

**EVALUASI SISTEM PENGANGKUTAN KENDARAAN  
PADA KMP MERAK PADA LINTASAN SIWA - TOBAKU**



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

**HERDI AGEM PRIYONO**

**NPT . 19 03 006**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN  
TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN  
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU, DAN  
PENYEBERANGAN PALEMBANG  
TAHUN 2022**

**EVALUASI SISTEM PENGANGKUTAN KENDARAAN  
PADA KMP MERAK PADA LINTASAN SIWA - TOBAKU**



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

**HERDI AGEM PRIYONO**

**NPT . 19 03 006**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN  
TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN  
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU, DAN  
PENYEBERANGAN PALEMBANG  
TAHUN 2022**

**PERSETUJUAN SEMINAR  
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : **EVALUASI SISTEM PENGANGKUTAN  
KENDARAAN PADA KMP MERAK PADA  
LINTASAN SIWA - TOBAKU**

Nama Taruna/i : **HERDI AGEM PRIYONO**

NPT : **1903006**

Program Studi : **DIII-MTPD**

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang, Agustus 2022

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II

Purboyo, S.Pd., M.Si  
NIP. 19580323 197903 1 002

Dr. H.Irwan,SH., M.Mar.E  
NIP. 19670629 199808 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Surnata, S.SiT., M.M  
NIP. 19660719 198903 1 001

**EVALUASI SISTEM PENGANGKUTAN KENDARAAN  
PADA KMP MERAK PADA LINTASAN SIWA - TOBAKU**

Disusun dan Diajukan oleh :

**HERDI AGEM PRIYONO  
1903006**

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KKW  
Pada tanggal 10 Agustus 2022

Penguji I



Menyetujui

Penguji II

Penguji III

Elfita Agustini, MM      Driaskoro Budi Sidharta, M.Sc      Oktrianti Diani, M.Pd  
NIP. 19710817 199203 2 002      NIP. 19780513 200912 1 001      NIP. 19841005 200912 2 004

Mengetahui  
Ketua Program Studi  
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Surnata, S.SiT., M.M  
NIP. 19660719 198903 1 001

## SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Herdi Agem Priyono

NPT : 1903006

Program Studi : DIII MTPD

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “EVALUASI SISTEM PENGANGKUTAN KENDARAAN PADA KMP MERAK PADA LINTASAN SIWA - TOBAKU”, dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada:

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang

Alamat : Jl. Sabar Jaya no.116, Prajin, Banyuasin 1 Kab. Banyuasin,  
Sumatera Selatan

Adalah **pihak ke II** selaku pemegang Hak cipta berupa laporan Tugas Akhir Taruna/i Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan selama batas waktu yang tidak ditentukan.

Demikianlah surat pengalihan hak ini kami buat, agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya

Palembang, 10 Agustus 2022

Pemegang Hak Cipta

Pencipta

( Politeknik Transportasi SDP Palembang )

( Herdi Agem Priyono )

## **PERNYATAAN KEASLIAN**

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Herdi Agem Priyono

NPT : 1903006

Program Studi : DIII Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

“Evaluasi Sistem Pengangkutan Kendaraan Pada  
KMP Merak Pada Lintasan Siwa - Tobaku”

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

Palembang, 10 Agustus 2022

( Herdi Agem Priyono )

## KATA PENGANTAR

*Alhamdulillahirobbil'alamin* dengan memanjatkan Puji dan syukur kehadirat Allah SWT, karena berkat petunjuk, hidayah-Nya dan rahmat-Nya saya dapat menyelesaikan Kertas Kerja Wajib (KKW) yang berjudul **“EVALUASI SISTEM PENGANGKUTAN KENDARAAN PADA KMP MERAK PADA LINTASAN SIWA - TOBAKU”**, tepat pada waktu yang telah ditentukan. Kertas Kerja Wajib ini ditulis dan diajukan sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan di Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.

Penulis menyadari bahwa tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak pada masa perkuliahan sampai dengan penyusunan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini masih banyak terdapat kekurangan, hal ini dikarenakan keterbatasan kemampuan, waktu, pengetahuan dan pengalaman yang penulis miliki. Oleh karena itu, saya ingin mengucapkan terima kasih kepada :

1. Orang Tua dan Keluarga saya yang selalu memberikan doa dan dukungan untuk saya selama menjalani pendidikan ini;
2. Direktur Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang Bapak Dr. H.Irwan,SH., M.Mar.E;
3. Bapak Purboyo, S.Pd., M.Si sebagai Dosen Pembimbing I Kertas Kerja Wajib yang telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan sehingga tugas akhir ini dapat diselesaikan dengan baik;
4. Bapak Dr. H.Irwan,SH., M.Mar.E sebagai Dosen Pembimbing II dan Kertas Kerja Wajib yang telah meluangkan waktu untuk memberikan

bimbingan dan arahan sehingga tugas akhir ini dapat diselesaikan dengan baik;

5. Bapak Suria Abdi, ST.,MT.selaku Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIX Provinsi Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat;
6. Kakak Alumni beserta segenap Staff Pegawai di Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIX Provinsi Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat yang banyak membantu pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan dan Magang selama empat Bulan;
7. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang;
8. Mutiara Aswalita Wijaya terima kasih atas segala bantuan dan doa'nya;
9. Rekan – rekan satu angkatan XXX dan adik tingkat angkatan XXXI dan angkatan XXXII, terima kasih atas segala bentuk bantuan dan doa'nya;
10. Rekan seperjuangan selaku Tim PKL di BPTD Wilayah XIX Provinsi Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat yang telah banyak membantu dalam penyelesaian penulisan Kertas Kerja Wajib ini; dan
11. Saudara Asuh angkatan XXX dan Adek Asuh Jos Menwa angkatan XXXI dan angkatan XXXII atas segala bentuk bantuan dan doanya;
12. Kontingen Banyuasin Bangkit yang telah banyak membantu;
13. Terima Kasih untuk Sokam Arandho dan Arya yang selalu siap sedia, serta Tiyo, Barziv dan Asvath yang selalu setia mengabdikan di K25;
14. Semua pihak yang secara langsung maupun tidak langsung yang telah terlibat dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini.



Semoga Kertas Kerja Wajib ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya serta dapat digunakan dan dikembangkan untuk penelitian yang lebih baik lagi dimasa yang akan datang.

Palembang, 10 Agustus 2022

Penulis

Herdi Agem Priyono  
NPT. 19 03 006

# **EVALUASI SISTEM PENGANGKUTAN KENDARAAN PADA KMP MERAK PADA LINTASAN SIWA - TOBAKU**

## **ABSTRAK**

Pelabuhan Penyeberangan Siwa dengan 3 unit kapal yaitu KMP New Rose, KMP New Camellia dan KMP Merak, dengan layanan Lintasan Siwa – Tobaku memiliki peran penting bagi perkembangan wilayah di Kabupaten Wajo dan beberapa daerah di sekitarnya. Dalam pengelolaan Pelabuhan Penyeberangan Siwa, Pemerintah Daerah Kabupaten Wajo sebagai operator pelabuhan, Bersama Balai Pengelola Transportasi Darat WIL. XIX Provinsi Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat sebagai fungsi regulator senantiasa melakukan pengawasan terhadap aspek keselamatan, keamanan dan ketertiban. Adapun metode penelitian yang digunakan adalah observasi langsung ke lapangan (Field Research) dengan melakukan pengukuran terhadap jarak antar kendaraan dan alat lashing serta Kepustakaan/Dokumentasi (literature). Kemudian untuk menganalisis hal tersebut berpedoman pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan. Analisis yang akan digunakan adalah analisis kebutuhan alat penimbangan kendaraan, analisis penempatan kendaraan diatas kapal, analisis kebersihan ruang muat kendaraan, analisis jarak antar kendaraan, analisis sterilisasi ruang muat kendaraan dari penumpang, analisis pengikatan kendaraan dan analisis pemberian sanksi administratif kepada operator kapal. Berdasarkan analisis tersebut didapatkan kesimpulan bahwa kondisi pengangkutan di pelabuhan penyeberangan siwa masih belum sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 dalam hal pengikatan kendaraan, jarak antar kendaraan, sterilnya ruang muat dari penumpang dan ceceran minyak gemuk serta ketersediaan alat pengikat dan petugas pengikatan.

Kata Kunci: Kendaraan, Lashing, Pengangkutan.

# **EVALUATION OF VEHICLE TRANSPORTATION SYSTEM AT KMP MERAK AT SIWA - TOBAKU TRACK**

## **ABSTRACT**

*Siwa Ferry Port with 3 units of ships, namely KMP New Rose, KMP New Camellia and KMP Merak, with the Siwa - Tobaku crossing service having an important role for regional development in Wajo Regency and several surrounding areas. In managing the Siwa Ferry Port, the Regional Government of Wajo Regency as the port operator, together with the Region XIX Land Transportation Management Center of South Sulawesi and West Sulawesi Provinces as regulator functions always supervise aspects of safety, security and order. The research method used is direct observation in the field (Field Research) by measuring the distance between vehicles and lashing tools as well as literature/documentation. This research analysis is guided by the Regulation of the Minister of Transportation Number 115 of 2016 regarding Procedures for Transporting Vehicles on Ships and the Regulation of the Minister of Transportation Number 30 of 2016 regarding Obligations to Bind Vehicles to Crossing Transport Vessels. The analysis that will be used is the analysis of vehicle weighing equipment needs, analysis of vehicle placement on ships, analysis of vehicle loading space cleanliness, analysis of the distance between vehicles, analysis of vehicle loading space sterilization from passengers, analysis of vehicle binding and analysis of administrative sanctions to ship operators. Based on this analysis, it was concluded that the conditions of transportation at the Siwa ferry port are still not in accordance with the Regulation of the Minister of Transportation Number 30 of 2016 and Regulation of the Minister of Transportation Number 115 of 2016 in terms of vehicle binding, range between vehicles, sterility of loading space from passengers and spills of grease and oil, availability of fasteners and binding officers.*

*Keywords: Vehicle, Lashing, Transportation.*

## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL.....	i
PERSETUJUAN SEMINAR .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA.....	iv
PERNYATAAN KEASLIAN.....	v
KATA PENGANTAR .....	vi
ABSTRAK .....	ix
<i>ABSTRACT</i> .....	x
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR GAMBAR .....	xv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xvii
BAB I PENDAHULUAN .....	1
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	3
C. Tujuan Penelitian .....	4
D. Manfaat Penelitian .....	4
E. Batasan Masalah .....	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	7

A. Review Penelitian Sebelumnya.....	7
B. Landasan Teori.....	8
C. Kerangka Penelitian .....	20
<b>BAB III METODE PENELITIAN.....</b>	<b>21</b>
A. Jenis Penelitian.....	21
B. Sumber Data/Subyek Penelitian .....	21
C. Metode/Teknik Pengumpulan Data .....	22
D. Teknik Analisis Data.....	24
<b>BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>27</b>
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian .....	27
B. Hasil Penelitian .....	47
C. Pembahasan.....	60
<b>BAB V PENUTUP.....</b>	<b>63</b>
A. Kesimpulan .....	63
B. Saran.....	64
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>67</b>
<b>LAMPIRAN .....</b>	<b>69</b>

## DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 4. 1 Luas Daerah Kecamatan di Kabupaten Wajo .....	28
Tabel 4. 2 Batas Wilayah Administrasi Kabupaten Wajo .....	28
Tabel 4. 3 Jumlah Penduduk Per Kecamatan.....	29
Tabel 4. 4 Karakteristik Kapal Lintasan Siwa - Tobaku.....	30
Tabel 4. 5 Karakteristik Fasilitas Daratan Pelabuhan Penyeberangan Siwa.....	33
Tabel 4. 6 Karakteristik Fasilitas Perairan Pelabuhan Penyeberangan Siwa.....	36
Tabel 4. 7 Data Produktifitas Keberangkatan Pelabuhan Penyeberangan Siwa Lima Tahun Terakhir .....	43
Tabel 4. 8 Data Produktivitas Kedatangan Pelabuhan Penyeberangan Siwa Lima Tahun Terakhir.....	44
Tabel 4. 9 Data Produktifitas Keberangkatan Pelabuhan Penyeberangan Siwa Selama Empat Belas hari .....	45
Tabel 4. 10 Data Produktivitas Kedatangan Pelabuhan Penyeberangan Siwa Selama Empat Belas Hari .....	46
Tabel 4. 11 Jadwal Kapal di Pelabuhan Penyeberangan Siwa.....	47
Tabel 4. 12 Penyajian Data Kesesuaian pengangkutan di KMP Merak yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Siwa Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 115 Tahun 2016.....	47
Tabel 4. 13 Penyajian Data Penyajian Data Kesesuaian pengangkutan di Kapal Penyeberangan yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Siwa Berdasarkan Peraturan Menteri No 30 Tahun 2016.....	49
Tabel 4. 14 Jarak Kendaraan Saat Pemuatan di KMP Merak .....	55

