

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Provinsi Sulawesi Tenggara terletak di jazirah Tenggara Pulau Sulawesi. Terdiri dari 17 kabupaten dan kota. Secara geografis terletak di bagian selatan garis khatulistiwa di antara $02^{\circ}45'$ – $06^{\circ}15'$ lintang selatan dan $120^{\circ}45'$ – $124^{\circ}30'$ bujur timur serta mempunyai wilayah daratan seluas 38.140 km^2 ($3.814.000 \text{ ha}$) dan perairan (laut) seluas 110.000 km^2 ($11.000.000 \text{ ha}$). Panjang garis pantai 1.740 km , jumlah pulau 651 buah, 361 pulau diantaranya telah memiliki nama, 290 pulau belum memiliki nama dan hanya 86 pulau yang berpenghuni (*BPS Sultra 2016*). Provinsi Sulawesi Tenggara memiliki 12 lintasan angkutan penyeberangan yang menghubungkan antara kabupaten salah satunya ialah Pelabuhan Penyeberangan Torobulu.



Sumber : Badan Pusat Statistika Provinsi Sulawesi Tenggara (2021)

Gambar 1.1 Peta Kabupaten Konawe Selatan Provinsi Sulawesi Tenggara

Pelabuhan Penyeberangan Torobulu melayani satu lintasan penyeberangan yang dilayani oleh Kapal Ferry tipe Ro-ro, Pelabuhan Penyeberangan lintasan Torobulu – Tampo terletak di Kabupaten Konawe Selatan dikelola oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Tenggara

dengan jarak lintasan ± 19 mil laut yang dilayani oleh dua buah kapal penyeberangan dengan waktu tempuh $\pm 2,5$ jam untuk satu *trip*, Pelabuhan Penyeberangan Torobolu ini merupakan Pelabuhan Penyeberangan yang menjadi jembatan penghubung antar pulau tersebut. Pelabuhan ini sangat ramai digunakan untuk mengangkut kendaraan dan penumpang yang menyeberang.

Pada Pelabuhan Penyeberangan lintasan Torobulu - Tampo terdapat kapal penyeberangan yang dikelola oleh PT. ASDP yaitu kapal penyeberangan KMP. Pulau Rubiah. Pada Pelabuhan Penyeberangan Torobulu memiliki produktifitas penumpang yang sangat tinggi, keamanan dan keselamatan sangat diunggulkan sebagai bentuk pemberian jasa yang baik. Sistem tata cara pengangkutan kendaraan pada kapal penyeberangan KMP. Pulau Rubiah belum sesuai dengan kaidah tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal. Jarak kendaraan satu dengan kendaraan lain terlalu rapat sehingga mengakibatkan kerusakan pada ringan kendaraan. Kendaraan – kendaraan yang masuk ke kapal di posisikan tanpa pengamanan tali (*lashing*) sehingga dapat mengancam keselamatan. Operator kapal yang berada di atas kapal penyeberangan KMP. Pulau Rubiah tidak menyediakan petugas yang melakukan pengikatan tali kendaraan yang seharusnya disediakan operator kapal menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 Tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal.



Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Sulawesi Tenggara (2021)

Gambar 1.2 Jarak Antara Kendaraan

Saat ini pada KMP. Pulau Rubiah yang ada dipelabuhan penyeberangan Torobulu pengaturan pengangkutan kendaraan, penetapan posisi kendaraan di atas kapal masih belum sesuai dengan peraturan semestinya sehingga dalam penataan muatan pun dapat mengancam keselamatan penumpang dan kendaraan. Di Kapal Penyeberangan KMP. Pulau Rubiah juga tidak melakukan pengikatan kendaraan yang diwajibkan pada kapal angkutan penyeberangan dengan sesuai seperti yang tertera pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan di atas Kapal Angkutan Penyeberangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal. Di Kapal Penyeberangan KMP. Pulau Rubiah melakukan pengikatan kendaraan hanya pada kondisi cuaca dalam keadaan buruk dan tidak disediakan petugas khusus untuk *lashing* oleh operator kapal. Sehingga dalam melakukan pengangkutan kendaraan di atas kapal sangatlah mengancam keselamatan untuk operator kendaraan ataupun operator kapal yang berada di atas kapal.



Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Sulawesi Tenggara (2021)

Gambar 1.3 Kendaraan Tidak Di *Lashing*

Dalam rangka upaya menjamin keselamatan penumpang dan kendaraan, Kementerian Perhubungan telah mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal Penyeberangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 Tahun 2016 Tentang Kewajiban

Pengikatan Kendaraan Diatas Kapal Angkutan Penyeberangan. Kedua peraturan tersebut bertujuan untuk meningkatkan keselamatan kapal penumpang Ro-Ro, pemenuhan standar keselamatan pengangkutan kendaraan diatas kapal, meminimalkan kelebihan berat muatan, kesalahan penempatan pemuatan kendaraan dan belum sesuaiya pengikatan kendaraan di atas kapal. Berdasarkan uraian latar belakang diatas maka penulis mengambil judul Kertas Kerja Wajib sebagai berikut, **“EVALUASI PELAKSANAAN TATA CARA PENGANGKUTAN KENDARAAN DI ATAS KMP. PULAU RUBIAH PADA LINTASAN TOROBULU – TAMPO PROVINSI SULAWESI TENGGARA”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan di atas, maka didapatkan perumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah tata cara pengangkutan kendaraan di KMP. Pulau Rubiah sudah sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal ?
2. Berapakah kebutuhan jumlah alat pengikat kendaraan dan klem roda pada KMP. Pulau Rubiah?
3. Berapakah jumlah kebutuhan petugas *lashing* dan klem roda kendaraan di KMP. Pulau Rubiah?

