

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan proses pemindahan atau pengangkutan manusia, hewan dan barang, dari suatu tempat menuju tempat lain dengan tenaga manusia atau mesin. Sebagian besar kegiatan manusia sehari-hari berhubungan dengan penggunaan alat transportasi. Kegiatan transportasi mempunyai pengaruh besar dalam pertumbuhan dan perkembangan terhadap kehidupan politik, ekonomi, budaya, pertahanan dan keamanan.

Angkutan penyeberangan merupakan angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya. Angkutan penyeberangan menyediakan layanan untuk penumpang dan kendaraan yang akan menuju ke daerah sekitarnya atau antar pulau. Keberadaan angkutan penyeberangan sangat memberikan pengaruh bagi kehidupan masyarakat.

Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Tenggara mempunyai peran penting bagi masyarakat Sulawesi Tenggara, dimana sebagian besar masyarakatnya menggunakan moda angkutan penyeberangan sebagai alat penghubung antar pulau di Sulawesi Tenggara maupun daerah sekitarnya Karena menjadi salah satu penggerak pertumbuhan ekonomi bagi masyarakat dan memperlancar pergerakan barang. Pelabuhan penyeberangan Kendari merupakan pelabuhan penyeberangan perintis yang terletak di Kota Kendari Provinsi Sulawesi Tenggara. Dalam pengoperasiannya, lintasan Kendari - Langara dilayani 1 (satu) kapal Ro-Ro yang diusahakan oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (persero) Cabang

Baubau yakni KMP. Bahteramas. Adapun perairan yang memisahkan Pelabuhan Penyeberangan Kendari dan Langara ini mempunyai jarak 30 mil laut dan dapat ditempuh dalam waktu 3 jam.

Pemuatan kendaraan dan kewajiban pengikatan kendaraan pada KMP Bahteramas masih belum diterapkan, berdasarkan pada kondisi eksisting di lapangan seperti, kendaraan yang masuk ke kapal tidak memperhatikan jarak antar kendaraan sehingga sangat berdekatan, kendaraan di atas kapal yang akan melakukan penyeberangan wajib diikat (*lashing*) namun tidak diikat, klem roda sebagai pengganti apabila kendaraan tidak diikat juga tidak tersedia, kendaraan harusnya melewati jembatan timbang dan portal untuk didata namun tidak tersedianya jembatan timbang dan portal di Pelabuhan Kendari dan Langara, tidak adanya informasi terkait berat kendaraan dan muatan dan juga informasi tinggi kendaraan, penyusunan kendaraan dan barang tidak beraturan, serta tidak adanya petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan dan sangat membahayakan selama waktu berlayar.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian sebagai tugas akhir Kertas Kerja Wajib (KKW) dengan judul, **“EVALUASI PELAKSANAAN TATA CARA PENGANGKUTAN KENDARAAN DI KMP BAHTERAMAS PADA LINTASAN KENDARI - LANGARA PROVINSI SULAWESI TENGGARA”**

1.2 Rumusan Permasalahan

Berdasarkan latar belakang dari hasil pengamatan maka ditemukan permasalahan yaitu sebagai berikut:

1. Bagaimana tata cara pengangkutan kendaraan di KMP Bahteramas sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 Tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan di atas Kapal?

2. Bagaimanakah Kesesuaian pengikatan kendaran di KMP Bahteramas yang Sesuai Dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 Tahun 2016 Tentang kewajiban pengikatan kendaraan di atas kapal?
3. Berapakah kebutuhan petugas dan alat *lashing* kendaraan untuk meningkatkan sistem pengangkutan di KMP Bahteramas?

1.3 Tujuan dan Manfaat

a. Tujuan

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui tata cara pengangkutan kendaraan di KMP Bahteramas sudah sesuai atau belum dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 Tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 tahun 2016 Tentang kewajiban pengikatan kendaraan diatas kapal angkutan penyeberangan.
2. Untuk menganalisis pengikatan kendaraan di KMP Bahteramas yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 Tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 tahun 2016 Tentang kewajiban pengikatan kendaraan diatas kapal angkutan penyeberangan.
3. Untuk mengetahui kebutuhan petugas dan alat *lashing* kendaraan untuk meningkatkan sistem pengangkutan di KMP Bahteramas.

b. Manfaat

Manfaat dari penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini, sebagai berikut:

1. Bagi Taruna

Dapat mengaplikasikan ilmu yang didapat secara langsung di lapangan dan menambah pengetahuan tentang masalah yang terjadi serta memberikan solusi sesuai dengan ilmu yang dimiliki penulis yang berhubungan dengan Pemuatan kendaraan di atas kapal.

2. Bagi Dinas Perhubungan Provinsi Sultra

Sebagai pihak pengelola angkutan penyeberangan yang berkaitan dengan kondisi sarana dan prasarana maupun operasional sistem angkutan penyeberangan di Lintasan Penyeberangan Kendari - Langara sehingga dapat dipakai sebagai bahan pertimbangan dalam perbaikan sarana, prasarana, dan kinerja operasional di masa yang akan datang, khusus mengenai tata cara pemuatan kendaraan di atas kapal.

3. Bagi operator kapal

Sebagai koreksi untuk penanganan muatan kendaraan di atas kapal sehingga memberikan keselamatan dan kenyamanan bagi pengguna jasa pada saat berlayar.

4. Bagi Pengguna Jasa :

- a. Dapat meningkatkan tingkat keamanan dan keselamatan bagi penumpang pada saat menggunakan angkutan penyeberangan.
- b. Dapat memberikan informasi dan pengetahuan bagi pengguna jasa tentang keselamatan dan keamanan penumpang di pelabuhan.
- c. Dapat memberikan pelayanan yang berkualitas kepada pengguna jasa sesuai dengan peraturan perundang – undangan yang berlaku.

1.4 Ruang Lingkup

Agar pokok permasalahan yang akan dibahas dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) ini tidak menyimpang dan meluas dari fokus penelitian, maka diperlukan adanya pembatasan ruang lingkup. Adapun ruang lingkup penulisan Kertas Kerja Wajib ini adalah sebagai berikut :

1. Lokasi Yang Diteliti Adalah Lintasan Penyeberangan Kendari – Langara Provinsi Sulawesi Tenggara di Kapal Angkutan Penyeberangan KMP Bahteramas..
2. Hal Yang Diteliti Adalah Pengangkutan dan Pengikatan Kendaraan serta petugas *lashing* yang dibutuhkan di KMP Bahteramas, agar sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 Tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal dan Peraturan

Menteri Perhubungan Nomor PM 30 tahun 2016 tentang kewajiban pengikatan kendaraan diatas kapal angkutan penyeberangan.

3. Penelitian ini dibatasi dengan membandingkan kondisi yang terjadi dilapangan dengan apa yang sudah ada sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 Tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 tahun 2016 tentang kewajiban pengikatan kendaraan diatas kapal angkutan penyeberangan.

I.5 Keaslian

Dibawah ini dapat dilihat beberapa perbedaan yaitu:

Tabel I.1

Perbandingan Keaslian Kertas Kerja Wajib

Pebedaan	Nama Taruna	
	Febrian Partil A K	M Alfian Ferdiansyah
Judul	EVALUASI PELAKSANAAN TATA CARA PENGANGKUTAN KENDARAAN DI KMP BAHTERAMAS PADA LINTASAN KENDARI - LANGARA PROVINSI SULAWESI TENGGARA	TINJAUAN PENGANGKUTAN KENDARAAN DI ATAS KAPAL KMP. KOTA BUMI PADA LINTASAN PENYEBERANGAN BAJOE – KOLAKA KABUPATEN BONE PROVINSI SULAWESI SELATAN SEBAGAI UPAYA PENINGKATAN ASPEK KESELAMATAN PELAYARAN
Lokasi	Kendari	Bajoe
Analisa	<ol style="list-style-type: none"> 1. Analisa Tata Cara Pengangkutan Kendaraan 2. Analisa Kebutuhan Alat Pengikat dan Klem Roda kendaraan 3. Analisa jumlah petugas pengikat dan klem roda kendaraan 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Analisa Tata Cara Pengangkutan 2. Analisa Jarak Antar Kendaraan 3. Analisa Jumlah Petugas Lashing

BAB II LANDASAN TEORI

2.1 Landasan hukum

Adapun dasar hukum yang diambil pada pembahasan sebagai landasan teori yang langsung berkaitan dengan masalah yang diteliti, yaitu:

2.1.1 UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yang terdapat bahasan tentang pelabuhan.

1. Pasal 1 ayat (3) : Angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.
2. Pasal 1 ayat (6) : Trayek adalah rute atau lintasan pelayanan angkutan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya.
3. Pasal 1 ayat (16) : Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.
4. Pasal 1 ayat (36) : Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
5. Pasal 22 ayat (1): Angkutan penyeberangan merupakan angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan atau

jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan/atau kendaraan beserta muatannya.

2.1.2 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal.

1. Pasal 5 ayat (1) : Setiap kendaraan yang diangkut di atas kapal wajib dilengkapi informasi mengenai jenis dan berat muatan.
2. Pasal 5 ayat (2) : Kendaran wajib terlebih dahulu ditimbang sebelum dimuat di atas kapal untuk memastikan berat kotor kendaraan beserta muatannya.
3. Pasal 7 ayat (1) : kendaraan yang ditimbang dan memiliki berat yang tidak sesuai dengan data pada berat yang dilaporkan, diberi tanda dan tidak dapat dimuat ke atas kapal yang dituju kecuali apabila kekuatan geladak pada kapal yang dituju masih sesuai untuk menerima kendaraan dengan berat seperti itu.
4. Pasal 7 ayat (2) : apabila kapal yang tersedia tidak memiliki kekuatan geladak yang sesuai, maka kendaraan tersebut harus dipisahkan dan menunggu kapal dengan kekuatan geladak yang sesuai.
5. Pasal 8 ayat (1) : Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan kendaraan beserta penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.
6. Pasal 12 ayat (1) : Setiap kapal wajib menyediakan alat pengikat muatan yang cukup di atas kapal.
7. Pasal 12 ayat (2) : Alat pengikat harus sesuai dengan kondisi kapal dan jumlah serta ukuran muatan kendaraan yang akan diangkut.
8. Pasal 15 ayat (1) : Ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan lemak.
9. Pasal 15 ayat (3) : Unit muatan dan/atau kendaraan harus memiliki dokumen yang memberikan informasi berat keseluruhan unit muatan dan/atau kendaraan termasuk informasi tindakan perawatan khusus yang harus dilakukan selama perjalanan dilaut.

10. Pasal 17 ayat 1) : Kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal.
11. Pasal 17 ayat (2) : Ruang penempatan kendaraan harus *steril* dari adanya penumpang selama pelayaran.
12. Pasal 17 ayat (3) : Jarak kendaraan dengan dinding kapal harus sedemikian rupa sehingga tidak boleh menutupi kran atau katub pemadam kebakaran dan akses jalan orang.
13. Pasal 17 ayat (4) : Mesin kendaraan harus dimatikan, perseneling dan rem tangan harus diaktifkan serta semua kendaraan harus diikat (*lashing*) dengan alat *lashing* yang sesuai dengan dengan jarak dan kondisi cuaca pelayaran serta roda kendaraan harus diganjal.
14. 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 40 (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.
15. Pasal 19 ayat (1) : Setiap kendaraan wajib dilakukan pengikatan selama pelayaran.

1. 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 dinding dalam atau sisi luar gading-gading.

2.I.3 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 30 tahun 2016 Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan.

1. Pasal 2 : Kapal penyeberangan wajib menyediakan alat pengikat kendaraan (*lashing*) dan klem roda kendaraan.
2. Pasal 4 ayat (1) : Setiap kendaraan wajib diikat selama dalam pelayaran.
3. Pasal 4 ayat (2) : Untuk pengikatan kendaraan (*lashing*) wajib dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (haluan), tengah (*midship*) dan belakang (buritan).
4. Pasal 6 ayat (1) : Operator kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan.
5. Pasal 6 ayat (2) : Jumlah petugas untuk mengikat kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayanan kapal.
6. Jarak minimal antar kendaraan
7. Jarak antar masing-masing kendaraan pada sisi kiri dan kanan adalah 60 cm.
8. Jarak antar muka dan belakang masing-masing kendaraan adalah 30 cm.
9. Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading-gading (*frame*).
10. Jarak sisi antar kendaraan dengan tiang penyangga (*web frames*) adalah 60-80 cm.

2.1.4 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 103 tahun 2017 Tentang Pengaturan dan Pengendalian Kendaraan yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan.

1. Pasal 2 ayat (1) : Setiap pelabuhan penyeberangan wajib menyediakan fasilitas portal dan jembatan timbang.
2. Pasal 2 ayat (2) : Fasilitas portal dan jembatan timbang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditempatkan sebelum loket penjualan tiket kendaraan.
3. Pasal 2 ayat (3) : Fasilitas portal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) memiliki ketinggian yang disesuaikan dengan tinggi geladak kapal pada lintasan.
4. Pasal 2 ayat (4) : Setiap kendaraan beserta muatannya yang akan diangkut menggunakan kapal angkutan penyeberangan wajib diketahui:
 - a. dimensi (tinggi); dan
 - b. berat kendaraan.

2.1.5 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.4608/AP.005/DRJD/2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan bahwa persyaratan untuk jarak antar muatan sebagai berikut:

1. Jarak minimal antar kendaraan diatur sebagai berikut :
 - a. Jarak antar masing-masing kendaraan pada sisi kiri dan kanan adalah 60 cm.
 - b. Jarak antar muka dan belakang masing-masing kendaraan adalah 30 cm.
 - c. Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading-gading (*frame*).
 - d. Jarak sisi antar kendaraan dengan tiang penyangga (*web frames*) adalah 60-80 cm.

