

**ANALISIS PEMUATAN DAN PENGIKATAN KENDARAAN
PADA KMP. MARINA PRATAMA DI LINTASAN
GILIMANUK-KETAPANG**



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

MUHAMMAD AGUNG SYAHPUTRA RITONGA
NPM : 22 03 078

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU, DAN
PENYEBERANGAN PALEMBANG
TAHUN 2025**

**ANALISIS PEMUATAN DAN PENGIKATAN KENDARAAN
PADA KMP. MARINA PRATAMA DI LINTASAN
GILIMANUK-KETAPANG**



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

MUHAMMAD AGUNG SYAHPUTRA RITONGA

NPM : 22 03 078

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

TAHUN 2025

**ANALISIS PEMUATAN DAN PENGIKATAN KENDARAAN
PADA KMP. MARINA PRATAMA DI LINTASAN
GILIMANUK-KETAPANG**

Disusun dan Diajukan Oleh:

Muhammad Agung Syahputra Ritonga
NPM. 2203078

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Kertas Kerja Wajib

Pada tanggal, 29 Juli 2025

Ketua Penguji



Sumata, S.SiT/M.M.
NIP. 19660719 198903 1 001

Sekretaris



Febriyanti Himmatul Ulya, S.Pd., M.Si.
NIP. 19930208 202203 2 007

Anggota

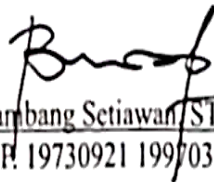


Slamet Prasetyo Sutrisno, ST., M.Pd.
NIP. 19760430 200812 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan



Barabang Setiawan, ST., MT.
NIP. 19730921 199703 1 002

**PERSETUJUAN SEMINAR
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : **ANALISIS PEMUATAN DAN PENGIKATAN
PENGIKATAN KENDARAAN PADA KMP.
MARINA PRATAMA DI LINTASAN GILIMANUK
– KETAPANG**

Nama Taruna/I : Muhammad Agung Syahputra Ritonga

NPM : 22 03 078


Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan


Palembang, 25 Juli 2025

Menyetujui

Pembimbing I


Dr. Eko Nugroho Widiatmoko, M.M., M.Mar.E.
NIP. 19711221 200212 1 001

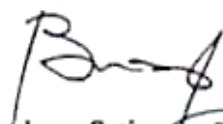
Pembimbing II


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

Mengetahui

Ketua Program

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan


Bambang Setiawan, ST., MT
NIP. 19730921 199703 1 002

SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Muhammad Agung Syahputra Ritonga

NPM : 22 03 078

Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Adalah **Pihak I** selaku penulis karya ilmiah yang berjudul “Analisis Pemuatan Dan Pengikatan Kendaraan Pada Kmp. Marina Pratama Di Lintasan Gilimanuk-Ketapang”, dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada :

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang

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

Adalah **Pihak ke II** selaku Pemegang hak cipta berupa laporan Tugas Akhir Taruna/I Program studi diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan. Selama batas waktu yang ditentukan. Demikianlah surat pengalihan hak ini buat, agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya

Palembang, 29 Juli 2025

Pemegang Hak Cipta

Pencipta



(Politeknik Transportasi SDP Palembang) (Muhammad Agung Syahputra Rtg)

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Muhammad Agung Syahputra Ritonga

NPM : 22 03 078

Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa kertas kerja wajib yang saya tulis dengan judul:

ANALISIS PEMUATAN DAN PENGIKATAN KENDARAAN PADA KMP. MARINA PRATAMA DI LINTASAN GILIMANUK-KETAPANG

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

Palembang, 29 Juli 2025



Muhammad Agung Syahputra Rtg

22 03 078



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM



POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG

Jl. Sabar Jaya No 116
Palembang 30763

Telp (0711) 753 7278
Fax (0711) 753 7263

Email kepegawaian@politekranssdp-palembang.ac.id
Website www.politekranssdp-palembang.ac.id

SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIARISME
Nomor : 130 / PD / 2025

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

Nama : MUHAMMAD AGUNG SYAHPUTRA RITONGA
NPM : 2203078
Program Studi : D. III STUDI MTPD
Judul Karya : ANALISIS PEMUATAN DAN PENGIKATAN
KENDARAAN PADA KMP. MARINA PRATAMA DI
LINTASAN GILIMANUK-KETAPANG

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 *Cleareance Out* Wisuda.

Palembang, 27 Agustus 2025

Verifikator

Kurniawan.,S.IP

NIP. 19990422 202521 1 005



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 “Analisis Pemuatan dan Pengikatan Kendaraan Pada Kmp. Marina Pratama di Lintasan Gilimanuk-Ketapang” 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 penulisan mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Tuhan Yang Maha Esa Allah SWT.
2. Keluarga yang saya sayangi yaitu kedua orang tua, kak sari, kak sarah dan adek Raihan yang selalu ada untuk mendukung dan mendoakan agar selalu semangat dalam menjalani kehidupan Pendidikan dan penyusunan Kertas Kerja Wajib.
3. Bapak Dr. Ir. Eko Nugroho Widjatomoko, M.M., IPM., 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 Dr. Ir. Eko Nugroho Widjatomoko, M.M., IPM., M.Mar.E selaku Pembimbing I.
6. Kak Vita Permatasari, S.T., M.Si. selaku Pembimbing II
7. Bapak Yani Andrianto selaku General Manager PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang.
8. Bapak Ryan Dewangga dan Dwi Piet Haryanto selaku Manager Usaha Ketapang dan Gilimanuk PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang.

9. Bapak Muhammad Saleh Selaku Manager Tehnik PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang.
10. Bapak Maydar Sutjatmoko Selaku Manager SDM Umum dan SCM PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang.
11. Bapak Heri Iswandi Selaku Manager Keuangan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang.
12. Bapak I Wayan Sudirtana Selaku Supervisor Regu III Gilimanuk.
13. Seluruh kakak alumni beserta staff pegawai PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang, pelabuhan Gilimanuk dan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Bali dan Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk
14. Seluruh dosen pengajar Poltektrans SDP Palembang yang telah membimbing dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini sehingga dapat selesai seperti yang diharapkan.
15. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.
16. Seluruh narasumber yang telah memberikan materi, wawasan serta data- data yang diperlukan dalam menyelesaikan Kertas Kerja Wajib ini.
17. Rekan – rekan seperjuangan selaku tim PKL PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) yang telah banyak membantu dalam penyelesaian penulisan Kertas Kerja Wajib ini.
18. Rekan – rekan satu angkatan XXXIII abhiseva nawasena, adik tingkat Angkatan XXXIV, dan adik tingkat Angkatan XXXV atas bantuan dan doanya.
19. Keluarga perasuhan tercinta KOPSU SQUAD XXXII, kakak asuh XXXI dan kakak asuh XXXII serta adik asuh XXXIV dan XXXV yang telah memberikan dukungan dikampus dan menyelesaikan Kertas Kerja Wajib ini
20. Kontingen Sumatera Utara XXXIII dan adik kontingen XXXIV dan XXXV terimakasih atas bantuannya.
21. Semua pihak yang secara langsung dan tidak langsung telah terlibat dalam penulisan Kerta 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, Juli 2025

Penulis

Muhammad Agung Syahputra Rtg

NPT. 2203078

ANALISIS PEMUATAN DAN PENGIKATAN KENDARAAN PADA KMP. MARINA PRATAMA DI LINTASAN GILIMANUK-KETAPANG

Muhammad Agung Syahputra Ritonga (2203078)

Dibimbing Oleh : Dr. Eko Nugroho Widjarmoko, M.M., M.Mar.E.dan

Vita Permatasari, S.T.,M.Si.

ABSTRAK

Pelabuhan penyeberangan Gilimanuk merupakan salah satu pelabuhan ramai di Indonesia yang menghubungkan Pulau Bali dengan Pulau Jawa melalui lintasan Gilimanuk–Ketapang. proses pemuatan dan pengikatan kendaraan di atas kapal KMP. Marina Pratama yang beroperasi pada lintasan Gilimanuk–Ketapang. Latar belakang penelitian ini adalah insiden tergulingnya truk bermuatan kayu pada 14 Mei 2025 yang disebabkan oleh tidak adanya pengikatan kendaraan sesuai standar keselamatan. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah proses pemuatan dan pengikatan kendaraan telah sesuai dengan ketentuan yang berlaku, yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 Tahun 2016 dan PM 115 Tahun 2016. Metode yang digunakan adalah deskriptif kualitatif melalui observasi lapangan, wawancara, dokumentasi, dan studi pustaka.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa masih banyak pelanggaran prosedur, seperti kendaraan tidak diikat dengan alat lashing, tidak adanya petugas khusus untuk melakukan pengikatan, serta kondisi ruang muat yang tidak steril dan licin karena ceceran oli. Selain itu, banyak penumpang tetap berada di dalam kendaraan saat kapal berlayar, yang berisiko terhadap keselamatan. Faktor cuaca buruk seperti angin kencang dan ombak tinggi juga memengaruhi kestabilan kendaraan di atas kapal. Penelitian ini menyimpulkan bahwa kurangnya alat, pelatihan, dan pengawasan menjadi penyebab utama kecelakaan tersebut. Oleh karena itu, operator kapal perlu menyediakan peralatan pengikat yang memadai, melakukan pelatihan rutin bagi petugas, dan memperketat pengawasan agar keselamatan pelayaran lebih terjamin.

Kata kunci: Pemuatan, Pengikatan, Lashing, Keselamatan, Penyeberangan.

**ANALYSIS OF VEHICLE LOADING AND LASHING ON KMP.
MARINA PRATAMA ON THE GILIMANUK–KETAPANG ROUTE**

Muhammad Agung Syahputra Ritonga (2203078)

Supervised by : Dr. Eko Nugroho Widjatmoko, M.M., M.Mar.E.dan
Vita Permatasari, S.T.,M.Si.

ABSTRACT

Gilimanuk Ferry Port is one of the busiest ports in Indonesia, connecting Bali and Java Islands via the Gilimanuk–Ketapang route. This study focuses on the loading and lashing process of vehicles onboard the KMP. Marina Pratama, which operates along this route. The background of this research is an incident on May 14, 2025, where a truck carrying timber overturned due to the absence of proper vehicle lashing in accordance with safety standards. The objective of this study is to determine whether the loading and lashing procedures comply with the applicable regulations, namely the Regulation of the Minister of Transportation No. PM 30 of 2016 and No. PM 115 of 2016. This research uses a qualitative descriptive method through field observations, interviews, documentation, and literature study.

The findings show that there are still many procedural violations, such as vehicles not being lashed with proper equipment, the absence of personnel responsible for vehicle lashing, and the vehicle deck being unclean and slippery due to oil spills. In addition, many passengers remain inside their vehicles during the voyage, posing a safety risk. Harsh weather conditions, such as strong winds and high waves, also affect the stability of vehicles onboard. The study concludes that the lack of equipment, training, and supervision are the main causes of the incident. Therefore, ship operators are advised to provide adequate lashing equipment, conduct regular training for crew members, and strengthen supervision to ensure maritime safety.

Keywords: Loading, Lashing, Safety, Vehicle, Ferry Crossing.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
PERSETUJUAN SEMINAR	iii
SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN	v
KATA PENGANTAR	vii
ABSTRAK	x
<i>ABSTRACTION</i>	x
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR LAMPIRAN	xvii
BAB I <u>PENDAHULUAN</u>	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Batasan Penelitian	3
E. Manfaat Penelitian	4
BAB II <u>TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI</u>	6
A. Tinjauan Pustaka	6
B. Landasan Hukum	7
BAB III <u>METODE PENELITIAN</u>	19
A. Desain Penelitian	19
B. Teknik Pengumpulan Data	23
C. Teknik Analisis Data	24
BAB IV <u>ANALISIS DAN PEMBAHASAN</u>	25
A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian	25
B. Analisis	62
C. Pembahasan	77

BAB V <u>P</u> ENUTUP	81
A. KESIMPULAN	81
B. SARAN	81
DAFTAR PUSTAKA	83
LAMPIRAN	85

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2. 1 Jumlah Alat dan Jenis Pengikat Berdasarkan Bobot Kendaraan	17
Tabel 2. 2 Jarak Kendaraan	18
Tabel 4. 1 Ship Particular KMP. Marina Pratama	27
Tabel 4. 2 Daftar Karakteristik Kapal yang Beroperasi di Lintasan Ketapang-Gilimanuk	31
Tabel 4. 3 Fasilitas Daratan Pelabuhan Gilimanuk	38
Tabel 4. 4 Data Dermaga <i>Moveable Bridge I</i>	47
Tabel 4. 5 Data Dermaga <i>Moveable Bridge II</i>	48
Tabel 4. 6 Data Dermaga <i>Moveable Bridge III</i>	49
Tabel 4. 7 Data Dermaga <i>Moveable Bridge IV</i>	49
Tabel 4. 8 Data Dermaga Beaching/Dermaga LCM	50
Tabel 4. 9 Data Keberangkatan selama 5 Tahun Terakhir	57
Tabel 4. 10 Data Kedatangan selama 5 Tahun Terakhir	57
Tabel 4. 11 Data Produktivitas Keberangkatan Pelabuhan Gilimanuk dalam (1) Bulan	59
Tabel 4. 12 Data Produktivitas Kedatangan Pelabuhan Gilimanuk dalam (1) Bulan	60
Tabel 4. 13 Jarak Antara Sisi Kendaraan	67
Tabel 4. 14 Jarak antara dinding Kapal dan sisi kendaraan	68
Tabel 4. 15 Jarak antara bagian depan dan bagian belakang kendaraan	69
Tabel 4. 16 Jarak Antar Sisi Kendaraan KMP. Marina Pratama	71
Tabel 4. 17 Jenis Alat Pengikat di Atas Kapal	72
Tabel 4. 18 Jenis alat pengikat kendaraan di atas kapal	73
Tabel 4. 19 Alat Pengikat	73
Tabel 4. 20 Pengikatan Kendaraan KMP. Marina Pratama	74
Tabel 4. 21 Perbandingan Kondisi Lapangan	77

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2. 1 Jenis-Jenis Klem Roda Kendaraan	12
Gambar 2. 2 Tali Pengikat Kendaraan (<i>Rope Automobile Tiedown</i>)	13
Gambar 2. 3 (<i>Ratchet Strap Assembly</i>) Model Ganco Pada Dua Sisinya	14
Gambar 2. 4 (<i>Ratchet Strap Assembly</i>) Model Ganco Pada Satu Sisinya	15
Gambar 2. 5 Rantai dengan Ganco (<i>Chain with Turnbuckle</i>)	15
Gambar 2. 6 Pengikat (<i>turnbuckle</i>) yang Dapat Disambung dengan Rantai	16
Gambar 2. 7 Ganco dengan Rantai dan Pengencangnya	16
Gambar 2. 8 Penempatan Kendaraan Di Atas Kapal	18
Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian	22
Gambar 4. 1 Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk	25
Gambar 4. 2 lintas pelabuhan Gilimanuk - Ketapang	26
Gambar 4. 3 KMP. Marina Pratama	26
Gambar 4. 4 Layout Pelabuhan Gilimanuk	32
Gambar 4. 5 Area Kantor PT. ASDP Pelabuhan Gilimanuk	39
Gambar 4. 6 Lapangan Area Parkir Pelabuhan Gilimanuk	39
Gambar 4. 7 Gedung Terminal	40
Gambar 4. 8 Locket Pejalan Kaki Pelabuhan Gilimanuk	40
Gambar 4. 9 Lapangan parkir siap muat	41
Gambar 4.10 Tollgate pelabuhan Gilimanuk	42
Gambar 4. 11 Ruang Tunggu Penumpang Pelabuhan Gilimanuk	42
Gambar 4. 12 Toilet Pelabuhan Gilimanuk	43
Gambar 4. 13 Ruang Laktasi	43
Gambar 4. 14 Kantin Pelabuhan Gilimanuk	44
Gambar 4. 15 Instalasi Air di Pelabuhan Gilimanuk	44
Gambar 4. 16 <i>Gangway</i> Pelabuhan Gilimanuk	45
Gambar 4. 17 Pos Keamanan Pelabuhan Gilimanuk	45
Gambar 4. 18 <i>Customer Service</i> Pelabuhan Gilimanuk	46
Gambar 4. 19 Pura Pelabuhan Gilimanuk	46
Gambar 4. 20 Dermaga Pelabuhan Gilimanuk	47

Gambar 4. 21 Catwalk Pelabuhan Gilimanuk	50
Gambar 4. 22 Fender Pelabuhan Gilimanuk	51
Gambar 4. 23 Bolder Pelabuhan Gilimanuk	51
Gambar 4. 24 Trestle Pelabuhan Gilimanuk	52
Gambar 4. 25 Rumah MB Pelabuhan Gilimanuk	52
Gambar 4. 26 Struktur Organisasi PT. ASDP Indonesia Ferry (persero) Cabang Ketapang	55
Gambar 4. 27 Grafik Produktifitas kedatangan dan keberangkatan 5 tahun terakhir	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 28 Jembatan Alat Timbang Kendaraan	63
Gambar 4. 29 Informasi Jenis dan Muatan	63
Gambar 4. 30 Kondisi Ruang Penempatan Kendaraan	64
Gambar 4. 31 Kondisi Ruang Muat Berceceran Minyak	65
Gambar 4. 32 Penempatan Kendaraan di Atas Kapal	66
Gambar 4. 33 Jarak Antar Sisi Kendaraan	70
Gambar 4. 34 Jarak Antar Depan dan Belakang Sisi Kendaraan	70
Gambar 4. 35 Jarak Antar Sisi Kendaraan dengan Dinding Kapal	70
Gambar 4. 36 Kendaraan yang tidak diikat	76
Gambar 4. 37 Penempatan Kendaraan pada Barisan Wajib Lashing	76

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1 Ship Particular KMP. Marina Pratama	85
Lampiran 2 Dokumentasi PKL Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk	86

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Berdasarkan (UU) No. 66 Tahun 2024 Perubahan Ketiga atas Undang Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, kawasan pelabuhan didefinisikan sebagai zona yang mencakup wilayah darat dan/atau perairan dengan batasan geografis spesifik, dimana aktivitas administratif pemerintahan serta operasional komersial dilaksanakan untuk memfasilitasi proses sandar kapal, embarking-disembarking penumpang, dan/atau aktivitas bongkar muat barang melalui terminal beserta area tambat kapal yang telah dibekali dengan infrastruktur keselamatan dan keamanan maritim, termasuk kegiatan penunjang pelabuhan, sehingga berfungsi sebagai simpul perpindahan transportasi baik secara intra-modal maupun antar-modal.

PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang mengelola fasilitas transportasi maritim yang berlokasi di Kecamatan Melaya, Kabupaten Jembrana, dengan pengawasan dilakukan oleh BPTD Wilayah XII Provinsi Bali Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk. Fungsi strategis sebagai penghubung antara Pulau Jawa dan Pulau Bali dimiliki oleh terminal penyeberangan tersebut, sehingga aktivitas operasional berlangsung selama 24 jam dengan intensitas utilisasi yang tinggi. Armada kapal ferry bertipe Ro-Ro dioperasikan untuk melayani transportasi penumpang, kendaraan, serta muatan barang. Infrastruktur pelabuhan terdiri dari lima unit dermaga yang mencakup satu dermaga LCM (Landing Craft Marine) dan empat dermaga MB (Movable Bridge). Sebanyak 54 unit kapal ferry dioperasikan pada lintasan Gilimanuk – Ketapang untuk mendukung mobilitas transportasi. Prioritas utama penyelenggaraan sistem transportasi difokuskan pada optimalisasi aspek kenyamanan, keamanan, dan keselamatan sebagai wujud komitmen terhadap kualitas pelayanan yang prima.

Persoalan utama yang kerap muncul pada lintasan penyeberangan Gilimanuk – Ketapang berkaitan dengan minimnya sistem pengikatan

kendaraan di area geladak kapal serta ketiadaan personel yang bertanggung jawab melaksanakan proses pengikatan kendaraan tersebut. Situasi demikian menimbulkan risiko signifikan terhadap penumpang yang mengangkut kendaraan, mengingat ketika kondisi gelombang laut sedang tinggi, potensi terjadinya benturan antar kendaraan sangat besar dan hal ini dapat menimbulkan kerugian materiil bagi operator kapal. Problematika terkait sistem pengikatan ini telah terbukti menyebabkan kejadian truk mengalami kecelakaan terguling pada Rabu, 14 Mei 2025 pukul 14.15 WITA di atas Kapal Motor Penyeberangan (KMP) Marina Pratama yang sedang melakukan perjalanan dari Pelabuhan Ketapang menuju Pelabuhan Gilimanuk, dimana insiden tersebut dipicu oleh absennya sistem pengikatan yang memadai di atas kapal sehingga terjadi pergeseran posisi antar kendaraan saat kapal menghadapi gelombang tinggi.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 mengenai Cara Pemuatan kendaraan di atas kapal serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 tentang kewajiban pengikatan kendaraan pada angkutan penyeberangan di atas kapal telah dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan sebagai upaya penjaminan keamanan penumpang dan kendaraan. Regulasi-regulasi tersebut dirancang dengan tujuan meningkatkan keamanan kendaraan guna memenuhi standar keselamatan kendaraan di atas kapal, mengatasi permasalahan kesalahan penempatan muatan kendaraan, dan menangani ketiadaan pengikatan kendaraan di atas kapal.

Berdasarkan latar belakang diatas tersebut maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian Kertas Kerja Wajib (KKW) dengan judul **“ANALISIS PEMUATAN DAN PENGIKATAN KENDARAAN PADA KMP. MARINA PRATAMA DI LINTASAN GILIMANUK - KETAPANG”**

B. Rumusan Masalah

Bertolak dari uraian latar belakang yang telah disajikan, identifikasi terhadap inti persoalan dapat diformulasikan oleh peneliti sebagai berikut:

1. Bagaimana tata cara pemuatan kendaraan di KMP. Marina Pratama yang beroperasi di pelabuhan penyeberangan sudah sesuai dengan Peraturan Menteri No. 115 Tahun 2016?
2. Bagaimana kesesuaian pengikatan kendaraan di KMP. Marina Pratama sudah sesuai berdasarkan Peraturan Menteri No. 30 tahun 2016 ?

C. Tujuan Penelitian

Mengacu pada uraian latar belakang yang telah disajikan, sejumlah isu pokok berhasil diidentifikasi oleh peneliti untuk kemudian diformulasikan sebagai berikut:

1. Mengetahui tata cara pemuatan kendaraan KMP. Marina Pratama yang beroperasi di pelabuhan penyeberangan sudah sesuai dengan Peraturan Menteri No. 115 Tahun 2016.
2. Mengetahui kesesuaian pengikatan kendaraan di KMP. Marina Pratama sudah sesuai berdasarkan Peraturan Menteri No. 30 tahun 2016 ?

D. Batasan Penelitian

Supaya fokus persoalan yang hendak dianalisis melalui Kertas Kerja Wajib (KKW) tidak mengalami penyimpangan serta perluasan dari inti persoalan utama, maka penetapan pembatasan terhadap cakupan penelitian menjadi suatu keharusan dengan rincian berikut:

1. Lokasi pelaksanaan penelitian ditetapkan pada Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk yang terletak di wilayah Kabupaten Jembrana, Provinsi Bali.
2. Sasaran penelitian difokuskan pada area di atas kapal Penyeberangan KMP. Marina Pratama.
3. Ruang lingkup penelitian dibatasi melalui perbandingan antara kondisi riil di lapangan dengan ketentuan regulasi sebagai berikut:
 - a. Menteri Perhubungan Nomor. 30 Tahun 2016.
 - 1) Pengikatan kendaraan (*lashing*)
 - 2) Pengaturan jarak antar kendaraan

- 3) Ketersediaan alat pengikat kendaraan
- b. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor.115 Tahun 2016.
 - 1) Proses penimbangan berat kendaraan
 - 2) Aktivitas pembersihan ruang muat kendaraan oleh petugas
 - 3) Penetapan posisi kendaraan secara membujur di dalam kapal
 - 4) Pengaturan jarak antar kendaraan
 - 5) Proses sterilisasi ruang muat kendaraan dari penumpang.

E. Manfaat Penelitian

Kontribusi yang diberikan oleh penelitian ini mencakup aspek-aspek berikut;

1. Manfaat Teoritis

Dari sudut pandang teoretis, hasil penelitian ini diproyeksikan mampu memberikan dukungan terhadap penelitian-penelitian yang berorientasi pada peningkatan kualitas pelayanan, sistem transportasi, pembangunan infrastruktur, dan teknologi informasi. Di samping itu, penelitian ini berpotensi dimanfaatkan sebagai kerangka konseptual untuk mempresentasikan materi pembelajaran di jenjang pendidikan tinggi serta menjadi landasan dan acuan bagi eksplorasi selanjutnya yang berkaitan dengan perangkat keselamatan transportasi dan sebagai bahan untuk peninjauan berkelanjutan.

2. Manfaat Praktis

a. Manfaat bagi taruna

Penyusunan Kertas Kerja Wajib (KKW) memberikan kesempatan kepada taruna untuk menerapkan konsep-konsep teoretis yang telah dikuasai sepanjang masa studi pada program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan (MTPD), sekaligus memenuhi ketentuan akademik yang dipersyaratkan guna mencapai kelulusan program tersebut. Melalui proses penyusunan karya ilmiah ini, taruna diharapkan memperoleh pemahaman yang lebih komprehensif mengenai penilaian kinerja operasional pelabuhan penyeberangan, sehingga dapat memperkaya khazanah keilmuan yang dimiliki.

b. Manfaat bagi Instansi Pemerintahan

Kontribusi yang diberikan kepada otoritas pengelola pelabuhan berupa rekomendasi mengenai urgensi implementasi prosedur transportasi kendaraan di atas kapal yang selaras dengan regulasi yang berlaku guna mewujudkan aspek keamanan navigasi maritim.

c. Manfaat bagi masyarakat/pengguna jasa

- 1) Peningkatan standar proteksi serta keselamatan penumpang selama memanfaatkan layanan transportasi penyeberangan dapat tercapai melalui implementasi sistem ini.
- 2) Dapat memberikan informasi dan pengetahuan bagi pengguna jasa dan operator tentang tata cara pemuatan kendaraan di atas kapal.

d. Manfaat bagi peneliti

- 1) Dari hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan tambahan pengetahuan dan pemahaman bagi kita dan pembaca terkait tata cara pemuatan dan pengikatan kendaraan dalam upaya menjamin keselamatan dan keamanan di atas kapal sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor. 115 Tahun 2016.
- 2) Dari penelitian ini dapat meningkatkan kesadaran para awak kapal dan pengguna jasa angkutan terhadap pentingnya mengetahui tata cara pemuatan dan pengikatan kendaraan dalam upaya menjamin keselamatan dan keamanan di atas kapal sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor. 115 Tahun 2016 dan supaya tidak terjadinya pergesekan di atas kapal sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Penelitian Terdahulu

Guna mencapai tingkat akurasi yang optimal dalam penelitian ini, rujukan terhadap karya ilmiah sebelumnya dijadikan sebagai acuan perbandingan oleh peneliti dengan penelitian yang tengah dijalankan pada masa kini. Strategi tersebut diimplementasikan melalui pemanfaatan penelitian serupa yang mengulas prosedur transportasi kendaraan melalui kapal laut. Meskipun demikian, penelitian yang dieksekusi oleh penulis menghadirkan aspek-aspek inovatif atau perbedaan signifikan dibandingkan dengan penelitian-penelitian yang telah ada sebelumnya.

Juarsah (2024) memiliki kertas kerja wajib (KKW) yang berjudul “Evaluasi Tata Cara Pengangkutan dan Pengikatan Kendaraan Di Atas KMP. Salvino Pada Pelabuhan Penyeberangan Merak Provinsi Banten. Regulasi yang dijadikan landasan hukum meliputi Peraturan Menteri Nomor 115 tahun 2016 mengenai Prosedur Transportasi kendaraan di Atas Kapal serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 mengenai Kewajiban pengikatan kendaraan, dimana kedua peraturan tersebut bertujuan untuk memastikan kesesuaian prosedur transportasi kendaraan dan spesifikasi tali pengikat yang digunakan di atas kapal telah memenuhi standar yang ditetapkan dalam PM NO. 115 Tahun 2016 dan PM NO. 30 Tahun 2016.

Is King (2023) memiliki kertas kerja wajib (KKW) yang berjudul “Evaluasi Tata Cara Pengangkutan dan Pengikatan Kendaraan di atas kapal Penyeberangan pada Lintasan Padangbai – Lembar Provinsi Bali”. Pendekatan metodologi yang diterapkan merupakan penelitian kualitatif, di mana pengumpulan data dilaksanakan melalui teknik observasi terhadap aktivitas transportasi kendaraan, pengukuran interval spasial antar kendaraan, serta pemantauan prosedur pengikatan

kendaraan (lashing). Objek yang diteliti dalam penelitian ini adalah KMP. Rodhita dan KMP. Portlink II sebagai kapal yang diamati.

Pardiyono (2022) meneliti tentang tata cara pemuatan di atas kapal apakah sudah berdasarkan standar selayaknya dengan tempat penelitiannya adalah Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus Provinsi Sumatera Barat. Regulasi yang dijadikan landasan mencakup Peraturan Menteri Nomor 115 tahun 2016 mengenai Prosedur Transportasi Kendaraan di Atas Kapal serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 mengenai Kewajiban Pengikatan Kendaraan pada Angkutan Penyeberangan, dimana metode analisis yang diterapkan meliputi analisis jarak kendaraan, analisis pengikatan kendaraan, dan analisis penempatan bahan curah.

Keunikan penelitian ini dibandingkan dengan penelitian-penelitian terdahulu terletak pada lokasi penelitian yang berfokus di pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk, Provinsi Bali, dengan formulasi masalah dan tujuan penelitian yang mencakup analisis serta dokumentasi yang akan diimplementasikan pada tahun 2025. Persoalan utama yang menjadi fokus penelitian ini adalah analisis pemuatan dan pengikatan kendaraan pada KMP Marina Pratama yang beroperasi di lintasan Gilimanuk – Ketapang, Kabupaten Jember, Provinsi Bali, dengan maksud untuk memverifikasi kesesuaiannya terhadap regulasi yang menjadi landasan hukum, yakni Peraturan Menteri Nomor 115 tahun 2016 mengenai Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 yang mengatur Kewajiban Pengikatan Kendaraan pada Angkutan Penyeberangan.

B. Landasan Hukum

Kajian ini berlandaskan pada sejumlah regulasi yang memiliki korelasi langsung terhadap permasalahan yang menjadi objek penelitian, meliputi:

- a. Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

- 1) Pasal 1 Ayat (3): Transportasi perairan didefinisikan sebagai aktivitas pemindahan dan/atau pengalihan penumpang dan/atau barang melalui penggunaan kapal.
 - 2) Pasal 1 Ayat (30): Keamanan serta keselamatan pelayaran merupakan kondisi terpenuhinya standar keamanan dan keselamatan bagi transportasi perairan, kepelabuhanan, serta lingkungan maritim.
 - 3) Pasal 1 Ayat (32) : Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.
- b. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan.
- 1) Pasal 2: kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan alat;
 - a) pengikat kendaraan (*lashing*); dan
 - b) klem roda kendaraan.
 - 2) Pasal 3 : Alat pengikat kendaraan sebagaimana dimaksud pada pasal 2 huruf a harus disimpan di tempat yang telah disediakan di geladak kendaraan.
 - 3) Pasal 4 ayat (1) : setiap kendaraan wajib diikat selama pelayaran.
 - 4) Pasal 4 ayat (2) : untuk pengikatan kendaraan (*lashing*) wajib dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (*haluan*), tengah (*mid ship*) dan belakang (*buritan*).
 - 5) Pasal 5 ayat (1) : Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang kurangnya 60 cm.
 - 6) Pasal 5 ayat (2) : Jarak antara muka dan belakang masing – masing kendaraan sekurang – kurangnya 30 cm.

- 7) Pasal 5 ayat (3) : Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading – gading (frame).
 - 8) Pasal 6 ayat (1) : Operator kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan.
 - 9) Pasal 6 ayat (2) : Jumlah petugas untuk mengikat kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayan kapal.
 - 10) Pasal 7 : Pelaksanaan pengikatan kendaraan di atas kapal menjadi tanggung jawab nahkoda.
- c. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal
- 1) Pasal 1 ayat 10
Keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang mengangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritime.
 - 2) Pasal 1 ayat 13
Alat pengikat (lashing gear) muatan adalah semua alat baik yang terpasang permanen atau alat – alat yang dapat dipindah – pindah, yang digunakan untuk mengikat dan mendukung unit – unit muatan.
 - 3) Pasal 5 ayat 1
Setiap kendaraan yang di angkut diatas kapal wajib dilengkapi informasi mengenai jenis dan berat muatan.
 - 4) Pasal 5 ayat 2
Kendaraan wajib terlebih dahulu ditimbang sebelum dimuat diatas kapal untuk memastikan berat kotor kendaraan beserta muatannya.

5) Pasal 8 ayat 1

Perusahaan angkutan diperaikan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan kendaraan beserta penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.

6) 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*);
- c) Rantai dengan penguat/pengencangnya (*chain with turnbuckle*)

7) Pasal 15 ayat 1

Ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan gemuk.

8) Pasal 18

Pengikat kendaraan memenuhi ketentuan sebagai berikut :

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

9) Pasal 20 persyaratan untuk jarak antar muatan kendaraan sebagai berikut :

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

2. Landasan Teori

Konsep-konsep teoretis yang berkaitan dengan objek penelitian perlu diuraikan guna mencegah terjadinya kesalahan interpretasi saat melakukan pembahasan masalah. Beragam konsep teoretis yang akan dielaborasi meliputi aspek-aspek berikut:

a. Pengangkutan

Berdasarkan perspektif Tjakranegara (2003) dalam (Karya Sumadi, 2016) aktivitas transportasi didefinisikan sebagai proses perpindahan komoditas maupun penumpang dari satu lokasi menuju lokasi yang berbeda, di mana melalui kegiatan tersebut, penyedia jasa transportasi mampu menciptakan layanan yang diperlukan oleh komunitas untuk kepentingan distribusi serta pengiriman berbagai jenis barang dagangan mereka..

b. Klem pada Roda Kendaraan

Berdasarkan definisi yang tercantum dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), klem didefinisikan sebagai perangkat yang berfungsi untuk mencengkeram, menggenggam, atau memberikan tekanan terhadap suatu objek atau benda tertentu. Selain itu, klem juga dipahami sebagai instrumen pencengkeram kendaraan yang bertujuan mencegah terjadinya pergerakan atau perpindahan posisi. Ragam jenis klem yang diaplikasikan pada

roda kendaraan dapat diamati melalui ilustrasi yang disajikan sebagai berikut:



Gambar 2. 1 Jenis-Jenis Klem Roda Kendaraan
Sumber : Lampiran Pada PM. Nomor 115 Tahun 2016

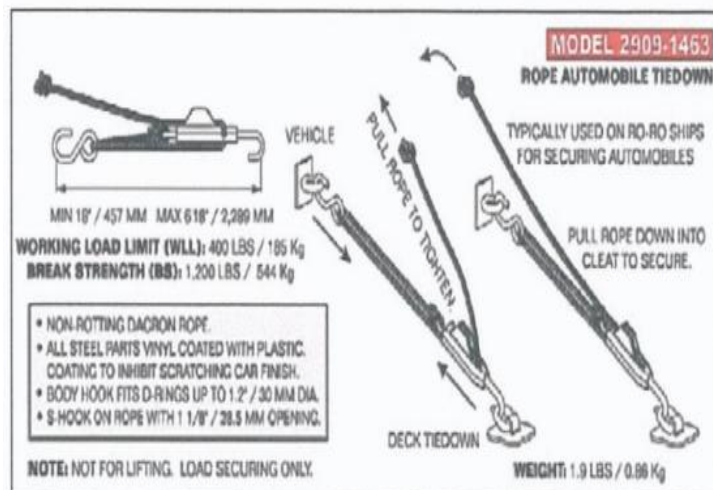
c. Pengikatan Kendaraan di Kapal

Berdasarkan pandangan Abubakar (2013), sistem pengikatan kendaraan didefinisikan sebagai implementasi tali maupun rantai yang disertai dengan alat penegang atau sabuk untuk meminimalkan tekanan horizontal guna mencegah terjadinya pergeseran atau pembalikan muatan kendaraan, dengan prinsip utama bahwa tingkat kekencangan harus proporsional—tidak berlebihan maupun kurang memadai. Apabila transportasi kendaraan dilakukan pada permukaan yang memiliki sudut kemiringan spesifik, maka diperlukan penerapan tambahan lashing untuk mengantisipasi tergelincirnya kendaraan pada area yang memiliki gradien kemiringan. Kategori alat pengikat meliputi:

- 1) Perangkat pengikat (lashing gear) muatan didefinisikan sebagai keseluruhan instrumen yang terpasang secara permanen maupun peralatan portabel yang berfungsi untuk mengamankan serta menyokong unit-unit muatan. Regulasi pemerintah telah menetapkan spesifikasi perangkat pengikat yang dipergunakan, mencakup tali pengikat kendaraan (rope automobile tiedown), sling pengikat dengan mekanisme

kunci bergigi (ratchet strap assembly), ataupun rantai yang dilengkapi dengan penguat/pengencangnya (chain with turnbuckle).

