



**OPTIMALISASI KEGIATAN PEMUATAN
KENDARAAN BERMOTOR DI KAPAL KMP.
SWARNA BAHTERA**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh
M. Jalu Nugroho
NISR. 012361150014

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2024

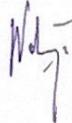
HALAMAN PERSETUJUAN

OPTIMALISASI KEGIATAN PEMUATAN
KENDARAAN BERMOTOR DI KAPAL KMP.
SWARNA BAHTERA

DISUSUN OLEH: M. JALU NUGROHO
NISR. 012361150014

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,

Dosen Pembimbing I
Materi



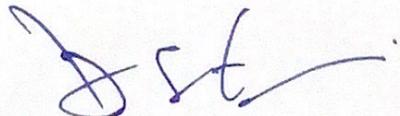
Wahju Wibowo, S.Sos., M.Psi., M.Mar
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19710102 199803 1 003

Dosen Pembimbing II
Metodelogi dan Penulisan



Indah Nurhidayati., M. SI
Penata Muda Tk.I (III/b)
NIP. 19921023 202012 2 009

Mengetahui
Ketua Prodi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang



YUSTINA SAPAN, S.Si. T., M.M.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Skripsi dengan judul “**Optimalisasi Kegiatan Pemuatan Kendaran Bermotor Di Kapal KMP. Swarna Bahtera**” karya,

Nama : M. Jalu Nugroho

NIT : 012361150014

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari *Senin*, tanggal *09 Juli 2024*

Semarang,

2024

PENGUJI

Penguji I : Capt. DIAN KURNIANING SARI, S.ST., M.M., M.Mar

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19760206 200812 2 001

Penguji II : WAHJU WIBOWO, S.Sos., M.Psi., M.Mar

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19890922 201503 1 004

Penguji III : WAHYU PRASETYA ANGGRAINI., S.Si., M.T

Pembina (IV/a)

NIP. 19760526 200502 2 001

Mengetahui

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. SUKIRNO, M.M.Tr., M.Mar

Pembina (IV/a)

NIP. 196712101999031001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : M. Jalu Nugroho

NIT : 012361140002

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul **“Optimalisasi Kegiatan Pemuatan Kendaraan Bermotor Di Kapal KMP. Swarna Bahtera”** karya,

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, *09 Juli 2024*

Yang membuat pernyataan,



M. Jalu Nugroho

NISR. 012361150014

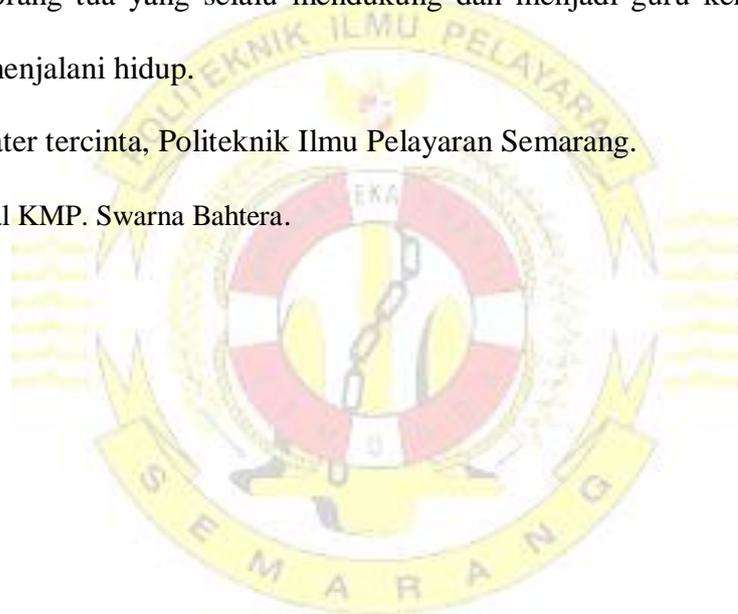
MOTO DAN PERSEMBAHAN

Motto

“Maka sesungguhnya bersama kesulitan ada kemudahan. Sesungguhnya bersama kesulitan ada kemudahan. Maka apabila engkau telah selesai (dari sesuatu urusan), tetaplah bekerja keras (untuk urusan yang lain). Dan hanya kepada Tuhanmulah engkau berharap” (QS. Al-Insyirah : 5-8).

Persembahan:

1. Kedua orang tua yang selalu mendukung dan menjadi guru kehidupan saya dalam menjalani hidup.
2. Almamater tercinta, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Kru kapal KMP. Swarna Bahtera.



PRAKATA

Alhamdulillah, mari kita panjatkan puji syukur kehadiran Allah SWT atas berkah rahmat dan hidayah-Nya kita dapat merasakan setiap Nikmat Tuhan yang diberikan kepada kita setiap saat. Serta salam yang hendak senantiasa kita curahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah memberikan panutan serta mengantar umat menuju jalan yang lurus. Berkat Rahmat-Nya saya dapat menyelesaikan karya tulis/skripsi ini walaupun masih jauh dari kata sempurna.

Penulisan Skripsi ini disusun bertujuan untuk memenuhi salah satu syarat dan kewajiban bagi Taruna Program Diploma IV Jurusan Nautika yang telah melaksanakan praktek laut dan sebagai persyaratan untuk mendapatkan ijazah Sarjana Terapan Pelayaran Program Studi Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Pada kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada:

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Dr. Yustina Sapan, S.ST, MM. selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Wahyu Wibowo, S.Sos., M.Psi., M.Mar, selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.

4. Ibu Indah Nurhidayati., M. SI. selaku Dosen pembimbing metode penulisan yang telah memberikan pengarahan serta bimbingannya hingga terselesaikannya Skripsi ini.
5. Bapak, Mama dan Adik yang telah memberikan dukungan moril dan spiritual kepada penulis selama menyusun Skripsi ini.
6. Para Dosen dan Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. Seluruh Kru KMP. Swarna Bahtera yang telah memberikan inspirasi dan dukungan dalam penyelesaian Skripsi ini.
8. Semua pihak yang telah membantu hingga selesainya tugas Skripsi ini yang penulis tidak bisa menyebutkan satu persatu.

Penulis menyadari dalam penyusunan Skripsi ini masih banyak terdapat kekurangan, sehingga penulis mengharapkan kritik dan saran agar disaat mendatang penulis dapat membuat penulisan yang lebih baik. Penulis berharap semoga Skripsi ini dapat bermanfaat dan menambah wawasan serta pengetahuan bagi pembaca.

Semarang 09 Juli 2024

Penulis



M. Jalu Nugroho
NISR. 012361150014

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI	iii
PERNYATAAN KEASLIAN	iv
MOTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI.....	viii
ABSTRAK.....	x
ABSTRACT	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Fokus Masalah.....	4
C. Rumusan Masalah	4
D. Tujuan Penelitian	5
E. Manfaat Penelitian	5
BAB II	7
A. Deskripsi Teori	7
B. Kerangka Penelitian	15
BAB III.....	16
A. Metode Penelitian	16
B. Tempat Penelitian.....	17
C. Sampel Sumber Data Penelitian.....	17
D. Teknik Pengumpulan Data.....	18
E. Instrumen Penelitian	20
F. Teknik Analisis Data	22
G. Pengujian Keabsahan Data	23
BAB IV	25
A. Gambaran Konteks Penelitian	25

B. Deskripsi Data	26
C. Temuan	29
BAB V.....	51
A. Simpulan.....	51
B. Keterbatasan Penelitian	52
C. Saran.....	52
DAFTAR PUSTAKA	54



ABSTRAK

Nugroho, M. Jalu. 2024. “*Optimalisasi Kegiatan Pemuatan Kendaraan Bermotor Di Kapal KMP. Swarna Bahtera*”, Skripsi Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Wahyu Wibowo, S.Sos., M. Psi., M.Mar. Pembimbing II: Indah Nurhidayati, M. SI.