Tabel 4. 15 Jarak Ke Dinding Kapal.....	56
Tabel 4. 16 Hasil Rekapitulasi Survei.....	57

## DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1. 1 Peta Lintasan Penyeberangan Siwa – Tobaku.....	1
Gambar 1. 2 Dokumentasi Jarak Antar Kendaraan.....	2
Gambar 2. 1 Tali Pengikat Kendaraan (Rope Automobile Tiedown).....	14
Gambar 2. 2 Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi ( <i>Ratchet Strap Assembly</i> ) Model Ganco Pada Kedua Ujung Sisinya.....	14
Gambar 2. 3 Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi ( <i>Ratchet Strap</i> ).....	15
Gambar 2. 4 Rantai Dengan Ganco.....	15
Gambar 2. 5 Pengikat ( <i>turnbuckle</i> ) yang dapat disambung dengan rantai .....	16
Gambar 2. 6 Ganco Dengan Rantai Dan Pengencangnya.....	16
Gambar 2. 7 Jenis – Jenis Klem Roda Kendaraan .....	19
Gambar 2. 8 Kerangka Penelitian .....	20
Gambar 4. 1 Peta Geografis Kabupaten Wajo .....	27
Gambar 4. 2 Peta Administrasi Kabupaten Wajo .....	28
Gambar 4. 3 KMP. New Camellia .....	31
Gambar 4. 4 KMP. Merak.....	31
Gambar 4. 5 KMP. New Rose.....	32
Gambar 4. 6 Peta Alur Penyeberangan Siwa – Tobaku .....	33
Gambar 4. 7 <i>Layout</i> Pelabuhan Penyeberangan Siwa.....	38
Gambar 4. 8 Struktur Organisasi BPTD Wil XIX Prov Sulselbar.....	42
Gambar 4. 9 Jembatan Timbang Type Portable dan Type Permanen.....	52
Gambar 4. 10 Surat jalan pengguna jasa yang membawa muatan.....	52
Gambar 4. 11 Kendaraan yang ditempatkan secara melintang .....	53



Gambar 4. 12 Ruang muat KMP Merak tidak bersih dan terdapat ceceran minyak. .....	53
Gambar 4. 13 Jarak antara salah satu sisi kendaraan .....	54
Gambar 4. 14 Jarak antara muka dan belakang.....	54
Gambar 4. 15 Jarak kendaraan terhadap dinding .....	55
Gambar 4. 16 Kondisi ruang muat kendaraan yang tidak steril dari adanya penumpang .....	58
Gambar 4. 17 Kendaraan wajib dilakukan pengikatan .....	58
Gambar 4. 18 Pengikatan Kendaraan Besar.....	58
Gambar 4. 19 Pengikatan Kendaraan Kecil .....	59

## DAFTAR LAMPIRAN

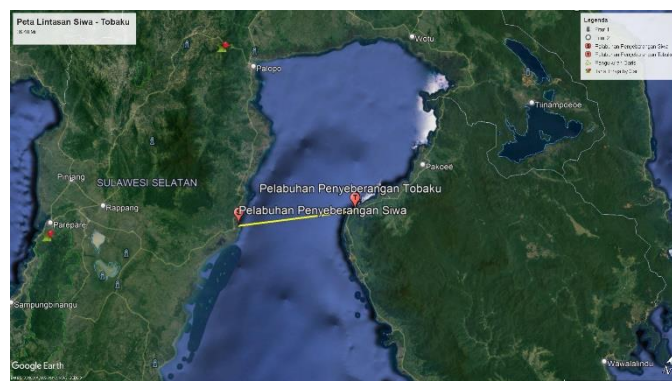
	Halaman
Lampiran 1 Form Survei Data Jarak Antar Kendaraan.....	69
Lampiran 2 Dokumentasi Survei .....	69

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Pelabuhan Penyeberangan Siwa terletak di Kabupaten Wajo yang berada dalam wilayah Provinsi Sulawesi Selatan. Secara administrasi Pelabuhan Penyeberangan Siwa terletak dalam wilayah Kecamatan Pitumpanua. Pelabuhan Siwa dengan luas  $\pm 2,675$  hektar, dengan batas-batas fisik kewilayahan sebelah Utara dengan Kabupaten Luwu dan Kabupaten Sidenreng Rappang, sebelah Timur dengan Teluk Bone, sebelah Barat dengan Kabupaten Soppeng dan Kabupaten Sidenreng Rappang, dan sebelah Selatan dengan Kabupaten Bone dan Kabupaten Soppeng.



Gambar 1. 1 Peta Lintasan Penyeberangan Siwa – Tobaku  
Sumber : *Google Earth* (2022).

Kebutuhan pengguna jasa akan angkutan penyeberangan ini sangat bervariasi, salah satunya kebutuhan untuk bahan – bahan pangan. Sehingga Pelabuhan Penyeberangan Siwa dengan 3 unit kapal yaitu KMP New Rose, KMP New Camellia dan KMP Merak, dengan layanan Lintasan Siwa – Tobaku memiliki peran penting bagi perkembangan wilayah di Kabupaten Wajo dan beberapa daerah di sekitarnya. Dalam pengelolaan Pelabuhan Penyeberangan

Siwa, Pemerintah Daerah Kabupaten Wajo sebagai operator pelabuhan, Bersama Balai Pengelola Transportasi Darat WIL. XIX Provinsi Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat sebagai fungsi regulator senantiasa melakukan pengawasan terhadap aspek keselamatan, keamanan dan ketertiban.



Gambar 1. 2 Dokumentasi Jarak Antar Kendaraan

Sumber : Hasil Survei Tim PKL BPTD Wilayah XIX Prov Sulselbar, 2022

Pada sistem pengangkutan kendaraan di KMP Merak lintasan Siwa-Tobaku tidak sesuai dengan tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal, ditemukan fakta di lapangan bahwa setiap kendaraan yang naik keatas kapal tidak diikat / di *lashing*, Jarak antar setiap kendaraan yang sangat dekat dan posisi kendaraan yang diatur melintang, deck kapal yang tidak steril dari penumpang, ruang pemuatan yang tidak steril dari ceceran minyak, padahal sudah seharusnya untuk memperhatikan faktor faktor keselamatan dan keamanan bagi penumpang dan kendaraan selama pelayaran.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal, kendaraan wajib dilengkapi informasi jenis dan berat muatan, kendaraan di atas kapal yang akan melakukan penyeberangan wajib diikat (*lashing*), kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan

tidak boleh melintang, dan telah ditentukan jarak minimal kendaraan diatas kapal, serta pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan, diperlukan keberadaan petugas pengikatan kendaraan yang memenuhi kualifikasi dan berkompeten sehingga pelayanan pemuatan dapat berjalan dengan baik dan sesuai dengan faktor keselamatan.

Oleh karena itu dalam penulisan tugas akhir ini, penulis mencoba memberikan kajian tentang pengangkutan kendaraan pada KMP Merak yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Siwa yang secara langsung akan berdampak terhadap keselamatan dan kemandirian bagi kapal yang melakukan pengangkutan kendaraan, selanjutnya hasil analisis ini dapat dijadikan masukan dan bahan kajian bagi operator angkutan/kapal untuk mengembangkan kualitas pelayanan yang baik dan memenuhi standar keamanan dan keselamatan yang telah ditentukan sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas maka dalam penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) diambil judul,  
**“EVALUASI SISTEM PENGANGKUTAN KENDARAAN PADA KMP MERAK PADA LINTASAN SIWA - TOBAKU”.**

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan penelitian yang dilakukan terdapat beberapa permasalahan pemuatan di atas kapal. Adapun rumusan masalah yang dilakukan selama melaksanakan Praktek Kerja Lapangan (PKL) di Pelabuhan Penyeberangan Siwa, sebagai berikut :

1. Apakah tata cara pengangkutan kendaraan pada KMP Merak yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Siwa sudah sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016?
2. Apakah kewajiban pengikatan kendaraan pada KMP Merak yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Siwa telah sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016.

### **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan dilakukannya penelitian yaitu sebagai berikut :

1. Mengetahui tingkat kesesuaian tata cara pengangkutan kendaraan pada KMP Merak yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Siwa yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016.
2. Mengetahui tingkat kepatuhan operator kapal terkait dengan kewajiban pengikatan kendaraan pada KMP Merak yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Siwa yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016.

### **D. Manfaat Penelitian**

1. Bagi Taruna

Sebagai sarana untuk mengaplikasikan ilmu pengetahuan di bidang ASDP yang diperoleh selama menempuh pendidikan.

2. Bagi Lembaga Pendidikan

- a. Memenuhi tugas akhir sebagai syarat untuk menyelesaikan Pendidikan Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

- b. Menambah koleksi perpustakaan di Politeknik Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang
  - c. Sebagai referensi untuk penulisan Kertas Kerja Wajib selanjutnya.
3. Bagi Instansi Pemerintahan
    - a. Memberikan masukan kepada petugas dan/atau operator kapal terhadap pentingnya penanganan kendaraan di kapal sesuai peraturan yang berlaku.
    - b. Mengurangi resiko bahaya kecelakaan yang bisa terjadi setiap saat dan dapat lebih meningkatkan keamanan dan keselamatan bagi semua pihak.
  4. Bagi Pengguna Jasa
    - a. Sebagai pengetahuan untuk masyarakat calon pengguna jasa.
    - b. Menambah wawasan masyarakat umum
    - c. Pengguna jasa angkutan penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Siwa Kabupaten Wajo Provinsi Sulawesi Selatan dapat merasakan peningkatan keamanan, keselamatan dan kenyamanan saat berlayar.

#### **E. Batasan Masalah**

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

1. Penelitian ini dilakukan di Kecamatan Pitumpanua, Kabupaten Wajo, Provinsi Sulawesi Selatan yaitu Pelabuhan Penyeberangan Siwa pada Tahun 2022.

2. Objek dalam penelitian ini adalah Pengangkutan Kendaraan di atas kapal KMP Merak pada lintasan Siwa-Tobaku Provinsi Sulawesi Selatan.
3. Penelitian ini dibatasi dengan membandingkan kondisi yang ada di lapangan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016. Hal yang diteliti yaitu :
  - a. Kebutuhan Alat Penimbangan Kendaraan
  - b. Penempatan Kendaraan di Atas Kapal
  - c. Kebersihan Ruang Muat Kendaraan
  - d. Jarak Antar Kendaraan
  - e. Sterilisasi Ruang Muat Kendaraan dari Penumpang
  - f. Pengikatan Kendaraan
  - g. Pemberian Sanksi Administrasi bagi Operator Kapal



## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Review Penelitian Sebelumnya**

Berkaitan dengan topik yang dilakukan oleh penulis dalam penelitian ini, maka perlu didukung dari penelitian-penelitian terdahulu yang membahas penelitian yang sejenis.

Wijaya (2019) meneliti tentang Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal Penyeberangan Pada Lintasan Bira-Pamatata. Penelitian ini berupa penelitian untuk melihat kesesuaian penerapan Peraturan Menteri Nomor 115 tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal dan Peraturan Menteri Nomor 30 tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan pada Angkutan Penyeberangan. Hasil penelitian ini kondisi pengangkutan kendaraan di Atas Kapal Penyeberangan Pada Lintasan Bira-Pamatata belum sesuai dengan aturan yang berlaku, jarak kendaraan yang terlalu dekat dan tidak tersedianya petugas khusus pengikatan kendaraan.

Afandi (2020) meneliti tentang Evaluasi Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal Pada Kmp. Gambolo Dan Kmp. Ambu-Ambu Di Pelabuhan Teluk Bungus Provinsi Sumatera Barat. Penelitian ini berupa penelitian evaluasi. Hasil penelitian bahwa harus menyediakan petugas khusus, karena dengan adanya petugas yang disediakan pelaksanaan pemuatan kendaraan akan lebih cepat dan ada yang bertanggung jawab jika terjadi sesuatu pada saat berlayar seperti terjadinya kecelakaan akibat cuaca buruk.

Persamaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya yaitu sama-sama meneliti tentang pelaksanaan pemuatan kendaraan pada kapal angkutan

penyeberangan. Sedangkan perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya terletak pada objek penelitian yaitu pada KMP Merak yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Siwa Provinsi Sulawesi Selatan. Peneliti melakukan penelitian ini dikarenakan Pelabuhan Penyeberangan Siwa merupakan pelabuhan perintis yang melayani rute penyeberangan secara rutin dan masih perlu perbaikan lebih lanjut untuk meningkatkan kualitas pelayanannya.