2. Antara pintu rampa haluan/buritan dengan batas sekat pelenggaran, dilarang dimuati kendaraan.

2.2 Dasar Teori

2.2.1 Pengertian Transportasi

Menurut Fidel Miro (2002), mengatakan transportasi adalah usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu.

2.2.2 Lintas Penyeberangan

Berdasarkan buku Transportasi Penyeberangan (2010) karangan Iskandar Abubakar, Lintas penyeberangan adalah suatu alur perairan di laut, selat, teluk, sungai dan/atau danau yang ditetapkan sebagai lintas penyeberangan serta berfungsi untuk menghubungkan simpul pada jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api.

2.2.3 Definisi Pelabuhan

Berdasarkan UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas – batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Ditarik dari definisi diatas maka fungsi utama pelabuhan adalah sebagai tempat perpindahan muatan dari suatu moda ke moda lain. Sedangkan untuk peranan pelabuhan adalah sebagai berikut :

- a. Sebagai titik simpul dari beberapa moda angkutan.
- b. Menunjang pola perdagangan dan pola distribusi barang.

- c. Merangsang aktivitas ekonomi dan memecah isolasi daerah di belakangnya.
- d. Menunjang pembentukan ketahanan nasional
Macam pelabuhan ditinjau dari segi penyelenggaraannya adalah:
- e. Pelabuhan Umum, yaitu pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan umum dilakukan oleh Pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada badan usaha milik negara yang didirikan dengan maksud tertentu.
- f. Pelabuhan Khusus, yaitu diselenggarakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu.

2.2.4 Kapal Penyeberangan

Kapal Penyeberangan menurut Abubakar (2010), sebagai salah satu moda transportasi yang cukup berkembang di Indonesia merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang memiliki karakteristik tersendiri. Kapal Penyeberangan berdasarkan fungsinya terbagi atas 3 (tiga) yaitu :

1. Kapal Penyeberangan yang memuat Penumpang (*Passenger*)
2. Kapal Penyeberangan yang memuat Kendaraan (*Ro-ro*)
3. Kapal Penyeberangan yang memuat penumpang dan kendaraan (*Ro-pax*)

2.2.5 Alat Penimbang

Alat penimbang adalah seperangkat alat untuk menimbang kendaraan bermotor yang dapat dipasang secara tetap atau yang dapat dipindahkan yang digunakan untuk mengetahui berat kendaraan beserta muatannya.

Jembatan timbang digunakan secara luas di berbagai sektor dan memiliki fungsi serta kegunaan tersendiri. Namun pada umumnya yang diukur beratnya sebenarnya muatan dari truk tersebut. Biasanya jenis muatan tersebut merupakan jenis produk yang sulit untuk dihitung satu persatu, sehingga harus dihitung secara massal. Caranya dengan terlebih

dahulu mengukur berat truk tanpa muatan, kemudian mengukur berat truk yang terisi muatan, dan kemudian menghitung selisih kedua hasil pengukuran tersebut. Nilai selisih itu merupakan nilai berat muatan.

Setiap pelabuhan penyeberangan wajib menyediakan fasilitas portal dan jembatan timbang. (2) Fasilitas portal dan jembatan timbang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditempatkan sebelum loket penjualan tiket kendaraan. (3) Fasilitas portal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) memiliki ketinggian yang disesuaikan dengan tinggi geladak kapal pada lintasan. (4) Setiap kendaraan beserta muatannya.

Yang akan diangkut menggunakan kapal angkutan penyeberangan wajib diketahui:

- a. dimensi (tinggi); dan
- b. berat kendaraan.

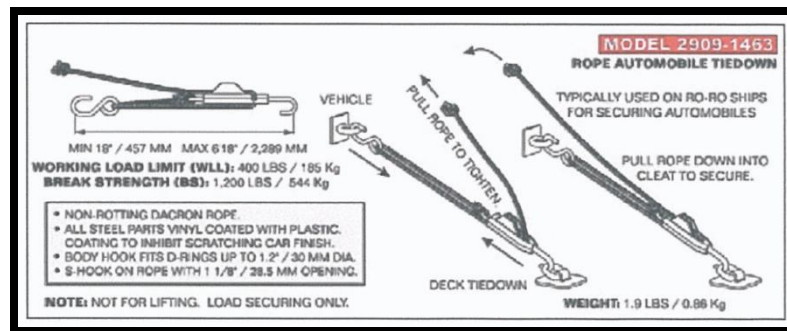
2.2.6 Pengikatan Kendaraan di Kapal (*Lashing*)

Menurut Iskandar Abubakar (2010), *lashing* kendaraan yaitu penggunaan tali atau rantai yang dilengkapi pegetat atau sabuk *lashing* digunakan untuk meredam gaya *horizontal* untuk menghindari muatan kendaraan bergeser atau terbalik, yang terpenting tidak terlalu longgar atau terlalu ketat. Bila kendaraan diangkut pada bidang dengan kelandaian tertentu, maka perlu adanya upaya penambahan *lashing* agar kendaraan tidak meluncur di medan yang ada kelandaiannya. Pengertian *lashing* penulis mendapatkan sumber dari Wikipedia yaitu metode pengikatan barang/*cargo* untuk keamanan pada saat melalui transportasi laut, darat dan udara sehingga aman sampai di tujuan.

2.2.7 Jenis Alat Pengikat

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. Pemerintah telah mengeluarkan aturan tentang jenis alat pengikat yang digunakan,

seperti tali pengikat kendaraan (*rope automobile tiedown*), sling pengikat dengan kunci bergigi (*ratchet strap assembly*), atau rantai dengan penguat/pengcangnya (*chain with turnbuckle*). Yang terdapat pada lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016.

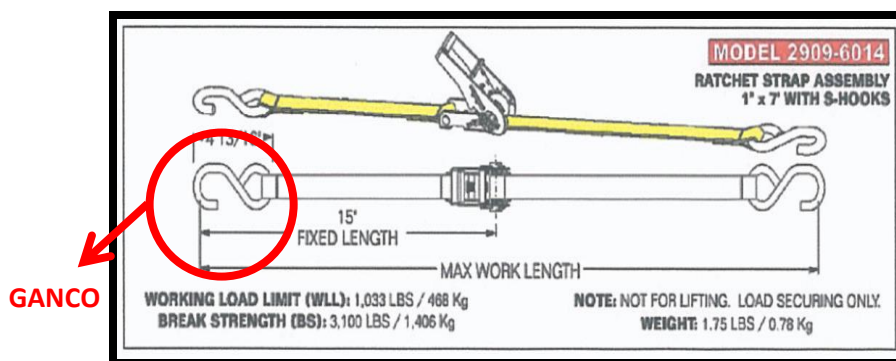


Sumber : Lampiran Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

Gambar 2.1

Tali Pengikat Kendaraan (*Rope Automobile Tiedown*)

Tali Pengikat Kendaraan (*Rope Automobile Tiedown*) memiliki batas beban kerja 400 LBS/185 Kg, batas maksimal 1.200 LBS/544 Kg. Pada *Rope Automobile Tiedown* semua bagian baja vinil dilapisi dengan lapisan plastik untuk menghambat goresan *finish* mobil, *body hook* cocok dengan cincin sampai 1,2 /30 MM DLA. Serta *S-Hook on rope* dengan 1,1/8 /28,5 MM opening.



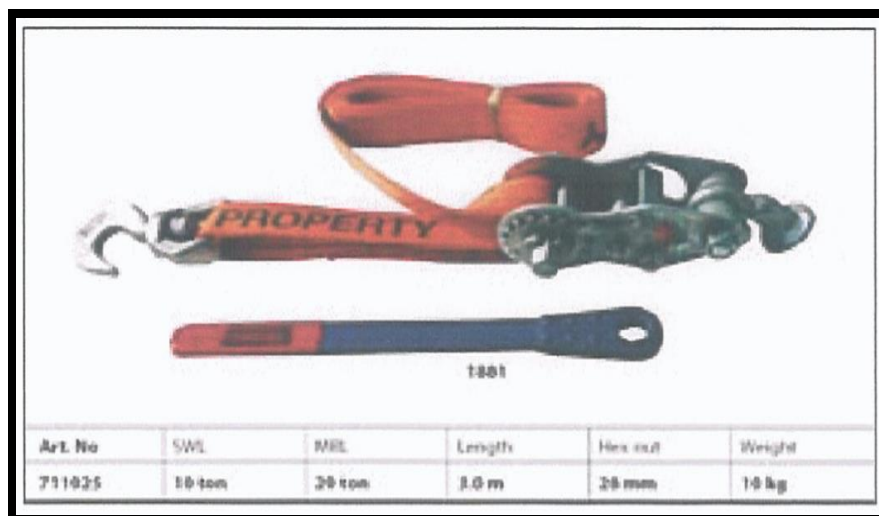
Sumber : Lampiran Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

Gambar 2.2

Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (*Ratchet Strap Assembly*)

Model Ganco Pada Kedua Ujung Sisinya

Ganco adalah alat yang digunakan untuk membantu mengangkat beban dengan cara di kaitkan. Ganco ini berbentuk seperti tanda tanya karena bentuk tanda tanya sangat cocok untuk model dari ganco itu sendiri yang fungsinya sebagai alat pengangkat atau alat kait. Ganco memiliki nama lain juga yaitu hook. Batas beban kerja dari ganco pada kedua ujung sisi ini yaitu 1,033 LBS/458 Kg dan batas maksimal 3.100 LBS/1,406 Kg. Ganco jenis ini pun memiliki berat 1,75 LBS/0,78 Kg.



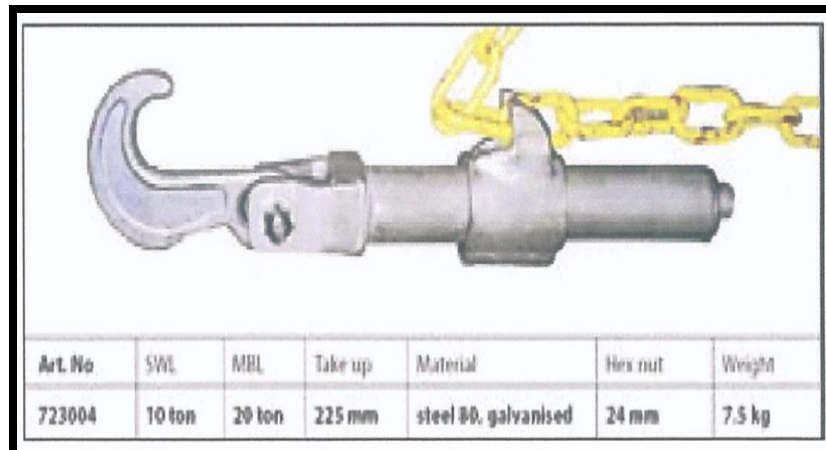
Sumber : Lampiran Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

Gambar 2.3

Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (*Ratchet Strap Assembly*)

Model Ganco Pada Satu Sisinya

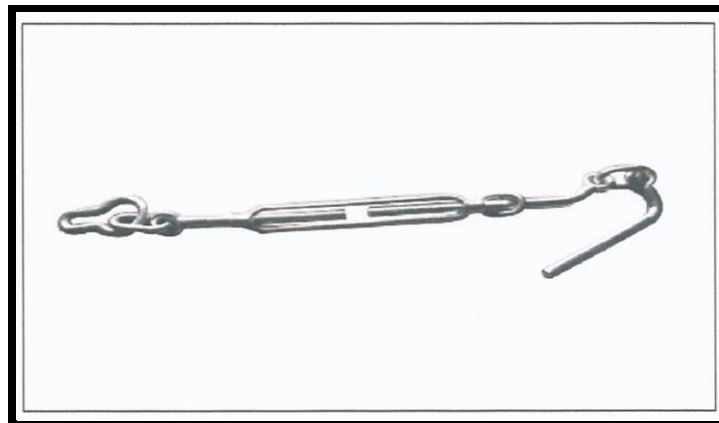
Sling pengikat dengan kunci bergigi model ganco yang terdapat pada satu sisi ini memiliki panjang 3 m dimana memiliki beban kerja 10 ton dan batas maksimal 20 ton dengan berat 1 kg.



Sumber : Lampiran Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

Gambar 2.4
Rantai Dengan Ganco

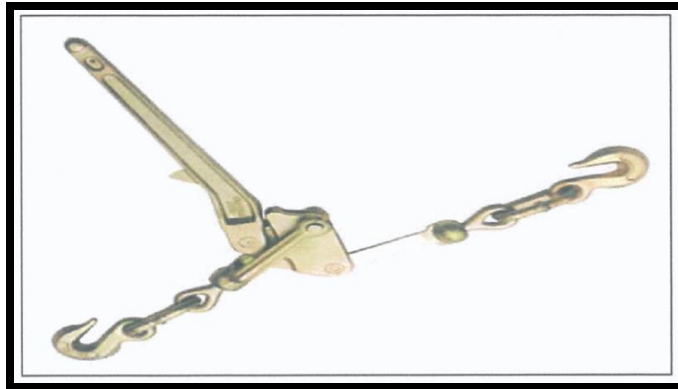
Alat pengikat dengan jenis rantai dengan ganco ini memiliki beban kerja 10 ton dengan batas maksimal 20 ton, berat pada rantai ganco ini pun 7,5 Kg.



Sumber : Lampiran Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

Gambar 2.5
Pengikat (*turnbuckle*) yang dapat disambung dengan rantai

Turnbuckle yaitu jarum keras atau spanskrap yang digunakan untuk mengatur ketegangan sling baik sling rantai maupun sling wire rope. Pengikat yang dapat disambung dengan rantai ini memiliki batas maksimal 20 ton, yang memiliki beban kerja 10 ton.



Sumber : Lampiran Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

Gambar 2.6

Ganco Dengan Rantai Dan Pengencangnya

Ganco dengan jenis ini memiliki dua sisi dengan material pengikat rantai yang memiliki alat pengencang dibagian tengahnya, alat ini pun memiliki beban berat maksimal 20 ton.