Peranan kapal Ferry Ro-Ro yang memuat kendaraan atau penumpang sangat penting sebagai media penghubung yang membantu perpindahan arus manusia dan barang ke berbagai wilayah, terlebih antar pulau di Indonesia. Namun pada kenyataannya di lapangan, proses pemuatan kendaraan di KMP. Swarna Bahtera masih ditemukan hal-hal yang membuat pemuatan menjadi tidak optimal. Koordinasi yang kurang baik, keterlambatan hadir kendaraan yang akan dimuat, lolosnya truk ODOL (*Over Dimension/Over Loading*), dan tidak diketahuinya jumlah muatan yang pasti, hal ini menyebabkan resiko kecelakaan kendaraan, kerusakan muatan, dan ruang muat menjadi tidak maksimal. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana penerapan pemuatan di kapal KMP. Swarna Bahtera dan apa saja faktor yang mempengaruhi pemuatan kendaraan bermotor di kapal KMP. Swarna Bahtera menjadi tidak optimal dan juga upaya apa saja agar pemuatan menjadi optimal.

Penelitian ini adalah kualitatif dengan metode pengumpulan data menggunakan observasi, wawancara, dan dokumentasi. Untuk menganalisis data menggunakan metode reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Serta dilakukan triangulasi metode untuk menguji keabsahan datanya.

Hasil dari penelitian ini adalah ditemukannya beberapa hal yang tidak sesuai dengan prinsip pemuatan dan SOP (Standar Operasional Prosedur) yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan kendaraan dan kerusakan muatan. Faktor penyebabnya adalah koordinasi yang kurang baik antar sesama kru kapal dan antara kru kapal dengan petugas darat mengenai informasi terkini mengenai jumlah muatan. Ditambah dengan kurangnya komunikasi antara perusahaan pelayaran, agen tiket, dan pengguna jasa mengenai keterlambatan kendaraan yang akan dimuat. Serta masih banyak ditemukan truk ODOL (*Overload Dimension/Overload Loading*). Saran dari peneliti adalah diadakan *safety meeting* antara kru kapal dengan petugas darat mengenai prinsip pemuatan dan SOP (Standar Operasional Prosedur) dan diberlakukannya *briefing* sebelum pemuatan dimulai. Selain itu perlu dilakukannya komunikasi yang efektif antara perusahaan pelayaran, agen tiket, dan pengguna jasa, serta pengadaan alat timbang di pelabuhan.

Kata kunci: *Koordinasi petugas, proses pemuatan kendaraan, SOP (Standar Operasional Prosedur)*

ABSTRACT

Nugroho, M. Jalu, 2024. “*Optimization Of Motor Vehicle Loading on KMP. Swarna Bahtera*”, Diploma IV Program, Nautical Study Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Supervisor I: Wahyu Wibowo, S.Sos., M. Psi., M.Mar., Supervisor II: Indah Nurhidayati, M. SI.

In order to facilitate the movement of people and products to different areas, particularly between Indonesian islands, ferry boats that may transport cars or passengers play a crucial function as linking bridges. However, in execution, the vehicle loading procedure takes place at KMP. Swarna Bahtera continues to identify issues that lead to less-than-ideal loading. Vehicle accidents, cargo damage, and inadequate space are caused by a number of factors, including poor coordination, delays in the arrival of cars to be loaded, ODOL (Over Dimension/Over Loading) trucks passing through, and uncertainty about the precise amount of cargo. The purpose of this research is to ascertain the loading procedure used on KMP. Swarna Bahtera and factors affect the loading of motorized vehicles on KMP. Swarna Bahtera.

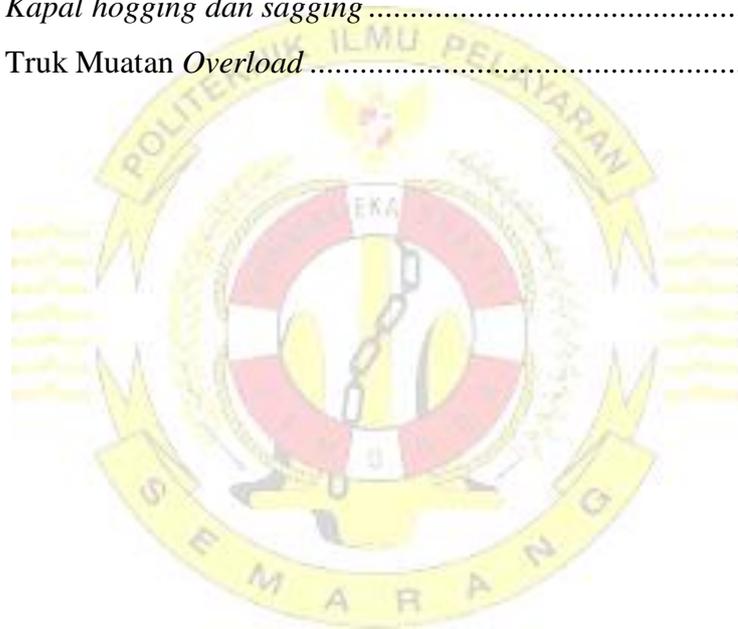
The data for this qualitative study was gathered through documentation, interviews, and observation. Data reduction techniques, data visualization, and conclusion-making are all part of data analysis. To ensure the data's validity, Triangulation methods were used.

The results of this research were the discovery of several things that were not in accordance with loading principles and SOP (Company Operational Standards), which resulted in vehicle accidents and cargo damage. The contributing factor is poor coordination between ship crew and between ship crew and land officers regarding the latest information regarding the amount of cargo. Added to this is the lack of communication between shipping companies, ticket agents, and service users regarding delays in vehicles being loaded. And there are still many ODOL (Overload Dimension/Overload Loading) trucks. The researcher's suggestion is to hold a safety meeting between the ship's crew and shore officers regarding loading principles and SOPs (Standard Operating Procedure) and carry out a briefing before loading begins. Apart from that, there is a need for effective communication between shipping companies, ticket agents, and service users, as well as providing weighing equipment at the port.

Key word: *vehicle loading process, officer coordination, SOP (Standard Operating Procedure)*

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kapal Pesiar.....	11
Gambar 2.2 Kapal Samudra	12
Gambar 2.3 Kapal Feri.....	14
Gambar 2.4 Kerangka Penelitian.....	15
Gambar 4.1 KMP. Swarna Bahtera	28
Gambar 4.2 <i>Ship Particular</i>	28
Gambar 4.3 <i>Crew List</i>	30
Gambar 4.4 Truk Miring	32
Gambar 4.5 <i>Kapal hogging dan sagging</i>	35
Gambar 4.6 Truk Muatan <i>Overload</i>	48



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Penelitian Terdahulu.....	26
Tabel 4.2 Golongan Jenis Kendaraan	40



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Transkrip Wawancara

Lampiran 2. *Ship Particular*

Lampiran 3. *Stowage Plan*

Lampiran 4. Kapal KMP. Swarna Bahtera

Lampiran 5. SOP (Standard Operasional Prosedur)



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara Indonesia adalah termasuk Negara Kepulauan (*Archipelagic State*) yaitu suatu lingkungan alam yang terbentuk secara alamiah terdiri atas hamparan perairan laut yang luas dengan beribu pulau besar dan kecil yang tersebar didalamnya, yang merupakan satu kesatuan laut, pulau secara utuh dan bulat termasuk udara diatasnya, kekayaan alam yang didalamnya dan yang berbeda didalam dasarnya. Sehubungan dengan kondisi Negara tersebut maka angkutan laut termasuk alat transportasi yang sangat dibutuhkan untuk menghubungkan pulau yang satu dengan pulau yang lainnya (Simanjuntak Mangisi, 2020).