## **B. Landasan Teori**

### **1. Dasar Hukum**

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

#### **a. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran**

- 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 (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.
- 4) 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.

b. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan.

- 1) Pasal 2 kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan alat pengikat kendaraan (*lashing*) dan klem roda kendaraan.
- 2) Pasal 4 ayat (1) setiap kendaraan wajib diikat selama pelayaran.
- 3) Pasal 4 ayat (2) untuk pengikatan kendaraan (*lashing*) wajib dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (haluan), tengah (*mid ship*) dan belakang (buritan).
- 4) Pasal 5 ayat (1) Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang – kurangnya 60 cm
- 5) Pasal 5 ayat (2) Jarak antara muka dan belakang masing – masing kendaraan sekurang – kurangnya 30 cm
- 6) Pasal 5 ayat (3) Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading – gading (*frame*)
- 7) Pasal 6 ayat (1) operator kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan.
- 8) Pasal 6 ayat (2) jumlah petugas untuk mengikat kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayan kapal.

9) Pasal 10 ayat (2) sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa :

- a) pembekuan persetujuan pengoperasian kapal angkutan penyeberangan; dan
- b) pencabutan persetujuan pengoperasian kapal angkutan penyeberangan.

c. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas 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) kendaraan sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) wajib terlebih dahulu ditimbang sebelum dimuat 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/barang yang diangkutnya.

- 6) Pasal 11 ayat (1) Setiap kapal yang mengangkut kendaraan darat harus memiliki titik 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 KN.
- 7) Pasal 12 ayat (1) setiap kapal wajib menyediakan alat pengikat muatan yang cukup diatas kapal.
- 8) Pasal 12 ayat (2) alat pengikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus sesuai dengan kondisi kapal dan jumlah serta ukuran muatan kendaraan yang diangkut.
- 9) Pasal 15 ayat (1) ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan gemuk (grease).
- 10) Pasal 15 ayat (2) Kapal harus memiliki perlengkapan pengikat yang sesuai untuk muatan yang akan diangkut dan dengan jumlah yang cukup.
- 11) 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 di laut.
- 12) Pasal 17 ayat (1) kendaraan harus ditempatkan memanjang

(membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal.

13) Pasal 17 ayat (2) ruang penempatan kendaraan harus steril dari adanya penumpang selama pelayaran.

14) Pasal 17 ayat (3) jarak kendaraan dengan dinding kapal harus sedemikian rupa sehingga tidak boleh menutupi kran atau katup pemadam kebakaran dan akses jalan orang.

15) Pasal 17 ayat (4) mesin kendaraan harus dimatikan, porseneling dan rem tangan harus diaktifkan serta semua kendaraan harus diikat (*lashing*) dengan alat *lashing* yang sesuai dengan jarak dan kondisi cuaca pelayaran serta roda kendaraan harus diganjal.

16) 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.

- d) Alat pengikat (*lashing gear*) sebagaimana dimaksud pada ayat 1, ayat 2, ayat 3 wajib memenuhi Standar Nasional Indonesia

17) Pasal 19 ayat (1) setiap kendaraan wajib dilakukan pengikatan selama pelayaran.

18) Pasal 19 ayat (2) Pengikatan sebagaimana dimaksud pada ayat 1 dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (haluan), tengah (midship) dan belakang (buritan).

19) Pasal 19 ayat (3) Kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan sebagaimana dimaksud pada ayat 2 wajib dilakukan klem pada roda kendaraan

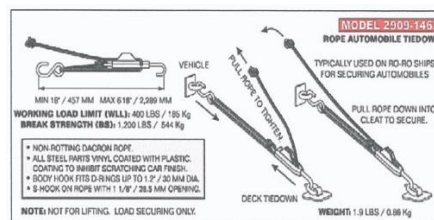
20) Pasal 20 persyaratan untuk jarak antar muatankendaraan sebagai berikut:

- 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.

d. Jenis Alat Pengikat

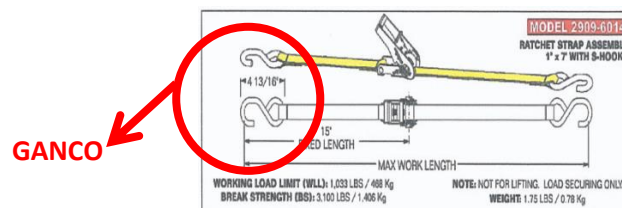
Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal pasal 1, 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/ pengencangnya (*chain with turnbuckle*). Yang terdapat pada lampiran 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.



Gambar 2. 2 Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (*Ratchet Strap Assembly*) Model Ganco Pada Kedua Ujung Sisinya

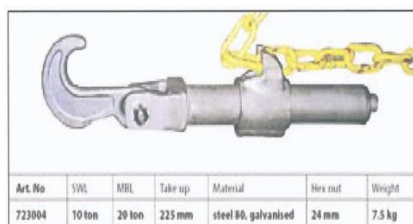


Ganco adalah alat yang digunakan untuk membantu mengangkat beban dengan cara di kaitkan. Ganco ini berbentuk seperti tanda tanya karena bentuk tanda tanya sangat cocok untuk model dari ganco itu sendiri yang fungsinya sebagai alat pengangkat atau alat kait. Ganco memiliki nama lain juga yaitu hook. Batas 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.



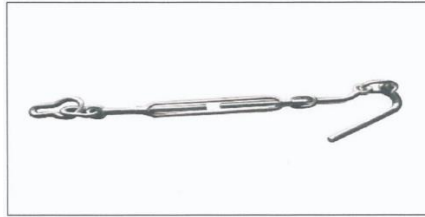
Gambar 2. 3 Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (*Ratchet Strap Assembly*) Model Ganco Pada Satu Sisinya

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.



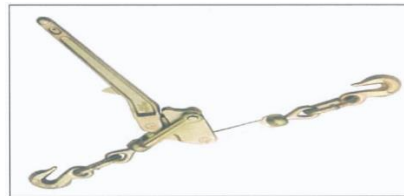
Gambar 2. 4 Rantai Dengan Ganco

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.



Gambar 2. 5 Pengikat (*turnbuckle*) yang dapat disambung dengan rantai

*Turnbuckle* yaitu jarum keras atau spandrup 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.



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. Dasar Teori

Agar dalam pembahasan penelitian tidak terjadi kekeliruan dalam membahas masalah maka perlu adanya teori-teori yang ada hubungannya dengan objek penelitian. Adapun teori-teori yang akan dibahas sebagai berikut:

### a. Transportasi

Menurut Irwan. dkk. (2022) dalam bukunya berjudul Dasar - Dasar Transportasi menyatakan bahwa “Transportasi merupakan perpindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain

dengan menggunakan sebuah wahana yang di gerakkan oleh manusia atau mesin”.

b. Pelabuhan

Menurut Triatmodjo, B. (2010) dalam bukunya berjudul “Perencanaan Pelabuhan” menyatakan bahwa (*port*) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, kran-kran (*crane*) untuk bongkar muat barang, gudang laut (*transit*) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya dan gudang-gudang dimana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan.

c. Angkutan Penyeberangan

Menurut Perdana, F.W. dkk.(2022) dalam bukunya berjudul Pedoman Operasional Angkutan di Perairan Sungai, Danau dan Penyeberangan, menyatakan bahwa “Angkutan Penyeberangan adalah 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”.

d. Manajemen SDM

Menurut Mangkunegara (2013) dalam bukunya yang berjudul “Manajemen Sumber Daya Manusia” menyatakan bahwa Manajemen

Sumber Daya Manusia adalah suatu pengelolaan dan pendayagunaan sumber daya yang ada pada individu. Pengelolaan dan pendayagunaan tersebut dikembangkan secara maksimal di dalam dunia kerja untuk mencapai tujuan organisasi dan pengembangan individu pegawai. Berdasarkan beberapa pendapat menurut para ahli ,dapat disimpulkan manajemen sumber daya manusia merupakan suatu pengelolaan sumber daya manusia dalam suatu perusahaan secara efektif dan efisien agar dapat membantu terwujudnya tujuan dari perusahaan.

e. *Lashing* Kendaraan diatas Kapal

Menurut Abu bakar (2013), *lashing* kendaraan yaitu penggunaan tali atau rantai yang dilengkapi pengetat atau sabuk *lashing* digunakan untuk meredam gaya horizontal untuk menghindari muatan kendaraan bergeser atau terbalik, yang terpenting tidak terlalu longgar atau terlalu ketat. 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/ pengencangnya (*chain with turnbuckle*).

f. Klem Pada Roda Kendaraan

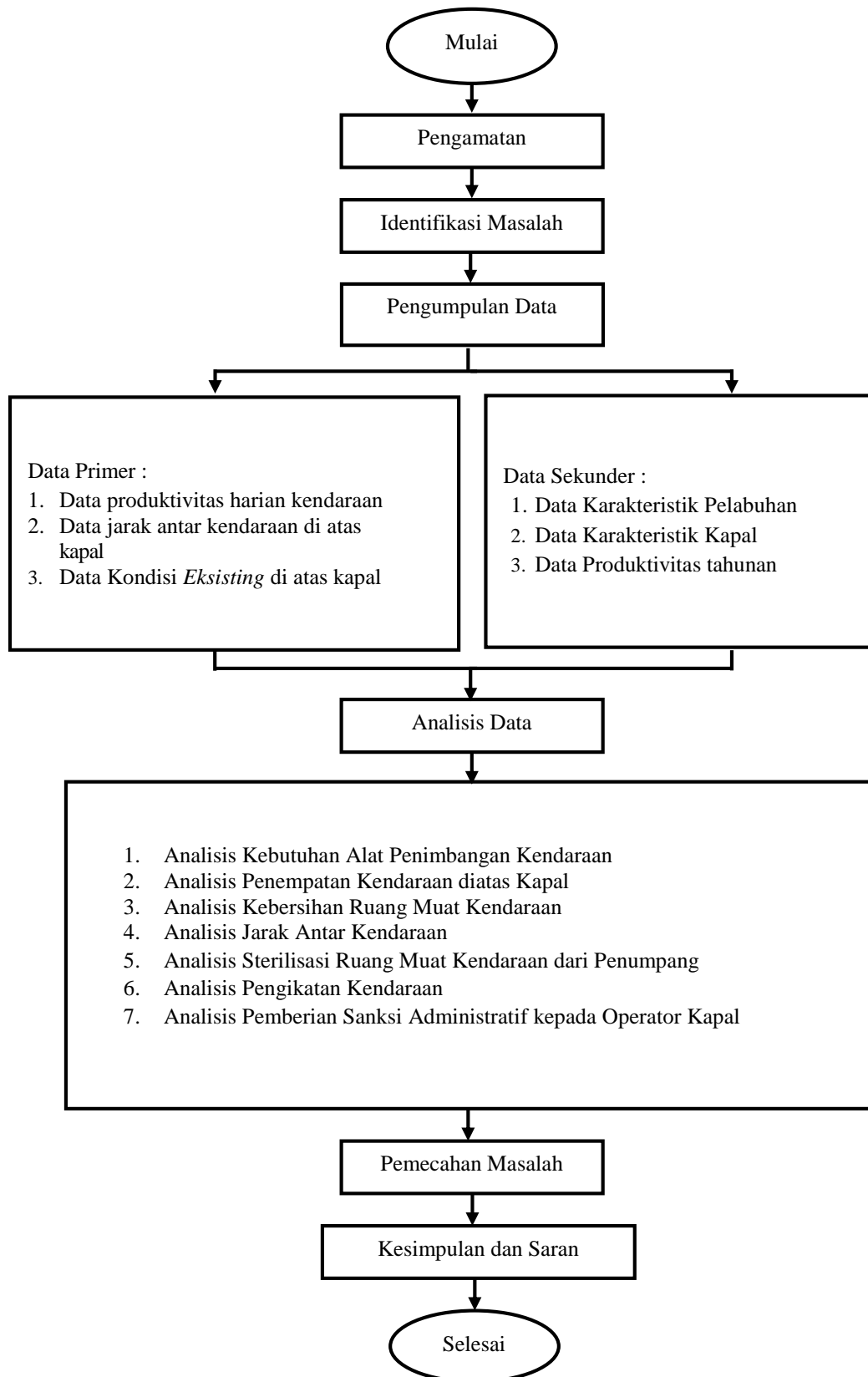
Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, klem diartikan sebagai penjepit. Klem pada roda berfungsi sebagai alat menjepit kendaraan agar

tidak bergerak atau bergeser. Klem pada roda kendaraan memiliki berbagai jenis seperti berikut:



Gambar 2. 7 Jenis – Jenis Klem Roda Kendaraan  
Sumber : Google Search, 2022

### C. Kerangka Penelitian



Gambar 2. 8 Kerangka Penelitian

## **BAB III METODE PENELITIAN**

### **A. Jenis Penelitian**

Metode penelitian yang digunakan oleh penulis dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif dengan penyajian data secara deskriptif, untuk menggambarkan dan menguraikan secara diteliti. Menurut I Wayan Suwendra dalam bukunya yang berjudul “Metodologi Penelitian Kualitatif (2018), menyatakan bahwa “penelitian kualitatif adalah penelitian yang ingin menangkap makna dibalik fenomena (peristiwa, persepsi, sikap, aktifitas, sosial dan pemikiran) dalam konteks sosial. Penelitian kualitatif bertujuan untuk mendapatkan pemahaman yang sifatnya umum terhadap kenyataan sosial dari perspektif partisipan. Pemahaman tersebut tidak ditentukan terlebih dahulu, tetapi didapat setelah melakukan analisis terhadap kenyataan sosial yang menjadi fokus penelitian. Berdasarkan analisis tersebut kemudian ditarik kesimpulan berupa pemahaman umum yang sifatnya abstrak tentang kenyataan-kenyataan.