2.2.8 Klem Pada Roda Kendaraan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, klem diartikan sebagai alat untuk menjepit, memegang atau menekan suatu objek atau benda. Klem juga diartikan sebagai alat menjepit kendaraan agar tidak bergerak atau bergeser. Klem pada roda kendaraan memiliki berbagai jenis seperti berikut:



Gambar 2.7

Jenis – Jenis Klem Roda Kendaraan

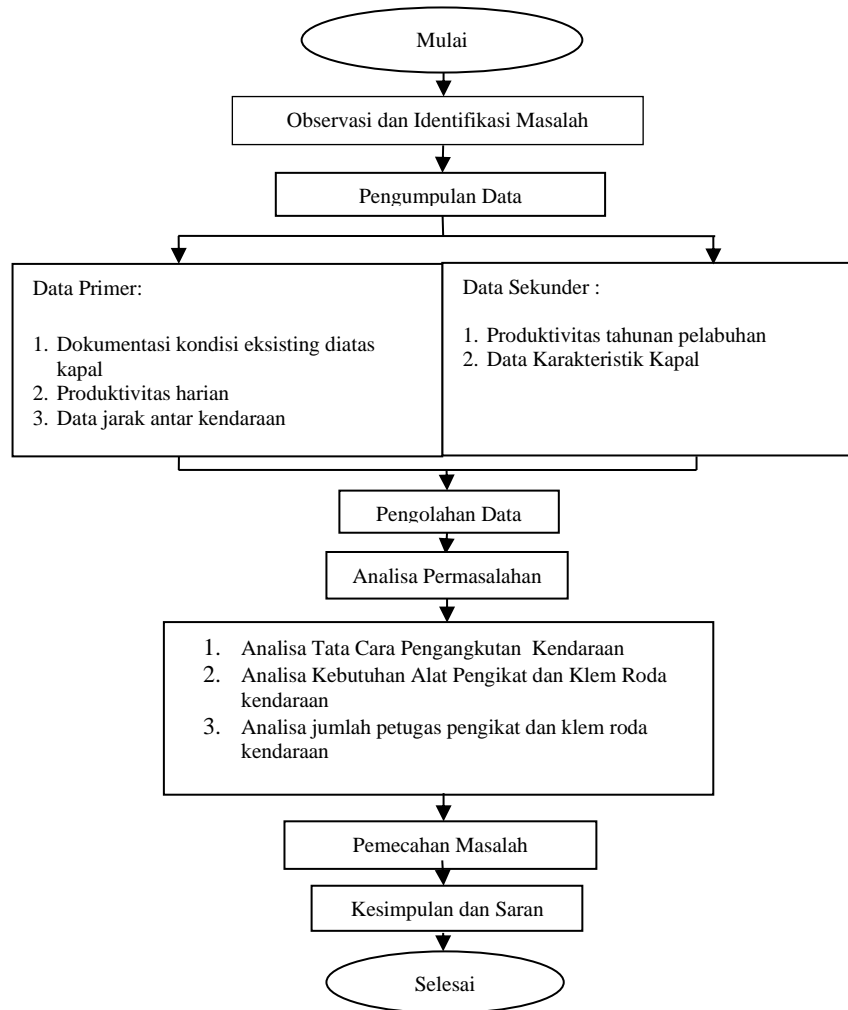
2.2.9 Waktu *Lashing*

Menurut Utomo dan Susilowati (2017), dalam artikelnya mengatakan bahwa waktu untuk melakukan lashing satu kendaraan bisa mencapai waktu 3 – 5 menit yang dikerjakan oleh 1 orang.

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Alur Pikir

Adapun bagan alur penelitian ini dapat dilihat pada **Gambar 3.1** :



Gambar 3.1. Bagan Alir Penelitian

3.2 Metode Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini digunakan beberapa metode pengumpulan data sebagai bahan acuan dan perbandingan, pendataan ini disesuaikan dengan kondisi dan lokasi atau tempat dimana objek berada. Dalam proses pengumpulan data yang digunakan beberapa metode survey untuk memperoleh data yaitu :

3.2.1 Data Primer

Data primer adalah data yang didapat langsung dari sumbernya atau berdasarkan pengamatan langsung di lapangan, dalam memperoleh data primer penulis menggunakan metode sebagai berikut:

1. Metode Observasi

Observasi adalah pengamatan yang dilakukan langsung di lapangan secara sistematis yang kemudian dilakukan pencatatan. Kegiatan yang dilaksanakan adalah melakukan pengamatan mulai dari kendaraan memasuki area pelabuhan, kendaraan memasuki kapal, proses penanganan muatan diatas kapal, mengukur jarak antar kendaraan diatas kapal serta mengamati jenis golongan kendaraan diatas kapal dalam memuat kendaraan menggunakan *lashing* sesuai dengan PM 115 Tahun 2016 tentang Tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal penyeberangan dan jumlah petugas yang dibutuhkan untuk melakukan *lashing* hingga mendapatkan hasil untuk dapat memecahkan masalah yang ada.

2. Metode Pengukuran

Pengukuran dilakukan untuk mendapatkan informasi tentang alasan melakukan pemuatan yang tidak sesuai dengan ketentuan yang ada sehingga dapat mempengaruhi keselamatan kapal dan menggali lebih dalam faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya hal tersebut. Data yang di dapat meliputi data produktifitas kendaraan dan data jarak antar kendaraan di atas kapal.

3. Dokumentasi

Dokumentasi atau melakukan foto kondisi *eksisting* dilakukan agar mendapatkan bukti kondisi nyata yang terjadi saat penulis melakukan pengamatan dilapangan dan juga sebagai bahan penting untuk menyajikan data.

3.2.2 Data Sekunder

Adalah data yang diperoleh tidak secara langsung atau didapat berdasarkan pengamatan pihak lain dan berupa laporan secara tertulis, dalam memperoleh data sekunder penulis menggunakan metode sebagai berikut :

1. Metode Kepustakaan (*Literature*)

Metode ini dilakukan dengan cara mencari literatur atau dokumentasi dari berbagai sumber yang ada mengenai teori – teori, data dan informasi lainnya yang terkait dalam pemecahan masalah di Kertas Kerja Wajib (KKW) ini.

2. Metode Institusional

Data yang dikumpulkan dari berbagai instansi yang terkait, yaitu :

- 1) Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Tenggara
- 2) Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Tenggara
- 3) Kantor PT. ASDP Indonsesia Ferry (persero) cabang Baubau

3.3 Aspek Yang Diteliti

Aspek yang akan diteliti dalam melakukan penelitian pada lokasi Pelabuhan Hunimua berdasarkan analisa pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal dan juga pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Di Atas Kapal Penyeberangan Pada pasal berikut :

1. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal yaitu :

Tabel 3.1 Aspek Yang Diteliti Berdasarkan PM No. 115 Tahun 2016

No	Berdasarkan Peraturan
(1)	(2)
1	Setiap pelabuhan yang digunakan untuk mengangkut kendaraan dengan menggunakan kapal harus menyiapkan alat timbang kendaraan di area pelabuhan untuk menimbang kendaraan sebelum diangkut di atas kapal
2	Kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal
3	Ruang penempatan kendaraan harus steril dari adanya penumpang selama pelayaran
4	Ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan minyak gemuk (grease)
5	Setiap kendaraan wajib dilakukan pengikatan selama pelayaran, pengikatan sebagaimana yang dimaksud adalah dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (haluan), tengah (midship), dan belakang (buritan)
6	Setiap kapal wajib menyediakan alat pengikat yang cukup diatas kapal

No	Berdasarkan Peraturan
(1)	(2)
7	<p>Persyaratan untuk jarak muatan antara kendaraan adalah:</p> <p>a. Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang-kurangnya 60 cm.</p> <p>b. Jarak antara muka dan belakang masing-masing kendaraan 30 cm.</p> <p>Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading-gading</p>

- Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan pada Kapal Angkutan Penyeberangan sebagai berikut:




Tabel 3.2 Aspek Yang Diteliti Berdasarkan PM No. 30 Tahun 2016


No	Berdasarkan Peraturan
1	Operator kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan dan jumlah petugas untuk mengikat kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayanan kapal
2	Jumlah petugas untuk mengikat kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayanan Kapal

3.4 Alat-alat yang Digunakan Dalam Pengumpulan Data

- Formulir survey yang dibuat sendiri oleh surveyor
- Mistar atau meteran untuk mengukur jarak antara kendaraan
- Kamera Handphone digunakan untuk dokumentasi

Tabel 3.3 Spesifikasi berat rata rata kendaraan per golongan

NO	Jenis Golongan	Gambar	KET
(1)	(2)	(3)	(4)
1	Golongan IV A		Panjang : 2,5 Meter Lebar : 1,7 Meter Tinggi : 1 Meter Berat Kosong : 800 Berat Maksimal : 2 Ton
2	Golongan IV B	Dimensi: 6 CBM Berat Max: 2 Ton 	Panjang : 2,5 Meter Lebar : 1,5 Meter Tinggi : 0,5 Meter Berat Kosong : 800 kg Berat Maksimal : 2 Ton
3	Golongan V A		Panjang : 7 Meter Lebar : 2,2 Meter Tinggi : 2,5 Meter Berat Kosong : 3 Ton Berat Maksimal : 10 Ton

NO	Jenis Golongan	Gambar	KET
(1)	(2)	(3)	(4)
4	Golongan V B	<p data-bbox="560 566 687 607">Dimensi: 24 CBM Berat Max: 8 Ton</p> 	<p data-bbox="1099 616 1358 884">Panjang : 5,6 Meter Lebar : 2 Meter Tinggi : 2,2 Meter Berat Kosong : 2,5 Ton Berat Maksimal : 8 Ton</p>

Sumber : <https://kargo.tech/kapasitas-truk/diakses>

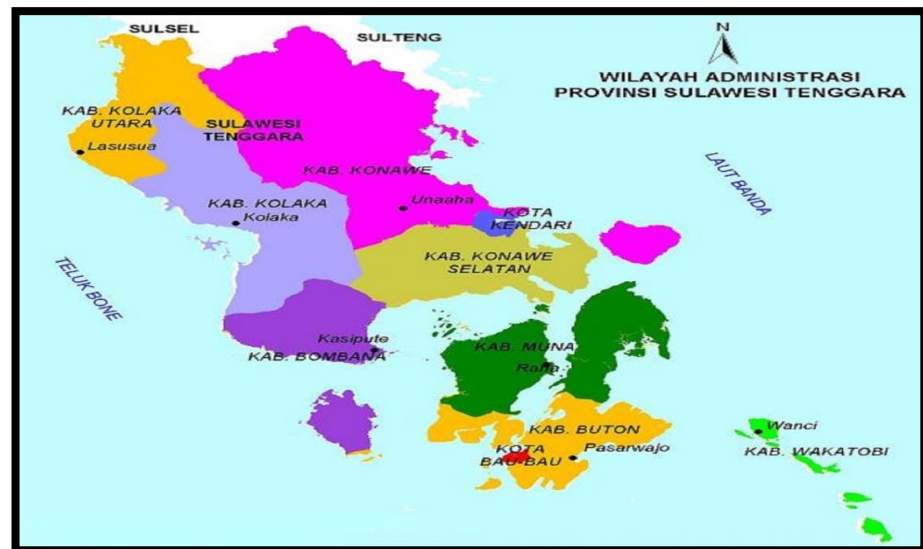
BAB IV

OBJEK PENELITIAN

4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian

1. Kondisi Geografis

Provinsi Sulawesi Tenggara merupakan salah satu provinsi yang terdapat di Indonesia yang terletak di bagian tenggara Pulau Sulawesi dengan ibu kotanya Kendari. Provinsi Sulawesi Tenggara yang terdiri dari 17 Kabupaten/Kota ini 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. Wilayah daratan Sulawesi Tenggara luasnya 38.140 km^2 ($3.814.000 \text{ ha}$) kalah dominan dengan wilayah perairan yakni seluas 110.000 km^2 ($11.000.000 \text{ ha}$).



Sumber : Sulawesi Tenggara Dalam Angka (2021)

Gambar 4.1
Peta Administrasi Provinsi Sulawesi Tenggara

2. Batas administrasi

Batas administrasi Provinsi Sulawesi Tenggara adalah sebagai berikut:

Table 4.1
Batas Wilayah Administratif Provinsi Sulawesi Tenggara

No	Sebelah	Batas Wilayah
1.	Utara	Provinsi Sulawesi Selatan dan Provinsi Sulawesi Tengah
2.	Timur	Laut Banda
3.	Selatan	Laut Flores
4.	Barat	Teluk Bone

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Tenggara, (2021)

Secara administrasi Provinsi Sulawesi Tenggara terdiri atas tujuh belas kabupaten/kota, yaitu Kabupaten Bombana, Kabupaten Buton, Kabupaten Buton Selatan, Kabupaten Buton Tengah, Kabupaten Buton Utara, Kota Kendari, Kabupaten Kolaka, Kabupaten Kolaka Utara, Kabupaten Kolaka Timur, Kabupaten Konawe, Kabupaten Konawe Utara, Kabupaten Konawe Selatan, Kabupaten Konawe Kepulauan, Kabupaten Muna, kabupaten Muna Barat, Kabupaten Wakatobi, dan Kota Bau-Bau.

Provinsi Sulawesi Tenggara terletak di Tenggara Pulau Sulawesi, dengan bagian barat dibatasi oleh Teluk Bone. Bagian utara wilayah Sulawesi Tenggara ini merupakan daerah pegunungan. Kabupaten Konawe Selatan adalah kabupaten dengan wilayah terluas yaitu 5.779,47 km² sedangkan Kota Bau-Bau merupakan kota dengan wilayah terkecil yaitu 221,00 km².