Kapal merupakan sarana transportasi yang paling banyak digunakan untuk mengirim barang dari suatu pulau ke pulau lain atau dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain, terutama di Indonesia. Dalam proses pengangkutannya, terdapat beberapa resiko baik pada muatan maupun kapal beserta kru kapal. Resiko yang dimaksud adalah resiko kecelakaan berupa kapal tenggelam, kebakaran, muatan rusak, maupun kecelakaan lain yang dapat menimbulkan kerugian secara materiil maupun non materiil. Kesalahan pemuatan kapal akibat kurang optimalnya penataan muatan dapat mengakibatkan dampak negatif pada operasional kapal. Maka dari itu perlu dilakukan tindakan optimalisasi untuk menekan kerugian akibat kurang optimalnya pemuatan di atas kapal.

KMP. Swarna Bahtera adalah kapal Ferry Ro-Ro yang melayani rute perjalanan Balikpapan – Pare-Pare pulang pergi. Memiliki jadwal tiga kali seminggu dengan waktu pelayaran 18 jam. Peranan kapal penyebrangan yang memuat kendaraan atau penumpang sangat penting sebagai media penghubung yang membantu perpindahan arus manusia dan barang ke berbagai wilayah, terlebih antar pulau di Indonesia. Pada saat pemuatan kendaraan bermotor dilaksanakan, peran kru kapal sangat penting untuk tercapainya pemuatan yang aman dan optimal dengan memegang prinsip pemuatan dan SOP (Standar Operasional Perusahaan) yang berlaku. Tapi pada kenyataannya di lapangan proses pemuatan kendaraan di KMP. Swarna Bahtera masih ditemukan faktor-faktor yang membuat pemuatan menjadi tidak optimal.

Koordinasi yang baik pada crew kapal merupakan prosedur pemuatan yang harus dilaksanakan pada saat pemuatan karena akan melancarkan kegiatan pemuatan dan memperkecil resiko terjadinya kecelakaan kendaran dan kerusakan muatan. Akan tetapi pada kenyataannya masih terjadi koordinasi yang kurang baik pada kru kapal yang mana hal itu tidak sesuai dengan prinsip pemuatan dan SOP (Standar Operasional Prosedur) yang berlaku. Dan pada petugas darat dan kru kapal sering terjadi koordinasi yang kurang baik karena tidak memberitahukan jumlah muatan yang pasti, sering terjadi penambahan muatan atau pengurangan muatan secara tiba-tiba ketika pemuatan sedang berlangsung.

Sebelum pelaksanaan proses pemuatan dimulai, ditemukan bahwa sebagian kendaraan baru datang dari luar dermaga masuk ke sekitar area dermaga, dan sebagian lainnya masih belum diketahui keberadaannya dimana. Sehingga proses pemuatan menjadi terhambat karena harus menunggu keseluruhan kendaraan berada di area dermaga. Sering di temukan truk ODOL (*Over Dimension/Over Loading*) sangat beresiko mengalami kecelakaan kendaraan dan kerusakan muatan pada saat pemuatan dilaksanakan.

Insiden kecelakaan kendaraan dan kerusakan muatan pada tanggal 17 April 2024 di Pelabuhan Pare-Pare yang mengakibatkan kendaraan truk mengalami guling ke dinding kapal. Kecelakaan terjadi karena koordinasi yang kurang baik pada kru kapal dan muatan kendaraan yang *overload*. Untuk mengantisipasi terjadinya kecelakaan kendaraan dan kerusakan muatan di perlukan tindakan prinsip pemuatan dan SOP (Standar Operasional Prosedur) yang baik. Jadi upaya yang harus dilakukan diadakannya safety meeting kepada kru kapal dan petugas darat mengenai kegiatan pemuatan kendaraan dan pemberlakuan briefing sebelum pemuatan dimulai guna memperlancar kegiatan pemuatan. Dan juga dilakukannya komunikasi yang efektif antara perusahaan pelayaran, agen tiket dan pengguna jasa agar meminimalisir kendaraan yang terlambat hadir di Pelabuhan. Dan yang terpenting pengadaan alat timbang kendaraan untuk menghindari kendaraan yang ODOL (*Overload Dimension/Overload Loading*).

Berdasarkan latar belakang diatas, peneliti akan melakukan penelitian skripsi dengan judul Optimalisasi Kegiatan Pemuatan Kendaraan Bermotor Di Kapal KMP. Swarna Bahtera

B. Fokus Masalah

Fokus masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana pelaksanaan penerapan pemuatan di kapal KMP. Swarna Bahtera. Untuk menemukan hasil dari masalah tersebut diperlukan juga data maupun penelitian tentang apa saja faktor yang mempengaruhi pemuatan kendaraan bermotor di kapal KMP. Swarna Bahtera tidak optimal.

Selain itu penelitian ini terfokus pada pemuatan di KMP Swarna Bahtera yang mayoritas terdiri dari muatan kendaraan bermotor sehingga data penelitian yang diperoleh berasal dari KMP Swarna Bahtera saja dan waktu penelitian terbatas pada saat peneliti bekerja kerja di KMP. Swarna Bahtera. Selain itu penelitian ini juga terfokus pada pemuatan kendaraan bermotor sehingga muatan lain termasuk juga tangki tangki, jumlah penumpang dan lain lain tidak termasuk dalam fokus penelitian ini.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan data dan permasalahan yang telah peneliti sebutkan pada latar belakang penelitian, peneliti melakukan dua pembahasan masalah. Berikut merupakan rumusan masalah pada penelitian ini:

1. Bagaimana penerapan pemuatan di kapal KMP. Swarna Bahtera?
2. Apa faktor yang mempengaruhi pemuatan kendaraan bermotor di kapal KMP. Swarna Bahtera tidak optimal?

3. Apa upaya yang dilakukan agar pemuatan di kapal KMP. Swarna Bahtera menjadi optimal?

D. Tujuan Penelitian

Tujuan dari peneliti dalam Menyusun skripsi ini adalah:

1. Untuk mengetahui penerapan pemuatan kendaraan bermotor di kapal KMP. Swarna Bahtera.
2. Untuk mengetahui faktor apa saja yang mempengaruhi kegiatan pemuatan kendaraan bermotor tidak berjalan optimal.
3. Untuk mengetahui upaya apa saja agar pemuatan di kapal KMP. Swarna Bahtera menjadi optimal.

E. Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat diambil dari penelitian skripsi ini dibagi dalam dua jenis. Manfaat yang pertama merupakan manfaat penelitian secara teoritis dan kedua adalah manfaat penelitian secara praktis:

1. Manfaat penelitian secara teoritis

Manfaat secara teoritis dari penelitian ini adalah pembaca, penulis, peneliti dan lain lain dapat menggunakan data yang ditemukan dalam penelitian ini untuk mengetahui tentang hal-hal yang berhubungan dengan penerapan pemuatan di kapal KMP. Swarna Bahtera serta apa faktor yang menyebabkan tidak optimalnya pemuatan kendaraan bermotor di kapal tersebut. Selain itu juga dapat dijadikan referensi mengenai data-data lain maupun teori-teori yang disusun dalam penelitian ini.

2. Manfaat secara praktis

Terdapat beberapa manfaat secara praktis dalam penelitian ini berdasarkan data-data, informasi, serta hasil analisis penelitian adalah sebagai berikut:

- a. Mendapatkan informasi dan data tentang bagaimana penerapan muatan di kapal KMP. Swarna Bahtera secara umum.
- b. Mengetahui bagaimana data-data yang telah diperoleh tentang muatan yang seharusnya dilakukan di kapal KMP. Swarna Bahtera.
- c. Mengetahui apa saja faktor yang mempengaruhi muatan kendaraan bermotor di kapal KMP. Swarna Bahtera sehingga belum optimal.
- d. Mengetahui data lengkap untuk dianalisis sehingga diketahui dari pihak mana dan sumber faktor yang mempengaruhi muatan kendaraan bermotor di kapal KMP. Swarna Bahtera.
- e. Meminimalisir dampak kerugian akibat kurang optimalnya kapal secara umum serta KMP. Swarna Bahtera pada khususnya.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Deskripsi teori ini berisi tentang beberapa teori yang memiliki keterkaitan dengan penelitian ini yang dibutuhkan untuk membantu proses analisis data dan penyusunan penelitian. Dalam penelitian tentang optimalisasi kegiatan pemuatan kendaraan bermotor di kapal KMP. Swarna Bahtera ini berikut adalah deskripsi dari beberapa teori yang relevan.

