudo, H., & Mulyanto, P. (2020). M. Pratama. *Jurnal Teknik Perkapalan*, 8(3), 426. <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/naval>
- Karyawan, I. D. M. A. (2012). *ANALISIS WAKTU BAKU PELAYANAN KAPAL DI PELABUHAN PENYEBERANGAN LEMBAR Analysis on Time Service Standard in Harbour Ferry Lembar*. 62–72.
- Utomo, A. C., & Susilowati, I. F. (2017). Implementasi Yuridis Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan di Lintas Penyeberangan Ketapang – Gilimanuk. *NOVUM: Jurnal Hukum*, 1–9. <https://ejournal.unesa.ac.id/index.php/novum/article/view/19578/17896>

LAMPIRAN

Lampiran 1 survei harian jarak antar kendaraan

Nama Survey		: Dwiky Gunaean					
Hari/Tanggal		: Rabu, 19 Maret 2025					
Nama Kapal		: KMP. Belanak					
Pelabuhan		: Tanjung Api-Api					
No	Nomor Plat	Gol.	Jarak (cm)				
			Depan	Belakang	Kanan	Kiri	Dinidng
1	B 9292 KYZ	VII	-	29,5	36,9	40,3	0
2	BG 8742 AO	VI B	-	27,1	31,5	-	54,6
3	BE 8858 BO	VI B	28,5	26,6	35,3	-	55,8
4	BN 8410 PR	VI B	25,3	31,2	44,0	38,5	-
5	AO 8612 LS	VI B	24,6	26,3	35,1	44,3	-
6	B 9322 TDA	VI B	34,6	26,8	-	33,7	57,5
7	K 9284 AD	VI B	26,2	24,4	29,7	26,5	-
8	BG 1256 AY	IV A	29,6	27,5	36,3	40	-
9	B 2052 UYQ	IV A	33,5	27,9	43,4	49,8	-
10	B 9093 PXW	IV A	32,9	29,2	-	43,6	54,5

Lampiran 2 spesifikasi KMP. Belanak

SHIP PARTICULARS KMP. BELANAK		
I	NAMA KAPAL	KMP. BELANAK
II	IMO NUMBER	9068213
III	TANDA SELAR	GT. 1163 No. 2879/Ba
IV	TANDA PENDAFTARAN	2005 Pat No. 3960/L
V	NO. MMSI	525019319
VI	CALL SIGN	YHSU
VII	TEMPAT PEMBUATAN KAPAL	PT. BEN SANTOSA SURABAYA
VIII	TAHUN PEMBUATAN	2002
IX	LINTASAN	SIBOLGA - GUNUNG SITOLI
X	TYPE KAPAL	RO-RO
XI	UKURAN UTAMA :	
	1 PANJANG SELURUH (LOA)	53.00 Meter
	2 PANJANG SELURUH (LBP)	47.25 Meter
	3 LEBAR (B)	14.00 Meter
	4 DALAM (D)	3.40 Meter
	5 SARAT AIR (d)	2.45 Meter
	6 GRT (GRT)	1.163 GRT
	7 NET TONASE	349 TON
XII	MESIN UTAMA :	
	1. MERK	YANMAR
	2. TYPE	12 LAA (m) - UT.(1)
	3. TENAGA KUDA/PK	2 X 1000 HP
	4. JUMLAH MESIN	2 Unit
	5. KECEPATAN MAXIMUM	12 Knot
	6. KESEPAKATAN OPS	9 Knot
	7. RPM	1500
	8. TAHUN PEMBUATAN MESIN	2002
	9. JENIS BAHAN BAKAR	HSD (SOLAR)
	10. NOMOR MESIN KIRI	0546 KANAN : 0545
XIII	GENERATOR MESIN BANTU :	
	1. MODEL	PERKINS
	2. TYPE	6 TG 2 AM
	3. JUMLAH MESIN	2 Unit
	4. TENAGA KUDA/HP	124 PK
	5. RPM	1500 Rpm
	6. KVA	80 KVA
XIV	KAPASITAS TANGKI :	
	1. TANGKI BAHAN BAKAR	60 Ton
	2. TANGKI AIR TAWAR	60 Ton
	3. TANGKI BALLAST	145 Ton
XV	KAPASITAS MUAT :	
	1. PENUMPANG :	
	a. Eksekutif	54 Orang
	b. Bisnis	286 Orang
	c. Ekonomi	
	2. JUMLAH KENDARAAN	
	a. KENDARAAN KECIL	8 Unit
	b. BIS & TRUCK SEDANG	10 Unit
	c. BIS & TRUCK BESAR	4 Unit
	3. JUMLAH ABK	18 Orang
XVI	PINTU RAMPA :	
	1. PINTU RAMPA HALUAN	Panjang = 6M Lebar = 4M
	2. PINTU RAMPA BURITAN	Panjang = 6M Lebar = 4M
	3. PINTU RAMPA KIRI	
	4. PINTU RAMPA KANAN	
XVII	TINGGI CAR DECK HALUAN	3.60 Meter
XVIII	TINGGI CAR DECK BURITAN	3.70 Meter

PENGEDALI DOKUMEN