

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Kondisi Geografis

Berdasarkan letak geografisnya, Kepulauan NTT berada diantara Benua Asia dan Benua Australia, serta diantara Samudera Indonesia dan Laut Flores. Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT) terletak di selatan katulistiwa pada posisi 8° – 12° Lintang Selatan dan 118° – 125° Bujur Timur. Luas wilayah daratan $48.718,10 \text{ km}^2$.



Gambar 4.1 Peta Geografis Provinsi Nusa Tenggara Timur

Sumber : hasil BPS 2022

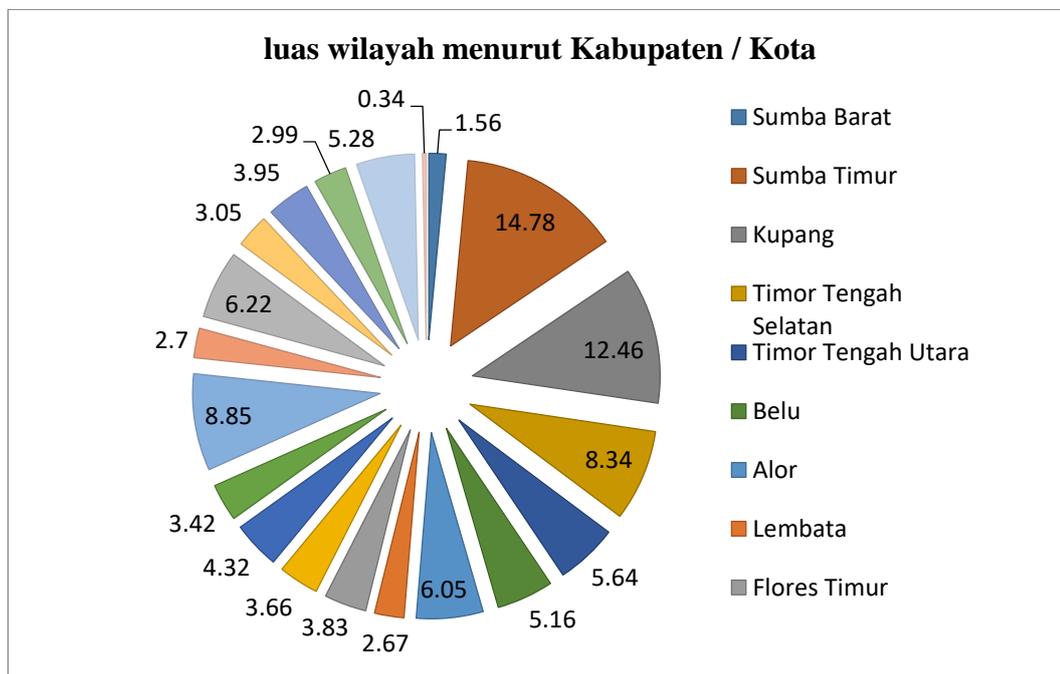
Provinsi Nusa Tenggara Timur terbagi menjadi 20 Kabupaten yang dimana Kota Kupang menjadi populasi penduduk terbanyak yaitu 5.898,26 berdasarkan sumber BPS Tahun 2002 sebanyak 12,46 % dari total penduduk yang berada di Nusa Tenggara Timur, jumlah penduduk keseluruhan pada Provinsi Nusa Tenggara Timur yaitu sebanyak 47.349,90 Orang.

Tabel 4.1 Luas Wilayah Menurut Kabupaten / Kota

No	Kabupaten	Luas Daerah	Presentase
1	Sumba Barat	737,42	1,56
2	Sumba Timur	7.000,50	14,78
3	Kupang	5.898,26	12,46
4	Timor Tengah Selatan	3.947,00	8,34
5	Timor Tengah Utara	2.669,66	5,64
6	Belu	2.445,57	5,16
7	Alor	2.864,60	6,05
8	Lembata	1.266,38	2,67
9	Flores Timur	1.812,85	3,83
10	Sikka	1.731,92	3,66
11	Ende	2.046,62	4,32
12	Ngada	1.620,92	3,42
13	Manggarai	4.188,90	8,85
14	Rote Ndao	1.280,00	2,70
15	Manggarai Barat	2.947,50	6,22
16	Sumba Barat Daya	1.445,32	3,05
17	Sumba Tengah	1.869,18	3,95
18	Nagekeo	1.416,96	2,99
19	Manggarai Timur	2.502,24	5,28
20	Kota Kupang	160,34	0,34
NTT		47.349,90	100,00

Sumber : Hasil BPS 2022

Berdasarkan luas wilayah Nusa Tenggara Timur terbagi menjadi 9 wilayah Kabupaten atau Kota yang dapat ditampilkan dalam diagram, sebagai berikut :



