

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Pelabuhan Penyeberangan oleh Jembatan Laut ferry

Sistem angkutan penyeberangan jemaat ferry meliputi atas alat angkut (*vehicles*), yaitu kapal sungai dan kapal feri, alur pelayaran (*ways*), seperti rambu-rambu sungai/ danau/ feri, pengerukan alur sungai, telekomunikasi, navigasi dan kapal inspeksi, dan terminal (pelabuhan), seperti kade, terminal, gudang, kantor, depot BBM, listrik, dan air. Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan (JEMLA) merupakan bagian dari sistem transportasi darat, didefinisikan sebagai jembatan mengapung yang berfungsi menghubungkan jaringan transportasi darat yang terputus. Transportasi ini adalah transportasi yang sudah sangat tua umurnya, bahkan dikategorikan transportasi tradisional. (M.N.Nasution, 2015).

1. Sistem Angkutan Penyeberangan dan Pola Operasi

Sistem angkutan penyeberangan meliputi alur pelayaran, ukuran dan tipe kapal jadwal waktu pelayaran, dan dampak lingkungan.

- a. Alur pelayaran ditentukan berdasarkan kondisi perairannya, orientasi permintaan penyeberangan, permintaan jarak tempuh dan waktu tempuh.
- b. Ukuran dan tipe kapal didekati berdasarkan kepada besarnya permintaan berdasarkan tuntutan keselamatan dan keamanan pelayaran, yang merupakan fungsi dari kondisi perairan sepanjang alur pelayaran.
- c. Berdasarkan kondisi dalam pemilihan jenis kapal mencakup jenis perairan, jarak pelayaran, waktu tempuh kecepatan arus.

2. Peran JEMLA FERRY sebagai angkutan penyeberangan

Indonesia adalah negara maritim yang terdiri atas 17.000 pulau lebih, yang merupakan negara kepulauan terbesar di dunia. Beranjak dari kondisi geografis Indonesia tersebut, maka peranan transportasi laut dan penyeberangan sangat dominan dalam memperlancar arus barang dan manusia. Mengingat pentingnya transportasi laut dan

penyeberangan, maka penyediaan sarana dan prasarana transportasi laut dan penyeberangan harus dapat mengatasi kebutuhan dan permintaan akan jasa transportasi laut dan penyeberangan secara efektif dan efisien. Dengan memakai tingginya arus barang dan manusia melalui laut dan penyeberangan sebagai akibat dari laju pembangunan nasional dan pemerataan hasil-hasil pembangunan ke seluruh pelosok tanah air, maka kebutuhan lintasan penyeberangan antar pulau dan antar pelabuhan semakin meningkat pula. (Edy Hidayat, 2009).

Pada Reptelia VI diadakan penambahan lintasan-lintasan penyeberangan baru melalui pembangunan jaringan penyeberangan nasional secara bertahap dengan mengembangkan jaringan lintasan udara dari Sabang ke Jayapura melalui Pontianak, Nunukan, Manado, Ternate, dan Biak. Jaringan lintasan tengah dari Palembang ke Jayapura melalui Banjarmasin, Ujungpandang, Kendari, Ambon, Sorong dan Biak dan jaringan lintasan selatan dari Lampung ke Merauke melalui Jakarta, Bali, Bima, Kupang, Dili, dan Tual.

Angkutan penyeberangan sebagai penghubung jaringan transportasi darat (KA, jalan raya) dalam kerangka tatanan transportasi nasional yang berfungsi untuk mempersatukan wilayah nusantara yang terdiri atas ribuan pulau sebagai satu kesatuan wawasan nusantara, memegang peranan yang sangat penting dan strategis. Konsepsi penyeberangan adalah sebagai penghubung dan atau alternatif jaringan jalan yang dipisahkan oleh perairan merupakan wujud pelaksanaan kebijakan pemerintah di bidang transportasi.

Sungai, danau, dan selat adalah prasarana yang penting bagi lalu lintas dan perkembangan angkutan laut di Indonesia, di mana selama beberapa ratus tahun yang lalu tumbuh dan berkembang secara ilmiah, tanpa dibina. Jasa angkut sungai terutama dapat dijumpai pada daerah-daerah tertentu, di mana prasarana jalan raya belum berkembang dengan baik, maka jasa angkutan ini mempunyai peranan yang sangat penting.