3. Kependudukan

Sebagai pendorong kemajuan suatu daerah, tidak dapat dipungkiri bahwa pemerintah saat ini terus memperhatikan perkembangan laju penduduknya. Menurut Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Tenggara, jumlah penduduk Sulawesi Tenggara tahun 2020 adalah 2.624.875 jiwa, yang terdiri atas 50,27% laki-laki dan 49,73% perempuan. Dimana, Kota Kendari menjadi wilayah dengan jumlah penduduk terbanyak yakni 345.107 jiwa.

Tabel 4.2

Jumlah Penduduk Provinsi Sulawesi Tenggara Per Kabupaten/Kota Tahun 2020

Kecamatan	2020
	Jumlah Penduduk (Jiwa)
Buton	115.207
Muna	215.527
Konawe	257.001
Kolaka	237.587
Konawe Selatan	308.524
Bombana	150.706
Wakatobi	111.402
Kolaka Utara	137.659
Buton Utara	66.653
Konawe Utara	67.871
Kolaka Timur	120.699
Konawe Kepulauan	37.050
Muna Barat	84.590
Buton Tengah	114.773

Buton Selatan	95.261
Kota Kendari	345.107
Kota Bau-Bau	159.248
PROVINSI SULAWESI TENGGARA	2.624.875

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Tenggara (2021)

4.2 Sarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud dan tujuan, terutama dalam kegiatan pelayanan terhadap pengguna jasa. Kondisi sarana sangat penting untuk diperhatikan khususnya kapal yang beroperasi.



Sumber : Dokumentasi Tim PKL Kendari, (2021)

Gambar 4.2 KMP. BAHTERAMAS

1. KMP BAHTERAMAS

KMP BAHTERAMAS beroperasi di wilayah kerja pelabuhan yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Tenggara adalah kapal yang mengangkut kendaraan, penumpang dan barang dari pelabuhan Kendari. Spesifikasi kapal dapat dilihat dari tabel berikut.

Tabel 4.3 Ship Particular KMP. BAHTERAMAS

URAIAN	KETERANGAN
Nama Kapal	KMP. BAHTERAMAS
Tempat Pembuatan/Galangan	PT. MARIANA BAHAGIA PALEMBANG
Tahun Pembuatan	2008
Tanda Panggilan/Call Sign	P N U Q
Lintasan	Kendari - Langara
Tipe Kapal	<i>Roll On Roll Off</i>
Ukuran Utama	
Panjang Seluruh (LOA)	45,50 M
Panjang (LBP)	40,15 M
Lebar (B)	12,60 M
Dalam (D)	3,20 M
Sarat Air (d)	2,15 M
GRT/NT	628 GT
Mesin Utama	
Merk	YANMAR
Type	6 AYM - ETE
Tenaga Kuda/PK	2 x 800 Pk
Jumlah Mesin	2 Unit
Kecepatan Maximum	11 Knot
RPM	1900 RPM
Tahun Pembuatan Mesin	2010
Jenis Bahan Bakar	Solar HSD
Nomor Mesin	Kiri : 1496 (PS) Kanan : 1495 (SB)
Generator Mesin Bantu	
Model	PERKINS
Type	6 TG2AM
Jumlah Mesin	2 Unit
Tenaga Kuda/HP	2 x 136 Pk
RPM	1500 RPM
KVA	50 KVA
Kapassitas Tangki	

Tangki Bahan Bakar	25 Ton
Tangki Air Tawar	40 Ton
Tangki Ballast	60 Ton
Kapasitas Muat	
Jumlah Penumpang	
- Bisnis	60 Orang
- Ekonomi	240 Orang
Jumlah Kendaraan	
- Kendaraan kecil	10 Unit
- Bis & Truck Sedang	8 Unit
- Bis & Truck Besar	1 Unit
Jumlah ABK	18 Orang
Pintu Rampa	
Pintu Rampa Haluan	Panjang : 6 M Lebar : 4 M
Pintu Rampa Buritan	Panjang : 6 M Lebar : 4 M
Car Deck	
Tinggi <i>Car Deck</i> Haluan	3,50 M
Tinggi <i>Car Deck</i> Buritan	3,50 M

Sumber: PT.ASDP Indonesia Ferry(persero) cabang Baubau

4.3 Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Prasarana merupakan suatu penunjang utama terselenggaranya suatu proses. Prasarana berfungsi untuk menambah kelancaran arus penumpang bagi pengguna jasa transportasi tersebut. Adapun prasarana Pelabuhan Penyeberangan Kendari adalah salah satu pelabuhan penyeberangan yang terdapat di Provinsi Sulawesi Tenggara.

1. Fasilitas Daratan

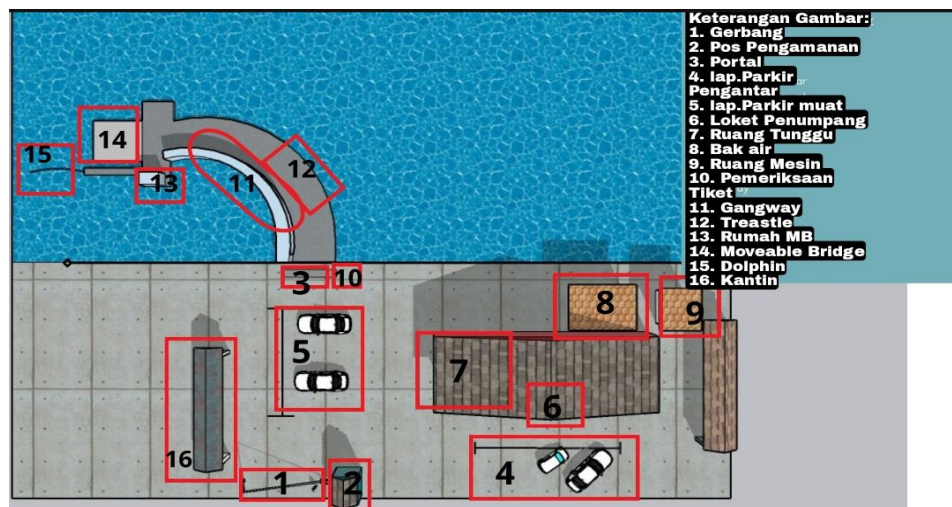
Pada fasilitas darat yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Kendari masih banyak kekurangan karena tidak adanya fasilitas *tollgate*, jembatan timbang, fasilitas *gangway*, dan juga pada fasilitas penjualan tiket masih bergabungnya antara penjualan tiket untuk penumpang dan tiket untuk kendaraan.

Berikut karakteristik fasilitas daratan dan *Layout* di Pelabuhan Penyeberangan Kendari :

Tabel 4.4 Fasilitas Daratan di Pelabuhan Penyeberangan Kendari

No	Jenis	Dimensi(m)		Luas (m ²)	Keterangan
		Panjang	Lebar		
1.	Loket Pnp dan Kendaraan	2,5	1,5	3,75	1 Buah
2.	Lap.Parkir	25	50	1250	2 Buah
3.	Musholla	1,5	2,5	25	1 Buah
4.	Pos Masuk	1,5	1	1,5	1 Buah
5.	Kantin	3,225	3	9,75	6 Buah
6.	Ruang Tunggu Penumpang	8	7,5	60	1 Buah
7.	Toilet	5	4	20	3 Buah

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Baubau, (2021)



Sumber : Hasil Survey Tim PKL Kendari, (2021)

Gambar 4.3 Layout Pelabuhan Kendari

a) Lapangan Parkir

Lapangan Parkir di Pelabuhan Kendari merupakan tempat khusus kendaraan, sebelum melakukan pemuatan dikapal, baik kendaraan siap muat maupun kendaraan pengantar ataupun penjemput.



Sumber : Dokumentasi Tim PKL Kendari, (2021)

Gambar 4.4 Lapangan Parkir

b) Ruang Tunggu Penumpang

Ruang tunggu penumpang di Pelabuhan Penyebrangan Kendari merupakan tempat penumpang menunggu atau beristirahat sementara dalam menunggu kedatangan kapal untuk menyeberang setelah membeli tiket di loket yang tersedia.



Sumber : Dokumentasi Tim PKL Kendari, (2021)

Gambar 4.5 Ruang Tunggu Penumpang

c) Toilet

Toilet adalah fasilitas sanitasi untuk tempat buang air besar dan kecil yang di sediakan untuk penumpang ketika hendak naik atau turun dari kapal. Toilet di Pelabuhan Penyebrangan Kendari.



Sumber : Dokumentasi Tim PKL Kendari, (2021)

Gambar 4.6 Toilet

d) Musholah

Musholah adalah rumah tempat ibadah umat islam atau kaum muslim yang diperuntukkan bagi penumpang yang akan melaksanakan ibadah atau sholat.



Sumber : Dokumentasi Tim PKL Kendari, (2021)

Gambar 4.7 Musholah

e) Loket

Loket merupakan tempat pembelian tiket para penumpang dan kendaraan yang ada dikapal. Pada Pelabuhan Penyeberangan Kendari masih tercampur antara loket kendaraan dan loket khusus penumpang.



Sumber : Dokumentasi Tim PKL Kendari, (2021)

Gambar 4.8 Loket

2. Fasilitas Perairan

Pada fasilitas perairan di Pelabuhan Penyeberangan Kendari. Adapun kondisi fasilitas perairan dapat dilihat dari tabel di bawah ini:

Tabel 4.5 Fasilitas Perairan di Pelabuhan Penyeberangan Kendari

No	Jenis Fasilitas	Dimensi	Satuan	Kondisi
1.	Dermaga MB/Hidrolik	1	Unit	Rusak
2.	Rumah MB	6	m ²	Rusak
3.	Bolder	4	Unit	Cukup Baik
4.	Cat Walk	25	M	Rusak
5.	Fender	4	Unit	Rusak

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Baubau (2021)

a) Ruang Operator *Movable Bridge*

Ruang operator digunakan untuk petugas mengatur *Movable Bridge* dalam proses bongkar muat.



Sumber : Dokumentasi Tim PKL Kendari, (2021)

Gambar 4.9 Rumah *Movable Bridge*

b) Dermaga *Movable Bridge* (MB)

Dermaga *Movable Bridge* merupakan dermaga yang dapat digerakkan turun naik dengan bantuan mesin hidrolik. Jadi ketinggian dermaga ini dapat disesuaikan dengan ketinggian landasan kapal. Pelabuhan Penyeberangan Kendari mempunyai 1 unit jembatan bergerak (*movable bridge*), namun dalam kondisi rusak dan tidak layak pakai.



Sumber : Dokumentasi Tim PKL Kendari, (2021)

Gambar 4.10 Dermaga *Movable Bridge*

c) *Catwalk*

Catwalk sebagai jalan kecil yang digunakan oleh kapal untuk mengikat tali tambat kapal ke *bolder*. *Catwalk* di Pelabuhan Penyeberangan Kendari dalam kondisi kurang baik.



Sumber : Dokumentasi Tim PKL Kendari, (2021)

Gambar 4.11 *Catwalk*

d) *Fender*

Fender adalah bagian konstruksi yang berfungsi sebagai penahan benturan ketika kapal bertambat. Konstruksi ini dapat dibuat bergandeng dengan dermaga ataupun terpisah. Di Pelabuhan penyeberangan Kendari kondisi *Fender* dalam keadaan rusak.



Sumber : Dokumentasi Tim PKL Kendari, (2021)

Gambar 4.12 *Fender*

e) *Bolder*

Bolder adalah alat penambat yang ditanam di bagian tepi dermaga yang berfungsi untuk menambat kapal-kapal yang berlabuh, supaya tidak terjadi suatu penggeseran atau

penggoyangan yang besar. Di Pelabuhan Penyeberangan Kendari *Bolder* dalam kondisi baik.



Sumber : Dokumentasi Tim PKL Kendari, (2021)

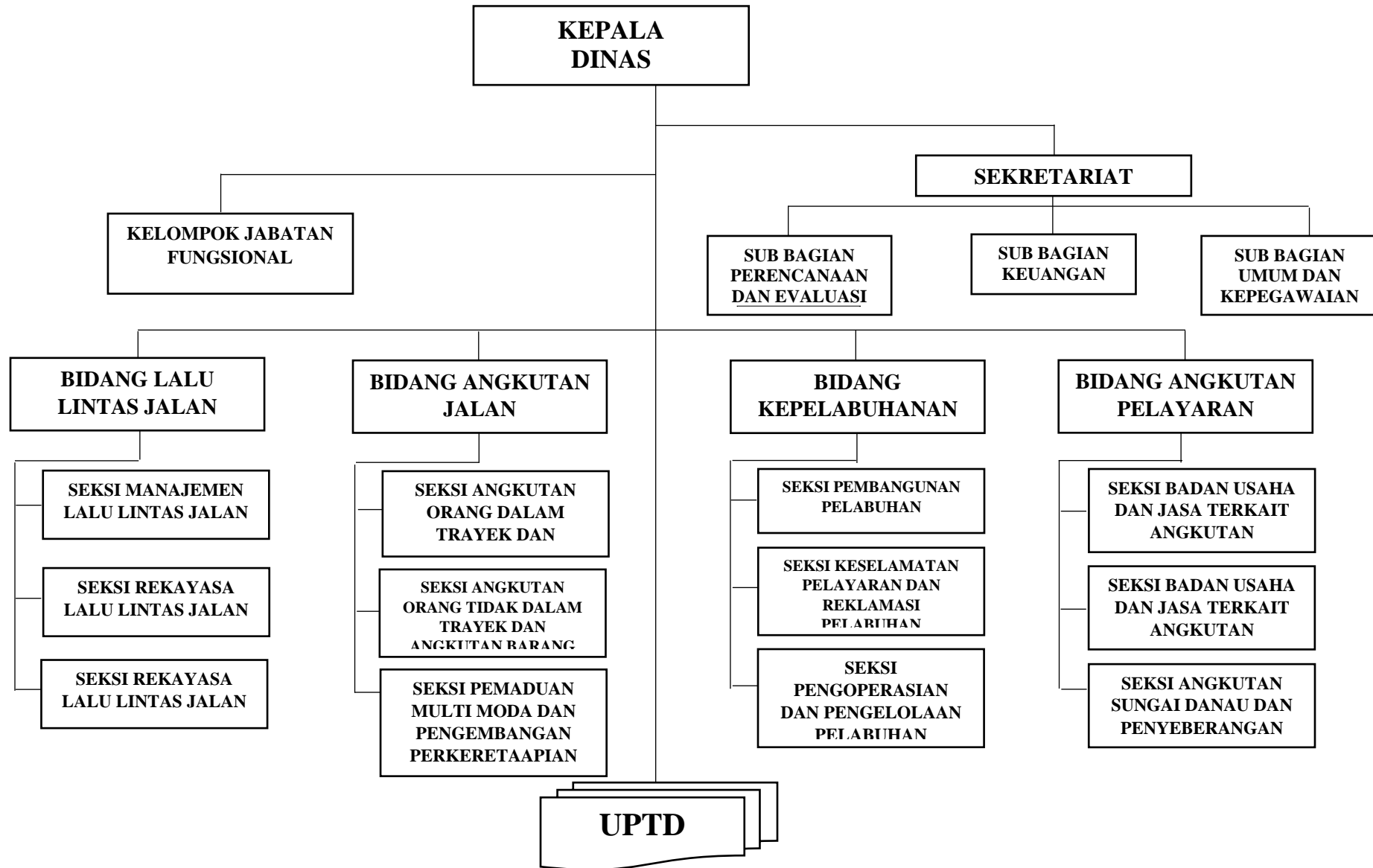
Gambar 4.13 *Bolder*

4.4 Instansi Pembina Transportasi

1. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Tenggara

Struktur organisasi sangat diperlukan untuk memperjelas kedudukan kerja, tugas pokok dan fungsi pada bagian kerjanya. Karena jika suatu organisasi atau instansi tidak memiliki struktur organisasi yang jelas maka kinerja tidak akan teratur. Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Tenggara khususnya UPTD Pelabuhan Kendari berperan dalam mengelola berlangsungnya kegiatan di pelabuhan penyeberangan Kendari.