- a) Tali Pengikat Kendaraan (Rope Automobile Tiedown) dikarakterisasi dengan kapasitas beban operasional sebesar 400 LBS/185 Kg dan threshold maksimum 1.200 LBS/544 Kg. Komponen baja vinil pada Rope Automobile Tiedown dilapisi dengan material plastik guna mencegah kerusakan pada permukaan finishing otomotif, dimana body hook kompatibel dengan cincin berdiameter hingga 1,2/30 MM DLA. S-Hook pada tali memiliki bukaan 1,1/8/28,5 MM dan diaplikasikan untuk kendaraan dengan kapasitas muatan berkisar 30-40 ton.

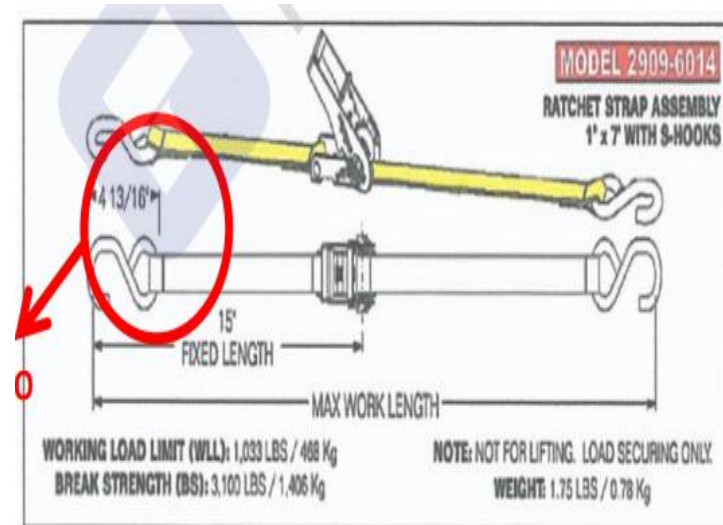


Gambar 2. 2 Tali Pengikat Kendaraan (*Rope Automobile Tiedown*)

Sumber: Lampiran Pada PM. Nomor 115 Tahun 2016

- b) Ganco merupakan perangkat yang difungsikan sebagai alat bantu pengangkatan muatan melalui mekanisme pengkaitan. Konfigurasi perangkat ini menyerupai simbol tanda tanya, dimana bentuk tersebut memberikan kesesuaian optimal terhadap desain hook yang berperan sebagai instrumen pengangkat atau pengikat. Terminologi alternatif untuk perangkat ini adalah ganco.

Kapasitas beban operasional pada kedua ekstremitas perangkat ini ditetapkan sebesar 1,033 LBS/458 Kg, sementara batas maksimal yang dapat ditoleransi mencapai 3.100 LBS/1,406 Kg. Spesifikasi bobot perangkat hook jenis ini adalah 1,75 LBS/0,78 Kg, dengan aplikasi penggunaan yang diperuntukkan bagi kendaraan yang memiliki kapasitas muatan berkisar antara 3,5 hingga 20 ton.



Gambar 2. 3 (*Ratchet Strap Assembly*) Model Ganco Pada Dua Sisinya

Sumber: Lampiran Pada PM. Nomor 115 Tahun 2016

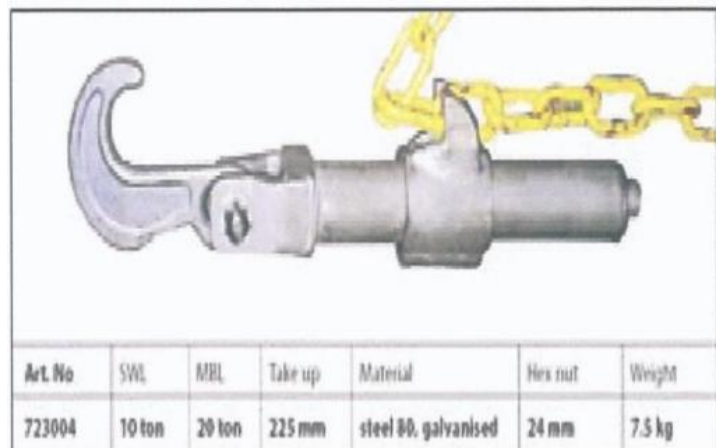
- c) Tali pengikat bermodel ganco dengan mekanisme kunci bergigi yang terposisi pada salah satu bagian memperlihatkan spesifikasi teknis berupa dimensi sepanjang 3 meter, kapasitas operasional 10 ton, ambang batas maksimum 20 ton, serta bobot keseluruhan 1 kilogram, yang diperuntukkan bagi kendaraan dengan kapasitas muatan berkisar antara 3,5 hingga 20 ton.



Gambar 2. 4 (*Ratchet Strap Assembly*) Model Ganco Pada Satu Sisinya

Sumber : Lampiran Pada PM. Nomor 115 Tahun 2016

- d) Perangkat pengikatan berupa rantai berkait tersebut didesain dengan kapasitas operasional sebesar 10 ton serta batasan tertinggi mencapai 20 ton, sedangkan bobot dari rantai berkait ini mencapai 7,5 Kg dan diperuntukkan bagi kendaraan yang memiliki massa muatan berkisar antara 3,5 hingga 20 ton.

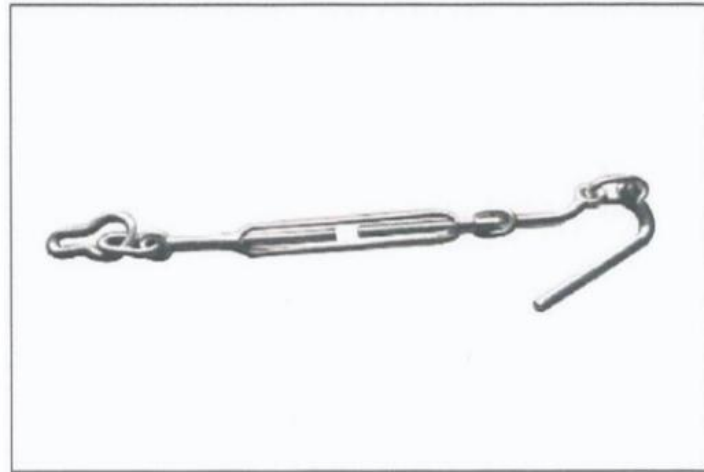


Gambar 2. 5 Rantai dengan Ganco (*Chain with Turnbuckle*)

Sumber: Lampiran PM Nomor 115 Tahun 2016

- e) *Turnbuckle* merupakan komponen pengatur tegangan berbentuk jarum rigid yang berfungsi mengontrol kekencangan sling, baik yang berbahan rantai maupun wire rope. Alat pengikat tersebut dapat dihubungkan dengan sistem rantai dan memiliki kapasitas batas

tertinggi mencapai 20 ton dengan beban operasional sebesar 10 ton, sehingga aplikasinya diperuntukkan bagi kendaraan yang mengangkut muatan dengan rentang bobot 3,5 hingga 20 ton.



Gambar 2. 6 Pengikat (*turnbuckle*) yang Dapat Disambung dengan Rantai

- f) Tipe ganco tersebut dikarakterisasi oleh konstruksi bilateral yang dilengkapi material pengikat berbentuk rantai serta sistem pengencang yang terposisi pada bagian sentral, dimana spesifikasi teknis menunjukkan kapasitas beban maksimum mencapai 20 ton dan aplikasinya diperuntukkan bagi kendaraan yang memiliki bobot muatan berkisar antara 3,5 hingga 20 ton.



Gambar 2. 7 Ganco dengan Rantai dan Pengencangnya
Sumber: Lampiran PM Nomor 115 Tahun 2016

d. Kebutuhan Jumlah Alat dan Jenis Pengikat Berdasarkan Bobot Kendaraan

Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 115 Tahun 2016 mengenai Prosedur Transportasi kendaraan di Atas Kapal, proses pengikatan kendaraan wajib mematuhi persyaratan yang ditetapkan sebagai berikut:

Tabel 2. 1 Jumlah Alat dan Jenis Pengikat Berdasarkan Bobot Kendaraan

No	Bobot Kenedaraan	Jumlah Alat Pengikat	Jenis Alat Pengikat
1.	3,5 – 20 Ton	2 buah	Ganco/Klem Roda
2.	20 – 30 Ton	3 buah	<i>Rope Automobile Tiedown</i>
3.	30 – 40 Ton	4 buah	<i>Rope Automobile Tiedown</i>

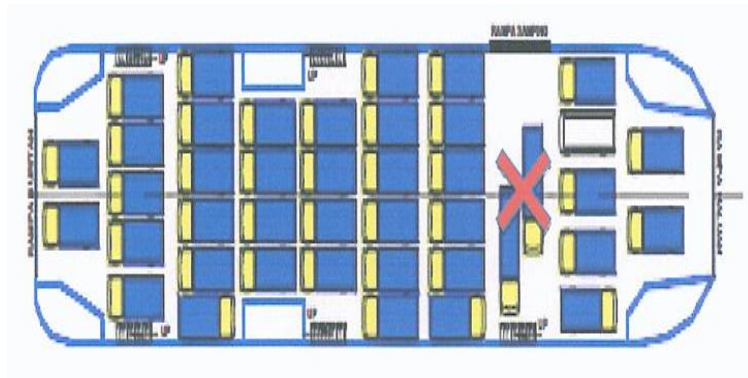
Sumber : Lampiran Pada PM. Nomor 115 Tahun 2016

e. Setiap Kapal Wajib Menyediakan Alat Pengikat Muatan yang Cukup di Atas Kapal

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 pasal 18 menetapkan bahwa kuantitas alat pengikat muatan harus diselaraskan dengan bobot total kendaraan yang diangkut, dimana spesifikasi jumlah tali pengikat kendaraan ditentukan berdasarkan massa keseluruhan kendaraan tersebut..

f. Penempatan kendaraan di atas kapal

Konfigurasi kendaraan di atas kapal diwajibkan untuk ditempatkan secara longitudinal yang sejajar dengan arah haluan maupun buritan kapal, sementara posisi transversal dilarang sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 115 Tahun 2016 pasal 17 Ayat (1).



Gambar 2. 8 Penempatan Kendaraan Di Atas Kapal

Sumber : Lampiran PM Nomor 115 tahun 2016

g. Jarak antar Kendaraan

Pengaturan mengenai spasi kendaraan terhadap bagian anterior-posterior, lateral, serta dinding kapal telah ditetapkan melalui PM No. 115 Tahun 2016 Pasal 20, di mana ketentuan tersebut dapat diamati pada tabel yang tersaji di bawah ini.

Tabel 2. 2 Jarak Kendaraan

Posisi kendaraan	Jarak
Antar sisi depan belakang kendaraan	30 cm
Antar sisi samping kanan kiri kendaraan	60 cm
Antar sisi samping kendaraan dan dinding kapal	60 cm

Sumber : Lampiran Pada PM. Nomor 115 Tahun 2016

h. Waktu *Lashing*

Berdasarkan temuan Utomo & Susilowati (2017), durasi yang diperlukan untuk proses pengikatan satu unit kendaraan membutuhkan rentang masa 3 - 5 menit apabila dilaksanakan oleh seorang pekerja. Kuantitas tenaga kerja yang bertanggung jawab terhadap aktivitas pengikatan kendaraan diselaraskan dengan agenda operasional kapal di pelabuhan.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Desain Penelitian

1. Waktu dan Lokasi Penelitian

Kegiatan penelitian ini dijalankan berdasarkan perolehan izin penelitian dengan durasi tujuh (7) bulan, dimulai dari Januari 2025 hingga Juli 2025. Tempat pelaksanaan penelitian ditetapkan di PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang pelabuhan Gilimanuk.

2. Jenis Penelitian

Pendekatan penelitian yang diterapkan merupakan penelitian dengan metodologi kualitatif. (Sugiyono, 2016) menyatakan bahwa metodologi penelitian kualitatif merupakan cara penyelidikan yang dipergunakan guna mengamati objek pada situasi natural, di mana peneliti berperan sebagai perangkat utama, strategi pengumpulan informasi dijalankan melalui triangulasi (kombinasi), analisis informasi memiliki sifat induktif, serta output penelitian kualitatif memberikan penekanan pada substansi. Strategi pengumpulan informasi dapat memanfaatkan survei, observasi, ataupun wawancara. Penelitian observasi dipilih oleh penulis untuk mengamati secara langsung mengenai kondisi serta kejadian yang hendak dieksplorasi, yakni jarak antar kendaraan dan tata cara pengikatan kendaraan di atas kapal, dengan tujuan memahami kesesuaian keadaan secara langsung berdasarkan Peraturan Menteri No. 115 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri No. 30 tahun 2016.

3. Instrumen Penelitian

Berdasarkan pandangan Nasution (1988) yang dikutip oleh Sugiyono (2016), pemanfaatan peneliti sebagai instrumen penelitian dinilai tepat untuk penelitian sejenis disebabkan oleh sejumlah karakteristik berikut ini.

- a. Kepekaan tinggi dimiliki oleh peneliti sebagai perangkat yang mampu memberikan respons terhadap berbagai rangsangan

lingkungan serta menentukan relevansi stimulus tersebut bagi kepentingan penelitian yang sedang dilaksanakan.

- b. Setiap kondisi mencerminkan totalitas yang utuh, dimana tidak terdapat instrumen berbentuk tes maupun angket yang sanggup menangkap keutuhan situasi tersebut selain manusia.
- c. Kondisi yang mengandung interaksi antarmanusia tidak dapat dipahami semata-mata melalui pengetahuan kognitif, melainkan memerlukan penghayatan dan pendalaman berdasarkan pemahaman yang dimiliki.
- d. Kapasitas untuk melakukan analisis langsung terhadap data lapangan yang diperoleh selama proses pengumpulan berlangsung merupakan kemampuan yang dimiliki peneliti.
- e. Penarikan kesimpulan dari data yang telah terkumpul dapat dilakukan dengan segera oleh peneliti, dimana kesimpulan sementara tersebut dimanfaatkan sebagai umpan balik guna memperbaiki pendekatan, mengubah strategi, atau mengonfirmasi temuan lapangan.
- f. Pemberian perhatian khusus terhadap respons yang tidak biasa atau menyimpang dapat dilakukan oleh peneliti sebagai instrumen, dimana respons yang berbeda bahkan kontradiktif digunakan untuk meningkatkan kredibilitas dan pemahaman mengenai aspek yang diteliti.