Gambar 4.2 Diagram Presentase Jumlah Penduduk

Sumber : hasil BPS 2022

2. Batas Administrasi

Berdasarkan letak geografisnya, Provinsi Nusa Tenggara Timur memiliki batas wilayah administrasi, yaitu :

Tabel 4.2 Batas Wilayah Administrasi Provinsi Nusa Tenggara Timur

Arah	Perbatasan
Utara	Laut Flores
Selatan	Samudra Hindia
Timur	Timor Leste
Barat	Provinsi NTB

a. Kependudukan

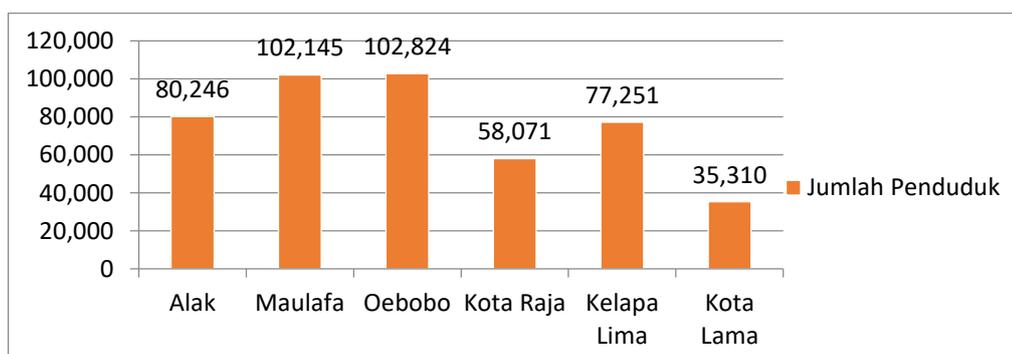
Salah satu faktor pendorong meningkatnya perekonomian suatu wilayah yakni sumber daya manusia yakni penduduk yang berdomisili di wilayah tersebut. Salah satu hal yang harus diperhatikan untuk pembangunan yakni bagaimana laju pertumbuhan penduduk.

Berikut tabel laju pertumbuhan penduduk di Provinsi Nusa Tenggara Timur :

Tabel 4. 3 Jumlah dan laju pertumbuhan penduduk berdasarkan Kecamatan di Kota Kupang Tahun 2021

No	Kecamatan	Penduduk (ribu)	Laju Pertumbuhan penduduk per tahun 2020 – 2021	Persentase Penduduk
1.	Alak	80,25	4,34	17,60
2.	Maulafa	102,15	4,26	22,41
3.	Oebobo	102,82	2,25	22,56
4.	Kota Raja	58,07	1,66	12,74
5.	Kelapa Lima	77,25	2,36	16,95
6.	Kota lama	35,31	1,68	7,75
	Kota Kupang	455,85	2,96	100,00

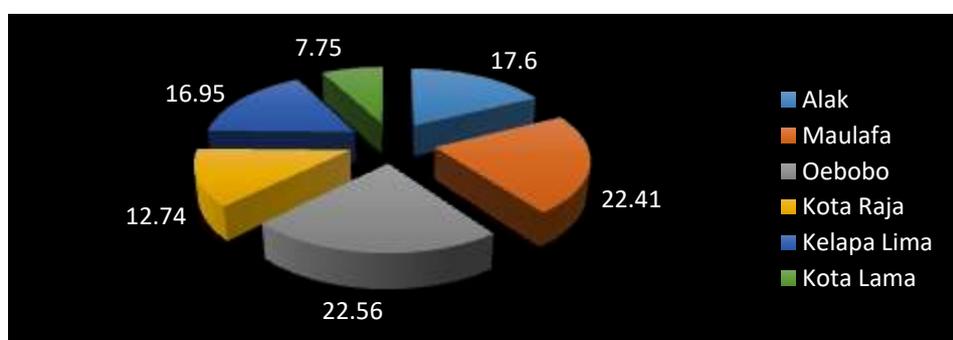
Sumber : Hasil spn 2021 (september)



Gambar 4.3 Grafik Penduduk

Sumber : Hasil spn2021 (september)

Jumlah persentase penduduk berdasarkan kecamatan di Kota Kupang Tahun 2021 yang terdiri dari 6 Kecamatan dengan Oebobo sebagai daerah yang memiliki penduduk terbanyak.