1. Optimalisasi

Menurut Tigor Siagian (2020), optimalisasi adalah proses pencarian solusi yang terbaik, tidak selalu keuntungan yang paling tinggi yang bisa dicapai jika tujuan pengoptimalan adalah memaksimalkan keuntungan, atau tidak selalu yang paling kecil yang bisa ditekan jika tujuan pengoptimalan meminimumkan. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI, 2024), optimalisasi berasal dari kata dasar optimal yang berarti terbaik, tertinggi, paling menguntungkan, menjadikan paling baik, menjadikan paling tinggi, pengoptimalan proses, cara, perbuatan mengoptimalkan, menjadikan paling baik, paling tinggi dan sebagainya .

Dari beberapa pengertian optimalisasi tersebut peneliti memberikan pengertian bahwa optimalisasi yang dimaksud dalam penelitian ini adalah usaha untuk mendapatkan hasil terbaik dan paling

menguntungkan dalam kegiatan pemuatan kendaraan bermotor di kapal KMP. Swarna Bahtera.

2. Pemuatan

Pengaturan serta penanganan muatan pada sarana transportasi kapal merupakan hal yang sangat penting sehingga kapal mempunyai stabilitas yang baik, sebagai penunjang keselamatan kapal berlayar/pelayaran (Alfi C & Fonzula V, 2020). Lebih lanjut dijelaskan dalam jurnal tersebut bahwa dalam penataan muatan harus memperhatikan posisi-posisi muatan yang mana yang harus ditempatkan pertama dan mana yang terakhir sesuai *stowage plan*. Dalam hal ini, jika dikaitkan dengan manajemen pemuatan kapal yaitu kemampuan atau keterampilan seseorang didalam menangani muatan diatas kapal dengan tujuan yaitu agar menjaga keselamatan kapal, keselamatan muatan itu sendiri maupun ABK dan juga perlindungan lingkungan (Hentri Widodo, dkk, 2023).

Kegiatan pemuatan di kapal harus selalu memperhatikan prinsip-prinsip pemuatan. Prinsip-prinsip pemuatan di atas kapal antara lain: melindungi kapal, melindungi muatan, pemanfaatan ruang muat semaksimal mungkin, bongkar muat secara cepat, teratur dan sistematis.

a. Melindungi Kapal

Perlindungan kapal dapat dipahami sebagai penciptaan keadaan dimana dilakukannya kegiatan penanganan dan

pengaturan muatan diatas kapal agar kapal tetap dalam keadaan baik dan laik laut. Untuk mencapai hal tersebut yang menjadi perhatian adalah distribusi beban atau susunan beban harus simetris atau proporsional, baik secara horizontal maupun vertikal, hingga distribusi beban secara vertikal.

Pembagian muatan secara membujur dan melintang sangat perlu diperhatikan karena hal tersebut dapat mempengaruhi stabilitas kapal. Jika pembagian muatan secara membujur hanya terkonsentrasi pada bagian tengah kapal, kapal akan memiliki kondisi *sagging*, dan ketika pembagian muatan secara membujur terkonsentrasi pada bagian ujung kapal, kapal akan memiliki kondisi *hogging* (Dieshra, 2022). Begitu juga pembagian muatan secara melintang, apabila muatan berat terdapat pada salah satu sisi kapal dapat mengakibatkan kapal menjadi miring ke kanan atau kapal miring ke kiri.

b. Melindungi muatan

Perlindungan terhadap barang yang dimaksud menyangkut kewajiban penyelenggara angkutan laut terhadap keamanan barang yang dimuat dari Pelabuhan, selama transit dan tiba di pelabuhan tujuan dalam jangka waktu yang sama dengan saat barang tersebut dimuat.

c. Pemanfaatan ruang muat semaksimal mungkin

Tujuan peneliti mengenai memaksimalkan pemanfaatan ruang kargo adalah mengatasi ruang kargo yang terbuang atau ruang yang tidak terpakai dalam penempatan kargo di dalam ruang kargo, seperti sudut palka, di area ruang muat, area kabin, dll. Beberapa muatan disebut muatan rusak atau *broken stowage*.

d. Bongkar muat secara cepat, teratur dan sistematis

Terciptanya proses bongkar muat yang efisien, hemat waktu dan biaya merupakan unsur terpenting bagi bongkar muat yang cepat, tertib dan sistematis. Untuk hasil pemuatan yang optimal, penyimpanan yang berlebihan dan pengangkutan yang berlebihan harus dihindari.

3. Kendaraan Bermotor

Kendaraan bermotor dalam UU No. 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah diartikan sebagai segala kendaraan beroda beserta dengan gandengannya yang dipakai di segala jenis jalan darat, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang digunakan untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan, masuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor dan tidak melekat secara permanen serta kendaraan bermotor yang dioperasikan di air. Selain itu dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan

Jalan, kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.

Kendaraan bermotor yang biasa diangkut di KMP. Swarna Bahtera antara lain: truk, kendaraan roda dua, serta kendaraan pribadi.

4. Kapal Motor Penumpang

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2022 tentang Pengawakan Kapal Niaga, kapal penumpang merupakan kapal yang mengangkut penumpang selain awak kapal lebih dari 12 (dua belas) orang dan disertifikasikan sebagai kapal penumpang. Kapal penumpang memiliki beberapa jenis lagi, di antaranya kapal pesiar, kapal samudra, dan kapal feri.

a. Kapal Pesiar



Gambar 2.1 Kapal Pesiar
Sumber: Google (2022)

Kapal pesiar adalah jenis kapal penumpang yang digunakan untuk tujuan wisata. Tujuan penumpang kapal pesiar adalah menikmati waktu yang lama selama di kapal. Kapal-kapal tersebut menawarkan berbagai akomodasi dan fasilitas, seperti hotel berbintang. Rute perjalanan yang ditempuh kapal pesiar akan kembali langsung ke pelabuhan tempat kapal tersebut berangkat.

Selain itu, kapal pesiar merupakan kapal yang dirancang secara khusus dan hanya mempunyai fungsi untuk membawa wisatawan dari suatu daerah/negara ke daerah/negara lainnya. Bentuk kapalnya didesain khusus menyerupai hotel terapung, berisi puluhan bahkan ratusan kamar yang bisa dijadikan tempat menginap pengunjung selama berada di kapal.

b. Kapal Samudra



Gambar 2.2 Kapal Samudra
Sumber: Google (2022)

Kapal Samudra atau *Ocean Ship* memiliki fasilitas yang mirip dengan kapal pesiar dari akomodasi dan fasilitasnya.. Namun trip

perjalanan yang digunakan pada kapal laut berbeda dengan yang digunakan pada kapal pesiar. Kapal laut berangkat dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Kapal terkenal yang termasuk dari jenis kapal Samudra adalah Titanic.

Kapal samudra adalah kapal yang dirancang untuk mengangkut orang dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain melintasi lautan sesuai jadwal. Kapal Samudra tidak sama dengan kapal feri yang menyambungkan pelabuhan terdekat atau kapal pesiar yang tujuan utamanya mengangkut penumpang untuk jalan-jalan, tidak untuk alat transportasi. Kapal yang mengarungi lautan seperti kapal samudra seringkali memiliki lambung bebas minimum yang tinggi agar mampu mengatasi gelombang besar dan cuaca buruk. Selain itu, kapal-kapal ini juga didesain dengan lambung yang lebih tebal dibandingkan kapal pesiar, bahan bakar yang lebih banyak untuk menjangkau daratan yang juga lebih jauh. Dan kebutuhan pangan yang dibutuhkan kapal pesiar tentunya lebih banyak dan variative sebab digunakan untuk melakukan perjalanan jauh.