STRUKTUR ORGANISASI DINAS PERHUBUNGAN PROVINSI SULAWESI TENGGARA



2. Tugas dan Wewenang

Dinas perhubungan mempunyai tugas pokok melaksanakan urusan pemerintah dan pembangunan di bidang perhubungan.

1) Kepala Dinas

Kepala Dinas mempunyai tugas membantu Gubernur menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang perhubungan yang menjadi kewenangan daerah dan tugas pembantuan yang ditugaskan kepada Pemerintah Daerah

Fungsi Kepala Dinas:

- a. Perumusan kebijakan urusan pemerintah Bidang Perhubungan
- b. Pelaksanaan kebijakan urusan pemerintahan bidang perhubungan
- c. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan urusan pemerintahan bidang perhubungan
- d. Pelaksanaan administrasi dinas
- e. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh gubernur terkait tugas dan fungsinya

2) Bidang Kepelabuhanan

Bidang Kepelabuhanan dipimpin oleh Kepala Bidang yang mempunyai tugas membantu Kepala Dinas dalam mengkoordinasikan, merumuskan dan melaksanakan kebijakan teknis kepelabuhanan.

Dalam menjalankan tugasnya bidang kepelabuhanan terbagi dalam 3 bagian yaitu :

a) Seksi Pembangunan Pelabuhan

Seksi Pembangunan Pelabuhan dipimpin oleh Kepala Seksi pembangunan Pelabuhan yang mempunyai tugas membantu kepala Bidang Kepelabuhanan dalam melakukan penyiapan bahan perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis pembangunan pelabuhan

b) Seksi Keselamatan Pelayaran dan Reklamasi Pelabuhan

Seksi Keselamatan Pelayaran dan Reklamasi pelabuhan dipimpin oleh Kepala Seksi keselamatan pelayaran dan reklamasi pelabuhan yang mempunyai tugas membantu kepala Bidang Kepelabuhanan dalam melakukan penyiapan bahan perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis keselamatan pelayaran dan reklamasi pelabuhan.

c) Seksi Pengoperasian dan Pengelolaan Pelabuhan.

Seksi Pengoperasian dan Pengelolaan Pelabuhan dipimpin oleh Kepala Seksi pengoperasian dan pengelolaan pelabuhan yang mempunyai tugas membantu kepala Bidang Kepelabuhanan dalam melakukan penyiapan bahan perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis pengoperasian dan pengelolaan pelabuhan.

3) Bidang Angkutan Pelayaran

Bidang Angkutan Pelayaran dipimpin oleh Kepala Bidang yang mempunyai tugas membantu Kepala Dinas dalam mengkoordinasikan, merumuskan dan melaksanakan kebijakan teknis kepelabuhanan.

Dalam menjalankan tugasnya bidang angkutan pelayaran terbagi dalam 3 bagian yaitu :

a) Seksi Badan Usaha dan Jasa Terkait Angkutan Pelayaran

Seksi Badan Usaha dan Jasa Terkait Angkutan Pelayaran dipimpin oleh Kepala Seksi yang mempunyai tugas membantu Kepala Bidang Angkutan Pelayaran dalam melakukan penyiapan bahan perumusan dan pelaksanaan kebijakan Badan Usaha dan Jasa Terkait Angkutan Pelayaran

b) Seksi Angkutan Pelayaran Rakyat

Seksi Angkutan Pelayaran Rakyat dipimpin oleh Kepala Seksi yang mempunyai tugas membantu Kepala Bidang Angkutan Pelayaran dalam melakukan penyiapan bahan perumusan dan pelaksanaan kebijakan Angkutan Pelayaran Rakyat.

c) Seksi Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan.

Seksi Angkutan Angkutan Sungai Danau Dan Penyeberangan dipimpin oleh Kepala Seksi yang mempunyai tugas membantu Kepala Bidang Angkutan Pelayaran dalam melakukan penyiapan bahan perumusan dan pelaksanaan kebijakan Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan.

4.5 Produktivitas Angkutan

Pada lintasan Kendari-Langara dilayani oleh satu kapal Ferry jenis RO-RO Yaitu KMP Bahteramas. Rata-rata trip yang dilakukan kapal ini yakni 3 trip per hari. Adapun data produktivitas yang diperoleh yaitu, data produktivitas 5 tahun terakhir yang didapatkan dari PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bau-Bau pada Pelabuhan Penyeberangan Kendari.dan hasil survey kedatangan dan keberangkatan penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Kendari selama 15 hari angkutan harian yang diambil pada tanggal 22 Maret – 5 April 2021. Berikut data produktivitas penumpang dan kendaraan 5 tahun terakhir, Produktivitas kedatangan dan keberangkatan penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Kendari 15 hari dan data jarak antar Kendaran.

1. Data Produktivitas Angkutan 5 Tahun Terakhir Pelabuhan Penyeberangan Kendari pada Lintasan Kendari – Langara.

Tabel 4.6 Produktivitas Pelabuhan 5 Tahun terakhir Pada Pelabuhan Penyeberangan Kendari-Langara

No	Tahun	Produktivitas												
		PNP		Kendaraan Gol										
		D	A	I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII
1	2016	71.294	1.848	-	19.063	5	1.373	-	-	785	-	18	17	26
2	2017	118.147	2.537	-	25.656	2	1.668	-	-	765	-	21	34	35
3	2018	144.672	2.256	6	33.199	-	2.111	-	-	803	-	112	35	28
4	2019	123.376	1.649	7	35.053	2	2.427	-	-	678	-	63	77	38
5	2020	120.214	2.574	24	29.570	2	2.233	-	-	451	-	60	24	22
Jumlah		577.703	10.864	37	142.541	11	9.812	-	-	3.482	-	274	187	149

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (persero) cabang Baubau

2. Produktivitas angkutan harian yang diambil selama 15 (lima belas) hari

Tabel 4.7 Produktivitas Keberangkatan Penumpang dan Kendaraan Selama 15 Hari di Lintasan Penyeberangan Kendari-Langara

No.	Tanggal	KEBERANGKATAN											
		PNP	Kendaraan Golongan										
			I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII
1	22 Maret 2021	264	-	59	-	5	4	-	2	-	-	-	-
2	23 Maret 2021	104	-	38	-	5	3	-	4	-	-	-	-
3	24 Maret 2021	232	-	49	-	6	2	-	3	-	-	-	-
4	25 Maret 2021	110	-	28	-	3	5	-	2	-	-	-	-
5	26 Maret 2021	220	-	54	-	7	3	-	2	-	-	-	-
6	27 Maret 2021	245	-	77	-	9	5	-	6	-	-	-	-
7	28 Maret 2021	291	-	68	-	5	5	-	4	-	-	-	-
8	29 Maret 2021	153	-	32	-	6	3	-	5	-	-	-	-
9	30 Maret 2021	300	-	66	-	5	4	-	3	-	-	-	-
10	31 Maret 2021	200	-	37	-	6	5	-	1	-	-	-	-
11	01 April 2021	250	-	63	-	9	3	-	-	-	-	-	-
12	02 April 2021	108	-	28	-	4	3	-	3	-	-	-	-
13	03 April 2021	388	-	82	-	8	7	-	4	-	-	-	-
14	04 April 2021	178	-	40	-	11	5	-	-	-	-	-	-
15	05 April 2021	230	-	54	-	8	3	-	2	-	-	-	-
Jumlah		3.273	-	775	-	97	61	-	40	-	-	-	-

Sumber : Survey Tim PKL Kendari (2021)

Tabel 4.8 Produktivitas Kedatangan Penumpang dan Kendaraan Selama 15 Hari di Lintasan Penyeberangan Kendari-Langara

No.	Tanggal	KEDATANGAN											
		PNP	Kendaraan Golongan										
			I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII
1	22 Maret 2021	135	-	31	-	7	5	-	3	-	-	-	-
2	23 Maret 2021	300	-	96	-	8	3	-	2	-	-	-	-
3	24 Maret 2021	168	-	52	-	6	6	-	2	-	-	-	-
4	25 Maret 2021	150	-	29	-	10	6	-	-	-	-	-	-
5	26 Maret 2021	100	-	19	-	7	5	-	4	-	-	-	-
6	27 Maret 2021	236	-	53	-	10	5	-	4	-	-	-	-
7	28 Maret 2021	140	-	35	-	8	5	-	5	-	-	-	-
8	29 Maret 2021	156	-	40	-	10	3	-	3	-	-	-	-
9	30 Maret 2021	100	-	30	-	5	7	-	1	-	-	-	-
10	31 Maret 2021	251	-	74	-	9	5	-	4	-	-	-	-
11	01 April 2021	200	-	50	-	6	6	-	5	-	-	-	-
12	02 April 2021	200	-	50	-	7	5	-	4	-	-	-	-
13	03 April 2021	215	-	50	-	11	7	-	3	-	-	-	-
14	04 April 2021	150	-	40	-	7	3	-	6	-	-	-	-
15	05 April 2021	126	-	57	-	6	5	-	3	-	-	-	-
Jumlah		2.627	-	706	-	117	76	-	49	-	-	-	-

Sumber : Survey Tim PKL Kendari (2021)

Tabel 4.9 Jarak Kendaraan Saat Pemuatan di KMP. Bahteramas

Tanggal			27 Maret 2021				
NO	NO. PLAT	GOL.	JARAK (cm)				
			DEPAN	BELAKANG	KIRI	KANAN	DINDING KAPAL
1	DT 4788 VA	IV A	22	18	20	-	22
2	DT 3137 HF	IV A	23	20	-	20	21
3	DT 4160 KK	IV A	18	20	21	-	25
4	DT 6266 CK	IV A	20	19	-	20	22
5	DT 2126 HV	IV A	20	20	18	-	20
6	DT 5570 GA	IV A	20	22	-	19	20
7	DD 5406 BS	IV A	19	20	19	-	22
8	DT 2260 KN	IV A	15	17	19	20	-
9	DT 3462 BP	IV A	20	18	21	22	-
10	DT 8126 G	IV B	22	20	18	20	-
11	DT 2578 GA	IV B	19	20	-	22	17
12	DT 6853 HS	IV B	21	18	20	-	25
13	DT 8426 G	IV B	19	17	21	19	-
14	DT 6853 HS	IV B	19	20	-	17	21
15	DT 8438 GC	V B	18	19	19	-	22
16	DD 4795 AJ	V B	21	20	19	20	-
17	DT 8184 HM	V B	18	19	-	18	19
18	DT 3329 AH	V B	20	20	18	-	20
19	DT 3167 PK	V B	21	19	-	17	23
20	DT 1290 K	V B	22	21	17	-	24

Sumber: Hasil survey Tim PKL Kendari(2021)

4.6 Jaringan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Alur pelayaran merupakan suatu prasarana penunjang bagi terselenggaranya angkutan perairan daratan. Lintasan penyeberangan yang dilayani oleh Kmp. Bahteramas adalah lintas penyeberangan Kendari - Langara yang jaraknya adalah 30 mil laut, dengan waktu tempuh 3 jam perjalanan dan Kmp. Bahteramas melayani 3 kali Trip dalam sehari.