### **B. Sumber Data/Subyek Penelitian**

#### **1. Data Primer**

Data primer merupakan data yang didapat secara langsung dari sumbernya, diperhatikan dan disimpan mengenai hal-hal yang terjadi di lapangan selama pelaksanaan penelitian. Data primer yang dibutuhkan pada penelitian ini antara lain:

- a. Data produktifitas Pelabuhan Penyeberangan Siwa selama 14 (empat belas) hari penelitian.

- b. Data jarak antar kendaraan di atas KMP Merak yang beroperasi di Pelabuhan penyeberangan Siwa.
- c. Data Kondisi Eksisting di atas KMP Merak yang beroperasi di Pelabuhan penyeberangan Siwa.

## 2. Data Sekunder

Data Sekunder merupakan data yang diperoleh bukan dari hasil pengamatan langsung tetapi diperoleh dari berbagai instansi yang terkait pada objek penelitian yang kemudian diolah serta di rekapitulasi menjadi satu data yang bisa dipakai untuk materi pada penelitian. Adapun data sekunder yang dibutuhkan pada penelitian ini antara lain:

- a. Data karakteristik Pelabuhan penyeberangan Siwa.
- b. Data Karakteristik kapal yang beroperasi di Pelabuhan penyeberangan Siwa.
- c. Data produktifitas penumpang dan kendaraan selama 5 (lima) tahun terakhir.

## C. Metode/Teknik Pengumpulan Data

Data yang akan digunakan pada penelitian ini yang bersumber dari data primer dan data sekunder diperoleh dengan menggunakan beberapa metode pendekatan. Adapun analisis yang digunakan dicocokkan dengan kebutuhan serta keadaan di lokasi penelitian antara lain:

### 1. Data Primer

Data primer yang dibutuhkan pada penelitian didapat dengan menggunakan beberapa metode pengumpulan data yaitu:



a. Metode Observasi

Metode observasi adalah metode yang dilakukan dengan melakukan pengamatan secara langsung pada kondisi yang sebenarnya di lapangan, yaitu berupa kegiatan survei produktifitas penumpang dan kendaraan, mengamati proses pengangkutan kendaraan, mengukur jarak kendaraan, memeriksa ketersediaan alat pengikat dan petugas.

b. 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.

2. Data Sekunder

Data sekunder yang dibutuhkan pada penelitian didapat dengan menggunakan beberapa metode pengumpulan data yaitu:

a. Metode Dokumentasi

Adalah sebuah cara yang dilakukan untuk menyediakan dokumen dokumen dengan menggunakan bukti yakni berupa foto tentang kondisi yang terjadi di lapangan.

b. Metode Kepustakaan

Metode ini di dapat dari jurnal, buku-buku, serta literatur lain yang ada dari semua sumber dan berhubungan langsung terhadap tema penelitian yang dilakukan.

c. Metode Institusional

Metode ini dilakukan dengan cara pengumpulan data-data sekunder yang berasal dari berbagai instansi – instansi atau kantor – kantor yang terkait dengan penelitian untuk mendapatkan data sekunder. Instansi atau kantor yang terkait yaitu:

- 1) BPTD Wilayah XIX Provinsi Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat
- 2) PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)
- 3) PT. Afta Trans Mandiri

**D. Teknik Analisis Data**

1. Analisis Kebutuhan Alat Penimbangan Kendaraan

Analisis dilakukan dengan menentukan kesesuaian antara kondisi yang ada di lapangan dengan tolok ukur yang ada pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 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.

2. Analisis Penempatan Kendaraan diatas Kapal

Analisis dilakukan dengan menentukan kesesuaian antara kondisi yang ada di lapangan dengan tolok ukur yang ada pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 pasal 17 ayat 1 bahwa kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang.

### 3. Analisis Kebersihan Ruang Muat Kendaraan

Analisis dilakukan dengan menentukan kesesuaian antara kondisi yang ada di lapangan dengan tolok ukur yang ada pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di atas kapal pasal 15 ayat (1) menyatakan ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan minyak gemuk (*grease*).

### 4. Analisis Jarak Antar Kendaraan

Analisis dilakukan dengan menentukan kesesuaian antara kondisi yang ada di lapangan dengan tolok ukur yang ada pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016. Berdasarkan aturan tersebut, jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang-kurangnya 60 cm. Jarak antara muka dan belakang masing-masing kendaraan 30 cm dan jarak kendaraan terhadap dinding kapal minimal 60 cm.

### 5. Analisis Sterilisasi Ruang Muat Kendaraan dari Penumpang

Analisis dilakukan dengan menentukan kesesuaian antara kondisi yang ada di lapangan dengan tolok ukur yang ada pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di atas kapal Pasal 17 ayat (2) menyatakan bahwa ruang penempatan kendaraan harus steril dari adanya penumpang selama pelayaran.

### 6. Analisis Pengikatan Kendaraan

Analisis dilakukan dengan menentukan kesesuaian antara kondisi yang ada di lapangan dengan tolok ukur yang ada pada Peraturan Menteri

Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 Pasal (2) bahwa kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan alat pengikat kendaraan (*lashing*) dan klem roda kendaraan.

7. Analisis Pemberian Sanksi Administratif kepada Operator Kapal

Analisis dilakukan dengan menentukan kesesuaian antara kondisi yang ada di lapangan dengan tolok ukur yang ada pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 Pasal 10 ayat (2) sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa pembekuan persetujuan pengoperasian kapal angkutan penyeberangan; dan pencabutan persetujuan pengoperasian kapal angkutan penyeberangan.

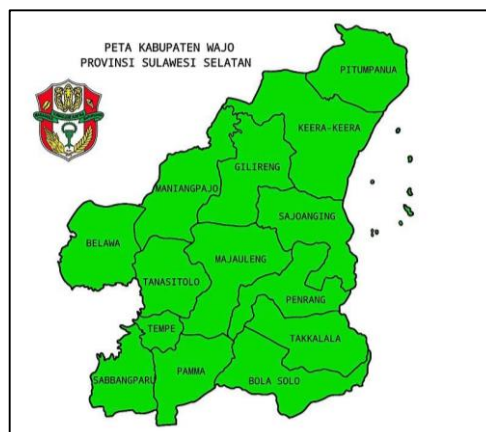
## BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

### A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

#### 1. Gambaran Umum Wilayah

##### a. Letak Geografis Kabupaten Wajo

Kabupaten Wajo merupakan salah satu kabupaten yang terletak di provinsi Sulawesi Selatan. Ibukota kabupaten Wajo terletak di Sengkang. Kabupaten ini terletak pada  $3^{\circ}39' - 4^{\circ}16'$  Lintang Selatan dan  $119^{\circ}53' - 120^{\circ}27'$  Bujur Timur. Kabupaten ini sebagian besar wilayahnya berupa dataran rendah hingga dataran rendah bergelombang dengan ketinggian wilayah 0-520 Mdpl. Hanya sebagian kecil yang berupa perbukitan di bagian utara. Bagian timur berupa dataran rendah dan pesisir Teluk Bone, termasuk pulau-pulau pasir di perairan Teluk Bone. Sedangkan bagian barat merupakan dataran rendah aluvial Danau Tempe-Danau Sindereng. Kecamatan Keera merupakan kecamatan terluas di Kabupaten Wajo, yaitu 14,7% dari total wilayah kabupaten Wajo.



Gambar 4. 1 Peta Geografis Kabupaten Wajo  
Sumber : Bps Kabupaten Wajo, (2022)

Tabel 4. 1 Luas Daerah Kecamatan di Kabupaten Wajo

No	Kecamatan	Ibukota Kecamatan	Luas (km <sup>2</sup> )
1	Sabbangparu	Kota Baru	132,75
2	Tempe	Sengkang	38,27
3	Pammana	Maroanging	162,10
4	Bola	Solo	220,13
5	Takkalalla	Peneki	179,76
6	Sajoanging	Jalang	167,01
7	Penrang	Doping	154,90
8	Majauleng	Paria	225,92
9	Tanasitolo	Tancung	154,60
10	Belawa	Menge	172,30
11	Maniangpajo	Anabanua	175,96
12	Gilireng	Gilireng	147,00
13	Keera	Keera	368,36
14	Pitumpanua	Siwa	207,13
<b>Wajo</b>		<b>Sengkang</b>	<b>2506,19</b>

Sumber : Bps Kabupaten Wajo, (2022)

b. Batas Administrasi

Tabel 4. 2 Batas Wilayah Administrasi Kabupaten Wajo

Arah Mata Angin	Perbatasan
Utara	Kabupaten Sidenreng Rappang dan Kabupaten Luwu
Timur	Teluk Bone
Selatan	Kabupaten Soppeng dan Kabupaten Bone
Barat	Kabupaten Sidenreng Rappang dan Kabupaten Soppeng

Sumber : Bps Kabupaten Wajo (2022)



Gambar 4. 2 Peta Administrasi Kabupaten Wajo

Sumber : Bps Kabupaten Wajo, (2022)

## c. Kependudukan

Jumlah penduduk kabupaten Wajo dari hasil proyeksi yaitu sebesar 379,40 jiwa pada tahun 2022. Angka kepadatan penduduk Kabupaten Wajo sebesar 151,38 artinya bahwa secara rata-rata tiap 1 kilometer persegi wilayah di Wajo di diami 151 penduduk. Jumlah penduduk tertinggi berada di kecamatan Tempe sebanyak 64.410 penduduk dan yang terendah dengan jumlah penduduk 10.890 berada di kecamatan Gilireng.

Tabel 4. 3 Jumlah Penduduk Per Kecamatan

No	Kecamatan	Penduduk (ribu)	Kepadatan Penduduk (Jiwa/Km <sup>2</sup> )
1	Sabbangparu	24,38	183,68
2	Tempe	64,41	1683,04
4	Pammana	30,73	189,59
5	Bola	19,45	88,35
6	Takkalalla	20,00	111,24
7	Sajoanging	17,54	105,01
8	Penrang	14,81	95,62
9	Majauleng	30,74	136,05
10	Tanasitolo	39,35	254,53
11	Belawa	30,17	175,09
12	Maniangpajo	15,77	89,64
13	Gilireng	10,89	74,05
14	Keera	20,25	54,98
15	Pitumpanua	40,91	197,51
<b>Wajo</b>		<b>379,40</b>	<b>151,38</b>

Sumber: Bps Kabupaten Wajo, 2022

Dari tabel diatas dapat diketahui jumlah penduduk terbanyak terdapat di kecamatan Tempe dengan jumlah penduduk mencapai 64.410 jiwa dari 379.396 jiwa jumlah keseluruhan penduduk di Kabupaten Wajo. Untuk kepadatan penduduk terbanyak ialah kecamatan Tempe dengan jumlah kepadatan penduduk 1683,04 jiwa per Km<sup>2</sup>.

2. Sarana dan Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan
- a. 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. Kapal tersebut melakukan kegiatan bongkar muat barang ataupun naik turun penumpang sehingga kondisinya harus tetap dipelihara. Sarana transportasi yang terdapat pada angkutan penyeberangan yang di Pelabuhan Penyeberangan Siwa yaitu 3 kapal tipe ro-ro, dengan 2 kapal yang dikelola oleh PT. Afta Trans Mandiri dan 1 kapal yang di kelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry. Adapun data karakteristik kapal dapat dilihat di tabel berikut.