3. Pembinaan JEMLA FERRY (jembatan laut)

a. Angkutan sungai

Kepulauan nusantara mempunyai potensi angkutan sungai yang sangat besar Yang dapat dilayari sampai jauh ke pedalaman, terutama di pulau kalimantan disana, masyarakat mengeskpor kayu dan dialirkan melalui sungai dalam jumlah yang sangat besar, juga terdapat beberapa daerah di sumatra dan pulau-pulau lainnya sehingga satu-satunya moda angkutan yang dapat dikembangkan di suatu daerah dan umumnya angkutan sungai jauh lebih murah dari pada angkutan jalan raya pada daerah tertentu.

Alat angkutajn di air terdiri atas perahu, speed boat dengan kapasitas 80-140 PK, perahu rumah (bandung-bandungan), kapal sungai, bis air, dan truk air. Bandungan-bandungan berfungsi bukan hanya sebagai alat angkut umum saja, tetapi juga merupakan sarana perdagangan dan sekaligus merupakan tempat tinggal pemilik beserta awak kapal sungai. Sebagai contoh adalah bandung-bandungan yang beserta awak kapal sungai. Sebagai contoh adalah bandungan-bandungan yang beserta yang berlayar dari pontianak ke putusibau yang berjarak 850 km, selama beberapa minggu mereka berlayar untuk mengangkut dan memperdagangkan berbagai jenis barang dari satu tempat ke tempat lainnya sepanjang sungai Kapuas.

Di Sumatera, peranan angkutan sungai juga penting, sungai dilayari kapal-kapal laut, seperti jambi dan Palembang yang mengeskpor karet dan hasil perkebunan lainnya, di irian jaya juga terdapat sungai-sungai besar, seperti memberamo (870 Km), waiponga (513 Km), sebia (530 Km), dan lain-lain yang belum berkembang, di sulawesi terdapat sungai poso, jembarangan, dan malili.

b. Angkutan penyeberangan (*Ferry*)

Angkutan penyeberangan menghubungkan dua ujung jalan raya yang dipisahkan oleh sungai yang besar atau laut yang tidak begitu jauh.

Lintasan penyeberangan yang terpendek adalah di muara tambesi (300 m). Lintasan yang terpanjang melalui aliran sungai adalah antara jambi – kuala tungkal – kuala elok (311 Km) dan lintasan terpanjang melalui laut adalah antara bajo – kolaka.

c. **Angkutan Danau**

Danau merupakan salah satu potensi angkutan yang belum berkembang, beberapa danau yang besar dan luas terdapat di aceh, sumatera utara, sumatera barat, sumatera selatan, kalimantan timur, kalimantan selatan, sulawesi, NTT, dan irian jaya. Angkutan danau yang mulai ramai terdapat di danau toba, singkarak, dan meninjau.

4. Manajemen JEMLA FERRY (jembatan laut)

Sebagaimana telah diketahui bahwa badan usaha yang bergerak dalam bidang jasa angkutan ini diusahakan oleh usaha perorangan / unit usaha swasta dan unit usaha milik negara, yang mempunyai sistem manajemen yang berbeda-beda. Pada badan usaha swasta yang mempunyai armada cukup besar dikelola dengan manajemen anggota keluarga. Sedangkan perusahaan perorangan dalam bentuk CV, masih dikelola secara tradisional karena pada umumnya mereka hanya memiliki 2 atau 3 perahu motor dan di dalam serta operasional nya pun masih bersifat untung-untungan, di mana tidak penuh, namun masih tetap menunggu. Di samping hal tersebut, sistem pembukuan adminitrasinya pun belum teratur.

Bila dilihat pada perusahaan daerah yang mempunyai kapal/ armada angkutan sungai cukup besar, di mana sebagian kapal-kapalnya merupakan kapal tua, bekas peninggalan zaman belanda, di dalam pengolahannya didasarkan pada ketentuan-ketentuan dan peraturan-peraturan pemerintah daerah setempat.