Sumber: Google Maps (2021)

Gambar 4.14 Peta Trayek Lintasan Kendari – Langara

BAB V

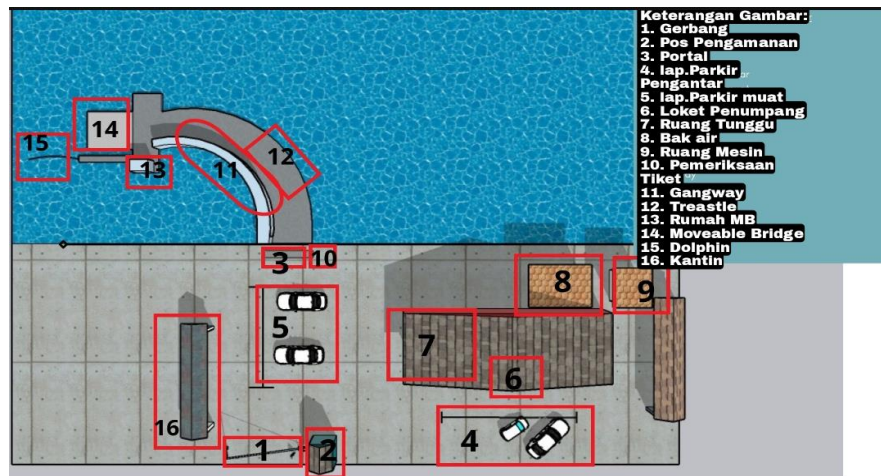
ANALISA DAN PEMECAHAN MASALAH

5.1 Analisa Data Hasil Penelitian

Sebagaimana telah disebutkan pada bab sebelumnya mengenai permasalahan yang ada, penulis mencoba menganalisa permasalahan sehingga dapat ditarik kesimpulan yang nantinya dapat dijadikan solusi atau pemecahan masalah. Untuk hal ini penulis menggunakan referensi menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan di Atas Kapal sebagai acuan dalam memecahkan permasalahan berikut dengan kondisi *eksisting* di Pelabuhan Penyeberangan Kendari.

5.1.1 Analisa Alat Pengukur Tinggi Kendaraan

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 103 tahun 2017 Pasal 2 ayat (1) sampai (4), bahwa setiap pelabuhan yang digunakan untuk mengangkut kendaraan dengan menggunakan kapal harus menyiapkan Fasilitas Portal kendaraan di area pelabuhan untuk mengukur tinggi kendaraan sebelum diangkut diatas kapal. Dari hasil survey di lapangan bahwa pada Pelabuhan Kendari tidak terdapat Fasilitas Portal kendaraan yang seharusnya menjadi aspek penting untuk mengetahui informasi tentang Ketinggian kendaraan yang sesuai dengan Tinggi Geladak Kapal sebelum memasuki kapal.



Sumber: Hasil survey Tim PKL Kendari(2021)

Gambar 5.1 Layout Pelabuhan Kendari

5.1.2 Analisa Alat Penimbang Kendaraan

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 tahun 2016 Pasal 3 ayat (1), bahwa setiap pelabuhan yang digunakan untuk mengangkut kendaraan dengan menggunakan kapal harus menyiapkan alat timbang kendaraan di area pelabuhan untuk menimbang kendaraan sebelum diangkut diatas kapal. Dari hasil survey di lapangan bahwa pada Pelabuhan Kendari tidak terdapat alat penimbang kendaraan yang seharusnya menjadi aspek penting untuk mengetahui informasi tentang berat kotor kendaraan sebelum memasuki kapal.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 tahun 2016 pasal 5 ayat (2), bahwa setiap kendaraan yang akan memasuki kapal harus ditimbang dengan tujuan untuk mengetahui informasi tentang berat kotor kendaraan. Informasi tentang berat ini juga berguna bagi petugas *lashing* diatas kapal dalam menentukan jumlah *lashing* yang akan digunakan. Berdasarkan hasil pengamatan penulis bahwa, kewajiban tersebut belum dilaksanakan oleh pihak pengelola Pelabuhan Kendari. Maka dari itu seharusnya Pelabuhan penyeberangan Kendari menyediakan jembatan timbang minimal 1 buah dengan jenis Jembatan timbang portabel ataupun jembatan timbang permanen seperti gambar :



Sumber : Lampiran Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

Gambar 5.2 Jembatan Timbang Tipe Permanen dan Tipe Portabel

5.1.3 Analisa Kondisi Ruang Muat Kendaraan

1. Ruang Muat Kendaraan harus *Steril* dari adanya penumpang selama pelayaran.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 tahun 2016 pasal 17 ayat (2), bahwa ruang penempatan kendaraan harus *steril* dari adanya penumpang selama pelayaran. Berdasarkan hasil survey bahwa pada ruang penempatan kendaraan KMP. Bahteramas tidak *steril*. Dikarenakan masih adanya supir kendaraan yang lebih memilih untuk beristirahat di dalam kendaraan bahkan ada banyak orang yang berlalu lalang dan menunggu di ruang penempatan kendaraan selama pelayaran berlangsung.

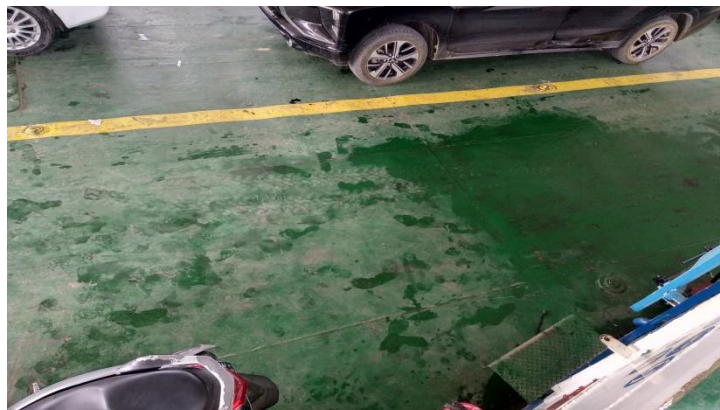


Sumber: Hasil survey Tim PKL Kendari(2021)

Gambar 5.3 Ruang Muat kendaraan Masih Tidak *Steril*

2. Ruang Muat Harus Bersih Dari Ceceran Minyak

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 tahun 2016 pasal 15 ayat (1), bahwa ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan minyak gemuk (*grease*). Berdasarkan survey di lapangan bahwa KMP. Bahteramas yang beroperasi pada Pelabuhan Kendari memiliki ruang muat yang kotor dan terdapat ceceran minyak, hal ini dapat dilihat pada gambar berikut ini:



Sumber: Hasil survey Tim PKL Kendari(2021)

Gambar 5.4 Ruang Muat kendaraan Berceceran Minyak

3. Penempatan Kendaraan di atas Kapal

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 tahun 2016 pasal 17 ayat 1 bahwa kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang. Berdasarkan keadaan eksisting bahwa di KMP Bahteramas masih terdapat kendaraan yang tidak sesuai penempatannya diatas kapal yaitu terdapat kendaraan yang ditempatkan secara melintang, terutama kendaraan roda 2.



Sumber: Hasil survey Tim PKL Kendari(2021)

Gambar 5.5 Penempatan Kendaraan Yang Melintang

5.1.4 Analisa Jarak Antar Kendaraan

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal Pasal 20 tahun 2016 bahwa jarak antar kendaraan dan dinding sebagai berikut:

1. Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang-kurangnya 60 cm.
2. Jarak antara muka dan belakang masing-masing kendaraan 30 cm.
3. Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading-gading.

Berdasarkan hasil survey di KMP. Bahteramas pada lintasan Kendari - Langara jarak antar kendaraan di atas kapal masih belum sesuai dengan peraturan yang ada. Adapun hasil survey tersebut bisa dilihat pada **tabel 4.9**.

Dari **tabel 4.9** dapat diketahui bahwa pemuatan diatas KMP. Bahteramas tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal, sehingga dapat mengganggu keselamatan di atas kapal.

Adapun tabel hasil survey yang dilakukan oleh penulis mengenai jarak antar kendaraan maupun pengikatan kendaraan di atas kapal yaitu sebagai berikut :

Tabel 5.2 Hasil Rekapitulasi Kondisi Eksisting di KMP.Bahteramas

NO	ITEM YANG DIAMATI	STANDAR	JARAK
1	Jarak depan belakang		
	• Depan	30 cm	20,09 cm
	• Belakang	30 cm	20,12 cm
2	Jarak sisi kanan kiri		
	• Kanan	60 cm	18,30 cm
	• Kiri	60 cm	17,46 cm
3	Jarak ke dinding	60 cm	20,58 cm
4	Alat pengikat kendaraan		
	• Haluan	Dilakukan <i>lashing</i>	Tidak di- <i>lashing</i>
	• Tengah	Dilakukan <i>lashing</i>	Tidak di- <i>lashing</i>
	• Buritan	Dilakukan <i>lashing</i>	Tidak di- <i>lashing</i>


Sumber : Survey Tim PKL Kendari, (2021)

Berdasarkan hasil survey di lapangan masih banyak penyusunan kendaraan di atas kapal sangat berdekatan. Adapun hasil survey bisa dilihat pada tabel. Adapun tabel hasil survey yang dilakukan oleh peneliti mengenai jarak antar kendaraan maupun pengikatan kendaraan diatas kapal yaitu sebagai berikut:

1. Jarak antara muka dan belakang kendaraan

Tabel 5.3 Jarak Antara Muka dan Belakang Kendaraan

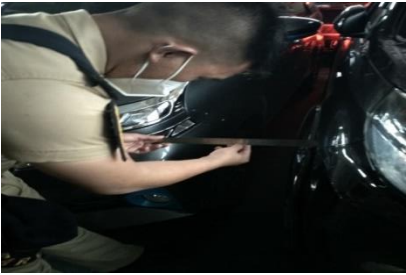
Nama Kapal	Berdasarkan PM 115 Tahun 2016	Kondisi di Lapangan	Ket
(1)	(2)	(3)	(4)

Nama Kapal	Berdasarkan PM 115 Tahun 2016	Kondisi di Lapangan	Ket
(1)	(2)	(3)	(4)
KMP. Bahteramas	30 cm	 <p>Jarak antara muka dan belakang kendaraan adalah 22 cm</p>	Tidak sesuai

Sumber : Hasil Survey Tim PKL Kendari, 2021

2. Jarak antara salah satu sisi kendaraan


Tabel 5.4 Jarak Antara salah Satu Sisi Kendaraan

Nama Kapal	Berdasarkan PM 115 Tahun 2016	Kondisi di Lapangan	Ket
(1)	(2)	(3)	(4)
KMP. Bahteramas	60 cm	 <p>Jarak antara salah satu sisi kendaraan adalah 20 cm</p>	Tidak sesuai

Sumber : Hasil Survey Tim PKL Kendari, 2021

3. Jarak kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding

Tabel 5.5 Jarak Kendaraan yang Sisi Sampingnya Bersebelahan Dengan Dinding

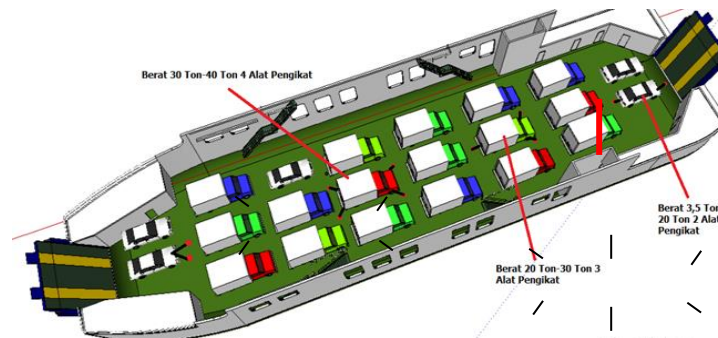
Nama Kapal	Berdasarkan PM 115 Tahun 2016	Kondisi di Lapangan	Ket
(1)	(2)	(3)	(4)
KMP. Bahteramas	60 cm	 <p>Jarak antara salah satu sisi kendaraan dengan dinding kapal adalah 17 cm</p>	Tidak sesuai

Sumber : Hasil Survey Tim PKL Kendari, 2021

Berdasarkan hasil survey di atas maka sudah jelas dilihat dari jarak antar kendaraan masih belum sesuai dengan peraturan yang berlaku dan dapat disimpulkan bahwa operator kapal belum memperhatikan keselamatan kendaraan maupun penumpang diatas kapal.

5.1.5 Analisa Ketersediaan Alat Pengikat Kendaraan dan Klem Roda

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 tahun 2016 pasal 18 bahwa jumlah alat pengikat harus disesuaikan dengan berat keseluruhan kendaraan, adapun banyaknya tali pengikat kendaraan berdasarkan berat keseluruhan kendaraan sebagai berikut:



Gambar 5.6 Jumlah Alat *Lashing* Berdasarkan Berat Muatan Kendaraan Berdasarkan Permenhub Nomor 115 Tahun 2016

Tabel 5.6 Pengikatan Kendaraan

No	Berat Kendaraan (Ton)	Jumlah <i>Lashing</i> Tiap Sisi	Keterangan
1	3,5 – 20	2	Jumlah <i>lashing</i> tiap kendaraan 4 buah
2	20 – 30	3	Jumlah <i>lashing</i> tiap kendaraan 6 buah
3	30 – 40	4	Jumlah <i>lashing</i> tiap kendaraan 8 buah

Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2021

Tabel 5.7 Jumlah Alat Pengikat Kendaraan di Kapal

Nama Kapal	Alat Pengikat Kendaraan Yang Tersedia
KMP. Bahteramas	12

Sumber : Survey Tim PKL Kendari (2021)



Sumber : Survey Tim PKL Kendari (2021)

Gambar 5.7 Alat Pengikat Kendaraan di KMP. Bahteramas

Untuk melakukan perhitungan kebutuhan alat pengikat kendaraan maka yang dijadikan dasar perhitungan adalah sebagai berikut :

- Kapasitas *Moveable Bridge* : 20 ton
- Jumlah rata – rata kendaraan yang harus diikat

Mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 Tahun 2016 Pasal 18, bahwa kendaraan yang berat keseluruhannya antara 3,5 – 20 ton, harus menggunakan sekurang – kurangnya 2 alat pengikat pada masing – masing sisinya, karena dari hasil survey harian pada Pelabuhan Penyeberangan Kendari kendaraan yang memasuki kapal memiliki muatan tidak lebih dari 20 ton, maka jumlah alat lashing yang dibutuhkan untuk 1 kendaraan minimal adalah 4 buah.