Gambar 4.4 Diagram Persentase Penduduk

Sumber : Hasil spn 2021(september)

3. Sarana Transportasi

Sarana angkutan penyeberangan sangat mendukung dalam pelayanan dan kinerja dari pelabuhan penyeberangan itu sendiri. Demikian juga dengan Pelabuhan Bolok. Dengan adanya sarana yang memadai dan lancar akan menghasilkan pergerakan arus lalu lintas penumpang, kendaraan dan barang sehingga diharapkan dapat meningkatkan kegiatan perekonomian.

Kapal ferry yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Kendari berjumlah 7 kapal. Dan kapal tersebut dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (*Persero*) Cabang Kupang. Adapun spesifikasi kapal ferry yang beroperasi di Pelabuhan Bolok sebagai berikut:

a. KMP Ile Mandiri

Kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bolok yaitu KMP. Ile Mandiri dengan 533 GT dan kapasitas angkut penumpang sebanyak 400 orang dan kendaraan sebanyak 22 unit kendaraan campuran dengan rute lintasan perintis (Kupang-Kalabahi). Berikut gambar KMP. Ile Mandiri :



Gambar 4.5 KMP Ile Mandiri

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

Tabel 4.4 Ship Particular KMP Ile Mandiri

Keterangan	Uraian
Nama Kapal	KMP ILE MANDIRI
Call Sign/Panggilan	YEYU
Type Kapal/GRT	Ferry Ro-Ro / 533 GT
Pemilik	PT. ASDP Indonesia Ferry
Galangan Pembuatan	PT. IKI Shipyard
Tahun Pembuatan	1990
Klasifikasi Kapal	BKI
Ukuran	
Panjang Seluruh (LOA)	45,30 Meter
Panjang (LBP)	40,72 Meter
Lebar (B)	12,00 Meter
Tinggi Geladak Utama (D)	3,00 Meter
Kecepatan Kapal	11 Knot
Permesinan	
Mesin Utama/Daya	Nigata 6 NSD/2X 650 hp
Mesin Bantu/Daya	Perkins T6 3544/2X 115 pk
Kapasitas Muat	
Awak Kapal	18 Orang
Jumlah Penumpang	300 Orang
Kendaraan	22 Unit

b. KMP Inerie II

Kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bolok yaitu KMP. Inerie II dengan 1031 GT dan kapasitas angkut penumpang sebanyak 196 orang dan kendaraan sebanyak 15 unit kendaraan campuran dengan rute lintasan (Kupang- Rote). Berikut gambar KMP. Irenie II :



Gambar 4.6 KMP Inerie II

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

Tabel 4.5 Ship Particular KMP Inerie II

Uraian	Keterangan
Nama Kapal	KMP INERIE II
Call Sign/Panggilan	J Z R D
Type Kapal/GRT	Ferry Ro-Ro / 1031 GT
Pemilik	PT. ASDP Indonesia ferry
Galangan Pembuatan	PT. DUMAS Shipyard
Tahun Pembuatan	2013
Klasifikasi Kapal	BKI
Ukuran	
Panjang Seluruh (LOA)	56,02 Meter
Panjang (LBP)	48,91 Meter
Lebar (B)	14,00 Meter
Tinggi Geladak Utama (D)	3,80 Meter
Kecepatan Kapal	11 Knot
` Permesinan	
Mesin Utama/Daya	Baudouin 12M 26.2 – A 225 P2/2X 1100
Mesin Bantu/Daya	Cummin 6BT 5.9 – GM 100/2X 100 kva
Kapasitas Muat	

Tabel 4.5 lanjutan

Uraian	Keterangan
Awak Kapal	20 Orang
Jumlah Penumpang	196 Orang
Kendaraan	15 Unit

c. KMP Lakaan

Kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bolok yaitu KMP Lakaan dengan 1689 GT dan kapasitas angkut penumpang sebanyak orang dan kendaraan sebanyak unit kendaraan campuran dengan rute lintasan perintis (Kupang - Aimere). Berikut gambar KMP. Lakaan :



Gambar 4.7 KMP Lakaan

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

Tabel 4.6 Ship Particular KMP Lakaan

Uraian	Keterangan
Nama Kapal	KMP LAKAAN
Call Sign/Panggilan	YBS12
Type Kapal/GRT	Ferry Ro-Ro / 1689 GT
Type Kapal/NRT	808 GT
Pemilik	PT. ASDP Indonesia ferry
Galangan Pembuatan	PT. IKI MAKASSAR