1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.3.1 Tujuan

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui tata cara pengangkutan di atas KMP. Pulau Rubiah sudah sesuai atau belum dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal.

2. Untuk mengetahui kebutuhan jumlah alat pengikat kendaraan dan klem roda kendaraan di atas KMP. Pulau Rubiah.
3. Untuk mengetahui kebutuhan jumlah petugas *lashing* dan petugas klem roda kendaraan yang dibutuhkan di atas KMP. Pulau Rubiah.

1.3.2 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari Penelitian KKW ini adalah sebagai berikut:

a. Manfaat Teoritis

Diharapkan penelitian dapat menjadi acuan untuk PT. ASDP untuk lebih memperhatikan keselamatan dan keamanan dalam melakukan pemuatan kendaraan di atas kapal.

b. Manfaat Praktis

1. Bagi Taruna, pembuatan KKW bermanfaat untuk mengaplikasikan ilmu pengetahuan yang telah diperoleh selama mengikuti pendidikan dan menyelesaikan salah satu syarat untuk menyelesaikan studi.
2. Bagi Lembaga Pendidikan, memberikan informasi berupa pengetahuan dan wawasan kepada seluruh civitas akademika di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang tentang pengangkutan dan pengikatan di atas kapal penyeberangan dan sebagai pelengkap data di perpustakaan juga dapat digunakan sebagai referensi bagi penulisan Kertas Kerja Wajib berikutnya.
3. Bagi Instansi, PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero), dapat dijadikan acuan dalam melakukan pengangkutan dan pengikatan kendaraan di atas kapal demi keamanan dan kenyamanan.
4. Bagi Masyarakat, Pengguna jasa penyeberangan diharapkan dapat merasakan keamanan dan kenyamanan dengan adanya *lashing* pada kendaraan pengguna jasa.

1.4 Ruang Lingkup

Agar permasalahan yang akan dibahas dalam Kertas Kerja Wajib nanti tidak menyimpang dan meluas dari pokok permasalahan maka diperlukan adanya batasan pembahasan terhadap ruang lingkup penelitian yaitu sebagai berikut :

Penelitian ini dilakukan di atas Kapal Angkutan Penyeberangan KMP. Pulau Rubiah, Objek dalam penelitian ini adalah pengangkutan dan pengikatan kendaraan serta petugas *lashing* dan klem roda kendaraan yang dibutuhkan di atas KMP. Pulau Rubiah

1.5 Keaslian Penelitian

Dalam penelitian ini digunakan penelitian terdahulu sebagai pembanding penelitian penulis sekarang, tujuannya agar hasil penelitian terjaga keasliannya dan dapat dipertanggungjawabkan secara akademis. Untuk itu digunakan metode yang sama untuk membahas pengangkutan dan pengikatan saat ini, namun terdapat beberapa perbedaan dengan KKW sebelumnya yang mana dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 1.1 Penelitian Terdahulu

No	Penelitian	Penemuan	Kebaharuan
1	Tinjauan Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal Penyeberangan Milik PT. ASDP Pada Lintasan Hunimua - Waipirit (M Rusedky 2020)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tidak ada <i>pelashingan</i> di atas kapal kapal milik PT. ASDP Cabang ambon 2. Banyaknya Pengemudi mobil yang membawa klem kendaraan sendiri berupa batu ataupun kayu 3. Tidak adanya petugas <i>pelashingan</i> di atas kapal lintasan Hunimua - Waipirit 	1. Lokasi Penelitian Berbeda
2	Tinjauan Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal Penyeberangan Pada Lintasan Bira - Pamatata (Rizky Putra Wijaya, 2019)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tidak adanya jembatan timbang di Pelabuhan 2. Ruang deck kapal yang kotor dan tidak steril di kapal lintasan Bira-Pamatata 3. Tidak adanya <i>pelashingan</i> di atas kapal lintasan Bira-Pamatata 	2. Ukuran Kapal yang dipakai berbeda

Tabel 1.1 Lanjutan

No	Penelitian	Penemuan	Kebaharuan
3	Evaluasi Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Pada Kmp. Teluk Cenderawasih 1 Lintasan Penyeberangan Batu Licin – Tanjung Serdang (Dira Nanda, 2018)	1. Tata cara pengangkutan kendaraan pada Lintasan Batulicin – Tanjung Serdang tidak sesuai dengan aturan Tidak adanya petugas <i>lashing</i> yang bertugas di atas kapal lintasan Batulicin – Tanjung Serdang	3. Adanya penambahan analisis kebutuhan alat dan petugas klem roda kendaraan

Sumber: Perpustakaan Politeknik Transportasi SDP Palembang Tahun 2020