PT. JEMLA (jembatan laut) adalah unit usaha milik swasta yang menyelenggarakan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan laut. Struktur organisasi PT. JEMLA Ferry merupakan perusahaan swasta

yang didirikan dan dimiliki oleh beberapa orang pengusaha secara kerja sama .

Untuk melaksanakan misi perusahaan maka dengan memperhatikan tata cara penyelenggaraan pelayanan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan serta jasa pelabuhan penyeberangan, perusahaan menyelenggarakan usaha-usaha di bidang berikut ini.

- a. Jasa angkutan sungai, danau, dan penyeberangan
- b. Penyediaan dan pengusaha jasa terminal, dermaga, dan fasilitas lainnya untuk kegiatan tambat kapal, naik turun penumpang dan kendaraan, serta bongkar muat barang/ hewan.
- c. Penyediaan dan pengusaha kolam-kolam pelabuhan, perairan pelabuhan untuk menunjang kelancaran lalu lintas dan berlabuhnya kapal-kapal penyeberangan.
- d. Penyediaan tenaga listrik, air bersih, bahan bakar, minyak (BBM), instalasi limbah dan fasilitas lainnya untuk menunjang keperluan operasional kapal.
- e. Penyediaan fasilitas untuk perbaikan dan pemeliharaan / perawatan kapal dan alat bantu lainnya untuk menunjang keperluan operasional kapal.
- f. Jasa konsultasi pendidikan, dan pelatihan yang berkaitan dengan jasa angkutan.(M.N.Nasution,2015).

5. Kapasitas Angkutan

Kapasitas angkutan ialah kemampuan suatu alat angkutan untuk memindahkan muatan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dalam waktu tertentu. Unsur-unsur kapasitas angkutan terdiri dari berat muatan, jarak yang ditempuh dan waktu yang dibutuhkan untuk angkutan tersebut. Dapat disimpulkan bahwa kapasitas angkutan terdiri dari :

- a. Sifat barang yang diangkut
- b. Jenis alat angkut
- c. Jarak yang ditempuh
- d. Kecepatan rata-rata

Contoh yang di angkut :

- a. Angkutan Umum
- b. Angkutan/mobil pribadi
- c. Sepeda motor
- d. Bis
- e. Truck

6. Persyaratan Pengoperasian Angkutan Penyeberangan.

Angkutan penyeberangan pada dasarnya merupakan bagian dari angkutan jalan raya. Angkutan jalan raya merupakan transportasi yang sangat fleksibel. Artinya, prasarana yang ada bisa melayani berbagai tingkatan *demand* serta dapat dilalui setiap saat, sebagai bagian dari angkutan darat, angkutan penyeberangan diharapkan memenuhi kriteria yang mendekati sifat-sifat angkutan jalan raya, yaitu sebagai berikut.

- a. Pelayanan ulang-alik dengan frekuensi tinggi. Pemakaian angkutan penyeberangan pada umumnya menginginkan pelayanan tanpa waktu tunggu yang lama.
- b. Pelayanan terjadwal dengan *headway* konstan sangat diinginkan oleh penumpang, sesuai dengan tujuan perjalanan mereka.
- c. Pelayanan yang *reliabel*, *reability* biasanya dinyatakan dalam dua parameter, yaitu *regulaty* (*keteraturan*) dan *punctuality* (*ketepatan waktu*). Keteraturan dan ketepatan waktu bagi penumpang atau barang sangat diuntut oleh pemakai jasa angkutan yang sangat mengharapkan efisiensi transpor. Persyaratan ini menuntut dioperasikannya kapal penyeberangan dengan kapasitas cukup dan tidak sensitif terhadap perubahan kondisi cuaca.
- d. Pelayanan yang aman dan nyaman. Pelayanan yang aman dituntut pada semua rute pelayaran, sedangkan kenyamanan diuntut terutama pada pelayaran yang memerlukan waktu yang lama. Akomodasi di kapal penyeberangan dengan waktu pelayaran malam hari harus tersedia.
- e. Tarif yang moderat (rendah). Mengingat angkutan penyeberangan biasanya ditunjuk untuk melayani angkutan commuter, maka angkutan

penyeberangan diharapkan berada pada tingkatan tarif moderat (rendah).