Tabel 4.6 lanjutan

Uraian	Keterangan
Klasifikasi Kapal	Biro Klasifikasi Indonesia (BKI)
Ukuran	
Panjang Seluruh (LOA)	64,52 Meter
Panjang (LBP)	50,50 Meter
Lebar (B)	14,00 Meter
Tinggi Geladak Utama (D)	2,70 Meter
Tinggi Sarat (d)	2,50 Meter
Kecepatan Kapal	11 Knot
` Permesinan	
Mesin Utama/Daya	Yanmar, Heavy Duty / 2X 1100HP
Kapasitas Muat	
Awak Kapal	21 Orang
Jumlah Penumpang	196 Orang
Kendaraan	25 Unit

d. KMP Ile Labalekan

Kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bolok yaitu KMP Ile Labalekan dengan 895 GT dan kapasitas angkut penumpang sebanyak 250 orang dan kendaraan sebanyak 25 unit kendaraan campuran dengan rute lintasan (Kupang - Hansisi). Berikut gambar KMP. Ile Labalekan :



Gambar 4.8 KMP Ile Labalekan
Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

Tabel 4. 7 Ship Particular KMP Ile Labalekan

Uraian	Keterangan
Nama Kapal	KMP ILE LABALEKAN
Call Sign/Panggilan	PLMH
Type Kapal/GRT	Ferry Ro-Ro / 895 GT
Type Kapal/NRT	269 GT
Pemilik	Pt. Asdp Indonesia Ferry (Persero)
Galangan Pembuatan	Pt Daya Radar Utamaa Jakarta
Tahun Pembuatan	2013
Klasifikasi Kapal	Biro Klasifikasi Indonesia (BKI)
Ukuran	
Panjang Seluruh (LOA)	56,02 Meter
Panjang (LBP)	48,90 Meter
Lebar (B)	14,00 Meter
Tinggi Geladak Utama (D)	3,80 Meter
Tinggi Sarat (d)	2,70 Meter
Kecepatan Kapal	12 Knot
` Permesinan	
Mesin Utama/Daya	mitsubishi
Type	S6R2. – T2MTK3L
Uraian	Keterangan
Tenaga Kuda/PK	2 X 1100 HP
Mesin Bantu/Daya	DEUTZH
Type	WP6CD132E200
RPM	2 X 1500
Kapasitas Muat	
Awak Kapal	19 Orang
Jumlah Penumpang	250 Orang
Kendaraan	25 Unit

e. KMP Uma Kalada

Kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bolok yaitu KMP. Uma Kalada dengan 881 GT dan kapasitas angkut penumpang sebanyak 216 orang dan kendaraan sebanyak 22 unit kendaraan campuran dengan rute lintasan perintis (Kupang-Sabu). Berikut gambar KMP. Uma Kalada :



Gambar 4.9 KMP Uma Kalada

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

Tabel 4.8 Ship Particular KMP Uma Kalada

Uraian	Keterangan
Nama Kapal	KMP UMA KALADA
Call Sign/Panggilan	YSGG
Type Kapal/GRT	Ferry Ro-Ro / 881 GT
Type Kapal/NRT	278 GT
Pemilik	PT ASDP Indonesia Ferry (PERSERO)
Galangan Pembuatan	PT Adhi Luhung
Tahun Pembuatan	1999
Klasifikasi Kapal	Biro Klasifikasi Indonesia (BKI)
Ukuran	
Panjang Seluruh (LOA)	45,50 Meter
Panjang (LBP)	42,40 Meter
Lebar (B)	12,00 Meter
Kecepatan Kapal	10 Knot

Table 4.8 lanjutan

Uraian	Keterangan
Mesin Utama/Daya	YANMAR
Type	CYCLE SAV
RPM	1850
Mesin Bantu/Daya	MERCEDEZ BENZ
Type	6 R 099 TE 31
RPM	1500
Kapasitas Muat	
Awak Kapal	19 Orang
Jumlah Penumpang	216 Orang
Kendaraan	22 Unit

f. KMP Garda Maritim 3

Kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bolok yaitu KMP. Garda Maritim dengan 806 GT dan kapasitas angkut penumpang 180 sebanyak orang dan kendaraan sebanyak 39 unit kendaraan campuran dengan rute lintasan (Kupang- Rote). Berikut gambar KMP. Garda Maritim 3 :



Gambar 4.10 KMP Garda Maritim 3

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

Tabel 4.9 Ship Particular KMP Garda Maritim 3

Uraian	Keterangan
Nama Kapal	KMP Garda Maritim 3
Call Sign/Panggilan	YCZX2
Type Kapal/GRT	Ferry Ro-Ro / 806 GT
Type Kapal/NRT	107 NT
Pemilik	PT Multi Guna Maritim
Galangan Pembuatan	Fordward Marine SDMHD
Tahun Pembuatan	2020
Klasifikasi Kapal	Biro Klasifikasi Indonesia
Ukuran	
Panjang Seluruh (LOA)	53,14 Meter
Panjang (LBP)	43,80 Meter
Lebar (B)	14,02 Meter
Kecepatan Kapal	10 Knot
Permesinan	
Mesin Utama/Daya	Mitsubishi Diesel
Type	S6R2 - T2MTK3L – 1
Daya	2 x 759 KW
Mesin Bantu/Daya	Yanmar Diesel
Type	4TNV106T / GGE2
Daya	2 x 49 KW
Kapasitas Muat	
Awak Kapal	24 Orang
Jumlah Penumpang	180 Orang (Sesuai SKKP)
Kendaraan	39 Unit