Tabel 4. 4 Karakteristik Kapal Lintasan Siwa - Tobaku

NO	URAIAN	KMP. NEW CAMELLIA	KMP. MERAK	KMP. NEW ROSE
1	Jenis Kapal	Ro-Ro	Ro-Ro	Ro-Ro
2	Tempat Pembuatan	Japan	Japan	Makassar
3	Tahun Pembuatan	1992	1970	2018
4	Tanda Panggilan	PNLR	YBQQ	YB 7096
5	Klasifikasi	BKI	BKI	BKI
6	Pemilik	PT.Afta Trans Mandiri	PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO)	PT. Afta Trans Mandiri
		<b>UKURAN UTAMA</b>		
7	Panjang Seluruh	47,90 m	44,50 m	60,19 m
	Panjang Garis Air	44,00 m	41,10 m	51,55 m
	Lebar	12 m	11,30 m	14 m
	Sarat Air	4,00 m	2,80 m	2,7 m
	GRT/NT	626/188	826	1395/682
	Tinggi Cardeck	4,2 m	3,8 m	4 m
		<b>MESIN UTAMA</b>		
8	Merk	DAIHATSU	DAIHATSU	YANMAR



NO	URAIAN	KMP. NEW CAMELLIA	KMP. MERAH	KMP. NEW ROSE
	Type	6 DLM-24 SL	8 PSHTCM 26-D	6EY17W
	Tenaga Kuda/PK	2 x 300 HP	2 x 1000 HP	2 x 1100 HP
	RPM	750	520 -720 RPM	1200
	Jumlah Mesin	2 Unit	2 Unit	2 Unit
9	<b>MESIN BANTU</b>			
	Merek	mitsubishi	YANMAR	DEUTS
	Type	S6A-MPTA	4 KD	BF 6 M.1013 M
	Tenaga Kuda/PK	2 x 300 HP	1 X 110 HP	2 x 108 HP
	Jumlah Mesin	2 Unit	2 Unit	2 Unit
10	<b>KAPASITAS MUAT</b>			
	Penumpang	203 Orang	280 Orang	404 Orang
	Kendaraan	12 Unit	15 Unit	24 Unit
	Jumlah ABK	19 Orang	19 Orang	19 Orang

Sumber : BPTD Wilayah XIX Provinsi Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat, 2022

Berikut gambar kapal-kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Siwa Kabupaten Wajo :



Gambar 4. 3 KMP. New Camellia

Sumber : Hasil Survei Tim PKL BPTD Wilayah XIX Prov Sulsebar, 2022



Gambar 4. 4 KMP. Merak

Sumber : Hasil Survei Tim PKL BPTD Wilayah XIX Prov Sulsebar, 2022



Gambar 4. 5 KMP. New Rose

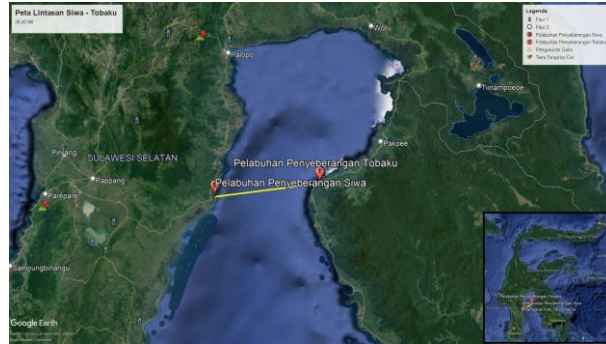
Sumber : Hasil Survei Tim PKL BPTD Wilayah XIX Prov Sulselbar, 2022

b. Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Prasarana merupakan faktor penunjang dalam kegiatan pelayanan pada pelaksanaan kegiatan angkutan penyeberangan, khususnya pada wilayah kerja Pelabuhan Penyeberangan Siwa yang ada di Kabupaten Wajo. Faktor-faktor tersebut, antara lain :

1) Alur

Alur pelayaran merupakan suatu prasarana penunjang bagi terselenggaranya angkutan perairan daratan khususnya pada penyelenggaraan angkutan penyeberangan yang ada di pelabuhan penyeberangan lintasan Siwa-Tobaku. Alur Pelayaran berfungsi sebagai area lintasan kapal yang akan masuk dan keluar dari kolam pelabuhan. Berikut ini adalah peta alur pelayaran angkutan penyeberangan di lintasan Siwa-Tobaku adalah sebagai berikut :





Gambar 4. 6 Peta Alur Penyeberangan Siwa – Tobaku  
Sumber : Google Earth (2022).







Jarak tempuh Lintasan Siwa - Tobaku adalah 36,48 Mil yang ditempuh dalam waktu 3 – 4 jam perjalanan dengan kecepatan 8 not – 12 knot.





## 2) Fasilitas Daratan

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

Tabel 4. 5 Karakteristik Fasilitas Daratan Pelabuhan Penyeberangan Siwa

No	Jenis	Panjang	Lebar	Luas (M <sup>2</sup> )	Kondisi
1	Gedung Terminal	28,3	15,3	432,99	 Baik
2	Loket	3	2	6	




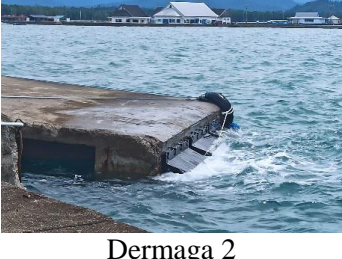

No	Jenis	Panjang	Lebar	Luas (M <sup>2</sup> )	Kondisi
					Baik
3	Ruang Tunggu	12,3	5,7	70,11	 Baik
4	Lap. Parkir Siap Muat	100	45	4500	 Baik
5	Lap. Parkir Pengantar Penjemput	34	26	884	 Baik
6	Toilet	4	2	8	 Kurang Baik
7	Musholla	14,4	12,2	175,68	 Baik
8	Satpel PP Siwa	4	5,4	21,6	

No	Jenis	Panjang	Lebar	Luas (M <sup>2</sup> )	Kondisi
					Baik
9	Pos Retribusi	3	3	9	 Baik
10	Karatina Pertanian dan Ikan	7,7	4,1	31,57	 Baik
10	Ruang KPPP	4,4	4,2	18,48	 Baik
12	Kantor Kesehatan Pelabuhan	7,7	4,1	31,57	 Baik





### 3) Fasilitas Perairan

Pada fasilitas perairan yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Siwa masih banyak kekurangan karena tidak adanya fasilitas dermaga *Movable Bridge* dan juga rumah MB dan satu dermaga tetap yang tidak digunakan. Adapun kondisi fasilitas perairan dapat di lihat pada tabel 4.6 :

Tabel 4. 6 Karakteristik Fasilitas Perairan Pelabuhan Penyeberangan Siwa

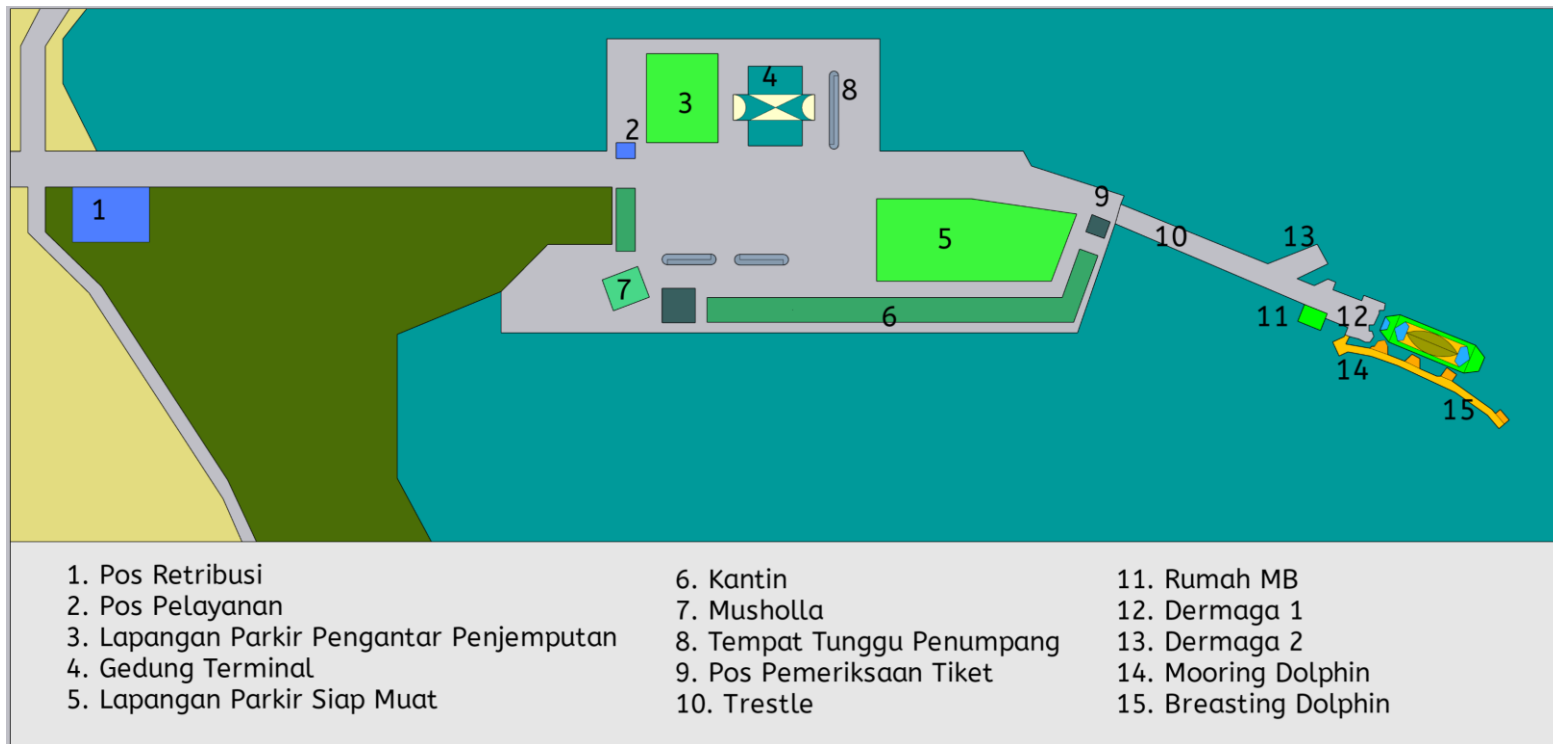
No	Jenis Fasilitas	Dimensi	Keterangan	Kondisi
1	Dermaga Tetap	2 Unit	 <p>Dermaga 1</p>	Baik
			 <p>Dermaga 2</p>	Baik
2	Fender	5 Unit	 <p>Dermaga 1</p>	Berkarat
		3 Unit	 <p>Dermaga 2</p>	Baik
3	Bolder	12 Unit	 <p>Dermaga 1</p>	Berkarat



No	Jenis Fasilitas	Dimensi	Keterangan	Kondisi
		2 Unit	 <p>Dermaga 2</p>	Berkarat
4	Rumah MB	1 Unit		Tidak difungsikan
5	Catwalk	89 Meter		Tidak aman, catwalk tidak dilengkapi dengan pagar
6	Mooring Dolphin	2 Unit		Baik

4) *Layout Existing* Pelabuhan Penyeberangan Siwa

Berikut merupakan *Layout Existing* pada Pelabuhan Penyeberangan Siwa :



Gambar 4. 7 *Layout* Pelabuhan Penyeberangan Siwa



### 3. Instansi Pembina Transportasi

Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIX Provinsi Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat sebagai regulator dari pemerintah yang melakukan pengawasan terhadap berlangsungnya transportasi darat di Provinsi Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat. Kemudian Dinas Perhubungan Kabupaten Wajo yang menjadi operator pelabuhan yang berperan dalam mengelola berlangsungnya kegiatan di Pelabuhan Penyeberangan Siwa, serta PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) dan PT. Afta Trans Mandiri yang berperan sebagai operator kapal yang menyediakan sarana kapal untuk melayani penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Siwa.