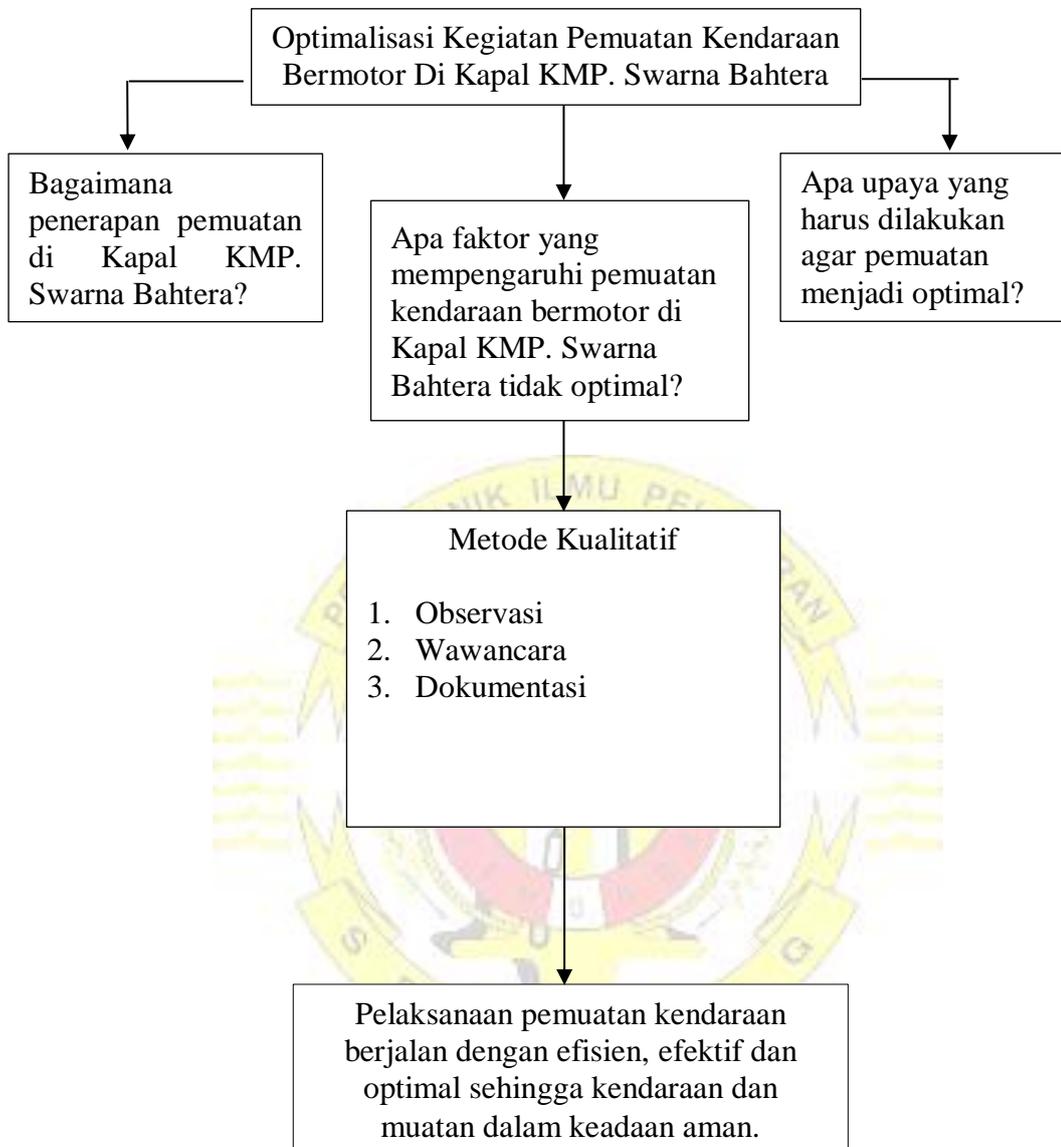
c. Kapal Feri



Gambar 2.3 Kapal Feri
Sumber: Dok. Pribadi (2024)

Kapal feri adalah salah satu jenis kapal yang dipakai untuk transportasi laut dan sungai, mengangkut penumpang beserta kendaraannya. Pada umumnya alat transportasinya berbeda-beda, dimulai dari mobil penumpang, bus, truk, hingga semi trailer. Tentunya kapal feri hanya dipakai sebagai alat penyebrangan yang melintasi laut dan sungai.

B. Kerangka Penelitian



Gambar 2.1 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan pembahasan pada bab-bab sebelumnya, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Masih ditemukan hal-hal yang tidak sesuai dengan prinsip pemuatan dan SOP (Standar Operasional Prosedur) yaitu koordinasi yang kurang baik antar kru kapal dan antara kru kapal dengan petugas darat tentang jumlah muatan yang pasti. Dan penempatan kendaraan yang tidak sesuai posisinya karena keterlambatan hadir kendaraan tersebut.
2. Faktor yang menyebabkan belum optimalnya proses pemuatan yaitu koordinasi yang kurang baik antar sesama kru kapal dan antara kru kapal dengan petugas darat, terjadinya insiden truk guling dan tidak adanya informasi terkini mengenai jumlah muatan. Keterlambatan hadir kendaraan di pelabuhan. Dan belum adanya alat timbang kendaraan di Pelabuhan Balikpapan dan Pelabuhan Pare-Pare mengakibatkan truk ODOL (*Overload Dimension/Overload Loading*).
3. Upaya yang dilakukan agar proses pemuatan menjadi optimal yaitu diadakannya *safety meeting*, kepastian informasi jumlah muatan, meningkatkan komunikasi yang efektif antara perusahaan pelayaran, agen tiket, dan pengguna jasa, dan pengadaan alat timbang kendaraan di pelabuhan.

B. Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini memiliki beberapa keterbatasan yang perlu di perhatikan.

Berikut adalah beberapa keterbatasan penelitian ini:

1. Data dalam penelitian ini didapatkan melalui metode observasi atau pengamatan sehingga dalam penemuan data penelitian terbatas pada kemampuan peneliti untuk memperoleh data yang dibutuhkan.
2. Selain observasi, data dalam penelitian ini diperoleh melalui wawancara kepada narasumber sehingga data yang didapat terbatas pada jawaban yang diberikan, pengalaman, serta pengetahuan dari narasumber.
3. Penelitian ini menggunakan analisis dengan cara reduksi data, penyajian data, serta penarikan kesimpulan sehingga temuan dalam penelitian ini terbatas pada kekurangan atau kelemahan dalam penggunaan metode ini.
4. Penelitian ini dilakukan pada saat peneliti masih bekerja dan berada di atas kapal KMP. Swarna Bahtera sehingga kejadian atau insiden yang terjadi di luar waktu tersebut tidak dapat diperoleh untuk menunjang penelitian ini.

C. Saran

Saran adalah rekomendasi yang ditulis setelah diperoleh simpulan sehingga penelitian ini diharapkan dapat memberikan referensi maupun solusi terhadap masalah yang sesuai dengan penelitian ini. Peneliti memberikan beberapa saran setelah memperoleh temuan dari masalah yang dibahas pada penelitian ini, yaitu:

1. Sebaiknya diadakannya *safety meeting* antara kru kapal dan petugas darat mengenai prinsip pemuatan dan SOP (Standar Operasional Prosedur) yang berlaku, agar terlaksana dengan baik sehingga proses pemuatan berjalan lancar, efisien, efektif dan aman.
2. Dilaksanakan *briefing* sebelum pemuatan agar kegiatan pemuatan berjalan lancar dan memperjelas jumlah muatan oleh petugas darat kepada kru kapal. Dilakukannya komunikasi yang efektif dan secara berkala antara perusahaan pelayaran, agen tiket, dan pengguna jasa agar meminimalisir kendaraan yang terlambat hadir di pelabuhan. Dan Pengadaan alat timbang kendaraan di pelabuhan agar terhindar dari kendaraan yang ODOL (*over dimension/overload loading*) yang beresiko mengalami kecelakaan kendaraan, kerusakan muatan, dan ruang muat menjadi tidak maksimal.
3. Untuk mencapai pelaksanaan pemuatan yang optimal, diperlukan peran perusahaan sebagai *owner* untuk melakukan pengawasan agar upaya-upaya untuk mengatasi permasalahan diatas kapal dapat dilakukan dan keberlangsungan operasional kapal menjadi lebih baik dimata pengguna jasa dan karyawan perusahaan yaitu kru kapal dan petugas darat.