g. KMP Sirung

Kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bolok yaitu KMP Garda Maritim dengan 1029 GT dan kapasitas angkut penumpang 196 sebanyak orang dan kendaraan sebanyak 25 unit kendaraan campuran dengan rute lintasan (Kupang- Ende). Berikut gambar KMP. Sirung :



Gambar 4.11 Gambar KMP Sirung

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

Tabel 4.10 Ship Particular KMP Sirung

Uraian	Keterangan
Nama Kapal	KMP Sirung
Call Sign/Panggilan	JZCI
Type Kapal/GRT	Ferry Ro-Ro / 1029 GT
Type Kapal/NRT	309 GT
Pemilik	PT. Flobamor
Galangan Pembangunan	PT. Dumas Tanjung Perak Shipyard
Tahun Pembuatan	2011
Klasifikasi Kapal	Biro Klasifikasi Indonesia (BKI)
Ukuran	
Panjang Seluruh (LOA)	56,02 Meter
Panjang (LBP)	48,91 Meter
Lebar (B)	14,00 Meter
Kecepatan Kapal	9- 9,5 Knot
` Permesinan	
Mesin Utama/Daya	Mitsubishi
Type	S1242-MPTK
RPM	2x 2100 RPM
Mesin Bantu	
Mesin Bantu/Daya	D Cummins
Type	6BTA59 GM 100

Tabel 4.10 lanjutan

Mesin Bantu/Daya	D Cummins
Type	6BTA59 GM 100
RPM	2x 1500 RPM
Kapasitas Muat	
Awak Kapal	20 Orang
Jumlah Penumpang	196 Orang
Kendaraan	25 Unit

4. Prasarana Transportasi

Untuk menunjang kelancaran kegiatan penyeberangan, PT.ASDP Indonesia Ferry Cabang Kupang bertanggung jawab atas pengelolaan pelabuhan penyeberangan Bolok. Adapun prasarana yang ada di Pelabuhan Bolok sebagai berikut :

a. Fasilitas sisi daratan di Pelabuhan Penyeberangan Bolok

1) Jembatan Timbang

Jembatan timbang adalah seperangkat alat untuk menimbang kendaraan/barang/truk yang dapat dipasang secara tetap atau alat yang dapat dipindah- pindahkan (portable) yang digunakan untuk mengetahui berat kendaraan beserta muatannya. Pelabuhan Penyeberangan Bolok memiliki jembatan timbang tetapi jembatan tersebut tidak berfungsi dikarenakan rusak sehingga kendaraan yang akan masuk ke kapal tidak melewati portal dan jembatan timbang.



Gambar 4.12 Jembatan timbang yang tidak berfungsi

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

2) Lapangan Parkir

Lapangan parkir berfungsi untuk tempat parkir kendaraan. Lapangan parkir yang tersedia sekarang adalah sebagai tempat parkir siap muat kendaraanan tempat parkir karyawan. Berikut ini adalah gambar lapangan parkir yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Bolok :



Gambar 4.13 Lapangan Parkir

Sumber:Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

3) Lampu Penerangan di Area Pelabuhan

Lampu penerangan berfungsi untuk penerangan di pelabuhan ketika gelap (malam). Kondisi Lampu penerangan yang tersedia di Pelabuhan Penyeberangan Bolok cukup baik. Berikut ini adalah gambar lampu penerangan yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Bolok :



Gambar 4.14 Lampu Penerangan di Area Pelabuhan

Sumber:Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

4) Toll Gate

Pintu gerbang masuk menuju Pelabuhan atau pos bea cukai. Kondisi saat ini di Pelabuhan Penyeberangan Bolok masih ditemukan kendaraan yang tidak melewati portal yang berfungsi untuk mengukur ketinggian kendaraan serta tidak melewati jembatan timbang. Berikut ini adalah gambar toll gate di Pelabuhan Penyeberangan Bolok :



Gambar 4.15 Toll Gate

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

5) Loket Penjualan Tiket

Loket penumpang merupakan tempat penumpang membeli tiket. Kondisi saat ini sangat baik karena masyarakat disana bisa menerapkan sistem antri untuk pembelian tiket. Berikut adalah gambar di Loket penjualan tiket penumpang



Gambar 4. 16 Loket Penjualan Tiket

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

6) Ruang tunggu

Ruang tunggu merupakan tempat penumpang menunggu atau beristirahat sementara, pada saat menunggu kedatangan kapal untuk menyeberang setelah mendapatkan tiket pada loket yang tersedia. Kondisi di ruang tunggu saat ini masih kurang memadai karena kondisi ruangan yang masih terbatas untuk jumlah penumpang sehingga masih banyak penumpang yang menunggu di luar ruang tunggu.