#### a. Visi dan Misi BPTD Wilayah XIX Prov. Sulawesi Selatan dan Barat

Adapun visi dan misi yang digunakan yaitu :

Visi :

“Menjadi organisasi pemerintah yang profesional yang dapat memfasilitasi dan mendukung mobilitas masyarakat melalui suatu layanan transportasi darat yang menjunjung tinggi nilai kemanusiaan dan berkeadilan yang aman, selamat, mudah dijangkau, berkualitas, berdaya saing tinggi, dan terintegrasi dengan moda transportasi lainnya dan dapat di pertanggungjawabkan”

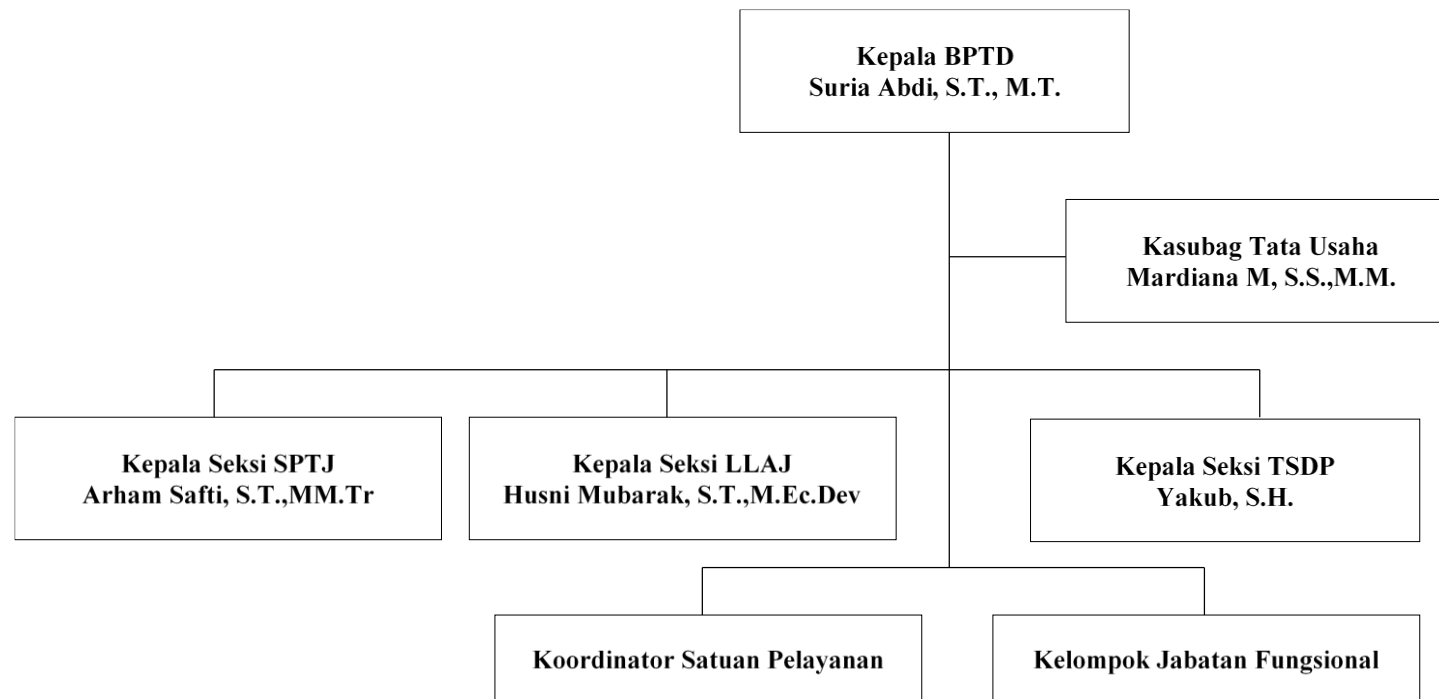
Misi :

- 1) Menciptakan Sistem Pelayanan Transportasi yang Aman, Selamat dan Mampu Menjangkau Masyarakat dan Wilayah Indonesia;
- 2) Menciptakan dan Mengorganisasi Transportasi Jalan, Sungai Danau

- dan Penyeberangan serta Perkotaan yang Berkualitas, Berdaya Saing dan Berkelanjutan;
- 3) Mendorong Perkembangan Industri Transportasi Darat yang Transparan dan Akuntabel;
  - 4) Membangun Prasarana dan Sarana Transportasi.
- b. Tugas Pokok dan Fungsi BPTD Wilayah XIX Prov. Sulawesi Selatan dan Barat
- 1) Penyusunan rencana, program dan anggaran;
  - 2) Pembangunan, Pemeliharaan, Peningkatan, Penyelenggaraan dan Pengawasan : Terminal Penumpang Tipe A, Terminal Barang, UPPKB, dan Sarana dan Prasarana bidang ASDP
  - 3) Kalibrasi Peralatan PKB,
  - 4) Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Sarana Angkutan Jalan
  - 5) Pengawasan Teknis : Sarana LLAJ di Jalan Nasional, PKB dan Industri Karoseri;
  - 6) Pelaksanaan MRL,LL,
  - 7) Pengawasan Bus AKAP, Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek, Angkutan Barang,
  - 8) Penyidikan Dan Pengusulan Sanksi Administrasi Bidang LLAJ dan ASDP
  - 9) Peningkatan Kinerja dan Keselamatan LLAJ dan ASDP
  - 10) Pengawasan Tarif Angkutan Jalan dan SDP; Pelaksanaan Urusan Tata Usaha, Rumah Tangga, Kepegawaian, Keuangan, Hukum dan Hubungan Masyarakat; dan
  - 11) Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan

c. Struktur Organisasi BPTD Wilayah XIX Prov. Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat

Adapun struktur organisasi yang terdapat di BPTD Wilayah XIX Prov. Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 4. 8 Struktur Organisasi BPTD Wil XIX Prov Sulselbar  
Sumber : BPTD Wilayah XIX Provinsi Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat, 2022

#### 4. Produktifitas Angkutan

##### a. Data Produktifitas Keberangkatan dan Kedatangan 5 Tahun Terakhir.

Tabel 4. 7 Data Produktifitas Keberangkatan Pelabuhan penyeberangan Siwa Lima Tahun Terakhir

No	Uraian	Tahun				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	Penumpang	42.317	40.349	42.890	51.270	83.438
2	Golongan I	0	0	0	0	0
3	Golongan II	3014	3317	4266	5810	9246
4	Golongan III	0	0	0	10	1
5	Golongan IV A	2086	1956	2665	3717	7853
6	Golongan IV B	1887	1589	1943	2173	3022
7	Golongan V A	0	0	0	38	37
8	Golongan V B	378	358	661	2510	2888
9	Golongan VI A	0	0	0	13	40
10	Golongan VI B	1692	1852	2131	2789	2811
11	Golongan VII	311	287	316	376	578
12	Golongan VIII	0	0	0	0	5
13	Golongan IX	0	0	0	0	2

Sumber : BPTD Wilayah XIX Provinsi Sulawesi Selatan dan Barat, 2022

Tabel 4. 8 Data Produktivitas Kedatangan Pelabuhan Penyeberangan Siwa Lima Tahun Terakhir

No	Uraian	Tahun				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	Penumpang	74.553	67.271	66.560	44.711	61.870
2	Golongan I	0	0	0	0	0
3	Golongan II	4683	4919	6020	5017	6371
4	Golongan III	0	0	0	0	3
5	Golongan IV A	3658	3055	3940	2260	6365
6	Golongan IV B	1600	1235	1490	1059	1694
7	Golongan V A	0	0	0	61	97
8	Golongan V B	905	825	878	777	1875
9	Golongan VI A	0	0	0	34	15
10	Golongan VI B	1418	1532	1699	1082	2025
11	Golongan VII	146	180	207	180	344
12	Golongan VIII	0	0	0	6	5
12	Golongan IX	0	0	0	0	0

Sumber : BPTD Wilayah XIX Provinsi Sulawesi Selatan dan Barat, 2022

b. Data Produktifitas Keberangkatan dan Kedatangan Selama 14 Hari

Selama pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan dilakuan survei kedatangan dan keberangkatan penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Siwa selama 14 hari yang dimulai pada tanggal 26 April 2022 – 10 Mei 2022. Berikut ini adalah data produktivitas penumpang dan kendaraan berdasarkan hasil survei :

Tabel 4. 9 Data Produktifitas Keberangkatan Pelabuhan Penyeberangan Siwa Selama Empat Belas hari

No	Tanggal	Golongan												
		PNP	I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	IX
1	26 April 2022	332	0	23	0	20	18	0	5	0	19	2	0	0
2	27 April 2022	395	0	29	0	20	6	0	10	0	3	0	0	0
3	28 April 2022	601	0	34	0	59	8	0	11	0	9	2	0	0
4	29 April 2022	778	0	81	0	80	4	0	6	0	8	1	0	0
5	30 April 2022	794	0	70	0	97	7	0	3	0	9	3	0	0
6	1 Mei 2022	352	0	25	0	25	4	0	2	0	5	1	0	0
7	3 Mei 2022	327	0	22	0	32	1	0	2	0	1	0	0	0
8	4 Mei 2022	625	0	61	0	71	0	0	3	0	2	0	0	0
9	5 Mei 2022	881	0	77	0	113	12	0	2	0	0	0	0	0
10	6 Mei 2022	848	0	83	0	133	7	0	0	0	0	0	0	0
11	7 Mei 2022	1.135	0	121	0	192	5	0	0	0	0	0	0	0
12	8 Mei 2022	976	0	77	0	184	3	0	5	0	0	0	0	0
13	9 Mei 2022	883	0	68	0	126	6	0	0	0	0	0	0	0
14	10 Mei 2022	876	0	67	0	99	6	0	7	0	3	1	0	0

Sumber : Hasil Survei Tim PKL BPTD Wilayah XIX Prov Sulselbar, 2022

Tabel 4. 10 Data Produktivitas Kedatangan Pelabuhan Penyeberangan Siwa Selama Empat Belas Hari

No	Tanggal	Golongan												
		PNP	I	II	III	IVA	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	IX
1	26 April 2022	284	0	37	0	43	2	0	9	0	8	1	0	0
2	27 April 2022	437	0	76	0	102	7	0	7	0	3	0	0	0
3	28 April 2022	628	0	91	0	114	8	0	0	0	1	1	0	0
4	29 April 2022	670	0	90	0	160	8	0	3	0	5	0	0	0
5	30 April 2022	583	0	81	0	124	7	0	0	0	0	0	0	0
6	1 Mei 2022	197	0	57	0	72	3	0	4	0	2	0	3	0
7	3 Mei 2022	428	0	52	0	125	5	0	1	0	0	0	0	0
8	4 Mei 2022	544	0	60	0	94	7	1	4	0	5	0	0	0
9	5 Mei 2022	469	0	50	0	111	8	0	3	0	1	0	0	0
10	6 Mei 2022	382	0	46	0	71	7	0	2	0	2	1	0	0
11	7 Mei 2022	554	0	59	0	96	7	0	3	0	7	1	0	0
12	8 Mei 2022	631	0	60	0	63	2	0	2	0	3	0	0	0
13	9 Mei 2022	494	0	37	0	29	7	0	5	0	1	2	0	0
14	10 Mei 2022	433	0	41	0	35	5	0	10	0	4	0	0	0

Sumber : Hasil Survei Tim PKL BPTD Wilayah XIX Prov Sulselbar, 2022

## 5. Jaringan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Lintasan penyeberangan yang di layani oleh Pelabuhan Penyeberangan Siwa hanya satu lintasan yaitu lintasan penyeberangan dari Siwa menuju Tobaku dengan jarak 36,48 mil dan berstatus lintasan Perintis.