- f. Aksesibilitas terminal angkutan penyeberangan, lokasi terminal tidak terlalu jauh dari pusat bangkitan lalu lintas sehingga jarak dan waktu tempuh daru asal ke tujuan dapat dipersingkat.(M.N.Nasution,2015).

7. Upaya Pencegahan Kecelakaan

Pemeriksaan kecelakaan kapal terdiri dari pemeriksaan pendahuluan oleh syahbandar dan pemeriksaan lanjutan oleh mahkamah pelayaran, sedangkan pada undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran pasal 245 menyatakan bahwa : Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/ atau jiwa manusia berupa :

- a. Kapal tenggelam
- b. Kapal terbakar
- c. Kapal tubrukan
- d. Kapal kandas

Selanjutnya pada pasal 256 tentang investigasi kecelakaan kapal dinyatakan bahwa :

- a. Investigasi kecelakaan kapal dilakukan oleh komite nasional keselamatan transportasi untuk mencari semua fakta guna mencegah terjadinya kecelakaan kapal dengan penyebab yang sama.
- b. Investigasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan terhadap setiap kecelakaan kapal.
- c. Investigasi yang dilakukan oleh komite nasional keselamatan transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak untuk menentukan kesalahan atau kelalaian atas terjadinya kecelakaan kapal.

Usaha dalam penyelamatan jiwa di laut merupakan suatu kegiatan yang dipergunakan untuk mengendalikan terjadinya kecelakaan kapal dan muatannya. Untuk memperkecil terjadinya kecelakaan di laut diperlukan suatu usaha untuk penyelamatan jiwa tersebut dengan cara

memenuhi semua peraturan-peraturan yang dikeluarkan oleh IMO (*International Maritime Organization*), ILO (*International Labour Organization*) dan ITU (*International Telecommunication Union*) maupun oleh pemerintah. (Danny Faturachman, dkk 2015).

8. Proses Pelayanan dalam Pelaksanaan Kegiatan di pelabuhan oleh JEMLA Ferry (Jembatan Laut)



Gambar 1. Alur Pelayanan Penyeberangan oleh JEMLA Ferry

Sumber : PT. Dharma Laut Utama

1. Rute penyeberangan Ketapang- Gilimanuk merupakan jalur penyeberangan antar pulau Jawa dan pulau Bali melalui selat Bali. Penyeberangan antar pulau ini berjarak kurang lebih 5,1 Km dan bisa di tempuh dengan waktu rata-rata 30 menit dengan menggunakan kapal penyeberangan dengan kecepatan 5 knot. (Febriani Romadhana dkk, 2016)

2. Analisa *system* antrian rencana Sistem *check in On port Check in* langsung pada saat memasuki pelabuhan *roro* air putih Sistem control untuk *system control* lebih ke *human control*, seperti petugas pelabuhan.
3. *System* antrian yang digunakan adalah *system First Vacant First Served (FVFS)* artinya, Pelayanan antrian akan di berikan terlebih dahulu pada tempat pelayanan yang pertama kosong, dan pada aplikasinya antrian pada kondisi ini bias digantikan dengan *system* kartu antrian.
4. Selain sistem *First Vacant First Served (FVFS)* juga di gunakan *system Priority Service (PS)* artinya, prioritas pelayanan diberikan kepada pelanggan yang mempunyai prioritas lebih tinggi dibandingkan dengan pelangganya mempunyai prioritas lebih rendah, meskipun yang terakhir ini kemungkinan sudah lebih dahulu tiba digaris tunggu.
5. Dalam *system* antrian ini, ada jalur khusus untuk mengakomodir kendaraan darurat dan VVIP pada setiap trip, jika dalam 30 menit mau keberangkatan tidak ada kendaraan darurat dan VVIP maka akan diisi oleh kendaraan yang lain.
6. Saat kendaraan memasuki kapal *roro*, maka akan dibantu oleh petugas kapal untuk pengaturan parker kendaraan didalam *roro*, untuk memaksimalkan kapasitas kendaraan yang masuk.
7. Desain kartu jenis kartu antrian sistem pembelian kartu:
 - a. Pembelian kartu di toko/ galeri yang bekerja sama dengan pelayanan pelabuhan *roro* air putih.
 - b. Waktu pemesanan bisa dilakukan sebulan sebelum keberangkatan, minimum 30 menit sebelum keberangkatan tergantung ketersediaan kapasitas kapal pada trip tersebut..
 - c. Pembagian trip dilakukan berdasarkan ketersediaan kapal, trip pertama akan mendapatkan kartu berwarna merah, trip kedua mendapatkan kartu berwarna kuning, dan trip ketiga mendapatkan kartu berwarna hijau, dan trip keempat mendapatkan kartu berwarna merah dan seterusnya. Jadi hanya ada warna tiga kartu.
 - d. Isian data tiket meliputi :
 - a. Nama pesanan (gunanya untuk klaim asuransi penyeberangan)