Gambar 4.17 Ruang Tunggu

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

7) Pos Masuk Pelabuhan

Tempat pengguna jasa melakukan pembayaran parkir untuk memasuki area pelabuhan.



Gambar 4.18 Pos Masuk Pelabuhan

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

8) Lapangan Parkir Kendaraan Menyeberang

Area parkir merupakan suatu tempat yang digunakan oleh kendaraan di pelabuhan untuk menunggu masuk ke dalam kapal atau biasa disebut serta mengadakan pengecekan ulang atas bus yang telah diperiksa pada pos pemeriksa manifest.



Gambar 4.19 Lapangan Parkir Kendaraan Menyeberang
Sumber:Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

9) Toilet / WC

Toilet merupakan suatu ruangan yang didesain khusus lengkap dengan kloset, persediaan air. Keberadaan toilet sangat diwajibkan di setiap rumah, kantor, fasilitas umum dan berbagai tempat yang memungkinkan.



Gambar 4.20 Toilet / WC
Sumber:Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

10) Atm

Pelabuhan penyeberangan bolok terdapat satu atm center bank BRI



Gambar 4.21 ATM

Sumber:Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

b. Fasilitas perairan di Pelabuhan Penyeberangan Bolok

1) Dermaga

Pelabuhan Penyeberangan Bolok merupakan pelabuhan dengan dermaga *Moveable Bridge* (MB) berjumlah 2 dengan tipe mekanik. Kondisi dermaga I saat ini tidak bisa melakukan bongkar muat untuk kendaraan besar seperti truck dikarenakan kondisi *Movable Bridge* yang sudah keropos dan sedang dilakukan perbaikan berikut merupakan dermaga I:



Gambar 4.22 Movable Bridge (MB) I

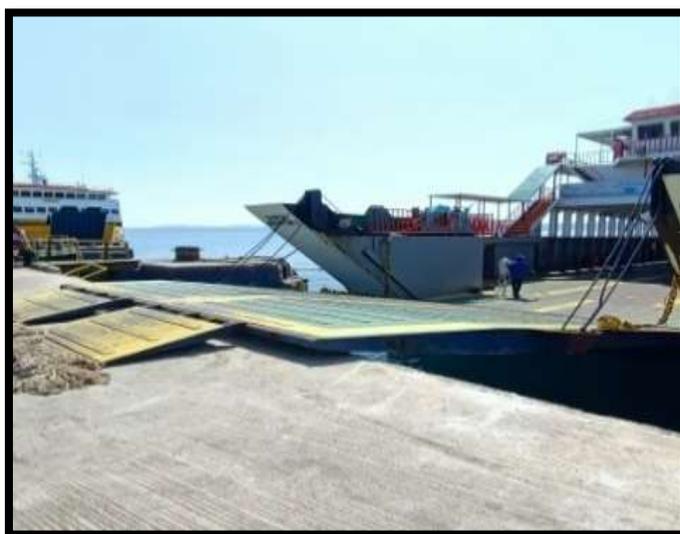
Sumber:Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

sehingga ada pengalihan bongkar muat untuk kendaraan ke dermaga II dan dermaga darurat.. Berikut adalah dermaga II *Movable Bridge* yang terdapat diPelabuhan Penyeberangan Bolok.



Gambar 4.23 Movable Bridge (MB) II
Sumber:Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

Dermaga Darurat digunakan karena kondisi Dermaga I yang tidak berfungsi dengan baik dan sedang dilakukan tahap perbaikan sehingga untuk menghindari penumpukan kapal untuk bersandar dan bongkar muat makadigunakan dermaga darurat. Berikut adalah gambar dermaga darurat di Pelabuhan Penyeberangan Bolok :



Gambar 4.24 Dermaga Darurat
Sumber:Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

2) Gang Way

Gangway / Koridor sebagai sarana penghubung penumpang menuju ke kapal dari ruang tunggu. Kondisi *Gangway* saat ini sangat baik dan bisa digunakan untuk jalur penumpang menuju kapal.



Gambar 4.25 Gang Way

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

3) Cause Way

Lahan yang digunakan sebagai jalan penghubung untuk menuju dermaga. Cause way digunakan untuk kendaraan yang akan masuk dan keluar kapal.