Adapun jumlah *lashing* yang dibutuhkan pada kapal KMP. Bahteramas berdasarkan rata – rata kendaraan yang masuk ke dalam kapal selama survey, yaitu sebagai berikut :

Tabel 5.8 Jumlah *Lashing* Yang Dibutuhkan berdasarkan
Kendaraan terbanyak di KMP.Bahteramas
Pada Tanggal 27 Maret 2021

Nama Kapal	Jumlah Kendaraan yang harus di <i>Lashing</i>			Jumlah Kendaraan	Jumlah <i>Lashing</i>
	Haluan	Tengah	Buritan		
KMP. Bahteramas	Golongan IV & VB			8	32
	3	3	2		

Sumber : Hasil Analisa (2021)

Adapun jumlah klem roda yang dibutuhkan pada kapal KMP. Bahteramas berdasarkan rata – rata kendaraan yang masuk ke dalam kapal selama survey, yaitu sebagai berikut :

Tabel 5.9 Jumlah Klem Roda Yang Dibutuhkan berdasarkan
Kendaraan terbanyak di KMP.Bahteramas
Pada Tanggal 27 Maret 2021


Nama Kapal	Jumlah Kendaraan yang Harus di Klem Roda Selain Barisan Haluan, Tengah dan Buritan		Jumlah Kendaraan	Jumlah Klem Roda
KMP. Bahteramas	Golongan IV & VB		12	24
	6	6		


Sumber : Hasil Analisa (2021)

Dari di atas dapat dilihat bahwa jumlah kendaraan yang harus menggunakan tali pengikat kendaraan dan sisa kendaraan yang tidak di *lashing* untuk di klem sehingga tingkat keselamatan dapat terjamin. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 tahun 2016 pasal 5 ayat 2 bahwa yang harus diikat adalah berada pada barisan depan (haluan), tengah (*midship*), dan belakang (buritan).

Berdasarkan hasil survey di lapangan bahwa kendaraan yang diangkut ke atas kapal tidak dilakukan pengikatan. Adapun hasil survey yang telah dilakukan yaitu sebagai berikut:

Tabel 5.10 Pengikatan Kendaraan di atas Kapal

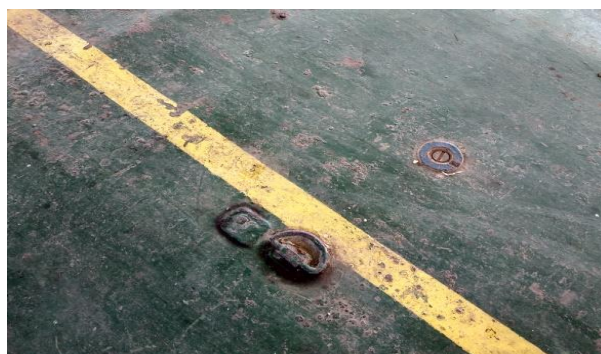
Nama Kapal	Bagian Kapal	Kondisi Lapangan	Keterangan
(1)	(2)	(3)	(4)
KMP. Bahteramas	Depan (Haluan)		Tidak dilakukan pengikatan kendaraan (tidak sesuai)

	Tengah (Midship)		Tidak dilakukan pengikatan kendaraan (tidak sesuai)
	Belakang (Buritan)		Tidak dilakukan pengikatan kendaraan (tidak sesuai)

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kendari (2021)

Berdasarkan PM Nomor PM 115 tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal Pasal 11 yaitu setiap kapal yang mengangkut kendaraan harus memiliki tempat mengikat dengan ketentuan sebagai berikut:

- a. Jarak membujur antara titik tempat mengikat maksimal 2,5 meter.
- b. Jarak melintang antara titik tempat mengikat antara 2,8 s.d 3,0 meter.
- c. Memiliki kekuatan tanpa kerusakan permanen sampai dengan 120 kilo newton(KN)

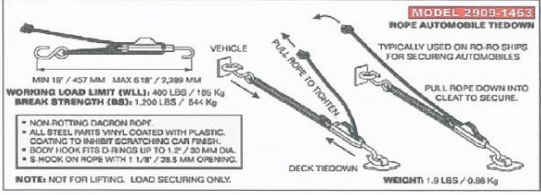
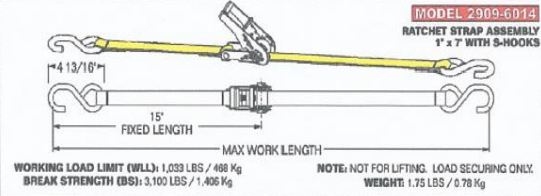



Sumber : Hasil Survey Tim PKL Kendari, 2021

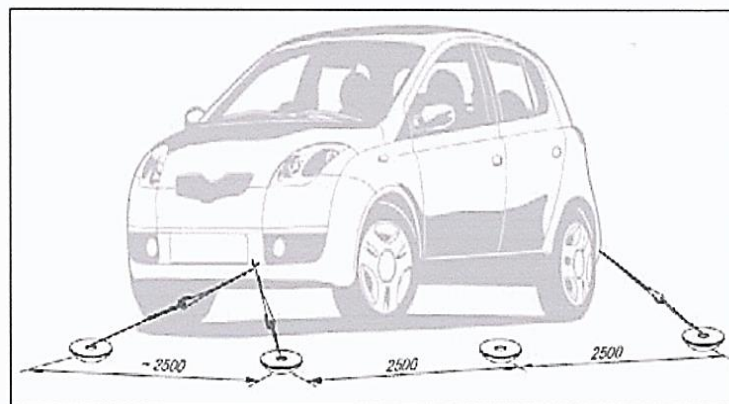
Gambar 5.8 Titik Tempat Pengikat Lashing

Berdasarkan PM No.115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal Pasal 1 dan 2 yaitu setiap kendaraan wajib dilakukan pengikatan selama pelayaran dan pengikatan dilakukan pada kendaraan yang berada di depan (Haluan), tengah (*midships*) dan belakang (buritan).

Tabel 5.11 Jenis Alat Pengikat Kendaraan

Jenis Alat Pengikat	Gambar
<p>Tali pengikat berupa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • (<i>rope automobile tiedown</i>) • (<i>ratchet strap assembly</i>) • (<i>chain with turnbuckle</i>) 	<ul style="list-style-type: none"> • (<i>rope automobile tiedown</i>)  • (<i>ratchet strap assembly</i>)  • (<i>chain with turnbuckle</i>) 

Sumber : Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan nomor 115 Tahun 2016



Sumber : Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan nomor 115 Tahun 2016

Gambar 5.9 Pengikatan Untuk Kendaraan Kecil Berdasarkan Permenhub Nomor 115 Tahun

5.1.6 Analisa Ketersediaan petugas *lashing* dan Klem kendaraan

Menurut Peraturan Perhubungan Nomor PM 30 tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal Pasal 6 ayat (2) bahwa jumlah petugas untuk mengikat kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayanan kapal. Berdasarkan hasil survey, bahwa layanan bongkar muat di Pelabuhan penyeberangan Kendari yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Tenggara untuk lintasan Kendari – Langara memiliki durasi 25 menit. Menurut Utomo dan Susilowati (2017) dalam artikelnya bahwa untuk melakukan *lashing* satu kendaraan bisa mencapai waktu 3-5 menit yang dilakukan oleh 1 orang.

Jumlah kendaraan yang harus di *lashing* pada KMP. Bahteramas yaitu 8 kendaraan yang harus menggunakan tali pengikat kendaraan dan 12 kendaraan yang harus dilakukan klem roda. Waktu yang diperlukan untuk melakukan pengikatan tali kendaraan untuk 1 kendaraan adalah 5 menit yang dilakukan oleh 1 petugas. Berikut adalah jumlah petugas yang dibutuhkan pada KMP. Bahteramas yang diteliti oleh penulis :

$$\text{Kebutuhan Petugas Lashing} = \frac{\text{Jumlah Kendaraan di } Lashing \times \text{Waktu } Lashing \text{ 1 Kendaraan}}{\text{Waktu } Lashing \text{ seluruh}} \\ \text{Lama Waktu Bongkar Muat}$$

Tabel 5.12 Rekapitulasi kebutuhan petugas *lashing* di KMP. Bahteramas

Jumlah Kendaraan di <i>Lashing</i> (Unit)	Waktu Pelashingan (Menit / Kendaraan)	Waktu Bongkar Muat (Menit)	Jumlah Petugas (Orang)
8	5	25	2

Sumber: Hasil Analisa (2021)

Tabel 5.13 Rekapitulasi kebutuhan petugas klem roda di KMP. Bahteramas

Jumlah Kendaraan di Klem (Unit)	Waktu Klem Roda (Menit / Kendaraan)	Waktu Bongkar Muat (Menit)	Jumlah Petugas (Orang)
12	1	25	1

Sumber: Hasil Analisa (2021)

Berdasarkan hasil perhitungan di atas maka kapal membutuhkan 2 petugas khusus yang ditunjuk untuk melakukan pengikatan tali kendaraan dan juga dibutuhkan 1 orang untuk melakukan klem roda kendaraan pada KMP. Bahteramas. Akan tetapi, pada kondisi yang sebenarnya di lapangan tidak terdapat petugas khusus yang ditunjuk oleh operator kapal untuk mengikat dan klem roda kendaraan dan hanya terdapat seorang petugas pengatur pengangkutan dan penyusunan kendaraan pada saat di atas kapal. Sehingga kendaraan tidak diikat dan tidak diklem selama proses pelayaran.

Petugas *lashing* di suatu kapal harus memiliki kompetensi dan kualifikasi yang diperlukan untuk pengikatan kendaraan di atas kapal. Berikut merupakan contoh petugas *lashing* di suatu kapal:



Sumber: Google.Com (2021)

Gambar 5.10 Petugas Pengikat Kendaraan

5.2 Usulan Pemecahan Masalah

Dari hasil Analisa yang didapat, diketahui bahwa pelaksanaan tata cara pemuatan kendaraan di atas kapal berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal dan Nomor PM 30 tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan kendaraan di Atas Kapal berbeda dengan kondisi yang terjadi dilapangan tentang tata cara pemuatan kendaraan di KMP Bahteramas. Dimana masih banyak aturan-aturan yang masih belum terlaksanakan seperti proses pemuatan kendaraan dari area pelabuhan, jarak antar kendaraan yang berdekatan, kendaraan yang tidak di *lashing*, petugas khusus untuk melakukan *lashing* kendaraan tidak ada, dan peletakan kendaraan yang melintang.

Tabel 5.14 Usulan Pemecahan Masalah

No	Jenis Kesesuaian	Tolak ukur	Kondisi Eksisting	Saran
1.	Penimbangan dan Portal Pembatas Ketinggian Kendaraan			
1	2	3	4	5
	a. Penimbangan	Tersedia Jembatan Timbang sebagai informasi tentang berat muatan kendaraan.	Tidak tersedianya jembatan timbang di Pelabuhan Kendari.	Harus tersedianya jembatan timbang tipe portable ataupun tipe permanen di Pelabuhan Kendari
	b. Portal	Tersedia Portal Pembatas Ketinggian sebagai informasi tentang tinggi muatan kendaraan.	Tidak tersedianya Portal Pembatas Ketinggian di Pelabuhan Kendari.	Harus tersedianya Portal Pembatas Ketinggian di Pelabuhan Kendari yang sesuai dengan tinggi <i>car deck</i> Kapal

				buritan dan haluan yaitu 3,50 M.
2.	Lashing			
	a. Jenis Alat Pengikat	<p>Tersedia Tali Pengikat</p> <ul style="list-style-type: none"> • (<i>rope automobile tiedown</i>) • (<i>ratchet strap assembly</i>) • (<i>chain with turnbuckle</i>) 	<p>Tersedianya tali pengikat berupa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • (<i>ratchet strap assembly</i>) 	<p>Harus menyediakan tali pengikat berupa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • (<i>rope automobile tiedown</i>) • (<i>ratchet strap assembly</i>) • (<i>chain with turnbuckle</i>)
	b. Titik tempat Mengikat	<ul style="list-style-type: none"> • Jarak Membujur • Jarak Melintang • Memiliki kekuatan 120 KN 	<p>Tersedianya titik tempat mengikat tali diatas kapal</p>	<p>Sudah sesuai</p>
	c. Wajib menyediakan alat pengikat	<ul style="list-style-type: none"> • Menyediakan alat pengikat yang cukup diatas kapal • Harus sesuai dengan kondisi kapal dan berat muatan • Informasi tentang kekuatan dan instruksi. 	<p>Belum tersedianya alat pengikat yang cukup.</p>	<p>Harus menyediakan alat pengikat yang cukup dan sesuai yaitu sebanyak 32 tali pengikat.</p>
	d. Ruang muat dan perlengkapan pengikat dan informasi muatan.	<ul style="list-style-type: none"> • Ruang muat harus bersih • Perlengkapan pengikat yang sesuai. 	<p>Ruang muat di deck kapal masih terdapat oli dan ceceran minyak gemuk.</p>	<p>Menjaga supaya ruang pemuatan tetap bersih dari ceceran oli dan minyak gemuk.</p>
	e. Keadaan Kendaraan diatas kapal	<ul style="list-style-type: none"> • Kendaraan harus membujur • Ruang penempatan harus steril • Jarak kendaraan tidak menutupi akses jalan orang • Mesin kendaraan harus dimatikan dan semua kendaraan harus dilashing 	<ul style="list-style-type: none"> • Masih terdapat kendaraan parkir melintang. • Ruang penempatan tidak steril dikarenakan masih banyak penumpang yang berkumpul diruang penempat kendaraan. • Jarak kendaraan diatas KMP Bahteramas sangatlah tidak sesuai oleh karena itu akses jalan orang sangatlah terhambat. • Kendaraan di atas KMP Bahteramas dalam keadaan mati. 	<ol style="list-style-type: none"> 1.Kendaraan harus parkir searah haluan kapal. 2.Ruang pemuatan harus steril dari penumpang selama pelayaran 3.Jarak antar kendaraan harus sesuai dengan aturan yang berlaku sehingga tidak menghalangi akses penumpang naik ke geladak atas kapal.
3.	Tata Cara Pengikatan			