4. Jenis dan Sumber Data

Penelitian ini memanfaatkan data primer serta data sekunder sebagai kategori dan asal informasi yang diperlukan. Keterangan yang menyertai kedua tipe data tersebut dipergunakan untuk keperluan evaluasi ini dengan rincian sebagai berikut:

a. Data Primer

Berdasarkan pandangan Sugiono (2019), informasi primer merupakan informasi yang diperoleh secara langsung oleh peneliti dari narasumber terkait di lokasi penelitian. Informasi tersebut didapat secara langsung dari sumber utama dan diserahkan kepada

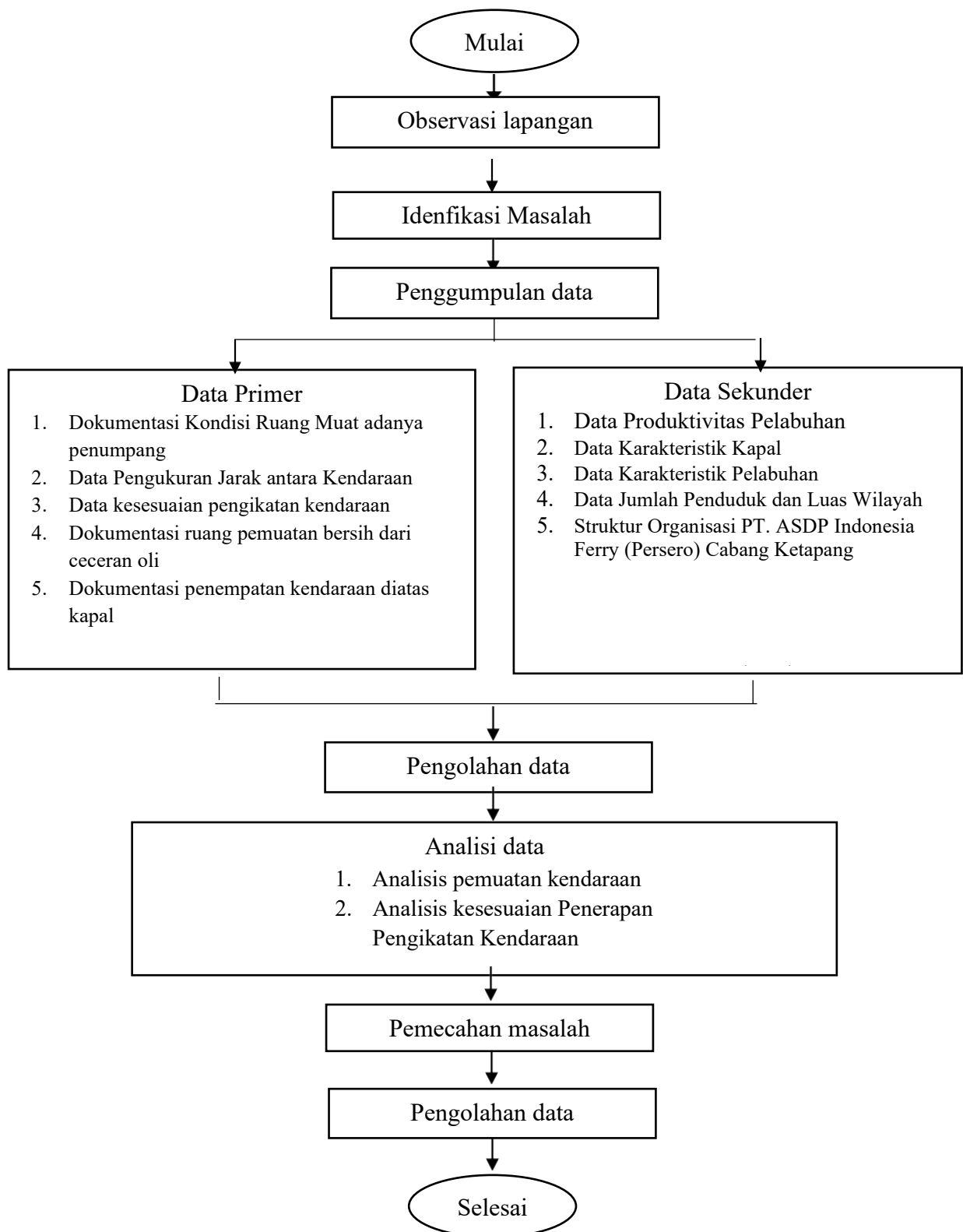
pengumpul data. Perolehan sumber primer dilaksanakan melalui pencarian data sebagai berikut:

1. Data pengukuran jarak antar kendaraan di atas kapal yang beroperasi di Pelabuhan Gilimanuk
2. Dokumentasi kondisi ruang muat ketika terdapat penumpang
3. Dokumentasi kesesuaian alat pengikatan kendaraan di atas kapal
4. Dokumentasi ruang pemuatan yang bersih dari tumpahan oli
5. Dokumentasi penempatan kendaraan di atas kapal

b. Data Sekunder

Data Sekunder didefinisikan sebagai kumpulan fakta yang diperoleh melalui sumber tidak langsung, melainkan bersumber dari berbagai lembaga yang memiliki keterkaitan dengan objek penelitian, yang selanjutnya mengalami proses pengolahan serta rekapitulasi hingga menjadi informasi terpadu yang dapat dimanfaatkan sebagai bahan penelitian. Beberapa jenis informasi sekunder yang diperlukan untuk mendukung penelitian ini meliputi:

1. Informasi karakteristik kapal yang melakukan operasional pada lintasan penyeberangan.
 2. Informasi Karakteristik Pelabuhan
 3. Informasi Produktivitas Pelabuhan
 4. Informasi Jumlah Penduduk dan Luas Wilayah
 5. Struktur Organisasi PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang
5. Bagan Alir Penelitian Supaya tercapainya sasaran yang dikehendaki dalam penulisan ini, maka diagram alur penelitian telah disusun oleh penulis sebagaimana dapat diamati melalui gambar yang tersedia.



Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian

B. Teknik Pengumpulan Data

1. Data Primer

Perolehan data primer dijalankan sepanjang aktivitas praktik kerja lapangan di Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk melalui penerapan sejumlah teknik sebagai berikut.

a. Metode Observasi

Pengamatan langsung terhadap kondisi riil di lokasi penelitian dilaksanakan dengan fokus pada proses pemuatan kendaraan ke atas kapal serta pengukuran jarak antarakendaraan di atas kapal menggunakan alat ukur meteran, sedangkan kamera dimanfaatkan sebagai media dokumentasi hasil observasi kondisi di kapal. Cakupan observasi dimulai dari jembatan timbang kendaraan sampai dengan proses masuknya kendaraan ke dalam kapal.

b. Dokumentasi

Kegiatan dokumentasi diselenggarakan dengan tujuan memperoleh bukti kondisi eksisting yang berlangsung ketika peneliti menjalankan pengamatan di lapangan sekaligus menjadi bahan penting dalam penyajian data.

2. Data Sekunder

a. Metode Kepustakaan

Pendekatan literatur merupakan strategi perolehan data sekunder yang bersumber dari pustaka acuan, publikasi ilmiah, serta regulasi yang memiliki relevansi terhadap penelitian yang sedang dilaksanakan.

b. Metode Institusional

Strategi ini diimplementasikan melalui proses pengumpulan informasi sekunder yang diperoleh dari berbagai lembaga maupun unit kerja yang berkorelasi dengan penelitian guna memperoleh data sekunder yang diperlukan.

1. PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang.
2. BPTD, Balai Pengelolaan Transportasi Darat Kelas II Bali.
3. BPS, Badan Pusat Statistika Kabupaten Jembrana.

4. Satuan Pelayanan Pelabuhan Gilimanuk.

C. Teknik Analisis Data

Triangulasi data adalah teknik analisis yang digunakan untuk memperoleh keabsahan data dengan membandingkan informasi dari berbagai sumber, metode, atau waktu. Peneliti memverifikasi temuan dengan mengkombinasikan hasil observasi, wawancara, dan dokumentasi guna memastikan konsistensi dan validitas data. untuk digunakan pemecahan masalah dalam penelitian ini, antara lain:

1. Analisis Tata Cara Pemuatan Kendaraan di Atas Kapal Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal. Penulis menggunakan analisis yang memuat tentang kondisi pemuatan kendaraan di atas kapal penyeberangan saat ini dan dibuktikan dengan adanya dokumentasi untuk mengetahui kesesuaian yang terjadi di lapangan dan standar aturan pemerintah yang berlaku berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal.
2. Analisis kesesuaian Penerapan Pengikatan Kendaraan di Atas Kapal
Analisis yang digunakan dalam penelitian ini yang dimana berdasarkan pada Peraturan Menteri Nomor 30 Tahun 2016 yang mengatur wajib Lashing, kendaraan yang menaiki kapal harus melakukan wajib pengikatan Lashing pada kendaraan, sebagaimana menurut analisis ini, pengikatan yang dimaksud adalah dilakukan pada kendaraan yang terletak dibagian barisan wajib lashing yaitu pada bagian depan (haluan), tengah (*midship*), dan belakang (buritan), serta mengatur jarak antar kendaraan di atas kapal.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian

1. Lokasi Penelitian



Gambar 4. 1 Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk

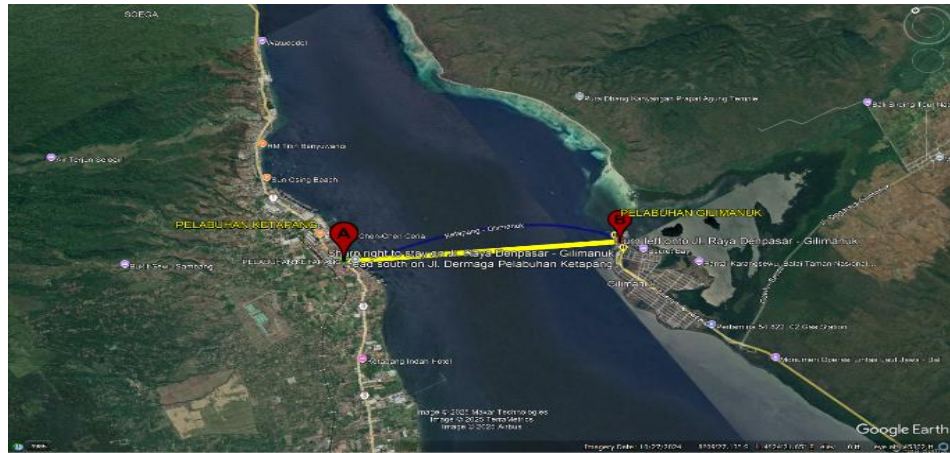
Pelabuhan Gilimanuk adalah Pelabuhan Penyeberangan utama di ujung barat laut pulau Bali Kecamatan Melaya, Kabupaten Jembrana. berfungsi sebagai gerbang utama yang menghubungkan Bali dengan Jawa, melalui lintasan laut antara Gilimanuk dan Ketapang.

Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk dengan koordinat $8^{\circ}09'43''\text{S}$ $114^{\circ}26'16''\text{E}$. yang dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang serta berada di bawah pengawasan BPTD Wilayah XII Provinsi Bali, Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk. Pelabuhan ini merupakan titik simpul yang menghubungkan Pulau Bali dengan Pulau Jawa. Kapal yang digunakan adalah kapal ferry jenis kapal Ro-Ro mengangkut penumpang, kendaraan dan barang. Sebagai simpul transportasi penting, Pelabuhan ini melayani penumpang, kendaraan, barang dengan menggunakan kapal ferry tipe Ro-Ro.

2. Jaringan Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan

Pelabuhan penyeberangan Gilimanuk yang melayani lintasan antar pulau dengan lintasan penyeberangan Gilimanuk-Ketapang menggunakan kapal Ferry tipe Ro-Ro Jarak lintasan Ketapang-Gilimanuk adalah 4 mil

dengan jarak tempuh 45 menit. Kapal yang beroperasi memiliki bobot kapal sekitar 409 GT – 2.257 GT.



Gambar 4. 2 lintas pelabuhan Gilimanuk - Ketapang

Sumber : *Google Earth (2025)*

3. Sarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Sarana Transportasi yang digunakan di Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk adalah kapal penyeberangan tipe Ro-Ro yang bergerak melayani lintasan penyeberangan Gilimanuk-ketapang dengan jarak lintasan 4 mil. Terdapat 54 (lima empat) kapal yang beroperasi di Pelabuhan Gilimanuk, 1 kapal yang di kelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang (KMP. Prathita IV). Berikut Karakteristik KMP Marina Pratama dan yang beroperasi pada lintasani Pelabuhan Gilimanuk – Pelabuhan Ketapang yang akan diangkat dalam penulisan kertas kerja wajib ini:

Berikut ship Particular KMP. Marina Pratama yang beroperasi pada lintasan Gilimanuk - Ketapang:



Gambar 4. 3 KMP. Marina Pratama

Tabel 4. 1 Ship Particular KMP. Marina Pratama

KMP. Marina Pratama	
Owner	PT. Prima Eksekutif
Ship Name	KMP. Marina Pratama
Call Sign	Y G H J
Lines	Ketapang - Gilimanuk (PP)
Flag State	Indonesia
Place of Built	Japan
Builder	Mukai Ships Yard
Built in Year	1993
Hull Construction	Steel
Operation Use	Ferry
Type	Roll On Roll Off (Ro-Ro)
Classification	BKI A.100 (I) L
International Tonnage Certificate	570 / Ga
MAIN DIMENSION	
Length Over All (Loa)	55,60 m
Length Perpendicular (Lpp)	51,84 m
Breadth	14,00 m
Moulded Depth (H)	3,60 m
Moulded Draught (T)	2,86 m
Gross / Netto Tonnage	688 / 207
MAIN ENGINE	
Merk	MAKITA
Type	GN 11 C – 6275
Horse Power	2 × 1000 HP
Speed	8 Knot
R.P.M.	390
Fuel of Type	Solar / HSD
AUXILIARY ENGINE	

KMP. Marina Pratama	
Merk	YANMAR
Type	6 KFL
Horse Power	2 × 145 HP
TANK CAPACITY	
Fuel Tank	17,0 Ton
Fresh Water Tank	10,0 Ton
Ballast Tank	52,0 Ton
LOAD CAPACITY	
Passenger	280 Person
Vehicle (Truck)	16 Units
Vehicle (Jeep, Car)	55 Units

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (persero) Cabang Ketapang

Tabel 4. 2 Daftar Karakteristik Kapal yang Beroperasi di Lintasan Gilimanuk - Ketapang

No	Operator Pelayaran	Nama Kapal	Tahun	GT	Spesifikasi Dermaga	Dimensi			KAPASITAS PNP
						LOA (M)	Lebar (M)	Draft (M)	
1	PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)	KMP. PRATITHA IV	1968	507	MB I	39.44	16.00	4.10	200
2	PT. DHARMA LAUTAN UTAMA	KMP. DHARMA RUCITRA	1984	469	MB I	48.00	12.40	2.50	130
3		KMP. POTTRE KONENG	1988	468	MB III	35.50	13.80	1.16	135
4		KMP. DHARMA FERRY I	1986	421	MB III	37.44	12.00	2.25	140
5		KMP. WICITRA DHARMA 3	1984	805	MB I	51	12	3.4	380
6		KMP. DHARMA KARTIKA IX	1996	2624	MB IV	71	14	3.4	513
7	PT. JEMBATAN NUSANTARA	KMP. SATRIA NUSANTARA	1982	607	MB I	51.82	14.00	3.60	130
8		KMP. CITRA MANDALA SAKTI	1990	607	MB II	42.91	12.40	3.40	234
9		KMP. RENY II	1984	656	MB III	39.44	16.00	4.10	215
10		KMP. MARINA PRATAMA	1993	688	MB II	51.84	14.00	3.60	181
11		KMP. SWARNA CAKRA	1988	799	MB IV	72	14	3.3	168
12	PT. MUNIC LINE	KMP. MUNIC V	2016	876	MB I	70.20	12.00	3.60	105
13		KMP. JALUR NUSA	1988	739	MB I	65.76	11.00	3.30	132
14	PT. GERBANG SAMUDRA SARANA	KMP. GERBANG SAMUDRA II	1995	1545	MB I	63.00	12.50	2.80	200
15		KMP. GERBANG SAMUDRA V	2002	413	MB IV	68.00	13.30	3.80	83
16	PT. DUTABAHARI MENARA LINE	KMP. JAMBO VI	2008	841	MB I	74.00	14.00	1.85	114
17		KMP. JAMBO VIII	2013	1216	MB II	63.20	15.00	3.20	219
18		KMP. JAMBO IX	2014	1320	MB IV	62.72	15.00	2.40	260
19		KMP. JAMBO X	2017	1346	LCM	68.00	15.00	3.60	230

No	Operator Pelayaran	Nama Kapal	Tahun	GT	Spesifikasi Dermaga	Dimensi			KAPASITAS PNP
						LOA (M)	Lebar (M)	Draft (M)	
20	PT. PUTERA MASTER SP	KMP. NUSA MAKMUR	1982	536	MB I	536	39.61	15.00	109
21		KMP. NUSA DUA	1990	497	MB III	497	39.80	15.00	178
22	PT. TRISILA LAUT	KMP. TRISILA BHAKTI I	1995	669	MB I	51.50	13.50	3.00	180
23		KMP. TRISILA BHAKTI II	2009	525	MB II	41.60	13.50	3.00	220
24	PT. LINTAS SARANA NUSANTARA	KMP. EDHA	1967	456	MB I	39.44	16.00	2.70	170
25		KMP. TRISNA DWITYA	1975	942	LCM	52.90	14.40	2.57	130
26		KMP. SMS SWAKARYA	1997	757	LCM	47.33	13.72	2.76	152
27	PT. SURYA TIMUR LINE	KMP. SURYA AYL A	2020	2387	MB I	58.46	16.00	4.50	300
28		KMP. SEREIA DO MAR	1990	409	MB III	40.22	9.50	3.60	193
29	PT. LABITRA BAHTERA PRATAMA	KMP. LABITRA SAFINAF	2014	739	MB III	60.39	14.00	2.98	175
30	PT. SADENA MITRA BAHARI	KMP. SAMUDERA INDONESIA	2017	670	MB II	61.36	11.00	3.35	74
31		KMP. BINTANG BALIKPAPAN	1987	627	MB III	53.00	47.00	3.50	140
32		KMP. SAMUDERA UTAMA	2017	1050	LCM	70.47	14.60	3.65	200
33		KMP. SAMUDERA PERKASA 1	2024	1100	LCM	61.2	14.4	3.6	250
34	PT. BONTANG TRANSPORT	KMP. BONTANG EKSPRESS II	1993	2257	MB II	54.23	18.00	4.50	237

No	Operator Pelayaran	Nama Kapal	Tahun	GT	Spesifikasi Dermaga	Dimensi			KAPASITAS PNP
						LOA (M)	Lebar (M)	Draft (M)	
35	PT. JEMLA FERRY	KMP. GILIMANUK I	1964	733	MB II	39.30	16.00	3.85	121
36		KMP. GILIMANUK II	1991	840	MB III	38.88	14.00	3.50	180
37	PT. PELAYARAN BLAMBANGAN SEJAHTERA	KMP. SUMBER BERKAT I	2018	1329	MB II	54.47	15.00	4.30	150
38		KMP. SUMBER BERKAT II	2018	1329	MB III	54.47	15.00	4.30	227
39	PT. KARYA MARITIM INDONESIA	KMP. KARYA MARITIM III	2012	1100	MB II	61.20	13.50	3.60	130
40		KMP. KARYA MARITIM II	2012	922	MB IV	61.20	13.50	3.16	200
41		KMP. KARYA MARITIM I	2010	708	LCM	52.03	13.50	3.16	202
42	PT. SEGARA LUAS SUKSES ABADI	KMP. CEMERLANG NO. 55	1985	553	MB III	39.34	11.70	3.60	146
43		KMP. LIPUTAN XII	2018	1221	MB IV	76.49	15.24	2.60	181
44	PT. PELAYARAN MAKMUR BERSAMA	KMP. TRIMA JAYA 9	1990	455	MB III	42.81	9.60	3.70	145
45		KMP. TRANS JAWA 9	2005	975	LCM	66.69	13.98	3.55	80
46		KMP. PANCAR INDAH	2009	712	LCM	58.40	12.00	3.30	100
47	PT. RAPUTRA JAYA	KMP. TUNU PRATAMA JAYA	2010	792	LCM	65.15	12.20	3.60	60