Gambar 4.26 Cause Way

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

4) Ruang Kontrol Movable Bridge

Dalam operasional kapal di dermaga, fungsi jembatan bergerak (*movable bridge*) sangat diperlukan untuk mengatasi perbedaan pasang surut air laut karena dapat diatur sesuai dengan posisi kapal. Jembatan bergerak diatur oleh petugas yang telah ditunjuk oleh pengolah pelabuhan, maka disediakan juga rumah *movable Bridge*. Berikut rumah *movable bridge* yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Bolok :



Gambar 4.27 Ruang Kontrol MB
Sumber:Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

5) Trestle

Bangunan dari dermaga yang berfungsi sebagai Jalan akses dari daratan menuju Jetty atau sebaliknya.



Gambar 4.28 Trestle
Sumber:Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

6) Catwalk

Catwalk adalah jembatan yang menghubungkan dermaga untuk menuju *mooring dolphin* dari dermaga. *Catwalk* digunakan petugas untuk menuju bolder yang terletak di *mooring dolphin* pada saat kapal akan sandar dan pada saat kapal akan berlayar. Kondisi *Catwalk* di dermaga II saat ini masih terdapat jalan yang bolong sehingga petugas harus berhati-hati untuk melewati *catwalk* tersebut. Berikut *catwalk* yang terdapat di pelabuhan penyeberangan Bolok :



Gambar 4.29 Catwalk

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

7) Bolder

Bolder berfungsi untuk mengikat tali kapal yang sedang tambat. Berikut adalah kondisi Bolder di Pelabuhan Penyeberangan Bolok :



Gambar 4.30 Bolder

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

8) Fender

Fender berfungsi meredam energi kinetik kapal saat membentur dermaga, sehingga menghindarkan dermaga dari kerusakan akibat benturan. Kondisi fender di pelabuhan penyeberangan bolok saat ini tepatnya di dermaga II mengalami kerusakan akibat badai seroja yang menimpa Provinsi Nusa Tenggara Timur tahun lalu, dan sampai sekarang belum ada perbaikan untuk fender di dermaga II sehingga dari 5 (lima) fender hanya 1 (satu) yang bisa digunakan.



Gambar 4.31 Fender

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

5. Instansi Pembina Transportasi

Dalam perumusan kebijakan, pelaksanaan kebijakan, dan pelaksanaan evaluasi, pelaporan dan pembinaan angkutan penyeberangan di Provinsi Nusa Tenggara Timur dilakukan oleh BPTD Wilayah XIII Provinsi Nusa Tenggara Timur dan pengoperasiannya dilakukan oleh Unit Pelaksana Teknis masing-masing pelabuhan.

a. Balai Pengelola Transportasi Darat

Balai Pengelola Transportasi Darat Provinsi Nusa Tenggara Timur mempunyai wilayah kerja di Provinsi Nusa Tenggara Timur dengan luas wilayah, Balai Pengelola Transportasi Darat Provinsi Nusa Tenggara Timur beralamat di Jl. Timor raya No.10, Oesapa

b. Visi dan misi Balai Pengelola Transportasi Darat Provinsi Nusa Tenggara Timur

Visi :

Menjadi organisasi pemerintah yang professional, 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 pertanggung jawabkan.

Misi :

- 1) Menciptakan system pelayanan transportasi darat yang aman, selamat, dan mampu menjangkau masyarakat dan wilayah Indonesia.
- 2) Menciptakan dan mengintrogasi transportasi jalan, sungai, danau dan penyeberangan serta perkotaan yang berkualitas, berdaya saing dan berkelanjutan.
- 3) Mendorong berkembangnya industri transportasi darat yang transparan dan akuntabel.
- 4) Membangun prasarana dan sarana transportasi darat.