DAFTAR PUSTAKA

- Alfi, Choirul & Andromeda, Vega F. 2020. Penanganan Muata Peti Kemas Guna menunjang Keselamatan Muatan Kapal Selama BerlayarStudi Knasus di MV. Sinar Sumba. *Majalah Ilmiah Gema Maritim*, 22(1).
- Amalia, Ayu Nurul, Suyono, & Riyan Arthur. 2023. *Penyusunan Instrumen Penelitian: Konsep, Teknik, Uji Validitas, Uji Reliabilitas, dan Contoh Instrumen Penelitian*. Pekalongan: Penerbit NEM.
- Ibrahim, M. B., Sari, F. P., Kharisma, L. P. I., Kertati, I., Artawan, P., Sudipa, I. G. I., ... & Lolang, E. 2023. *Metode Penelitian Berbagai Bidang Keilmuan (Panduan & Referensi)*. Jambi: PT. Sonpedia Publishing Indonesia.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). 2024. Diakses melalui <https://kbbi.web.id/>
- Mubarok, Jalaluddin. 2023. Paradigma Positivisme Dan Pospositivisme Dalam Kebaharuan Penelitian Arsitektur Dan Perkotaan. *Jurnal Ilmiah Arsitektur Universitas Diponegoro*.
- Pakpahan, A. F., Prasetio, A., Negara, E. S., Gurning, K., Situmorang, R. F. R., Tasnim, T. & Rantung, G. A. J. 2021. *Metodologi Penelitian Ilmiah*. Jakarta: Yayasan Kita Menulis.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2022 Tentang Pengawakan Kapal Niaga
- Rattu, P. N., Pioh, N. R., & Sampe, S. 2022. Optimalisasi Kinerja Bidang Sosial Budaya Dan Pemerintahan Dalam Perencanaan Pembangunan (Studi Di Kantor Badan Perencanaan Pembangunan, Penelitian Dan Pengembangan Daerah Kabupaten Minahasa). *Governance*, 2(1).

- Reonaldy, Dieshra Andra Damara Putra. 2022. *Analisis Penanganan Muatan Kantong Redpack Di Kapal Pada PT. Sarana Bandar Logistik*. Diakses dari Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Rizaldy, Rio Febriant, Wijaya, Komang Adi Sastra, & Purnamaningsih, Putu Eka. 2024. Optimalisasi Reformasi Birokrasi Terhadap Kinerja Pelayanan Kelurahan Airlangga Kecamatan Gubeng Kota Surabaya, *Ethics and Law Journal: Business and Notary* 2.1.
- Sari, Ririn Dwi Astuti Kartika, & Sodikin, Mohamat. 2023. Proses Penanganan Kedatangan Dan Keberangkatan Kapal MV Manalagi Enzi Oleh Pt Samudera Makmur Agensi Cabang Cilacap. *MUARA: Jurnal Manajemen Pelayaran Nasional* 6.1.
- Simanjuntak, Mangisi. 2020. *Konvensi PBB Tahun 1982 Tentang Hukum Laut*. Jakarta: Citra Wacana Media.
- Siagian, Tigor, Fachruddin Imam, & Zakiyah Rakhmah. 2020. Optimalisasi Kinerja Divisi Chatering dan Marketing Terhadap Pencapaian Target Managemen PT. Humpuss. *Jurnal Ilmiah Nasional STIP Jakarta, Vol. 13*.
- Sugiyono. 2022. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Undang-Undang No. 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah
- Widodo, B. L. Hentri, Wahyuni, Eni Tri, & Luhur, M. Aji. 2023. Manajemen Pemuatan Barang Berbahaya Untuk Keselamatan Kapal Muatan dan ABK. *Jurnal Maritim Polimarin, Vol. 9*.

LAMPIRAN 1**HASIL WAWANCARA****RESPONDEN : NIKOLAUS N RAMA****JABATAN : MUALIM I / CHIEF OFFICER**

1. Apakah penanganan pemuatan penting untuk diperhatikan? Dan apa pengaruh terhadap keselamatan kapal?

Jawab :

Penanganan pemuatan sangat penting dilakukan untuk melindungi kapal agar dapat mengangkut muatan dengan aman sampai ke pelabuhan tujuan. Apabila pengaturan muatan tidak dilakukan dengan baik maka akan merusak muatan dan membahayakan kapal.

2. Selain terhadap keselamatan kapal, apakah pengaruh penanganan muatan terhadap muatan itu sendiri?

Jawab:

Pengaturan muatan harus dilakukan dengan baik, karena apabila tidak dilakukan pengaturan dengan baik maka dapat merusak muatan yang pada akhirnya akan menimbulkan suatu kerugian besar, baik kerugian kepada pengguna jasa dan juga kerugian kepada perusahaan.

3. Apa saja faktor yang harus diperhatikan menurut *chief* ddalam pelaksanaan pemuatan ?

Jawab:

Faktor pertama yang perlu diperhatikan ialah ketika memulai pemuatan kendaraan besar seperti tronton, truk besar, dan truk sedang. Setiap kendaraan

yang masuk di *car deck* 4, petugas yang bertugas di *car deck* 4 harus menginfokan kepada petugas *car deck* 3 bahwa akan ada kendaraan yang masuk. Karena setiap tronton yang dimuat memiliki berat kotor yang kebanyakan diatas 50 ton, yang mana langsung mempengaruhi kemiringan kapal. Jika tidak adanya koordinasi, akan membahayakan kapal dan kendaraan yang dimuat.

4. Hal apa yang menurut *chief* menghambat proses pemuatan selama di kapal KMP. Swarna Bahtera?

Jawab:

Kendaraan yang sering terlambat. Kejadian yang seperti ini selalu menjadi penghambat selama proses pemuatan. Yang pasti harus menunggu, kalau ukuran kendaraan yang terlambat ini besar secara volume dan beratnya, kendaraan yang sudah terlanjur masuk harus kita keluarkan demi menjaga kemiringan kapal tetap stabil. Pastinya butuh waktu yang lebih lama, istirahat *crew* terbuang percuma, dan jam keberangkatan menjadi tidak tepat waktu.

RESPONDEN : MUHARIS

JABATAN : SERANG / BOSUN

1. Apa peran bosun saat melaksanakan kegiatan pemuatan?

Jawab:

Ya saya bertugas membantu Mualim I dalam penataan muatan untuk di posisikan dimana dan memparkir muatan itu juga seperti alat berat, tronton, truk besar, dan truk sedang. Jika kendaraan kecil seperti sepeda motor dan jip, sedan dan jenis mobil biasa lainnya akan di parkirkan oleh juru mudi dan kelasi.

2. Bagaimana pendapat bosun tentang muatan di pare-pare?

Jawab:

Muatan di Pare-pare sungguh luar biasa karena kebanyakan dari kendaraan tersebut memiliki muatan yang berlebihan atau *overload*, jadi kita harus fokus dalam pelaksanaan pemuatan karena sangat beresiko sekali mengalami guling terutama truk sedang.