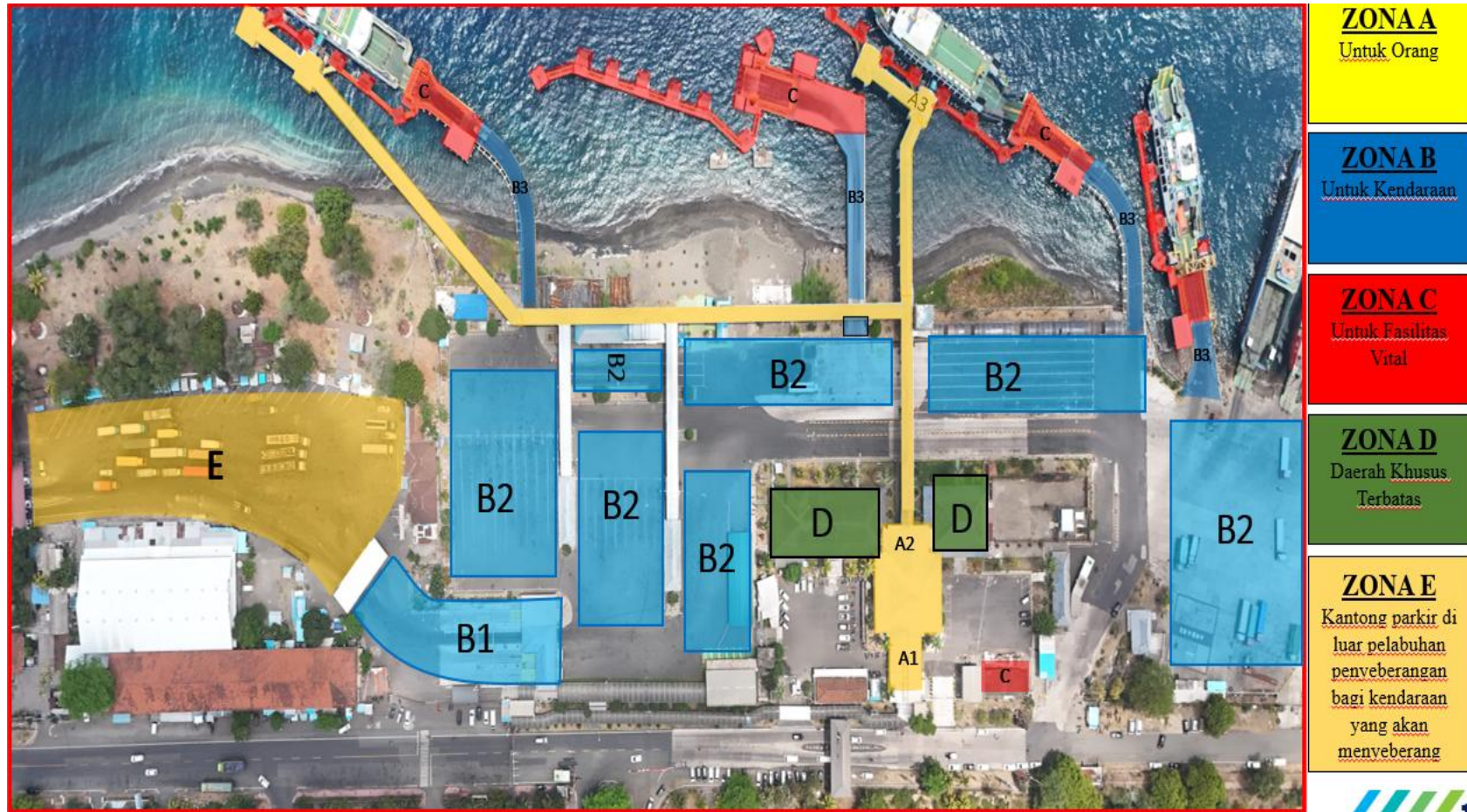
No	Operator Pelayaran	Nama Kapal	Tahun	GT	Spesifikasi Dermaga	Dimensi			KAPASITAS PNP
						LOA (M)	Lebar (M)	Draft (M)	
48		KMP. TUNU PRATAMA JAYA 3888	2001	871	LCM	65.00	12.20	3.60	157
49		KMP. TUNU PRATAMA JAYA 5888	2006	1022	MB IV	68.60	13.5	2.1	200
50	PT. PELAYARAN	KMP. AGUNG SAMUDRA XVIII	2013	2319	LCM	69.50	15.20	3.15	207
51	AGUNG SAMUDERA	KMP. AGUNG SAMUDRA IX	2011	1171	LCM	81.05	14.05	3.26	150
52	PT. TRI SAKTI LAUTAN MAS	KMP. TRISAKTI ADINDA	2010	1008	LCM	59.00	13.50	2.63	107
53		KMP. TRISAKTI ELFINA	2007	721	LCM	51.79	13.50	3.16	70
54	PT. ARMADA BERKAT MAKMUR	KMP. PERKASA PRIMA 5	2005	586	LCM	53.23	11.50	3.00	78

Sumber : Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas II Bali (2025)

4. Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk di dukung oleh prasarana yang baik guna menjamin kelancaran aktivitas serta mengoptimalkan dan meningkatkan keefisienan pelayanan pelabuhan. Prasarana tersedia di Pelabuhan Gilimanuk terbagi menjadi fasilitas daratan dan fasilitas perairan. Karakteristik fasilitas daratan dan fasilitas perairan di Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk. Adapun Layout Pelabuhan Gilimanuk dilihat pada gambar di bawah.

Gambar 4. 4 Layout Pelabuhan Gilimanuk



Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Pelabuhan Gilimanuk (2025)

a. Fasilitas Daratan di Pelabuhan

Berikut spesifikasi fasilitas daratan pelabuhan yang telah tersedia di pelabuhan penyeberangan Gilimanuk:

Tabel 4. 3 Fasilitas Daratan Pelabuhan Gilimanuk

No	Sarana dan Fasilitas Daratan	Banyaknya	Keterangan
1	Luas Areal Pelabuhan Gilimanuk		36.330 m ²
2	Lapangan Parkir Pengantar-Penjemput Gilimanuk		900 m ²
3	Lapangan Parkir Siap Muat :		
	- Dermaga MB 1		2.907 m ²
	- Dermaga MB 2		2.705 m ²
	- Dermaga MB 3		1.656 m ²
	- Dermaga MB 4		3.132 m ²
	- Dermaga LCM		5.224 m ²
4	Kantor ASDP Gilimanuk	1 Unit	1.383 m ²
5	Ruang Tunggu Gilimanuk	2 Unit	Ruang Tunggu Lantai 1 dan Lantai 2
6	Toilet	20 Unit	Toilet Pria dan Wanita
7	Ruang Genset	1 Unit	120 m ²
8	Shelter	3 Unit	549 m ² /Unit
9	Mushola	1 Unit	100 m ²
10	Loket dan Vending Machine	19 unit	
11	CCTV	87 Unit	
12	Ruang Customer Service	1 Unit	21 m ²
13	Tollgate	10 Unit	

Sumber: PT ASDP indonesia ferry (persero) cabang ketapang

1) Area Perkantoran

Kantor ini berfungsi untuk mendukung pengembangan Pelabuhan penyeberangan gilimanuk, bali dan sebagai tempat perkantoran (administrasi) dan tempat untuk pengelolaan data kapal, seperti data produksi kapal, data hasil penjualan tiket kapal, dan hingga data operasional lainnya.



Gambar 4. 5 Area Kantor PT. ASDP Pelabuhan Gilimanuk

2) Lapangan Area Parkir Kantor

Lapangan Parkir di Pelabuhan gilimanuk digunakan bagi petugas atau pegawai instansi terkait, maupun pengguna jasa. Di pelabuhan Gilimanuk lapangan parkir sudah rapi dan teratur posisi parkir kendaraan.



Gambar 4. 6 Lapangan Area Parkir Pelabuhan Gilimanuk

3) Gedung Terminal

Gedung terminal di Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk berfungsi sebagai tempat naik turunnya penumpang dan barang, serta perpindahan antar moda transportasi.



Gambar 4.7 Gedung Terminal

4) Loket

Fungsi loket gilimanuk adalah untuk menjual tiket penyeberangan, pejalan kaki maupun kendaraan lainnya. Loket ini beroperasi 24 jam, sama seperti operasional Pelabuhan akan tetapi pembelian tiket secara tunai tidak berlaku lagi di pelabuhan gilimanuk. Untuk pembelian tiket hanya berlaku secara online atau melalui dari aplikasi *Ferizy*.



Gambar 4. 8 Loket Pejalan Kaki Pelabuhan Gilimanuk

5) Lapangan Parkir Siap Muat Kendaraan

Lapangan parkir siap muat di Pelabuhan gilimanuk digunakan sebagai tempat parkir bagi kendaraan yang akan naik ke kapal. Di pelabuhan Gilimanuk memiliki 6 parkir siap muat kendaraan dengan luas yang tergolong baik.



Gambar 4. 9 Lapangan parkir siap muat

6) Mushola

Musholla di Pelabuhan gilimanuk berfungsi sebagai fasilitas penunjang yang disediakan untuk memenuhi kebutuhan ibadah umat muslim.



Gambar 4. 5 Mushola Pelabuhan Gilimanuk

7) Tollgate

Tollget digunakan sebagai tempat masuk kendaraan yang ingin menyeberang dan memverifikasi tiket yang telah mereka beli secara online melalui aplikasi *ferizy*. Tollget Pelabuhan gilimanuk sudah terpasang jembatan timbang untuk menimbang berat kendaraan.



Gambar 4.10 Tollgate pelabuhan Gilimanuk

8) Ruang Tunggu

Sebelum menaiki kapal untuk penyeberangan, wisatawan dapat menunggu dan beristirahat sejenak di ruang tunggu penumpang. Kondisi ruang tunggu penumpang Pelabuhan Gilimanuk.



Gambar 4. 11 Ruang Tunggu Penumpang Pelabuhan Gilimanuk

9) Toilet

Toilet di Pelabuhan penyeberangan gilimanuk digunakan sebagai tempat buang air besar dan buang air kecil yang disediakan bagi penumpang yang menggunakan jasa Pelabuhan.



Gambar 4. 12 Toilet Pelabuhan Gilimanuk

10) Ruang Laktasi

Fasilitas lainnya yang ada di Pelabuhan Gilimanuk yaitu ruang laktasi yang berada di area ruang tunggu penumpang. Ruangan ini disediakan secara khusus untuk ibu menyusui ketika berada di area pelabuhan, ruang laktasi dibangun untuk memberikan kenyamanan, privasi dan kebersihan bagi ibu yang menyusui.



Gambar 4. 13 Ruang Laktasi

11) Kantin

Kantin berupa fasilitas yang menjual beraneka ragam makanan, minuman dan barang – barang bagi para penumpang, awak kapal maupun para pekerja pelabuhan.



Gambar 4. 14 Kantin Pelabuhan Gilimanuk

12) Instalasi air

Instalasi Air berfungsi sebagai penampungan air bersih untuk menunjang kebutuhan di Pelabuhan gilimanuk. Kondisi Instalasi air di pelabuhan gilimanuk.



Gambar 4. 15 Instalasi Air di Pelabuhan Gilimanuk

13) *Gangway*

Gangway atau jembatan penghubung yang digunakan untuk menghubungkan antara ruang tunggu penumpang dengan dermaga. Kondisi *gangway* di Pelabuhan gilimanuk masih layak dan berfungsi dengan baik untuk dilewati penumpang sehingga penumpang yang naik dan turun kapal dapat berjalan dengan lancar.



Gambar 4. 16 *Gangway* Pelabuhan Gilimanuk

14) Pos Keamanan

Pos keamanan berfungsi sebagai tempat para karyawan yang bertugas mengamankan keadaan pelabuhan. Di Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk pos keamanan menjadi tempat security pelabuhan untuk bertugas. Selain itu, juga terdapat beberapa petugas keamanan dari pihak kepolisian dan tentara dari angkatan laut yang juga berjaga di pos keamanan. Terdapat 3 unit pos keamanan di Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk, satu berada di dekat dermaga 1, kedua berada di di depan dermaga 4 dan yang ketiga berada di pintu keluar kendaraan.



Gambar 4. 17 Pos Keamanan Pelabuhan Gilimanuk

15) *Customer Service*

Customer Service digunakan sebagai tempat layanan bagi para pengguna jasa terkait informasi pembelian tiket dan layanan bagi pengguna jasa untuk mengajukan pertanyaan, mengatasi masalah, memberikan umpan balik, dan informasi lebih lanjut terkait pembelian tiket.



Gambar 4. 18 *Customer Service* Pelabuhan Gilimanuk

16) Pura

Pura merupakan tempat untuk keperluan ibadah bagi umat digunakan khusus untuk menyebut kuil atau tempat suci untuk bersembahyang. yang digunakan oleh para penumpang, pegawai maupun masyarakat sekitar pelabuhan yang ingin melaksanakan ibadah di pura. Pura ini terletak di bagian Tengah pelabuhan dekat dengan pintu keluar Pelabuhan atau samping ruang rapat Pelabuhan gilimanuk



Gambar 4. 19 Pura Pelabuhan Gilimanuk

b. Fasilitas Perairan Pelabuhan Gilimanuk

Fasilitas perairan yang telah tersedia di pelabuhan penyeberangan gilimanuk adalah sebagai berikut:

1) Dermaga

Dermaga yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk memiliki jenis *Moveable Bridge* (MB), *Landing Craft Marine* (LCM), dan Ponton. Terdapat 4 *Moveable Bridge*, 1 *Landing Craft Marine*.



Gambar 4. 20 Dermaga Pelabuhan Gilimanuk

Sumber : Tim PKL PT. ASDP Pelabuhan Gilimanuk 2025

Berikut spesifikasi dermaga di pelabuhan Gilimanuk :

Tabel 4. 4 Data Dermaga *Moveable Bridge I*

No	Sarana Dan Fasilitas	Volume	Satuan	Keterangan
1	Lebar	8,3	m	Lebar Depan Struktur Jembatan Penggerak
3	Panjang	23,5	m	Panjang Struktur Jembatan Penggerak
4	Kedalaman	-5 m	LSW	
5	Kapasitas Dermaga	35	Ton	Maximum Capacity
6	Breasting Dolphine	6	Unit	Struktur Pancang dan Beton Bertulang
7	Mooring Dolphine	1	Unit	Struktur Pancang dan Beton Bertulang
8	<i>Dolphine Hosting Colomn</i>	2	Unit	Struktur Pancang dan Beton Bertulang

No	Sarana Dan Fasilitas	Volume	Satuan	Keterangan
9	<i>Frontal Frame</i>	6	Unit	
10	<i>Catwalk dan Ralling</i>	8	Unit	Akses Petugas Kepil
11	<i>Hydraulic MB</i>	2	Set	Shackle Kapasitas 80 Ton
12	Jaringan Pipa PMK	1	Set	
13	Panjang Dermaga	102,5	m	
114	<i>Trestle</i>	56,49	m	

Sumber: PT. ASDP Cabang Ketapang (2025)

Tabel 4. 5 Data Dermaga *Moveable Bridge II*

No	Sarana Dan Fasilitas	Volume	Satuan	Keterangan
1	Lebar	8,3	m	Lebar Depan Struktur Jembatan Penggerak
2	Panjang	23,5	m	Panjang Struktur Jembatan Penggerak
3	Kedalaman	-5 m	LSW	
4	Kapasitas Dermaga	35	Ton	Maximum Capacity
5	<i>Breathing Dolphine</i>	6	Unit	Struktur Pancang dan Beton Bertulang
6	<i>Mooring Dolphine</i>	1	Unit	Struktur Pancang dan Beton Bertulang
7	<i>Dolphine Hosting Column</i>	2	Unit	Struktur Pancang dan Beton Bertulang
8	Frontal Frame	6	Unit	
9	<i>Catwalk dan Ralling</i>	8	Unit	Akses Petugas Kepil
10	<i>Hydraulic MB</i>	2	Set	Sackle Kapasitas 80 Ton
11	Jaringan Pipa PMK	1	Set	Proses Pengadaan
12	<i>Trestle</i>	61,02	m	
13	Panjang Dermaga	86	m	

Sumber: PT. ASDP Cabang Ketapang (2025)

Tabel 4. 6 Data Dermaga *Moveable Bridge III*

No	Sarana Dan Fasilitas	Volume	Satuan	Keterangan
1	Lebar	7,4	m	Lebar Depan Struktur Jembatan Penggerak
2	Panjang	20	m	Panjang Struktur Jembatan Penggerak
3	Kedalaman	-5 m	LSW	
4	Kapasitas Dermaga	35	Ton	Maximum Capacity
5	<i>Breathing Dolphine</i>	3	Unit	Struktur Pancang dan Beton Bertulang
6	<i>Mooring Dolphine</i>	1	Unit	Struktur Pancang dan Beton Bertulang
7	<i>Dolphine Hosting Column</i>	2	Unit	Struktur Pancang dan Beton Bertulang
8	<i>Dolphine Protector</i>	2	Unit	Struktur Pancang dan Beton Bertulang
9	<i>Frontal Frame</i>	5	Unit	
10	<i>Catwalk dan Railing</i>	6	Unit	Akses Petugas Kepil
11	<i>Hydraulic MB</i>	2	Set	Sackle Kapasitas 80 Ton
12	Jaringan Pipa PMK	1	Set	Proses Pengadaan
13	<i>Trestle</i>	26,25	m	
14	Panjang Dermaga	63	m	

Sumber: PT. ASDP Cabang Ketapang (2025)

Tabel 4. 7 Data Dermaga *Moveable Bridge IV*

No	Sarana Dan Fasilitas	Volume	Satuan	Keterangan
1	Lebar	8	m	Lebar Depan Struktur Jembatan Penggerak
2	Panjang	20	m	Panjang Struktur Jembatan Penggerak
3	Kedalaman	-8 m	LSW	
4	Kapasitas Dermaga	60	Ton	Maximum Capacity
5	<i>Dolphine Hosting Column</i>	2	Unit	Struktur Pancang dan Beton Bertulang

No	Sarana Dan Fasilitas	Volume	Satuan	Keterangan
6	<i>Frontal Frame</i>	5	Unit	
7	<i>Catwalk</i> dan <i>Ralling</i>	8	Unit	Akses Petugas Kepil
8	Jaringan Pipa PMK	1	Set	
9	<i>Trestle</i>	77	m	
10	Panjang Dermaga	204	m	
11	Panjang catwalk	94	m	
12	Rumah MB	26,4	M2	

Sumber: PT. ASDP Cabang Ketapang (2025)

Tabel 4. 8 Data Dermaga Beaching/Dermaga LCM

No	Sarana Dan Fasilitas	Volume	Satuan	Keterangan
1	Kapasitas Dermaga	50	Ton	

Sumber: PT. ASDP Cabang Ketapang (2025)

2) *Catwalk*

Catwalk berfungsi sebagai akses untuk petugas menuju *bolder* yang akan sandar ataupun bertolak. *Catwalk* berfungsi sebagai jembatan penghubung antara dermaga dan tempat kapal bersandar, seperti *dolphin*. Selain itu, *catwalk* juga memudahkan akses bagi pekerja pelabuhan untuk melakukan pemantauan dan perawatan kapal serta berfungsi sebagai jalur evakuasi darurat.