- b. Nomor hp (untuk menginformasikan waktu berangkat sudah dekat)
 - c. *Merk* kendaraan
 - d. Warna kendaraan
 - e. Nopol kendaraan
- Trip nyeberang (untuk menentukan warna kartu yang didapat)

Kondisi skema entri kendaraan



Dengan skema ini kendaraan bisa standby di rumah dengan memperhatikan waktu keberangkatan tiket yang telah di beli. Setengah jam sebelum berangkat kendaraan pengguna jasa penyeberangan sudah masuk pelabuhan. Pembelian tiket dilakukan di *store* yang telah ditunjuk oleh pengolah pelabuhan. (Guswandi dkk, 2017).

2.2 Dokumen Angkutan

Dalam pengiriman barang dibutuhkan beberapa dokumen dalam pengangkutan yang disebut *transportation documents*.

Di bawah ini diberikan beberapa contoh dokumen dalam transportasi.

1. Dokumen pengiriman barang.

Suatu ekspedisi yang melaksanakan pengiriman barang, menggunakan *shipment documents* sebagai barang bukti bagi si penerima barang nantinya, bahwa barang-barang tersebut telah diangkut oleh perusahaan ekspedisi.

Perusahaan pengangkutan harus bertanggung jawab untuk mengangkut barang-barang tersebut, sampai ke tempat tujuan

2. Surat Muatan (*bill of loading*)

Di dalam *bill of loading* diadakan kontrak barang-barang yang diangkut, hal yang di mana si pengirim barang akan menyerahkan kepada si penerima atas dasar perjanjian yang telah dibuat adapun tujuan *bill of loading* ialah :

- a. Si penerima akan menerima barang dalam kondisi baik.
- b. Pengangkutan berdasarkan isi kontrak yang telah dibuat.
- c. Semua transaksi dalam pengangkutan dijelaskan dalam perjanjian

Jenis *bill of loading* dapat dibedakan yaitu:

- a. *Bill of loading* yang langsung
- b. *Bill of loading* berdasarkan order
- c. Surat-surat muatan (*Cargo*)

Selain itu, transportasi menggunakan pula “dokumen pendukung” (*supporting documents*) yang didalamnya memuat : Kapan barang tersebut tiba tempat (tanggal dan waktu), si penerima barang dan masalah claim, bila terjadi kerugian atau kerusakan atas pengiriman barang.

3. Dokumen bagi manajemen

dalam pengangkutan barang-barang, kita mengenal pula *management document*.

Ada beberapa jenis dokumen yaitu :

- a. Kontrak dalam kontrak dijelaskan jangka waktu, dan asal/tujuan pengiriman barang.
- b. Tarif untuk angkutan harus jelas tarif yang dihitung untuk pengangkutan tersebut.
- c. Polis Asuransi selama dalam perjalanan barang-barang yang diangkat diasuransikan terdiri dari :
 - 1) Asuransi biaya pengangkutan
 - 2) Asuransi atas kerugian barang
 - 3) Asuransi atas kerusakan barang-barang

- d. biaya-biaya dalam pengangkutan yang diperhitungkan adalah biaya dan uang tambang.
- e. CIF (*Cost Insurance and Freight*) selama dalam pengangkutan yang diperhitungkan adalah biaya, asuransi dan uang tambang
- f. Franco gudang artinya si pengirim/si penjual barang hanya bertanggung jawab atas barang sampai masuk ke dalam gudang.
- g. manifest yaitu surat muatan yang dibawa oleh nahkoda kapal memuat seluruh barang-barang dan penumpang yang diangkut.