Tabel 4. 11 Jadwal Kapal di Pelabuhan Penyeberangan Siwa

<b>Nama Kapal</b>	<b>Jam Keberangkatan</b>	<b>Lintasan</b>	<b>Trip</b>
KMP. New Camellia	09.00 WITA	Siwa-Tobaku	1 Trip Per Hari
KMP Merak	11.30 WITA		1 Trip Per Hari
KMP. New Rose	14.00 WITA		1 Trip Per Hari

Sumber : BPTD Wilayah XIX Provinsi Sulawesi Selatan dan Barat, 2022

## B. Hasil Penelitian

### 1. Penyajian Data

Tabel 4. 12 Penyajian data kesesuaian pengangkutan di KMP Merak Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 115 Tahun 2016

<b>No</b>	<b>Berdasarkan Peraturan</b>	<b>Kondisi Dilapangan</b>	<b>Keterangan</b>
1	Pasal 5 ayat 2: Setiap kendaraan yang akan diangkut di atas kapal ditimbang terlebih dahulu	Tidak dilakukannya penimbangan terhadap kendaraan yang akan menyeberang dikarenakan tidak terdapat jembatan timbang pada pelabuhan penyeberangan siwa	Kendaraan tidak dilengkapi dengan informasi berat muatan




No	Berdasarkan Peraturan	Kondisi Dilapangan	Keterangan
2	Pasal 17 ayat 1 :kendaraan harus ditempatkan memanjang /membujur searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal	Terdapat kendaraan yang ditempatkan secara melintang dan tidak searah dengan haluan atau buritan kapal	 <p data-bbox="1086 589 1257 622">Tidak Sesuai</p>
3	Pasal 15 ayat 1 : Ruang muat harus bersih dari ceceran minyak	Terdapat ceceran minyak di atas kapal	 <p data-bbox="1086 918 1257 952">Tidak Sesuai</p>
4	Pasal 20 : Persyaratan untuk jarak antar muatan kendaraan sebagai berikut: 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.	Jarak antar kendaraan yang kurang dari ketentuan pada sisi kiri dan kanan, depan dan belakang maupun jarak kedinding kapal	 <p data-bbox="1086 1498 1257 1532">Tidak Sesuai</p>

No	Berdasarkan Peraturan	Kondisi Dilapangan	Keterangan
5	Pasal 17 ayat 2 :ruang penempatan kendaraan harus steril dari adanya penumpang selama pelayaran	Masih terdapat penumpang yang berada di kendaraan selama pelayaran	 Tidak Sesuai
6	Pasal 5 ayat 2 bahwa yang harus diikat adalah berada pada barisan depan (haluan), tengah (midship), dan belakang (buritan).	Masih terdapat kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan pada barisan depan (haluan), tengah (midship), dan belakang (buritan).	 Tidak Sesuai

Sumber : Hasil Analisis Tim PKL BPTD Wilayah XIX Prov Sulselbar, 2022

Tabel 4. 13 Penyajian data kesesuaian pengangkutan di KMP Merak Berdasarkan Peraturan Menteri No 30 Tahun 2016

No	Berdasarkan Peraturan	Kondisi Dilapangan	Keterangan
1	Pasal 4 : setiap kendaraan wajib diikat selama dalam pelayaran,wajib dilakukan pengikatan di bagian belakang,tengah,depan,jika kendaraan tidak diikat wajib dilakukan klem pada roda kendaraan	Terdapat kendaraan yang tidak diikat pada bagian depan,tengah, belakang dan tidak dilakukan klem pada roda	 Tidak Sesuai

No	Berdasarkan Peraturan	Kondisi Dilapangan	Keterangan
2	Pasal 5 : jarak antar kendaraan anatar sisi 60 cm,jarak antar muka dan belakang 30 cm,jarak kendaraan dengan dinding 60 cm	Terdapat jarak kendaraan yang sangat dekat dan tidak sesuai aturan	 <p data-bbox="1082 584 1257 618">Tidak Sesuai</p>
3	Pasal 8 : pengawasan pelaksanaan pengikatan kendaraan oleh direktur jendral dilakukan oleh otoritas Pelabuhan penyeberangan atau unit pelaksanaan teknis Pelabuhan penyeberangan	Terdapat pengawasan yang dilakukan oleh BPTD Wilayah XIX Provinsi Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat	 <p data-bbox="1126 920 1214 954">Sesuai</p>
4	Pasal 10 : memberikan sanksi administratif kepada operator kapal berdasarkan laporan	Terdapat sanksi administratif berupa pemberian surat teguran yang diberikan sebagai peringatan pertama kepada pihak kapal kemudian diberikan sanksi berupa penundaan penerbitan SPB kapal	<p data-bbox="1082 1335 1257 1368">Tidak Sesuai</p>

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL BPTD Wilayah XIX Prov Sulselbar, 2022

## 2. Analisis Data

Sebagaimana telah disebutkan pada bab sebelumnya mengenai permasalahan yang ada, penulis mencoba menganalisis permasalahan sehingga dapat ditarik kesimpulan yang nantinya dapat dijadikan solusi atau

pemecahan masalah. Untuk hal ini penulis menggunakan referensi menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 sebagai acuan dalam memecahkan permasalahan berikut dengan kondisi *eksisting* di Pelabuhan Penyeberangan Siwa sebagai berikut :

a. Kebutuhan Alat Penimbang Kendaraan

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 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.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 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. Dari hasil survei di lapangan, ditemukan bahwa pada Pelabuhan Penyeberangan Siwa tidak terdapat alat penimbang kendaraan yang seharusnya menjadi aspek penting untuk mengetahui informasi tentang berat kendaraan sebelum memasuki kapal. Maka dari itu, Pelabuhan Penyeberangan Siwa seharusnya menyiapkan jembatan timbang type portable atau permanen, alternatif lain untuk sementara yaitu kendaraan bermuatan dillakukan penimbangan kendaraan di UPPKB terdekat yaitu di UPPKB Sajoanging Kabupaten Wajo.



Gambar 4. 9 Jembatan Timbang Type Portable dan Type Permanen

Jumlah		Dengan Huruf	Jenis Semen	Tempat
478	ZAK EMPAT RATUS DELA PULUH		SEMENTA	Jember Karang
T. Tangkai	TT. & Nama	TT. Nama barang & stempel penerima	Truk datang	Sekolah bongkar
				Berama Semen, Baki
				Kilom Semen
				Kilom kantong
				perak
				Lainnya

Gambar 4. 10 Surat jalan pengguna jasa yang membawa muatan  
Sumber: Hasil Survei Tim PKL BPTD Wilayah XIX Prov Sulsebar, 2022

#### b. Penempatan Kendaraan di atas Kapal

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 pasal 17 ayat 1 bahwa kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang. Berdasarkan hasil pengamatan dilapangan bahwa masih terdapat kendaraan yang tidak sesuai penempatannya diatas kapal yaitu terdapat kendaraan yang ditempatkan secara melintang, terutama kendaraan roda dua.



Gambar 4. 11 Kendaraan yang ditempatkan secara melintang  
Sumber: Hasil Survei Tim PKL BPTD Wilayah XIX Prov Sulselbar, 2022

c. Ruang Muat Harus Bersih dari Ceceran Minyak

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di atas kapal pasal 15 ayat (1) menyatakan ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan minyak gemuk (*grease*). Berdasarkan pengamatan di lapangan bahwa pada KMP Merak memiliki ruang muat yang tidak bersih dan terdapat ceceran minyak.



Gambar 4. 12 Ruang muat KMP Merak tidak bersih dan terdapat ceceran minyak.

Sumber: Hasil Survei Tim PKL BPTD Wilayah XIX Prov Sulselbar, 2022

d. Analisis Jarak Antar Kendaraan

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 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.



Gambar 4. 13 Jarak antara salah satu sisi kendaraan

Sumber : Hasil Analisis Tim PKL BPTD Wilayah XIX Prov Sulselbar, 2022



Gambar 4. 14 Jarak antara muka dan belakang

Sumber : Hasil Analisis Tim PKL BPTD Wilayah XIX Prov Sulselbar, 2022



Gambar 4. 15 Jarak kendaraan terhadap dinding

Sumber : Hasil Analisis Tim PKL BPTD Wilayah XIX Prov Sulselbar, 2022

Berdasarkan hasil pengamatan penulis, didapatkan data bahwa jarak rata-rata antara sisi kendaraan dan jarak antara muka dan belakang kendaraan adalah sebagai berikut :

Tabel 4. 14 Jarak Kendaraan Saat Pemuatan di KMP Merak

No	Tanggal	Jarak CM			
		Depan	Belakang	Kiri	Kanan
1	26 April 2022	22	24,6	17	16,4
2	27 April 2022	17,5	19	13	12,8
3	28 April 2022	21	17,6	18,5	18,6
4	29 April 2022	17	21	19	16,5
5	30 April 2022	16,4	18,5	15,4	14,3
6	1 Mei 2022	19,2	24,6	13	16
7	2 Mei 2022	21	24	22	20,6
8	4 Mei 2022	23	23	20	19
9	5 Mei 2022	19,5	14,5	16,7	17,6
10	6 Mei 2022	17,3	27,4	20,1	13
11	7 Mei 2022	22	18	16	17
12	8 Mei 2022	23,7	23	14,6	21
13	9 Mei 2022	22	19,5	17	19,5
14	10 Mei 2022	19,8	18,4	15,4	18,7
<b>Rata-Rata</b>		<b>20,10</b>	<b>20,93</b>	<b>16,97</b>	<b>17,21</b>

Sumber: Hasil Survei Tim PKL BPTD Wilayah XIX Prov Sulselbar, 2022

Berdasarkan pengamatan selama survei tersebut, diketahui bahwa jarak antara sisi kendaraan dan jarak antara muka dan belakang yang dimuat di KMP Merak kurang dari 30 cm dimana dapat diartikan bahwa



kondisi tersebut belum mengikuti aturan yang telah ditetapkan di Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan diatas Kapal.

Tabel 4. 15 Jarak Ke Dinding Kapal

No	Tanggal	KMP Merak
1	26 April 2022	22,3
2	27 April 2022	12,8
3	28 April 2022	49,6
4	29 April 2022	33,2
5	30 April 2022	19,8
6	1 Mei 2022	33,2
7	2 Mei 2022	23,9
8	4 Mei 2022	18,2
9	5 Mei 2022	37,4
10	6 Mei 2022	25,6
11	7 Mei 2022	24,8
12	8 Mei 2022	22,6
13	9 Mei 2022	26,8
14	10 Mei 2022	20,1
<b>Rata-Rata</b>		<b>26,45</b>

Sumber: Hasil Survei Tim PKL BPTD Wilayah XIX Prov Sulsebar, 2022

Bedasarkan hasil pengamatan selama 14 hari tersebut, diketahui bahwa jarak kendaraan terhadap dinding kapal yang dimuat di KMP Merak kurang dari 60 cm seperti yang diatur dalam aturan yang berlaku.

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

Tabel 4. 16 Hasil Rekapitulasi Survei

No	Aspek yang diamati	Standar (cm)	KMP Merak	Keterangan
1	Rata-Rata Jarak Antar Kendaraan			
	1. Kanan	60	17,21	Tidak Sesuai
	2. Kiri	60	16,97	Tidak Sesuai
	3. Depan	30	20,10	Tidak Sesuai
	4. Belakang	30	20,93	Tidak Sesuai
2	Jarak Kendaraan ke Dinding	60	26,45	Tidak Sesuai
3	Alat Pengikat Kendaraan			
	1. Haluan	<i>Lashing</i>	Tidak di- <i>lashing</i>	Tidak Sesuai
	2. Tengah	<i>Lashing</i>	Tidak di- <i>lashing</i>	Tidak Sesuai
	3. Buritan	<i>Lashing</i>	Tidak di- <i>lashing</i>	Tidak Sesuai

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL BPTD Wilayah XIX Prov Sulselbar, (2022)

Berdasarkan tabel 4.16 proses pengangkutan kendaraan masih belum sesuai dengan peraturan yang berlaku dan dapat disimpulkan bahwa operator kapal belum memperhatikan keselamatan kendaraan maupun penumpang diatas kapal.

e. Ruang Muat Harus Steril Dari Adanya Penumpang

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di atas kapal Pasal 17 ayat (2) menyatakan bahwa ruang penempatan kendaraan harus steril dari adanya penumpang selama pelayaran. Berdasarkan pengamatan di lapangan bahwa pada KMP Merak memiliki ruang muat kendaraan yang tidak steril dari adanya penumpang selama pelayaran.

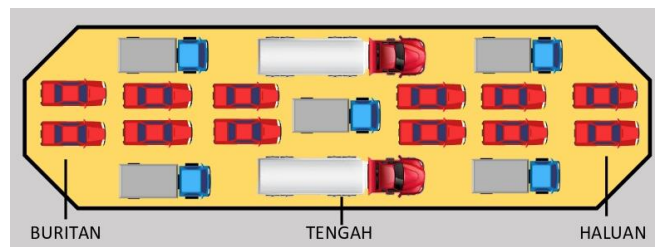


Gambar 4. 16 Kondisi ruang muat kendaraan yang tidak steril dari adanya penumpang

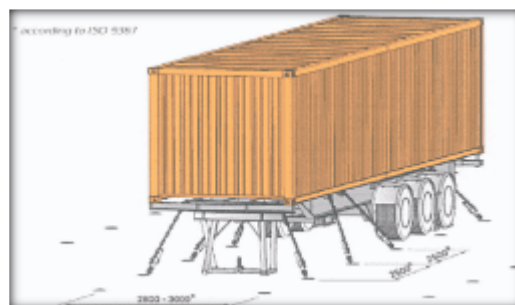
Sumber : Hasil Survei Tim PKL BPTD Wilayah XIX Prov Sulselbar, 2022

f. Analisis Pengikatan Kendaraan (*Lashing*)

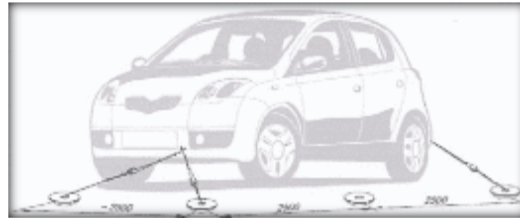
Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 Pasal 5 ayat (2) bahwa yang harus diikat adalah berada pada barisan depan (*haluan*), tengah (*midship*), dan belakang (*buritan*).