Gambar 4. 21 Catwalk Pelabuhan Gilimanuk

3) *Fender*

Fender berfungsi sebagai penahan benturan kapal ketika kapal ditambatkan melindungi kapal dari kerusakan saat bersandar di dermaga. *Fender* menyerap dan mendistribusikan energi dari benturan antara kapal dan dermaga.



Gambar 4. 22 Fender Pelabuhan Gilimanuk

4) *Bolder*

Bolder berfungsi sebagai tempat untuk menambatkan tali kapal di dermaga di Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk. *Bolder* terbuat dari besi cor yang ditanamkan pada pondasi dermaga yang mampu untuk menahan gaya yang bekerja pada tambatan kapal di dermaga.



Gambar 4. 23 Bolder Pelabuhan Gilimanuk

5) *Trestle*

Trestle berfungsi sebagai jembatan penghubung antara dermaga dengan daratan yang terdapat pada Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk.



Gambar 4. 24 Trestle Pelabuhan Gilimanuk

6) Rumah MB (*Moveable Bridge*)

Rumah MB digunakan untuk mengatur Movable Bridge pada dermaga agar dapat disesuaikan dengan ketinggian muka air atau ramp door kapal. Rumah MB.



Gambar 4. 25 Rumah MB Pelabuhan Gilimanuk

c. Instansi Pembina Transportasi

PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang adalah unit pelaksana teknis yang bertanggung jawab dalam mengelola operasional pelabuhan di wilayah Ketapang, di bawah Kementerian Perhubungan. Sebagai operator pelabuhan, PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang mengelola semua aspek teknis yang berkaitan dengan penyelenggaraan layanan angkutan penyeberangan, khususnya untuk rute Ketapang-Gilimanuk. PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang memiliki peran penting dalam memastikan kelancaran arus penumpang dan barang, serta menjaga standar keselamatan dan kenyamanan selama proses penyeberangan. Sebagai bagian dari Kementerian Perhubungan, PT. ASDP Indonesia Ferry 58 (Persero) Cabang Ketapang juga bekerja sama dengan berbagai pihak terkait untuk mendukung kelancaran transportasi antar pulau, khususnya bagi masyarakat yang memanfaatkan jasa penyeberangan di Pelabuhan Ketapang.

1) Profil Singkat

PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang memiliki sejarah yang erat kaitannya dengan pengembangan transportasi penyeberangan di Indonesia, khususnya di kawasan Jawa-Bali. Pelabuhan Ketapang, yang terletak di Kabupaten Banyuwangi, Jawa Timur, telah lama menjadi pintu gerbang utama penyeberangan antar kedua pulau besar ini. Sejak didirikan pada tahun 1973, PT ASDP Indonesia Ferry mulai beroperasi untuk menghubungkan masyarakat dan barang antara Jawa dan Bali melalui jalur laut, dengan menggunakan kapal ferry. ASDP Cabang Ketapang menjadi salah satu pusat operasional utama, mengelola lebih dari 54 unit kapal yang melayani rute Ketapang-Gilimanuk. Selain itu, pelabuhan ini juga berperan vital dalam mendukung ekonomi lokal, menghubungkan sektor pariwisata, perdagangan, serta mendukung arus mudik setiap tahunnya. Seiring berjalannya waktu, ASDP terus melakukan inovasi dan perbaikan fasilitas,

seperti pembangunan dermaga baru, penambahan armada, serta peningkatan kualitas layanan, guna memberikan kenyamanan dan keamanan bagi penumpang dan kendaraan yang melintasi selat Bali. Kini, ASDP Cabang Ketapang menjadi bagian penting dalam sistem transportasi nasional, dengan peran kunci dalam mendukung konektivitas antar pulau di Indonesia.

2) Tugas PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang

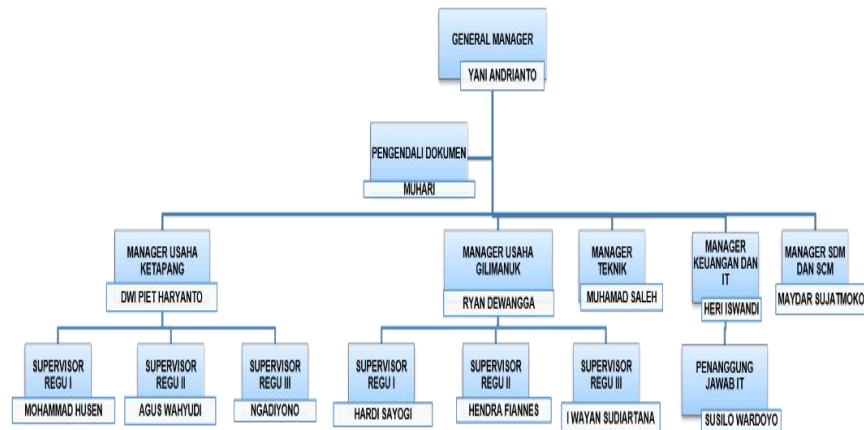
PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang bertugas Menyediakan Layanan Penyeberangan, Mengelola Pelabuhan, Mengoperasikan Kapal, Menjamin Keselamatan, Melayani Pelanggan, Mengembangkan Kawasan Pelabuhan, Peningkatan SDM, Pemeliharaan dan Perawatan Armada Kapal, dan Pengelolaan Stakeholder.

3) Fungsi PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)

Berikut adalah fungsi PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) sebagai Berikut :

- a) Layanan Penyeberangan antar Pulau
- b) Menyediakan Akses Transportasi Publik
- c) Meningkatkan Konektivitas
- d) Mendukung Pembangunan
- e) Mengelola Pelabuhan Penyeberangan
- f) Mengembang Bisnis Pelabuhan
- g) Menyediakan Jasa Penunjang
- h) Transformasi Digital untuk Meningkatkan Layanan dan Efesiensi

4) Struktur Organisasi



Gambar 4. 26 Struktur Organisasi PT. ASDP Indonesia Ferry (persero) Cabang Ketapang

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (persero) Cabang Ketapang

d. Data Produktivitas Angkutan

- 1) Produktivitas Penumpang dan Kendaraan 5 Tahun Terakhir dan Produktivitas Penumpang dan Kendaraan 1 Bulan

Data produktivitas keberangkatan dan kedatangan penumpang dan kendaraan 5 (lima) tahun terakhir dan Produktivitas Penumpang dan Kendaraan 1 Bulan diperoleh dari PT. ASDP Cabang Ketapang Pelabuhan Gilimanuk. Dapat dilihat pada tabel 4.9,4,10 4,11 dan 4,12 berikut

Tabel 4. 9 Data Keberangkatan selama 5 Tahun Terakhir

NO	TAHUN	TRIP	PNP (Jiwa)	KEBERANGKATAN											
				I (Unit)	II (Unit)	III (Unit)	IVA (Unit)	IVB (Unit)	VA (Unit)	VB (Unit)	VIA (Unit)	VIB (Unit)	VII (Unit)	VIII (Unit)	IX (Unit)
1	2020	82.041	3.692.868	991	353.940	7.473	250.666	165.701	16.906	277.191	23.101	120.609	96.444	2.397	21
2	2021	78.301	3.097.200	228	215.199	7.389	251.096	149.206	17.092	263.771	17.122	92.633	88.545	3.835	6
3	2022	73.989	5.175.139	605	373.952	8.140	394.584	154.294	28.912	291.297	39.923	100.450	116.701	5.890	33
4	2023	72.812	6.192.613	772	511.463	7.601	424.962	169.832	34.183	329.158	52.418	110.240	160.936	6.228	93
5	2024	74.861	7.021.014	742	620.665	7.857	449.172	182.602	38.277	360.121	63.834	115.979	194.641	7.726	69

Sumber : PT. ASDP Cabang Ketapang

Tabel 4. 10 Data Kedatangan selama 5 Tahun Terakhir

NO	TAHUN	TRIP	PNP (Jiwa)	KEDATANGAN											
				I (Unit)	II (Unit)	III (Unit)	IVA (Unit)	IVB (Unit)	VA (Unit)	VB (Unit)	VIA (Unit)	VIB (Unit)	VII (Unit)	VIII (Unit)	IX (Unit)
1	2020	85,186	70,982	528	335,059	8,53	245,231	165,437	17,513	271,315	23,115	118,758	97,493	2,698	62
2	2021	83,425	3,090,928	388	215,143	9,466	252,92	153,608	16,892	273,789	17,889	90,323	92,37	4,011	33
3	2022	76,558	5,246,728	935	384,475	9,744	398,297	155,398	28,926	292,98	40,202	95,04	117,236	5,898	68
4	2023	74,931	6,408,849	1,386	523,163	9,87	449,689	173,165	34,823	332,089	51,153	103,885	162,5	6,08	115
5	2024	77,641	7,310,211	1,118	634,336	9,994	476,791	184,5	39,336	364,449	62,288	111,039	198,135	7,722	78

Sumber : PT. ASDP Cabang Ketapang

Tabel 4. 11 Data Produktivitas Keberangkatan Pelabuhan Gilimanuk dalam 1 Bulan

NO	TANGGAL	TRIP	PENUMPANG (ORG)		KENDARAAN (UNIT)											
			DEWASA (ORG)	ANAK (ORG)	I (UNIT)	II (UNIT)	III (UNIT)	IV A (UNIT)	IV B (UNIT)	V A (UNIT)	VB (UNIT)	VI A (UNIT)	VI (UNIT)	VII (UNIT)	VIII (UNIT)	IX (UNIT)
1	01 April 2025	183	718	24	5	3.311	4	2.200	158	66	206	100	16	25	1	0
2	02 April 2025	226	606	28	1	2.664	5	2.733	256	82	298	126	39	80	0	0
3	03 April 2025	235	665	10	2	2.198	10	3.878	316	137	416	153	79	114	1	0
4	04 April 2025	237	926	33	3	1.979	9	5.260	413	180	549	201	72	99	1	0
5	05 April 2025	239	783	31	0	2.053	22	5.263	427	221	557	243	91	127	2	0
6	06 April 2025	234	742	24	2	1.691	9	3.642	436	202	486	227	156	193	2	0
7	07 April 2025	239	610	25	0	1.435	22	2.376	457	187	628	222	187	336	1	0
8	08 April 2025	238	608	16	0	1.247	14	1.682	509	205	803	240	211	342	1	0
9	09 April 2025	248	503	16	1	1.115	14	1.523	553	270	931	235	248	445	9	0
10	10 April 2025	253	384	8	1	1.103	23	1.535	622	340	1.120	307	303	507	31	0
11	11 April 2025	248	494	9	0	1.029	19	1.427	590	327	1.117	267	316	492	30	0
12	12 April 2025	236	457	15	0	1.349	35	1.360	603	243	1.082	232	290	534	32	0
13	13 April 2025	228	502	10	8	1.403	25	1.273	618	235	886	259	285	346	20	0
14	14 April 2025	239	281	11	0	959	13	1.204	612	268	1.022	248	376	645	40	0
15	15 April 2025	231	351	13	1	989	20	1.080	734	234	1.270	230	375	681	23	0
16	16 April 2025	231	382	8	4	981	18	1.053	687	205	1.258	219	411	657	26	0
17	17 April 2025	228	383	4	0	1.280	25	1.272	700	182	1.185	269	331	561	22	0
18	18 April 2025	230	440	5	0	1.208	15	1.128	688	154	1.205	191	336	533	10	0
19	19 April 2025	234	478	22	1	1.349	18	1.236	737	143	1.089	243	306	528	29	0
20	20 April 2025	234	519	16	0	1.438	38	1.537	656	183	947	262	295	304	14	0

No	Tanggal	Trip	Penumpang		Kendaraan											
21	21 April 2025	220	445	5	1	1.425	33	1.152	571	115	1.042	185	300	609	21	0
22	22 April 2025	214	456	11	0	1.447	20	1.150	391	92	823	156	212	393	18	0
23	23 April 2025	217	379	15	7	1.233	4	1.143	321	93	537	176	174	232	1	0
24	24 April 2025	222	286	12	1	1.060	27	971	486	131	740	266	221	350	13	0
25	25 April 2025	223	343	12	1	1.167	34	969	610	103	1.172	222	363	755	25	0
26	26 April 2025	216	444	4	1	1.333	15	925	635	79	1.017	196	340	584	17	0
27	27 April 2025	208	400	9	0	1.222	9	992	628	119	986	210	338	428	20	1
28	28 April 2025	213	322	8	0	934	18	855	672	72	1.046	161	396	681	26	0
29	29 April 2025	205	396	5	0	905	25	758	681	70	1.219	185	392	672	21	0
30	30 April 2025	216	605	12	0	1.265	22	955	678	83	1.186	149	325	599	27	0

Sumber : BPTD Kelas II Bali (2025)

Tabel 4. 12 Data Produktivitas Kedatangan Pelabuhan Gilimanuk dalam 1 Bulan

NO	TANGGAL	TRIP	PENUMPANG (ORG)		KENDARAAN (UNIT)											
			DEWASA (ORG)	ANAK (ORG)	I (UNIT)	II (UNIT)	III (UNIT)	IV A (UNIT)	IV B (UNIT)	V A (UNIT)	VB (UNIT)	VI A (UNIT)	VI (UNIT)	VII (UNIT)	VIII (UNIT)	IX (UNIT)
1	01 April 2025	188	960	18	3	3.028	11	4.091	261	142	187	146	12	27	0	0
2	02 April 2025	238	1.516	41	0	5.078	11	4.481	345	170	353	199	24	42	1	0
3	03 April 2025	241	1.927	41	1	6.439	15	4.243	485	151	466	182	35	70	0	0
4	04 April 2025	246	1.516	39	0	7.150	16	4.172	576	143	633	187	71	162	4	0
5	05 April 2025	240	1.768	53	2	8.484	15	5.139	592	138	602	194	91	128	1	0
6	06 April 2025	239	1.851	70	1	11.082	37	5.797	704	163	605	191	126	201	2	0
7	07 April 2025	245	1.507	61	1	10.137	22	5.320	817	214	769	254	126	276	1	0
8	08 April 2025	241	1.385	31	0	8.166	35	4.061	874	244	1.018	249	198	394	15	2

No	Tanggal	Trip	Penumpang		Kendaraan											
9	09 April 2025	255	1.388	39	0	9.558	32	3.991	901	326	1.183	262	297	507	32	0
10	10 April 2025	260	1.075	23	1	7.776	38	3.426	913	375	1.214	319	331	584	30	0
11	11 April 2025	253	920	24	6	5.406	22	2.631	763	246	1.231	304	404	746	36	0
12	12 April 2025	240	989	15	0	5.563	19	2.751	838	241	903	256	270	397	19	0
13	13 April 2025	232	1.253	29	1	6.733	38	2.730	836	263	1.023	238	353	625	35	0
14	14 April 2025	245	970	12	3	5.113	36	2.082	885	274	1.209	309	251	543	23	0
15	15 April 2025	238	1.000	16	2	3.470	31	1.808	795	203	1.308	210	410	631	29	0
16	16 April 2025	235	917	16	2	4.184	34	1.719	774	217	1.310	239	379	690	25	0
17	17 April 2025	236	907	14	5	2.864	16	1.737	790	184	1.266	294	333	627	26	0
18	18 April 2025	241	889	15	2	2.311	33	1.379	764	137	1.192	230	385	596	23	0
19	19 April 2025	239	897	19	0	2.364	65	1.263	761	121	881	169	194	425	17	0
20	20 April 2025	241	922	10	0	3.023	24	1.532	620	125	1.030	174	342	608	16	0
21	21 April 2025	223	993	15	8	2.341	22	1.102	406	113	773	304	133	257	6	0
22	22 April 2025	222	972	12	1	1.661	29	1.002	276	84	598	197	167	256	6	0
23	23 April 2025	225	847	14	1	2.169	15	1.116	504	93	818	181	258	400	20	0
24	24 April 2025	227	918	10	1	2.194	20	1.162	657	101	1.254	211	427	767	31	1
25	25 April 2025	228	755	13	1	1.593	29	1.092	698	88	1.075	174	337	586	19	0
26	26 April 2025	223	878	7	6	1.620	49	1.201	683	133	915	216	254	470	15	2
27	27 April 2025	216	903	17	2	2.387	43	1.416	680	107	1.069	180	407	691	23	0
28	28 April 2025	214	829	7	3	1.743	31	1.074	754	80	1.142	216	267	566	17	0
29	29 April 2025	208	927	8	2	1.395	41	931	717	86	1.254	160	359	659	23	0
30	30 April 2025	222	1.283	34	1	1.655	35	1.257	655	97	1.142	186	364	656	14	0

B. Analisis

a. Analisis Data

Penulis mencoba menganalisis permasalahan sebagaimana yang telah disinggung pada bab sebelumnya tentang isu terkini guna memperoleh suatu simpulan yang nantinya dapat digunakan untuk referensi memecahkan atau menyelesaikan suatu permasalahan. Untuk menyelesaikan permasalahan berikut dengan kondisi terkini di Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk, maka penulis menggunakan acuan dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal Penyeberangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan di Atas Kapal Penyeberangan sebagai acuan.

a. Prosedur Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal

1) Analisis Jembatan Timbang Kendaraan

Menurut pasal 3 Ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016, bahwa harus dilengkapi dengan informasi mengenai jenis dan berat muatan. Selain itu, setiap pelabuhan yang digunakan untuk mengangkut kendaraan dengan angkutan kapal harus menyiapkan jembatan timbang kendaraan di area pelabuhan untuk mengukur berat kendaraan sebelum diangkut. Berdasarkan hasil survei lapangan di Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk, diketahui bahwa peralatan jembatan timbang sudah berjalan sesuai dengan baik, tetapi informasi mengenai jenis dan berat muatan kendaraan pada manifest kendaraan belum sesuai dengan peraturan yang ada dimana hanya berisikan informasi tentang berat muatan tetapi tidak dengan jenis muatannya yang diangkut.