3. Bagaimana urutan pemuatan kendaraan di kapal KMP. Swarna Bahtera Bosun?

Jawab:

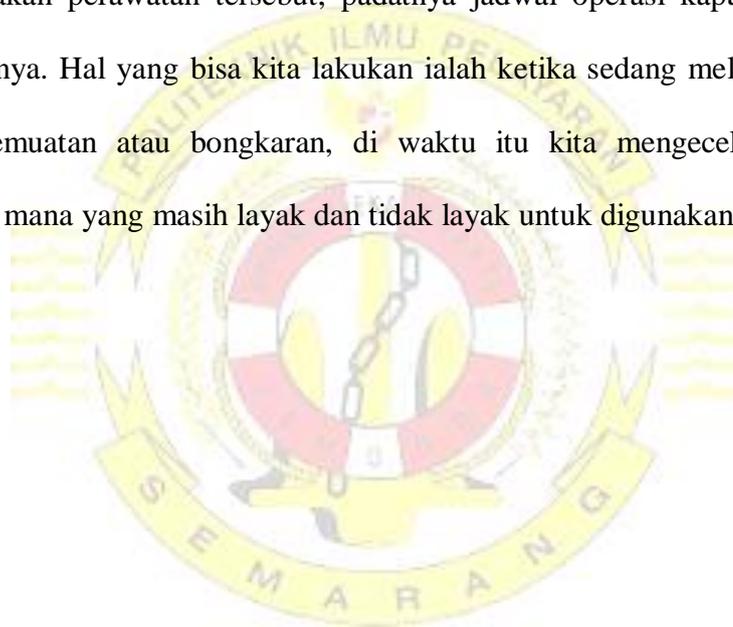
Dimulai dengan memasukkan sepeda motor dan kendaraan kecil seperti mobil *jeep* dan sedan, yang tingginya tidak lebih dari 2,1 m agar bisa turun ke *car deck 2* dan *car deck 1*. Ketika sepeda motor dan mobil kecil sudah masuk semua, lalu *ramp sheet* ditutup dan dilanjutkan pemuatan kendaraan truk

sedang, truk besar dan tronton di *car deck* 3 dan 4 dengan tinggi maksimal 3,8-4 m. Jika ada alat berat, biasanya akan ditempatkan di *car deck* 4.

4. Apakah bosun dan teman-teman yang lain melaksanakan perawatan pada alat pemuatan?

Jawab:

Jarang sekali kita melaksanakan perawatan pada alat pemuatan seperti lashing, cincin lashing, *safety belt* kendaraan dan cagak. Karena tidak ada waktu untuk melaksanakan perawatan tersebut, padatnya jadwal operasi kapal menjadi penyebabnya. Hal yang bisa kita lakukan ialah ketika sedang melaksanakan proses pemuatan atau bongkaran, di waktu itu kita mengecek alat-alat pemuatan mana yang masih layak dan tidak layak untuk digunakan.



LAMPIRAN 2

Ship Particular



SHIP PARTICULAR

OWNER	:	PT. JEMBATAN NUSANTARA
SHIP NAME	:	KMP. SWARNA BAHTERA
CALL SIGN	:	P O K G
IMO Number	:	8 9 0 5 1 6 5
MMSI Number	:	5 2 5 0 0 2 1 2 5
LINES	:	SURABAYA - LABUAN BAJO (PP) BALIKPAPAN - PARE-PARE (PP)
01. FLAG STATE	:	INDONESIA
02. PLACE OF BUILT	:	JEPANG
03. BUILDER	:	JEPANG
04. BUILT IN YEAR	:	1998
05. HULL CONSTRUCTION	:	STEEL
06. OPERATION USE	:	CAR & PASSENGER FERRY
07. TYPE	:	Roll On Roll Off (Ro - Ro)
08. CLASSIFICATION	:	B. K. I.
09. INTERNATIONAL TON CERTIFICATE	:	1110/ Ga
<u>MAIN DIMENSION</u>		
01. LENGTH OVER ALL (Loa)	:	93,60 Mtr
02. LENGTH PER PENDICULAR (Lpp)	:	85,00 Mtr
03. BREADTH	:	16,00 Mtr
04. Moulded Depth amidships to Upper Deck (H)	:	14,20 Mtr
05. MUOLDED DRAUGHT (T)	:	5,30 Mtr
06. GROSS / NETTO TONNAGE	:	4538/ 1362
<u>MAIN ENGINE</u>		
01. MERK	:	HITACHI B & W
02. TYPE	:	6 L35 MC
03. HORSE POWER	:	1 x 3600HP
04. SPEED	:	11 KNOT
05. R.P.M	:	185 RPM
06. FUEL OF TYPE	:	SOLAR / HSD
<u>AUXILIARY ENGINE - I</u>		
01. MERK	:	YANMAR
02. TYPE	:	S 165 L UN
03. HORSE POWER	:	480 PS
04. R.P.M	:	1200 RPM
<u>AUXILIARY ENGINE - II</u>		
01. MERK	:	MAN DIESEL ENGINE
02. TYPE	:	D 2842 LE 201
03. HORSE POWER	:	597 KW
04. R.P.M	:	1500 RPM
<u>TANK CAPACITY</u>		
01. FUEL TANK	:	315,7 TON
02. FRESH WATER TANK	:	290,9 TON
<u>LOAD CAPACITY</u>		
01. PENUMPANG / ORANG	:	340 ORANG
02. VEHICLE (TRUCK)	:	23 UNIT
03. VEHICLE (JEEP, CAR)	:	52 UNIT

T T D

NAKHODA

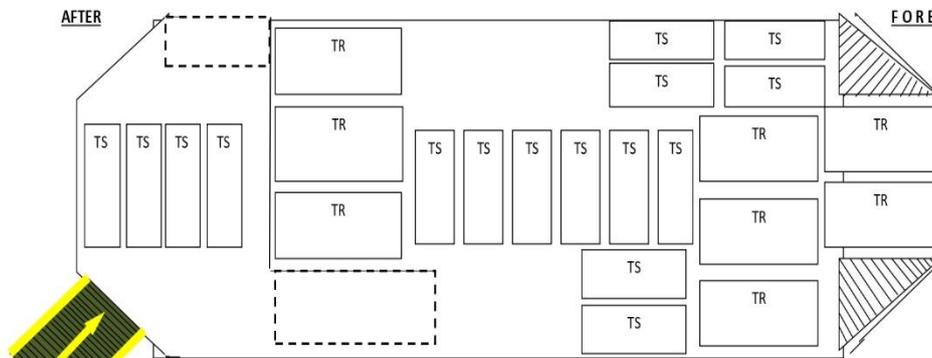
LAMPIRAN 3

Stowage Plan



STOWAGE PLAN

NAMA KAPAL : KM. SWARNA BAHTERA
 TRAYEK : PARE-PARE - BALIKPAPAN
 TANGGAL : 25 April 2024
 MUATAN KENDARAAN : 49 UNIT



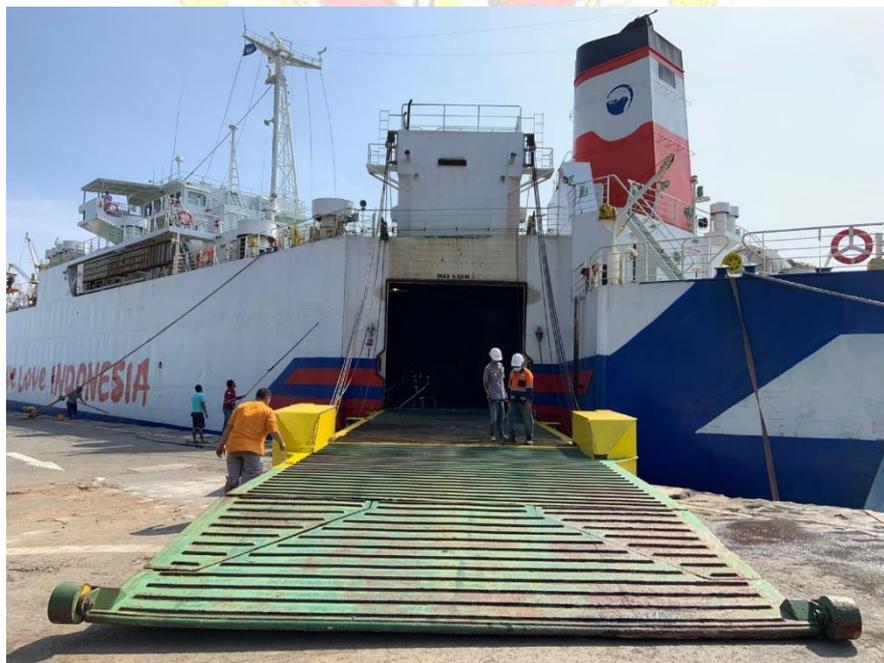
SM	: 10	UNIT
KK	: 15	UNIT
TS	: 16	UNIT
TB	:	UNIT
TR	: 8	UNIT
AB	:	UNIT