Gambar 4. 17 Kendaraan wajib dilakukan pengikatan



Gambar 4. 18 Pengikatan Kendaraan Besar



Gambar 4. 19 Pengikatan Kendaraan Kecil

Berdasarkan pengamatan di lapangan bahwa kapal penyeberangan yang beroperasi pada Pelabuhan Penyeberangan Siwa Provinsi Sulawesi Selatan masih banyak terdapat kendaraan tidak dilakukan pengikatan kendaraan (*lashing*) baik di haluan, *midships* dan buritan, maka dari itu sudah jelas bahwa tingkat keselamatan kendaraan pada saat berlayar pada kapal tersebut sangat rendah dan membahayakan. Oleh karena itu dibutuhkan peranan penting regulator dalam hal ini BPTD Wilayah XIX Provinsi Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat untuk lebih menertibkan aturan yang telah tersedia sehingga tingkat keselamatan kendaraan pada saat berlayar dapat terjamin.

g. Pemberian Sanksi Administratif Kepada Operator Kapal

Dalam penerapan aturan yang berlaku sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan Pasal 10 ayat (2) sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:

- a) pembekuan persetujuan pengoperasian kapal angkutan penyeberangan; dan
- b) pencabutan persetujuan pengoperasian kapal angkutan penyeberangan.

Dalam hal ini dibutuhkan ketegasan dari petugas khususnya pihak Regulator yang berperan dalam pengawasan jalannya kegiatan pada pelabuhan Penyeberangan Siwa.

### **C. Pembahasan**

#### **1. Kebutuhan Jembatan Timbang**

Berdasarkan hasil penyajian dan analisis data dapat diketahui Pelabuhan Penyeberangan Siwa tidak terdapat alat penimbang kendaraan yang seharusnya menjadi aspek penting untuk mengetahui informasi tentang berat kendaraan sebelum memasuki kapal yang dapat digunakan sebagai dasar dalam penentuan alat dan jumlah alat pengikatan kendaraan diatas kapal. Maka dari itu, Pelabuhan Penyeberangan Siwa seharusnya menyediakan minimal 1 jembatan timbang portable atau jembatan timbang permanen.

#### **2. Penempatan Kendaraan di Atas Kapal**

Berdasarkan hasil penyajian dan analisis data, bahwa masih terdapat kendaraan yang tidak sesuai penempatannya diatas kapal yaitu terdapat kendaraan yang ditempatkan secara melintang, terutama kendaraan roda dua. hal ini berakibat penumpang kesulitan dalam jalur keluar masuk ke kapal.

#### **3. Kebersihan Ruang Muat Kendaraan**

Berdasarkan hasil penyajian dan analisis data, bahwa kapal KMP Merak yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Siwa memiliki ruang muat yang tidak bersih dan terdapat ceceran minyak. Hal ini berbahaya bagi

kendaraan maupun penumpang yang akan masuk kedalam kapal, bisa saja kendaraan tergelincir ataupun penumpang terjatuh akibat ruang muat yang tidak bersih dan terdapat ceceran minyak. Dalam hal ini, kepada operator kapal agar dapat lebih memperhatikan kembali kebersihan ruang muat kendaraan diatas kapal.

#### 4. Jarak Antar Kendaraan

Berdasarkan hasil penyajian dan analisis data, bahwa jarak antar kendaraan pada KMP Merak yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Siwa belum sesuai dengan aturan yang berlaku, hal ini dapat membahayakan kegiatan pelayaran, dimana jarak antar kendaraan yang terlalu dekat beresiko terjadinya benturan antar kendaraan yang berbahaya bagi berlangsungnya kegiatan pelayaran.

#### 5. Sterilisasi Ruang Muat Kendaraan dari Penumpang

Berdasarkan hasil penyajian dan analisis data, bahwa pada kapal KMP Merak yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Siwa masih terdapat penumpang didalam kendaraan selama pelayaran. Hal ini dapat membahayakan penumpang apabila terjadi keadaan darurat karna kesulitan melakukan pertolongan akibat sulitnya jalur evakuasi dan juga resiko penumpang terhimpit kendaraan apabila terjadi cuaca buruk.

#### 6. Pengikatan Kendaraan

Berdasarkan hasil penyajian dan analisis data, Kendaraan tidak dilakukan pengikatan pada bagian depan (haluan), tengah (*midship*), belakang (buritan), hal ini berbahaya bagi berlangsungnya kegiatan pelayaran, Padahal penerapan *lashing* sangatlah penting, apabila kendaraan

didalamnya tidak di *lashing* dapat berakibat terjadinya benturan antar kendaraan dan kendaraan bergeser ke sisi yang rendah dan hal ini bisa menyebabkan terjadinya kecelakaan dan mengakibatkan kapal terbalik.

#### 7. Pemberian Sanksi Administratif kepada Operator Kapal

Berdasarkan hasil penyajian dan analisis data, Pemberian Sanksi Administratif kepada operator kapal belum berjalan sebagaimana mestinya yang diharapkan. Hal ini yang mengakibatkan masih adanya operator kapal yang melakukan kegiatan pengangkutan kendaraan yang tidak sesuai dengan aturan yang berlaku yaitu jarak kendaraan yang terlalu dekat, ruang muat yang tidak bersih dan steril dari adanya penumpang, kendaraan ditempatkan secara melintang, dan kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan. Dalam hal ini diperlukan ketegasan pihak regulator dalam penegakan aturan. Pihak regulator dapat memberikan informasi tentang tata cara pengangkutan kendaraan yang benar sesuai dengan aturan, jika masih terdapat operator kapal yang melanggar, maka dapat diberikan sanksi berupa pembekuan persetujuan pengoperasian kapal angkutan penyeberangan; dan pencabutan persetujuan pengoperasian kapal angkutan penyeberangan.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan data yang ada serta hasil analisis dalam tugas akhir ini, maka diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Kondisi tata pengangkutan kendaraan pada kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Siwa saat ini adalah sebagai berikut:
  - a. Tidak tersedianya alat penimbang kendaraan.
  - b. Terdapat penempatan kendaraan secara melintang
  - c. Ruang muat yang tidak bersih dan terdapat ceceran minyak
  - d. Jarak kendaraan yang sangat dekat
  - e. Ruang muat tidak steril dari orang/penumpang.
  - f. Kendaraan tidak dilakukan pengikatan pada bagian depan (haluan), tengah (*midship*), belakang (buritan).
  - g. Belum adanya pemberian sanksi bagi operator kapal yang tidak melakukan pengikatan kendaraan.

Bahwa tata cara pengangkutan pada KMP Merak yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Siwa tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal.

2. Kewajiban pengikatan kendaraan pada KMP Merak yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Siwa belum sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri Perhubungan



Nomor 115 Tahun 2016, bahwa masih terdapat kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan pada bagian depan (haluan), tengah (*midship*), belakang (buritan) dan Jarak antar kendaraan yang sangat berdekatan.

## **B. Saran**

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

1. Kondisi Pengangkutan kendaraan di atas KMP Merak yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Siwa harus sesuai dengan tata cara pengangkutan kendaraan yang telah diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 yaitu sebagai berikut :
  - a. Sebaiknya Pelabuhan Penyeberangan Siwa segera menambahkan fasilitas alat penimbangan kendaraan dan ditempatkan di daerah sebelum pembelian tiket. Karena kendaraan harus ditimbang dan diketahui informasi berat muatan sebelum masuk ke kapal, hal ini dilakukan agar kondisi pengangkutan dapat berjalan dengan lancar dan aman serta meminimalisir terjadinya kecelakaan saat berlayar;
  - b. Sebaiknya penempatan kendaraan disesuaikan dengan Peraturan Menteri Perhubungan No 115 Tahun 2016 Pasal 17 ayat (1) bahwa kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan dan buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal;
  - c. Sebaiknya pihak operator kapal lebih memerhatikan lagi kebersihan ruang muat seperti yang di amanahkan pada Peraturan Menteri Perhubungan No 115 Tahun 2016 Pasal 15 ayat (1) bahwa ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan gemuk (*grease*);

- d. Sebaiknya pengaturan jarak kendaraan mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan No 115 Tahun 2016 sebagai berikut :

Jarak Pada Bagian :	Standar (cm)
Depan	30
Belakang	30
Kiri	60
Kanan	60
Jarak ke Dinding	60

- e. Sebaiknya setiap kendaraan yang berada di bagian haluan, tengah, dan buritan kapal wajib dilaksanakan *lashing* untuk mencegah terjadinya pergerakan kendaraan saat berlayar yang berpotensi menyebabkan kecelakaan pada kapal.
- f. Sebaiknya pihak operator kapal dapat menertibkan para penumpang yang berada di deck kendaraan untuk dapat menuju ke ruang penumpang yang mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan No 115 Tahun 2016 Pasal 17 ayat (2) bahwa ruang penempatan kendaraan harus steril dari adanya penumpang selama pelayaran.
2. Operator kapal harus melaksanakan pengikatan pada kendaraan yang berada di bagian wajib *lashing* dapat di *lashing* sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016.
3. Perlunya ketegasan dari pihak regulator dalam penerapan pemberian sanksi terhadap kapal yang tidak menjalankan pengikatan kendaraan yang sesuai dengan peraturan yang berlaku, sanksi dapat berupa sanksi administratif, hal

ini terdapat dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016  
Pasal 10 ayat (2) yaitu sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat

(1) berupa :

- a. pembekuan persetujuan pengoperasian kapal angkutan penyeberangan;  
dan
- b. pencabutan persetujuan pengoperasian kapal angkutan penyeberangan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar. (2013). *Transportasi Penyeberangan*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Wajo. (2022). *Kabupaten Wajo Dalam Angka 2022*. BPS Kabupaten Wajo, Kabupaten Wajo.
- Irwan. dkk. (2022). *Dasar - Dasar Transportasi*. PT Nas Media Indonesia, Makassar.
- Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset, dan Teknologi Republik Indonesia. (2016). Dipetik Juli,2022, dari KBBI Daring:  
<https://kbbi.kemendikbud.go.id/entri/klem>
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2016). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan pada Kapal Angkutan Penyeberangan*.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2016). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan diatas Kapal*.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2019). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 61 Tahun 2019 tentang Kelaiklautan Kapal Penumpang Kecepatan Tinggi Berbendera Indonesia*.
- Mangkunegara. (2013). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. PT. Remaja Rosdakarya. Bandung.
- Perdana. F.W. dkk. (2022). *Pedoman Operasional Angkutan di Perairan Sungai, Danau dan Penyeberangan*. PT. Nas Media Indonesia. Makassar.


Presiden Republik Indonesia. (2008). *Undang – Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran*.

Suwendra, I Wayan. (2018). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Nilacaraka.

Triatmodjo, B. (2010). *Perencanaan Pelabuhan*. Penerbit BETA OFFSET, Edisi Pertama, Yogyakarta.

# LAMPIRAN

## Lampiran 1 Form Survei Data Jarak Antar Kendaraan

FORM SURVEI JARAK ANTAR KENDARAAN KMP MERAK							
		POLTEKTRANS SDP PALEMBANG PROGRAM DIPLOMA III MTPD			FORM SURVEI JARAK ANTAR KENDARAAN		
NAMA SURVEYOR		HERDI AGEM PRIYONO			KET CUACA		
NAMA PELABUHAN		PELABUHAN SIWA			C = CERAH H = HUJAN		
NO	TANGGAL	JARAK(CM)					KET
		DEPAN	BELAKANG	KIRI	KANAN	KE DINDING KAPAL	
1	26-4-2022	22	24,6	17	16,4	22,3	
2	27-4-2022	17,5	19	13	12,8	12,8	
3	28-4-2022	21	17,6	18,5	18,6	49,6	
4	29-4-2022	17	21	19	16,5	33,2	
5	30-4-2022	16,4	18,5	15,4	14,3	19,8	
6	1-5-2022	19,2	24,6	13	16	33,2	
7	2-5-2022	21	24	22	20,6	23,9	
8	4-5-2022	23	23	20	19	18,2	
9	5-5-2022	19,5	14,5	16,7	17,6	37,4	
10	6-5-2022	17,3	27,4	20,1	13	25,6	
11	9-5-2022	22	18	16	17	24,8	
12	8-5-2022	23,2	23	14,6	21	22,6	
13	9-5-2022	22	19,5	17	19,5	26,8	
14	10-5-2022	19,8	18,4	15,4	18,7	20,1	
15							

## Lampiran 2 Dokumentasi Survei