Gambar 4. 27 Jembatan Alat Timbang Kendaraan



Gambar 4. 28 Informasi Jenis dan Muatan

2) Analisis Kondisi Ruang Muat Penempatan Kendaraan Yang Harus Steril Dari Penumpang

Sesuai dengan Pasal 17 ayat 2 Peraturan Nomor 115 Tahun 2016, tempat parkir kendaraan di atas kapal harus bersih dan bebas dari penumpang selama pelayaran. Hasil survei yang dilakukasn di kapal menunjukkan bahwa tempat parkir muat kendaraan belum steril dan belum bebas dari penumpang. Hal ini dikarenakan masih banyak pengemudi truk yang lebih memilih untuk beristirahat di dalam mobilnya dari pada di

ruang tunggu penumpang kapal yang sudah disediakan. Berikut ini adalah gambar hasil survei tersebut:



Gambar 4. 29 Kondisi Ruang Penempatan Kendaraan

Sumber: Dokumentasi Pribadi Tim PKL Gilimanuk (2025)

3. Analisis Ruang Muat Harus Bersih Dari Adanya Ceceran Minyak

Sesuai dengan Pedoman Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal, Pasal 15 ayat (1) menyatakan bahwa ruang muat harus bebas dan bersih dari tumpahan minyak dan oli atau berbagai zat sintetis lainnya. Berdasarkan hasil kajian lapangan, KMP. Marina Pratama yang melakukan perjalanan pada Rute Gilimanuk - Ketapang memiliki area muat yang tidak bersih dimana ruang muat terdapat tumpahan minyak, oli. Sebelum melakukan proses pemuatan kendaraan ke atas kapal, sebaiknya kapal dapat membersihkan lantai geladak kapal terlebih dahulu. Berikut ini adalah gambar hasil survei tersebut:



Gambar 4. 30 Kondisi Ruang Muat Berceceran Minyak

4. Analisis Penempatan Kendaraan di Atas Kapal

Berdasarkan ketentuan yang tercantum dalam Pasal 17 Ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016, posisi kendaraan wajib diatur secara longitudinal mengikuti arah haluan maupun buritan kapal, sementara orientasi transversal dilarang keras. Observasi yang dilaksanakan terhadap kondisi aktual di atas kapal memperlihatkan bahwa sejumlah kendaraan masih diposisikan tidak sesuai dengan regulasi yang berlaku pada area pemuatan, terutama kendaraan yang diletakkan dengan orientasi transversal. Otoritas kapal seharusnya menerapkan larangan tegas terhadap penempatan kendaraan dengan posisi transversal tersebut. Kondisi ini disebabkan oleh minimnya fokus dari pengelola kapal yang memandang bahwa orientasi transversal kendaraan pada ruang muat tidak memiliki signifikansi tinggi, padahal aspek tersebut berpotensi memberikan dampak terhadap aspek keamanan dan keselamatan selama proses pelayaran berlangsung.



Gambar 4. 31 Penempatan Kendaraan di Atas Kapal

5. Analisis Jarak Antar Kendaraan

Ketentuan mengenai rentang spasial antara muatan kendaraan yang ditempatkan di atas kapal telah diatur melalui Pasal 20 Ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal Penyeberangan, dengan spesifikasi sebagai berikut:

- a) Rentang spasial minimum antara kedua sisi kendaraan yang berdampingan ditetapkan sebesar 60 cm.
- b) Rentang spasial minimum antara bagian frontal dan posterior kendaraan ditetapkan sebesar 30 cm.
- c) Rentang spasial minimum antara salah satu sisi kendaraan dengan dinding kapal ditetapkan sebesar 60 cm, dengan pengukuran dilakukan dari lapisan dinding bagian dalam atau sisi eksternal gading kapal.

Berdasarkan pengumpulan data yang dilaksanakan pada kapal KMP. Marina Pratama di pelabuhan Gilimanuk untuk lintasan Gilimanuk – Ketapang, ditemukan bahwa dimensi spasial antara kendaraan serta dimensi spasial terhadap dinding kapal belum memenuhi standar regulasi yang berlaku, sebagaimana ditunjukkan melalui tabel di bawah ini:

a) Jarak Antara Sisi Kendaraan



Tabel 4. 13 Jarak Antara Sisi Kendaraan

Kapal	PM No. 115 Tahun 2016	Kondisi Di Lapangan	Kondisi Lapangan	Analisis
KMP. Marina Pratama	60 cm		21,3 cm	Tidak sesuai (kurang dari 60 cm)
KMP. Marina Pratama	60 cm		20 cm	Tidak sesuai (kurang dari 60 cm)

Berdasarkan tabel 4.13 jarak antar sisi kendaraan masih kurang dari jarak yang dipersyaratkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 115 Tahun 2016. Sesuai pedoman, jarak minimum antar sisi kendaraan seharusnya 60 cm, namun di lapangan jarak antar sisi kendaraan masih kurang dari 60 cm.

b) Jarak antara dinding Kapal dan sisi kendaraan


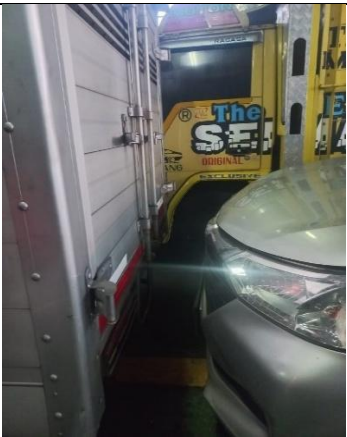
Tabel 4. 14 Jarak antara dinding Kapal dan sisi kendaraan

Kapal	PM No. 115 Tahun 2016	Kondisi Di Lapangan	Kondisi Lapangan	Analisis
KMP. Marina Pratama	60 cm		34,7 cm	Tidak sesuai (kurang dari 60 cm)
KMP. Marina Pratama	60 cm		30,2 cm	Tidak sesuai (kurang dari 60 cm)

Berdasarkan dari tabel 4.14 bahwa jarak antar sisi kendaraan dengan dinding kapal masih kurang dari jarak yang ditetapkan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016. Sesuai ketentuan jika jarak dasar antara sisi kendaraan dengan dinding kapal seharusnya 60 cm, tetapi saat di lapangan jarak antar sisi kendaraan dengan dinding kapal yaitu masih kurang dari 60 cm.

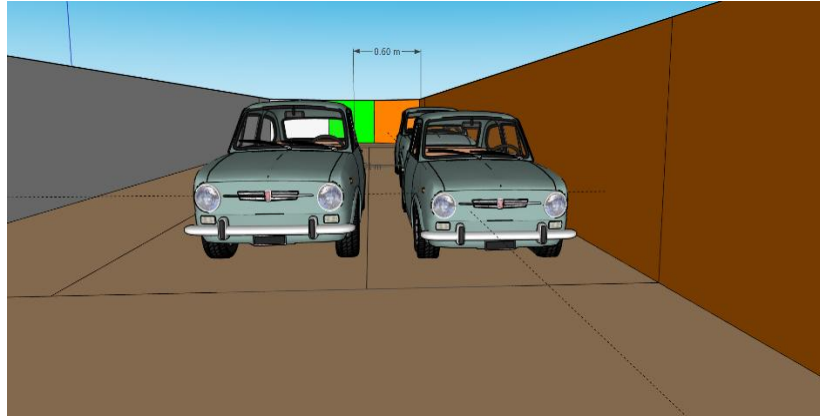
c) Jarak antara bagian depan dan bagian belakang kendaraan

Tabel 4. 15 Jarak antara bagian depan dan bagian belakang kendaraan

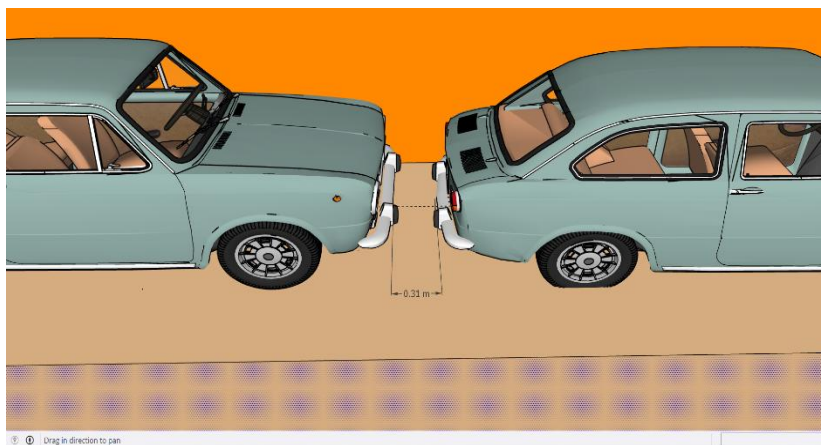
Kapal	PM No. 115 Tahun 2016	Kondisi Di Lapangan	Kondisi Lapangan	Analisis
KMP. Marina Pratama	30 cm		25,2 cm	Tidak sesuai (Kurang dari 30 cm)
KMP. Marina Pratama	30 cm		23,8 cm	Tidak sesuai (Kurang dari 30cm)

Berdasarkan dari tabel 4.15 bahwa jarak antar bagian depan dan belakang kendaraan masih belum sesuai dengan jarak yang ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal. Padahal jarak minimal bagian depan dan bagian belakang kendaraan sesuai dengan ketentuan yaitu 30 cm tetapi saat melihat kondisi di lapangan masih kurang dari 30 cm.

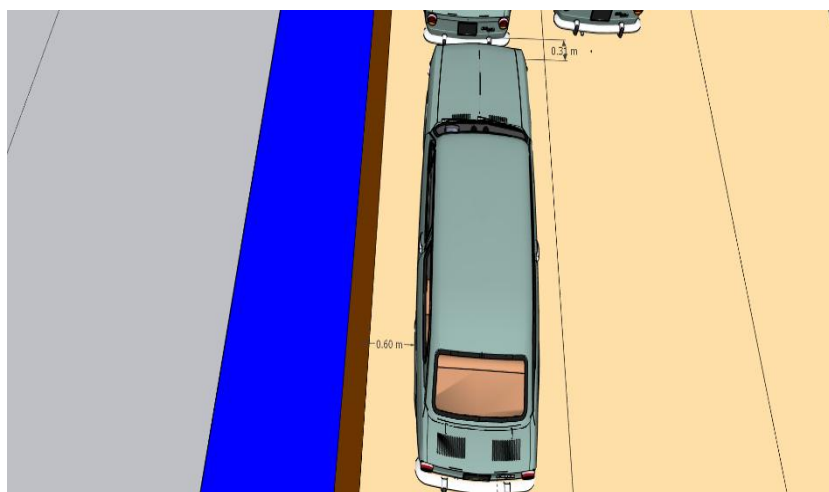
Sesuai dengan Pasal 20 dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016, Berikut adalah contoh jarak antara kendaraan di atas kapal:



Gambar 4. 32 Jarak Antar Sisi Kendaraan



Gambar 4. 33 Jarak Antar Depan dan Belakang Sisi Kendaraan



Gambar 4. 34 Jarak Antar Sisi Kendaraan dengan Dinding Kapal

d) Pengukuran Jarak Antara Kendaraan di Atas Kapal

Berikut salah satu sampel data yang digunakan untuk mengukur jarak antar kendaraan di atas KMP. Marina Pratama Seperti di tabel 4.20 berikut:

Tabel 4. 16 Jarak Antar Sisi Kendaraan KMP. Marina Pratama

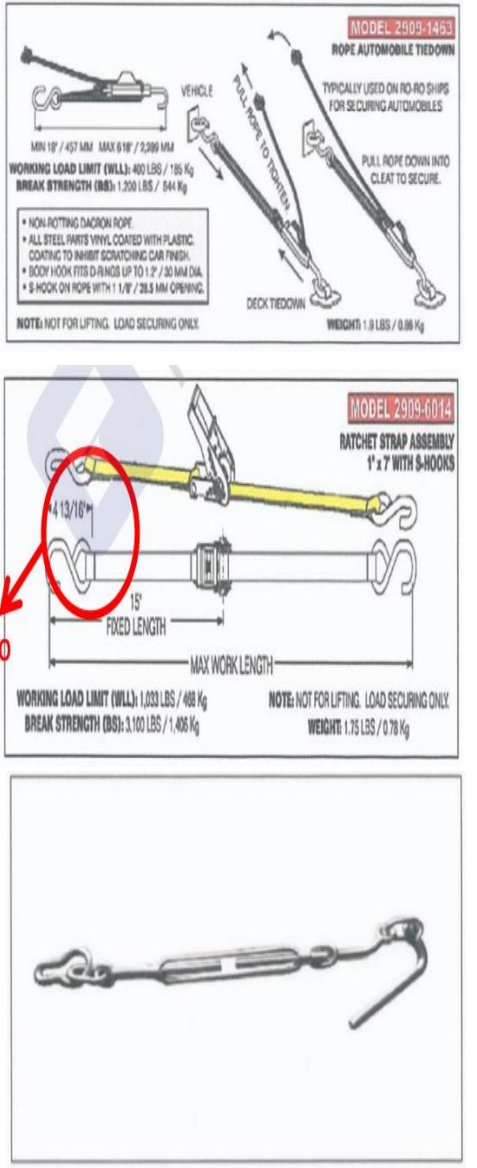
No	No Plat	Gol	Jarak(cm)				
			Depan	Kanan	Kiri	Belakang	Dinding
1.	P 1735 WW	IVA	28,7	29,8	-	29,7	40,7
2	DK 1177 ADM	IVA	28	-	29,8	29,3	30,5
3	W 8709 PS	VB	27,8	27	-	28,8	41,9
4	B9685 KN	VB	29,2	27,6	27,7	29,2	-
5.	B 9517 UXV	VB	30,2	29,9	29,9	30,2	31
6	DK 2955 ABT	IVA	30	-	29,2	28,8	56,2
7	N 9851 BI	IVA	-	29,2	-	29,2	57,8
8	T 9532 DH	VIB	28,2	22	26,2	24,2	-
9	DK 1231 VL	IVA	21,2	19,2	22,3	24,7	-
10	S 8234 WG	IVB	33,3	29,3	30,5	34,3	-
RATA-RATA			25,66	17,83	19,56	28,84	25,81

Dari hasil survei yang telah dilaksanakan oleh peneliti secara langsung di lapangan jarak rata-rata antar sisi kendaraan, sisi kendaraan dengan dinding, jarak antar bagaian belakang kendaraan dan bagian depan kendaraan kapal. 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 Jenis Alat Pengikat Yang Digunakan Untuk Mengikat Kendaraan Di Atas Kapal

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 jenis alat pengikat kendaraan di atas kapal terbagi 3 jenis yaitu seperti pada tabel berikut:

Tabel 4. 17 Jenis Alat Pengikat di Atas Kapal

Jenis Alat Pengikat	Gambar
<p>Tali Pengikat barupa (<i>rope automo tiedown</i>) (<i>ratchet strap assembly</i>) (<i>chain with turnbuckle</i>)</p>	 <p>The first diagram, Model 2909-1493, shows a rope tiedown system with a vehicle, a turnbuckle, and a deck tie-down. It includes specifications: MIN 18" / 457 MM, MAX 6 1/8" / 200 MM, WORKING LOAD LIMIT (WLL): 400 LBS / 180 Kg, BREAK STRENGTH (BS): 1,200 LBS / 544 Kg. It also lists features like non-rotting dacron rope and vinyl coating. The second diagram, Model 2909-6014, shows a ratchet strap assembly with a 15' fixed length and a max work length. It has a WLL of 1,033 LBS / 468 Kg, BS of 3,100 LBS / 1,406 Kg, and a weight of 1.75 LBS / 0.79 Kg. The third diagram shows a chain with a turnbuckle.</p>

Sumber : Lampiran PM Nomor 115 tahun 2016

Berikut Jenis alat Pengikat yang digunakan pada kapal Marina Pratama

Tabel 4. 18 Jenis alat pengikat kendaraan di atas kapal

Nama Kapal	Alat Lashing	Jumlah Alat pengikat	Keterangan
KMP. Marina Pratama		6 Tali Tambang dan 6 (<i>chain with turnbuckle</i>)	KMP. Marina Pratama Hanya memiliki alat Lashing berupa tali tambang dan (<i>chain with turnbuckle</i>)

Berikut penggunaan jenis alat pengikat kendaraan yang digunakan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 tahun 2016, yaitu:

Tabel 4. 19 Alat Pengikat

No	Bobot Kenedaraan	Jumlah Alat Pengikat	Jenis Alat Pengikat	Keterangan
1.	3,5 – 20 Ton	2 buah	Ganco/Klem Roda	Karena alat pengikatnya hanya tali tambang dan turnbuckle
2.	20 – 30 Ton	3 buah	<i>Rope Automobile Tiedown</i>	
3.	30 – 40 Ton	4 buah	<i>Rope Automobile Tiedown</i>	


Berdasarkan dari tabel 4.19 di atas bahwa ketersediaan alat tali pengikat kendaraan di atas kapal KMP. Marina Pratama sudah sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016. Yang dimana di atas kapal harus memiliki tali pengikat lashing kendaraan, dan jenis tali yang digunakan di atas KMP. Marina Pratama adalah tali pengikat berjenis tambang dan

turnbuckle pengikat dengan kunci bergigi (*ratchet strap assembly*).