Mengetahui
 (Nakhoda)

Yang Membuat
 (Mualim I)

LAMPIRAN 4

KMP. Swarna Bahtera



LAMPIRAN 5

SOP (Standard Operasional Prosedur)

PT. JEMBATAN NUSANTARA			
PROSEDUR PENANGANAN MUATAN	Edisi : 1	Disebutkan : Direktur Utama	
No Prosedur : JN-K23	Tanggal : 05-05-2012	Halaman : 4	

4.2.5. Kegiatan pembongkaran kendaraan harus dilarang/dihentikan pada saat penumpang turun dari kapal baik melalui tangga penumpang maupun pintu rampa (ramp door) dikarenakan sarana dan prasarana untuk debarkasi penumpang dan penurunan kendaraan dari PT. Pelindo pada saat buku sistem manajemen keselamatan ini dibuat belum terpadu (belum dibuat seperti sarana dan prasarana untuk jalan penumpang seperti milik PT. (persero) ASDP Indonesia Ferry di penyebrangan ferry, misalnya lintasan Ujung-Kamal PP, Ketapang-Gilimanuk PP, dan lain-lain).

4.3. Penanganan Kendaraan di atas Kapal (saat pemuatan dan berlayar)

4.3.1. Muallim I dibantu muallim yang lain dan ABK Deck bertanggung jawab untuk kegiatan pemuatan kendaraan, pembongkaran kendaraan, dan monitor kondisi dan posisi kendaraan selama berlayar.

4.3.2. Ketika pihak kapal menerima informasi tentang jumlah dan jenis kendaraan termasuk muatannya dari kantor Cabang/ Perwakilan (Manager Cabang/ Perwakilan), maka Muallim I harus merencanakan kegiatan pemuatan kendaraan tersebut dengan memperimbangan stabilitas, kriteria pembebanan kapal yang aman dan kondisi pasang surut air. Dalam hal ini, Muallim I menggunakan Buku Stabilitas (Stability Calculation) yang telah disahkan oleh Badan Klasifikasi dan Daftar Pasang Surut.

4.3.3. Persiapan sebelum kegiatan pemuatan kendaraan seperti pemeriksaan pengoperasian perlengkapan tambat di atas deck, tali tambat, winch pintu rampa (ramp door), dan sistem pemadam kebakaran wajib dilakukan.

4.3.4. Rencana pemuatan harus dipersiapkan secara rinci yang terdiri : jumlah dan jenis kendaraan yang dimuat, urutan pemuatan kendaraan, kecepatan muat, final draft trim setelah memuat, pindah ballast, stabilitas dan stress kapal, pemakaian bunker & fresh water dan tindakan pengamanan lainnya. Awak kapal bagian dek dan personil yang terlibat harus dijelaskan mengenai rencana tersebut.

4.3.5. Dalam melaksanakan pemuatan kendaraan, Muallim I harus memperhatikan hal-hal sbb :

- (1) Pada saat kendaraan akan naik (kendaraan yang akan naik ke kapal hanya di awaki oleh pengemudi saja sedangkan kenek tidak boleh / dilarang berada diatas kendaraan) ke kapal harus diadakan pemeriksaan tiket kendaraan dan bagasi oleh Muallim I dibantu Muallim yang lain dan ABK Deck serta petugas darat (staff pelayanan terminal kendaraan) di depan pintu rampa (ramp door) sebelum masuk kapal sesuai dengan jenis tiket kendaraan.
- (2) Pengemudi kendaraan Gol 3 dan Kenek kendaraan gol 4/5/6 harus di berikan tiket khusus pengemudi/ kenek sebelum kendaraanya naik ke kapal oleh petugas darat (staf pelayanan terminal kendaraan) sedangkan pengemudi kendaraan gol 4/5/6 akan diberikan tiket pengemudi/ kenek di atas kapal setelah selesai pemuatan dengan cara para pengemudi kendaraan Gol 4/5/6 menunjukkan tiket kendaraanya kepada petugas kapal (Markonist dibantu serang dan wakil serang) dan petugas darat (staf pelayanan terminal kendaraan)

PT. JEMBATAN NUSANTARA			
PROSEDUR PENANGANAN MUATAN	Edisi : 1	Disebutkan : Direktur Utama	
No Prosedur : JN-K23	Tanggal : 05-05-2012	Halaman : 5	

di atas kapal setelah pintu rampa (rampdoor) dalam keadaan tertutup. Tiket khusus pengemudi/ kenek hanya diberikan sesuai jumlah pengemudi/ kenek yang ikut berlayar (ketentuan ini berlaku bagi kapal yang ijin operasinya dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut).

- (3) Semua informasi (jumlah dan jenis kendaraan termasuk muatannya) yang diperlukan telah lengkap.
- (4) Komunikasi antara kapal dan darat telah disetujui.
- (5) Sebelum pemuatan kendaraan harus dipastikan bahwa pintu rampa (ramp door) sudah dipasang rantai pengaman dan kedudukannya sudah aman untuk dilalui kendaraan.
- (6) Penempatan kendaraan harus diatur sedemikian rupa terhinder rusaknya kendaraan dan tidak menutupi pipa sounding, lubang penyelamat, jalan masuk/ pintu kedap, dan tidak mengganggu operasional peralatan keselamatan.
- (7) Jenis muatan kendaraan baru (Gol III /III /IV /V/VI) dan lama gol III harus diadakan pemeriksaan kondisi kendaraan dan dibuahkan Berta Acara Serah Terima Kendaraan Roda 4 (empat) Golongan III (Kondisi Baru & Tidak Baru) dan IV/ V/ VI (Kondisi Baru) dipelabuhan asal dan dipelabuhan tujuan, Berta Acara Serah Terima Kendaraan Roda 2 (dua) Profil / Tripitan dipelabuhan asal dan pelabuhan tujuan oleh petugas darat (Officer Pelayanan Terminal kendaraan) , Pihak kapal (Nakhoda/ Muallim I) , User , Pengirim/ Pemilik kendaraan dan Otorisasi dari Manager Cabang/ Perwakilan Asal dan Tujuan, kemudian dibuahkan Berta Acara Serah Terima Tiket kendaraan Golongan III/III/IV/VI (ketentuan ini berlaku untuk kapal yang ijinnya dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut)
- (8) Jika isi muatan adalah barang berbahaya maka harus mendapatkan izin khusus dari pihak regulator/ pihak benwang/ Administrator Pelabuhan sesuai peraturan dan ketentuan yang ada/berlaku yang terbaru di wilayah hukum pemerintah RI.
- (9) Jika isi muatan adalah hewan maka harus mendapatkan izin khusus dari pihak regulator/ pihak benwang/ karantina pelabuhan sesuai peraturan dan ketentuan yang ada/berlaku yang terbaru di wilayah hukum pemerintah RI.
- (10) Jika isi muatan adalah hasil hutan maka harus mendapatkan izin khusus dari pihak regulator/ pihak benwang/ Departemen Kehutanan sesuai peraturan dan ketentuan yang ada/berlaku yang terbaru di wilayah hukum pemerintah RI.
- (11) Kendaraan jenis alat berat maka harus mendapatkan ijin dari pihak regulator/ pihak benwang/ Administrator Pelabuhan sesuai peraturan dan ketentuan yang ada /berlaku yang terbaru di wilayah hukum pemerintah RI.