(H.A. Abbas Salim, 2012)

2.3 Instansi terkait di Pelabuhan

Perlu diketahui pula bahwa di dalam pelayanan ini banyak instansi maupun perusahaan maupun Instansi perusahaan yang terkait antara lain :

- a. Instansi Administrasi Pelabuhan
- b. Instansi Bea & Cukai
- c. Instansi PT. Pelabuhan
- d. Instansi Kesehatan Pelabuhan
- e. Instansi Karantina
- f. Instansi Keamanan
- g. Perusahaan Pelayaran
- h. Perusahaan Bongkar Muat
- i. *Freight forwarder*
- j. Tenaga Kerja Bongkar Muat (H.A. Abbas Salim, 2013)

Pengawasan merupakan salah satu fungsi dalam manajemen suatu organisasi. Dimana memiliki arti suatu proses mengawasi dan mengevaluasi suatu kegiatan. Suatu Pengawasan dikatakan penting karena tanpa adanya pengawasan yang baik tentunya akan menghasilkan tujuan yang kurang memuaskan, baik bagi organisasinya itu sendiri maupun bagi para pekerjanya. Tahap-tahap pengawasan tersebut terdiri dari beberapa macam, yaitu Tahap Penetapan Standar, Tahap Penentuan Pengukuran Pelaksanaan Kegiatan, Tahap Pengukuran Pelaksanaan Kegiatan, Tahap Perbandingan Pelaksanaan

dengan Standar dan Analisa Penyimpangan dan Tahap Pengambilan Tindakan Koreksi. (Mela Oktalisah, 2014)

2.4 Kendala Pada Pelayanan Kapal JEMLA FERRY (jembatan laut)

Indonesia merupakan benua maritim yang memiliki keunikan tersendiri dalam sistem transportasi laut. Namun demikian dari aspek tehnik dan ekonomi, perlu di kaji lebih dalam karena umur armada kapal saat ini banyak yang sudah tua, sehingga dapat ditimbulkan kerusakan-kerusakan yang tidak terduga, dan dapat mempengaruhi keselamatan kapal, kondisi kapal harus memenuhi persyaratan material, konstruksi bangunan, permesinan, dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan radio /elektronika kapal dan dibuktikan dengan sertifikat, tentunya hal ini setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

Kapal yang kondisinya prima, dan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan serta dinyatakan layak laut, akan lebih aman menyeberangkan orang dan barang, sebaliknya kapal yang diragukan kondisinya cenderung menemui hambatan saat dalam pelayaran. Jika kapal mengalami kerusakan saat perjalanan akan memerlukan biaya tambahan seperti biaya eksploitasi yang disebabkan terjadinya *delay*. (Danny Faturachman, dkk, 2015)

Banyaknya kekurangan yang menjadi kelemahan dari Program ini menuntut peneliti untuk memaparkan saran-saran konstruktif untuk pengembangan lebih lanjut di kemudian hari.

Adapun beberapa saran yang ingin peneliti sampaikan dalam Penelitian ini:

1. Pesatnya perkembangan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (IPTEK) dewasa ini, maka selanjutnya dibutuhkan penelitian, pengembangan dan peningkatan terhadap sistem yang sudah ada untuk kemudian di-*upgrade (up to date)* sesuai dengan kebutuhan pasar.
2. Untuk menjaga keamanan data dalam pembuatan program Sistem Informasi Penjualan Tiket Kapal Ferri dengan Menggunakan Sistem Antrian Di Pelabuhan Jangkar Berbasis Web ini hendaknya nanti

dibuatkan sistem keamanan jaringan beserta keamanan web yang efektif sehingga terhindar dari gangguan ketika proses pengajuan proposal dilakukan dan guna menghindari kehilangan data-data penting yang terdapat pada *database*.

3. Back up database dilakukan setiap bulan sekali untuk merawat data-data yang terdapat pada database web ini. (M. Fadhilurrahman, 2018)
4. Menyediakan fasilitas komputer yang mumpuni dalam pengecekan manifest dan jumlah penumpang agar tidak terjadi hambatan dalam laporan.