	a. Pengikat kendaraan harus memenuhi ketentuan	<ul style="list-style-type: none"> Wajib menggunakan 2 tali untuk 3,5 - 20 ton pada tiap sisinya 	Tersedianya alat pengikat akan tetapi tidak dilakukan pengikatan kendaraan dan alat tidak mencukupi.	<ul style="list-style-type: none"> Harus tersedianya alat pengikat sekurang kurangnya 2 pada 3,5 ton – 20 ton pada tiap sisinya
	b. Wajib pengikatan selama pelayaran	<ul style="list-style-type: none"> Setiap kendaraan wajib dilakukan pengikatan selama pelayaran Pengikatan pada Haluan, <i>Midship</i> dan Buritan Kendaraan yang tidak di <i>Lashing</i> Wajib Klem Pada roda kendaraan 	<ul style="list-style-type: none"> Banyak kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan dan Klem Roda selama dalam pelayaran. Tidak dilakukan pengikatan kendaraan pada haluan, <i>midship</i> dan buritan 	<ul style="list-style-type: none"> Kendaraan harus dilakukan pengikatan selama dalam pelayaran pada bagian haluan, <i>midship</i>, dan buritan Harus dilakukan klem kendaraan pada roda ketika tidak ada pengikat tali
	c. Jarak Antar Kendaraan	<ul style="list-style-type: none"> Sisi Kendaraan yaitu 60 cm Muka dan belakang yaitu 30 cm Bersebelahan dengan dinding yaitu 60 cm 	<ul style="list-style-type: none"> Rata-rata jarak antara muka dan belakang kendaraan 18 cm Rata-rata jarak antara satu sisi kendaraan dengan dinding kapal 20 cm. 	<ul style="list-style-type: none"> Harus sesuai jarak antara sisi kendaraan yaitu 60 cm Harus sesuai jarak antara muka dan belakang kendaraan yaitu 30 cm Harus sesuai jarak antara satu sisi kendaraan dengan dinding kapal yaitu 60 cm
	d. Menyediakan Petugas	<ul style="list-style-type: none"> Operator kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan petugas untuk melakukan pengikatan dan klem roda kendaraan. Jumlah petugas untuk mengikat kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayanan kapal. 	Tidak adanya petugas untuk melakukan pengikatan dan klem roda kendaraan di KMP. Bahteramas	Tersedianya 2(dua) petugas untuk melakukan pengikatan dan 1(satu) petugas klem Kendaraan di KMP. Bahteramas
	e. Pengawasan	Pengawasan pelaksanaan pengikatan kendaraan pada kapal angkutan penyeberangan oleh Direktur Jendral dalam hal ini dilakukan oleh Otoritas Pelabuhan Penyeberangan atau Unit Pelaksana Teknis Pelabuhan Penyeberangan.	Pihak BPTD Wilayah XVIII Provinsi SULTRA tidak selalu melakukan pengawasan terhadap pengikatan kendaraan di KMP. Bahteramas	Pihak BPTD Wilayah XVIII wajib melakukan pengawasan terhadap pengikatan kendaraan di KMP. Bahteramas

Sumber : Hasil Analisa (2021)

Berikut tata cara pengangkutan kendaraan sebagai acuan dalam perencanaan selanjutnya, yaitu sebagai berikut :

1. Pembatas Ketinggian

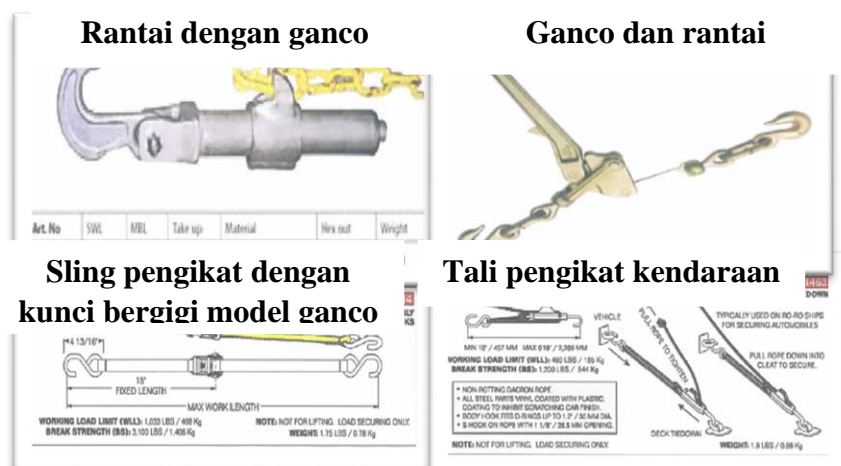
Portal dilakukan untuk mengetahui ketinggian muatan dari kendaraan yang akan menaiki kapal. Adapun hasil dari pengukuran yaitu berupa informasi tentang ketinggian muatan yang diangkut kendaraan. Dimana dari informasi tersebut petugas dapat menentukan kendaraan yang dapat masuk ke dalam kapal.

2. Penimbangan

Penimbangan dilakukan untuk mengetahui jenis muatan dan berat dari kendaraan yang akan menaiki kapal. Adapun hasil dari penimbangan yaitu berupa informasi tentang berat dan jenis muatan yang diangkut kendaraan terdapat pada tiket masuk kendaraan. Dimana dari berat tersebut petugas dapat menentukan jumlah alat pengikat kendaraan yang akan digunakan pada kendaraan tersebut.

3. Lashing

Adapun jenis jenis alat pengikat kendaraan yang dibutuhkan untuk pengikatan kendaraan pada KMP. Bahteramas yang beroperasi pada lintasan Kendari - Langara yaitu :



Sumber : PM 115 tahun 2016

Gambar 5.11 .Jenis Tali Pengikat

4. Tata Cara Pengikatan

Adapun pengikatan kendaraan pada bagian haluan, tengah dan buritan yang ditentukan dari jenis kendaraan itu sendiri, seharusnya sesuai seperti contoh berikut :

- a. 3,5 (tiga koma lima) ton sampai 20 (dua puluh) ton, harus menggunakan sekurang-kurangnya 2 (dua) alat pengikat pada masing masing sisi.



Sumber: Google.com (2021)

Gambar 5.12 Pengikatan Kendaraan 3,5 – 20 Ton

- b. 20 (dua puluh) ton sampai 30 (tiga puluh) ton, harus menggunakan sekurang-kurangnya 3 (tiga) alat pengikat pada masing masing sisi.



Sumber: Google.com (2021)

Gambar 5.13 Pengikatan Kendaraan 20 – 30 Ton

- c. 30 (tiga puluh) ton sampai 40 (empat puluh) ton, harus menggunakan sekurang-kurangnya 4 (empat) alat pengikat pada masing masing sisi



Sumber: Google (2021)

Gambar 5.14 Pengikatan Kendaraan 30 – 40 Ton

5. Pengawasan

Adapun pengawasan yang harus dilakukan mengenai tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal dan juga mengenai kewajiban pengikatan kendaraan, dalam hal ini harus di awasi oleh pihak BPTD Wilayah XVIII Provinsi SULTRA seharusnya dilakukan seperti pada gambar :



Sumber: Google (2021)

Gambar 5.15 Pengawasan petugas *Lashing*

5.3 Perbandingan dan Manfaat Antara Sistem Dengan Kondisi yang Direncanakan

Sebagaimana kondisi yang permasalahan di atas, sehingga dapat disimpulkan perbandingan antara kondisi sekarang dengan kondisi yang diinginkan, penbandingan sebagai berikut :

Tabel 5.15 Perbandingan dan Manfaat Antara Sistem Dengan Kondisi yang Direncanakan

No	Kondisi <i>eksisting</i>	Kondisi yang Direncanakan	Manfaat
1	Pelabuhan Penyeberangan Kendari tidak memiliki Portal Pengukur Tinggi Kendaraan	Pelabuhan Kendari sebagai pelabuhan yang digunakan untuk mengangkut kendaraan bermuatan dengan menggunakan kapal, wajib menyediakan Portal Pengukur Tinggi Kendaraan.	Agar kapasitas angkut yang diangkut oleh kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Kendari tidak melebihi batas Ketinggian muatan sesuai Tinggi Deck Kapal
2	Pelabuhan Penyeberangan Kendari tidak memiliki alat penimbang kendaraan	Pelabuhan Kendari sebagai pelabuhan yang digunakan untuk mengangkut kendaraan bermuatan kapasitas besar dengan menggunakan kapal, wajib menyediakan alat timbang.	Agar kapasitas angkut yang diangkut oleh kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Kendari tidak melebihi batas muat yang telah ditentukan

3	Ruang muat kendaraan tidak <i>steril</i> dari adanya penumpang selama pelayaran	Mengenai sterilisasi ruang pemuatan dari penumpang, selama dilakukannya pelayaran. Maka petugas harus mengarahkan penumpang ke ruang tunggu penumpang. Kemudian jika diperlukan nahkoda membuat piket bagi anak buah kapal untuk melakukan penjagaan di ruang pemuatan selama pelayaran.	Agar bila terjadi bahaya/kecelakaan kapal, abk lebih mudah untuk mengarahkan penumpang dalam menghadapi situasi tersebut.
4	Ruang muat kendaraan pada kapal masih terdapat ceceran minyak dan sampah yang berserakan	Ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan minyak gemuk (<i>grease</i>). Untuk menjaga kebersihan ruang pemuatan dari ceceran minyak dan gemuk serta sampah maka nahkoda harus membuat jadwal piket yang bertugas untuk menjaga kebersihan ruang pemuatan setelah dilakukan bongkar dan muat kendaraan. Kemudian dibuat jurnal sebagai bentuk laporan penjagaan kebersihan.	Agar bahaya/kecelakaan tidak terjadi di ruang muat kendaraan seperti misalnya penumpang yang terpeleset ataupun kendaraan yang tergelincir selama berada di ruang muat kendaraan
5	Penempatan kendaraan yang di atas kapal masih terdapat kendaraan yang melintang	Kendaraan harus ditempatkan memanjang (<i>membujur</i>) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal.	Agar dapat menjaga stabilitas kapal selama pelayaran dan memudahkan dalam proses bongkar dan muat
6	Kendaraan yang diangkut di atas kapal tidak dilakukan pengikatan kendaraan selama pelayaran	Setiap kendaraan wajib dilakukan pengikatan kendaraan selama pelayaran, yang harus diikat adalah kendaraan yang berada pada barisan depan (<i>haluan</i>), tengah (<i>midship</i>), dan belakang (<i>buritan</i>).	Agar selama pelayaran, kendaraan yang berada di atas kapal tidak bergerak karena gelombang laut.
7	Kapal yang beroperasi memiliki alat pengikat kendaraan namun masih kurang	Setiap kapal wajib melengkapi alat pengikat kendaraan yang cukup.	Agar pengikatan kendaraan di atas kapal dapat dilakukan sesuai dengan jumlah alat lashing yang telah ditentukan
8	Jarak antar sisi kendaraan di atas kapal berdekatan dan tidak	Mematuhi dan melaksanakan tata cara pengangkutan kendaraan di kapal yaitu:	Agar kendaraan yang dimuat di atas kapal tidak saling

	sesuai dengan peraturan yang berlaku	<ul style="list-style-type: none">• Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang-kurangnya 60 cm.• Jarak antara muka dan belakang masing-masing kendaraan 30 cm.• Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading-gading.	bertabrakan selama waktu pelayaran.
--	--------------------------------------	---	-------------------------------------

Sumber : Hasil Analisa (2021)

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

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

1. Tata cara pemuatan kendaraan di KMP. Bahteramas pada lintasan Kendari - Langara masih belum sesuai dengan pemuatan kendaraan yang telah diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal yaitu:
 - a. Tidak tersedianya jembatan timbang. Kendaraan yang akan diangkut ke atas kapal tidak dilengkapi dengan informasi berat dan jenis muatan.
 - b. Kendaraan yang ada di atas kapal masih ada yang ditempatkan secara melintang.
 - c. Ruang muat tidak steril dari adanya penumpang selama pelayaran.
 - d. Terdapat ceceran minyak dan minyak gemuk dikapal.
 - e. Setiap kendaraan yang ada di kapal baik itu bagian depan (haluan), tengah (*midship*), belakang (buritan) tidak dilakukan pengikatan kendaraan.
 - f. Jarak antar kendaraan masih berdekatan.
 - g. Tidak terdapat petugas khusus yang melakukan pengikatan kendaraan.
2. Kewajiban pengikatan kendaraan di KMP. Bahteramas pada lintasan Kendari - Langara masih belum sesuai dengan tata cara pemuatan kendaraan yang telah diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan. seperti tidak adanya pengikatan kendaraan di KMP. Bahteramas, karena tali pengikat hanya disimpan digudang.

3. Kebutuhan petugas yang dibutuhkan untuk meningkatkan sistem pengangkutan di atas kapal yaitu:
 - a. Pada KMP. Bahteramas dibutuhkan 2 petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan
 - b. Pada KMP. Bahteramas dibutuhkan 1 petugas untuk melakukan Klem Roda Kendaraan.

6.2 Saran

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

1. Tata cara pemuatan kendaraan di atas kapal harus sesuai dengan tata cara pemuatan kendaraan yang telah diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 tahun 2016.

Tabel 6. 1 Jarak Kendaraan yang sesuai dengan peraturan

Jarak Pada Bagian :	Standar (cm)
a. Depan	30
b. Belakang	30
c. Kiri	60
d. Kanan	60
e. Dinding	60

2. KMP. Bahteramas yang beroperasi pada lintasan Kendari – Langara wajib menyiapkan alat pengikat yang cukup, yaitu 32 alat pengikat.
3. Ketegasan dari pengawas supaya operator kapal menjalankan sesuai prosedur dalam pengangkutan kendaraan di KMP. Bahteramas sesuai dengan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal.