- c. Analisis Kesesuaian Pengikat Lashing Kendaraan Di Atas kapal
- Berdasarkan Pasal 19 Ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016, Kendaraan yang wajib dilakukan pengikatan di atas kapal saat kapal berlayar adalah kendaraan yang berada pada bagian belakang (buritan), tengah (*midship*), dan depan (haluan). Kendaraan yang tidak wajib dilakukan pengikatan wajib dilakukan klem pada roda kendaraan. Hasil survei eksisting pengikatan kendaraan yang telah dilaksanakan oleh peneliti dapat di lihat pada tabel berikut.

Tabel 4. 20 Pengikatan Kendaraan KMP. Marina Pratama

No	Bagian Kapal	Kondisi Di Lapangan	Keterangan
1.	Depan (Haluan)		Kendaraan pada bagian depan kapal tidak menggunakan tali pengikat kendaraan (Lashing)
2.	Tengah (MidShip)		Kendaraan pada bagian tengah kapal tidak menggunakan tali pengikat kendaraan (Lashing)

3.	Belakang (Buritan)		Kendaraan pada bagian belakang kapal tidak menggunakan tali pengikat kendaraan (Lashing)
----	-----------------------	--	--

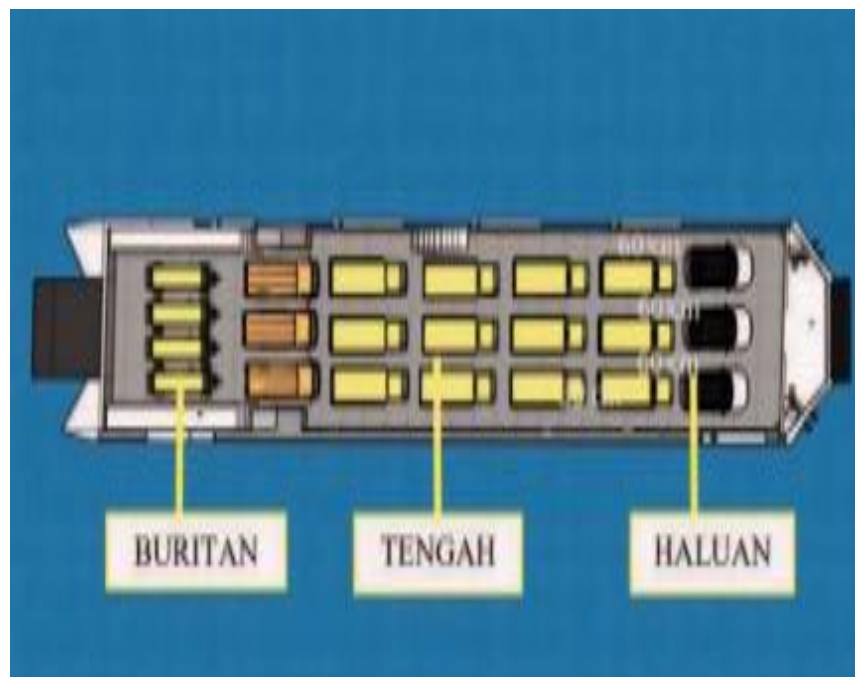
Dapat ditarik kesimpulan bahwa kapal KMP. Marina Pratama merupakan hasil survei sebagaimana terlihat pada tabel di atas. KMP. Mariana Pratama yang melintas di Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk tidak menggunakan pengikatan kendaraan pada saat kapal sedang berlayar dan juga tidak mengunci roda-roda dengan klem khusus roda, tetapi hanya menggunakan ganjal kayu. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tingkat keselamatan kendaraan pada kapal tersebut kurang baik dan membahayakan penumpang. Oleh karena itu, tugas pokok dari pengawas, khususnya PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Pelabuhan Gilimanuk diharapkan dapat lebih menindak lanjuti ketentuan yang ada sehingga tingkat keselamatan kendaraan tetap aman saat berlayar dapat terjamin. Apabila ternyata kapal tidak sesuai dengan ketentuan yang ada, maka pihak PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Pelabuhan Gilimanuk agar memberikan sanksi tegas sebagaimana yang tercantum dalam Pasal 10 Ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan di Atas Kapal, yang berarti izin kegiatan kapal angkutan penyeberangan dibekukan dan izin kegiatan angkutan kapal penyeberangan dibatalkan.



Gambar 4. 35 Kendaraan yang tidak diikat

Sumber: Dokumentasi Pribadi Tim PKL Gilimanuk (2025)

Sesuai dengan Pasal 19 Ayat (2) dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016, berikut adalah contoh penempatan kendaraan di atas kapal pada bagian yang wajib lashing:



Gambar 4. 36 Penempatan Kendaraan pada Barisan Wajib Lashing

Sumber: Peraturan Menteri Nomor 115 Tahun 2016

C. Pembahasan

Melalui temuan analisis yang diperoleh dari observasi tersebut, teridentifikasi bahwa prosedur transportasi serta pengikatan kendaraan pada KMP. Marina Pratama masih bertentangan dengan regulasi yang berlaku. Kesimpulan ini dapat direpresentasikan dalam tabel komparasi antara realitas lapangan yang disajikan sebagai berikut.

Tabel 4. 21 Perbandingan Kondisi Lapangan

No	Kondisi Sekarang	Kondisi Yang Direncanakan	Manfaat
1.	Fasilitas penimbangan kendaraan yang terdapat pada pelabuhan penyeberangan Merak telah beroperasi secara optimal dan senantiasa dimanfaatkan dalam proses penentuan bobot kendaraan sebelum melakukan penyeberangan menggunakan transportasi laut (selaras dengan ketentuan)	Sistem penimbangan/perangkat timbang harus diaktifkan dan diwajibkan penggunaannya	Memperoleh data terkait bobot serta kategori muatan kendaraan yang hendak memasuki kapal dapat direalisasikan
	Data mengenai massa serta kategori	Memperoleh bukti dokumentasi pasca melewati fasilitas	Supaya kru kapal memahami massa kendaraan serta

	komoditas yang diangkut sesudah melalui fasilitas penimbangan	penimbangan yang memuat spesifikasi massa kendaraan beserta klasifikasi muatan komoditas	mampu menata distribusi kendaraan tersebut dengan tujuan meminimalkan risiko ketidakstabilan kapal akibat ketimpangan distribusi pemuatan
	Tumpahan oli masih dijumpai pada area pemuatan kendaraan	Area pemuatan kendaraan diharapkan terbebas dari kontaminasi oli	Terciptanya rasa aman dan nyaman bagi seluruh penumpang, khususnya pejalan kaki
	Area penyimpanan kendaraan pada saat ini masih ditemukan kehadiran penumpang di dalam zona tersebut	Zona penyimpanan kendaraan wajib terbebas dari keberadaan penumpang sepanjang perjalanan laut berlangsung	Supaya dapat terwujud proteksi serta keselamatan optimal bagi seluruh penumpang dan memfasilitasi tim operasional kapal dalam memberikan bantuan darurat ketika situasi tak terduga terjadi
	Kendaraan masih diposisikan secara horizontal terhadap sumbu kapal	Penempatan kendaraan dilaksanakan dengan orientasi longitudinal mengikuti arah bow hingga stern vessel	Memfasilitasi akses pergerakan passenger serta mengoptimalkan efisiensi operasional pemuatan otomotif di atas deck kapal

	Spasi antarautomobil tidak memenuhi standar regulasi yang ditetapkan	<p>a. Penerapan dan pelaksanaan prosedur transportasi kendaraan melalui kapal dengan ketentuan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ruang minimal antara satu sisi kendaraan dengan sisi lainnya adalah 60 cm • Celah antara bagian depan dan belakang setiap kendaraan sebesar 30 cm • Untuk kendaraan yang posisinya berdampingan dengan tembok memerlukan jarak 60 cm <p>Pembuatan marka pada area pemuatan berdasarkan dimensi yang telah ditentukan serta pemberian pewarnaan untuk mempermudah penentuan posisi kendaraan dalam pengaturan spasi</p>	Pencegahan terhadap kemungkinan terjadinya tabrakan antarkendaraan selama proses pelayaran berlangsung serta tersedianya akses jalur darurat apabila timbul situasi emergensi yang tidak terduga
2.	Ragam alat pengikat yang disediakan pada KMP. Marina Pratama masih belum memenuhi ketentuan	Kapal diwajibkan menyediakan ragam alat pengikat kendaraan yang selaras dengan ketentuan regulasi terkini	Supaya kendaraan mampu diamankan secara optimal melalui proses pengikatan

	regulasi yang berlaku		
	Implementasi prosedur pengikatan belum terealisasi secara optimal pada kendaraan yang berada di zona wajib lashing kapal Marina Pratama	Instalasi alat pengikat wajib dipasang oleh pihak kapal pada kendaraan di zona lashing yang diwajibkan, dimana operator kapal bertanggung jawab melakukan pengikatan pada area haluan, midship, serta buritan kapal. Setiap kendaraan yang hendak melakukan penyeberangan diwajibkan memiliki alat pengikat portabel atau perangkat pengikatan pribadi, sementara pengemudi kendaraan diharuskan melaksanakan pengikatan lashing secara independen melalui program sosialisasi mengenai teknik penggunaan alat pengikat lashing yang diberikan kepada pengguna jasa penyeberangan	Terciptanya keamanan optimal pada kendaraan selama proses pemuatan serta minimalisasi risiko insiden yang tidak diharapkan seperti pergeseran atau terbaliknya kendaraan di atas kapal

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Melalui hasil analisis serta diskusi yang telah dipaparkan pada bagian sebelumnya, kesimpulan dapat dirumuskan sebagai berikut.

1. Implementasi standar operasional pemuatan kendaraan pada kapal KMP. Marina Pratama yang beroperasi di lintasan Gilimanuk - Ketapang belum sepenuhnya mematuhi ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016, dikarenakan beberapa aspek yang tidak terpenuhi, yaitu: area muat kendaraan belum terbebas dari keberadaan penumpang yang masih ditemukan berada di dalam ruang muat maupun tetap berada di dalam kendaraan pribadi mereka; kondisi kebersihan ruang muat kendaraan yang tidak memadai dengan masih terdapatnya tumpahan oli; posisi parkir kendaraan yang tidak mengikuti arah longitudinal kapal melainkan ditempatkan secara transversal; serta jarak antar kendaraan yang tidak memenuhi standar keamanan sebagaimana ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016.
2. Ketidakpatuhan terhadap standar pengikatan kendaraan (lashing) pada KMP Marina Pratama telah diidentifikasi melalui observasi yang menunjukkan bahwa kendaraan yang ditempatkan di area haluan, midship, maupun buritan tidak diamankan menggunakan tali pengikat (lashing) atau pengunci roda (klem) sebagaimana mestinya, namun hanya mengandalkan ganjal kayu sebagai sistem pengaman roda. Kondisi ini mengindikasikan adanya pelanggaran terhadap ketentuan yang telah ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 tahun 2016.

B. SARAN

Mengacu pada temuan penelitian serta konklusi yang telah dipaparkan, terdapat sejumlah rekomendasi dan masukan yang dapat disampaikan sebagai berikut.

1. Otoritas yang bertanggung jawab di Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk perlu mengintensifkan supervisi pada aktivitas pemuatan

kendaraan di atas kapal untuk menjamin ketaatan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 yang menetapkan bahwa operator kapal serta petugas wajib memelihara kebersihan zona ruang muat agar terhindar dari ceceran minyak, oli, dan zat kimia lain, memastikan area ruang muat tidak dimasuki oleh penumpang atau terjaganya sterilitas ruang muat dari penumpang, mengatur jarak antarakendaraan melalui pembuatan garis pada lantai muat di zona ruang muat sesuai dimensi yang tersedia dan diberi pewarnaan untuk mempermudah posisi kendaraan dalam mengatur jaraknya serta didampingi oleh petugas kapal untuk menata penempatan kendaraan agar tidak terjadi lagi kendaraan yang posisinya melintang.

2. Operator KMP. Marina Pratama diharuskan segera mengimplementasikan penyempurnaan sistem pengikatan kendaraan (lashing) yang selaras dengan regulasi yang berlaku, terutama Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016. Kendaraan yang ditempatkan pada area haluan, midship, dan buritan kapal harus diamankan melalui tali lashing berstandar, sementara kendaraan yang tidak memerlukan pengikatan wajib tetap perlu distabilkan menggunakan klem roda sebagai pengganti ganco kayu. Supervisi tersebut dimaksudkan untuk menjamin bahwa keseluruhan protokol keselamatan telah dieksekusi secara tepat. Bilamana pelanggaran masih berlangsung, maka penerapan sanksi yang tegas sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 menjadi keniscayaan, berupa pembekuan atau penarikan izin operasional kapal disebabkan ketidakpatuhan terhadap kewajiban dan tanggung jawab yang diemban.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, I. (2010). *Transportasi Penyeberangan*, Direktur Jendral Perhubungan Darat, Jakarta.
- Bambang Triatmodjo. (2009). *Perencanaan Pelabuhan*. Beta Offset Yogyakarta.
- Dull, E., & Reinhardt, S. P. (2014). An analytic approach for discovery. In *CEUR Workshop Proceedings* (Vol. 1304, pp. 89–92).
- Ferizy.com. (2019). Golongan Kendaraan. Diakses 24 januari 2024, dari [Golongan Kendaraan](#)
- Habibie, M. N., Sasmito, A., & Kurniawan, R. (2011). Kajian Potensi Energi Angin Di Wilayah Sulawesi Dan Maluku. *Jurnal Meteorologi Dan Geofisika*, 12(2), 181–187. <https://doi.org/10.31172/jmg.v12i2.99>.
- Lestari, F. (2020). Kajian Potensi Pemudik Angkutan Lebaran Tahun 2019 Berbasis Survei Online. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 21(1), 31–36. <https://doi.org/10.25104/jptd.v21i1.1165>
- Miftahuddin. (2016). Analisis Unsur-unsur Cuaca dan Iklim Melalui Uji Mann-Kendall Multivariat. *Jurnal Matematika, Statistika, & Komputasi*, 13(1), 26–38. <https://journal.unhas.ac.id/index.php/jmsk/article/download/3476/2004>
- Nurdiansyah, A. Y., Wijaya, H., Novita, J., Budiman, C., & Anwar, D. (2024). Optimalisasi Pelashingan Muatan Container On Deck Untuk Keselamatan Pelayaran Pada Kapal MV.Tanto Handal. In *Journal of Nautical Science and Technology* (Vol. 1).
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D* (pp. 1–23).
- Wahyuni, E. T. (2020). Manajemen Pemuatan Penumpang Dan Kendaraan Terhadap Keselamatan Kapal Roro. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 18(2), 118–125. <https://doi.org/10.33489/mibj.v18i2.248>

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2016). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 30 tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2016). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 115 tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal.

Kementrian Perhubungan Republik Indonesia, (2008).Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Presiden Republik Indonesia, Jakarta

Sugiono. (2019). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D. Bandung: ALFABETA.

Triatmodjo, B. (2010). Perencanaan Pelabuhan. Yogyakarta: Beta Offset.

Utomo, & Susilowati. (2017). Implementasi Yuridis Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan Di Lintas Penyeberangan Ketapang-Gilimanuk.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Ship Particular KMP. Marina Pratama



SHIP PARTICULAR

OWNER	: PT. PRIMA EKSEKUTIF
SHIP NAME	: KMP. MARINA PRATAMA EX. REVO
CALL SIGN	: Y G H J
LINES	: KETAPANG - GILIMANUK (PP)

01 FLAG STATE	: INDONESIA
02 PLACE OF BUILT	: JAPAN
03 BUILDER	: MUKAI SHIPS YARD
04 BUILT IN YEAR	: 1993
05 HULL CONSTRUCTION	: STEEL
06 OPERATION USE	: FERRY
07 TYPE	: Roll On Roll Off (Ro - Ro)
08 CLASSIFICATION	: B K I A.100 (I) L
09 INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE	: 570 / Ga

MAIN DIMENSION

01 LENGTH OVER ALL (Loa)	: 55,60 Mtr
02 LENGTH PER PENDICULAR (Lpp)	: 51,84 Mtr
03 BREADTH	: 14,00 Mtr
04 Moulded Depth amidships to Upper Deck (H)	: 3,60 Mtr
05 MOULDED DRAUGHT (T)	: 2,86 Mtr
06 GROSS / NETTO TONNAGE	: 688 / 207

MAIN ENGINE

01 MERK	: MAKITA
02 TYPE	: GN 11 C - 6275
03 HORSE POWER	: 2 x 1000 HP
04 SPEED	: 8 KNOT
05 R.P.M.	: 390
06 FUEL OF TYPE	: SOLAR / HSD

AUXILIARY ENGINE

01 MERK	: YANMAR
02 TYPE	: 6 KFL
03 HORSE POWER	: 2 x 145 HP

TANK CAPACITY:

01 FUEL TANK	: 17,0 TON
02 FRESH WATER TANK	: 10,0 TON
03 BALLAST TANK	: 52,0 TON

LOAD CAPACITY:

01 PASSENGER	: 280 PERSON
02 VEHICLE (TRUCK)	: 16 UNITS
03 VEHICLE (JEEP , CAR)	: 55 UNITS

Lampiran 2 Dokumentasi PKL Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk