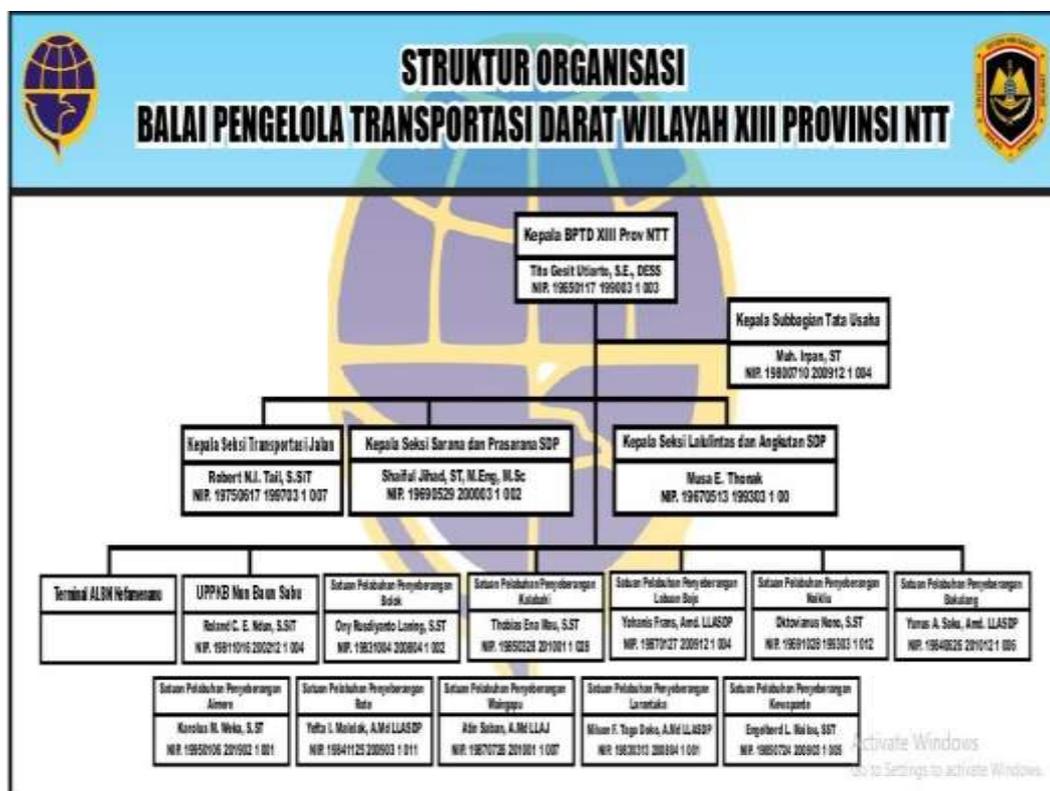
c. Tugas Pokok dan Fungsi di Balai Pengelola Transportasi Darat Provinsi Nusa Tenggara Timur

Tugas : Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIII Provinsi Nusa Tenggara Timur mempunyai tugas melaksanakan pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan, serta penyelenggaraan pelabuhan penyeberangan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersil dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersil.

Fungsi :

- 1) Penyusunan rencana, program dan anggaran
- 2) Pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan dan pengawasan Terminal Penumpang Tipe A Terminal Barang, Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB), pelaksanaan kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor, pelaksanaan pemeriksaan fisik rancang bangun sarana angkutan jalan serta pengawasan teknis sarana lalu lintas dan angkutan di jalan nasional dan pengujian berkala kendaraan bermotor dan industri karoseri;
- 3) Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas, pengawasan angkutan jalan antar kota antar provinsi, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang, penyidik dan pengusulan sanksi administrasi terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, serta pengawasan tarif angkutan jalan;
- 4) Pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan yang diusahakan secara komersil, penjaminan keamanan dan ketertiban, penyidikan dan pengusulan sanksi administrasi terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan sungai, danau dan penyeberangan yang diusahakan secara komersil dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersil, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan, pelayanan jasa kepelabuhan serta pengusulan dan pemantauan tarif dan penjadwalan angkutan sungai, danau dan penyeberangan yang diusahakan secara komersil dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersil.
- 5) Pelaksanaan urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian, keuangan hukum dan hubungan masyarakat;

- 6) Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan.
- d. Struktur organisasi Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIII Provinsi Nusa Tenggara Timur :



Gambar 4.32 Struktur Organisasi BPTD Wilayah XIII Provinsi Nusa Tenggara Timur
Sumber: Buku Profil BPTD Wilayah XIII Provinsi Nusa Tenggara Timur

1) Subbagian Tata Usaha

Subbagian Tata Usaha mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan rencana, program, dan anggaran, urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian, keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat, serta evaluasi dan pelaporan.

2) Seksi Transportasi Jalan

Seksi Transportasi Jalan mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan terminal penumpang tipe A, terminal barang, Unit Pelaksanaan Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB), pelaksanaan kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor, pelaksanaan pemeriksaan fisik rancang

bangun sarana angkutan jalan, serta pengawasan teknis sarana lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional dan pengujian berkala kendaraan bermotor dan industry karoseri, pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional, pengawasan angkutan orang lintas batas negara dan/atau antarkota antarprovinsi, angkutan orang tidak dalam trayek, dan angkutan barang, penyidikan dan pengusulan sanksi administrasi terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, serta pengawasan tarif angkutan jalan.

- 3) Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Komersil dan perintis.

Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Komersil dan Perintis mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, dan pengawasan sarana dan prasarana transportasi sungai, danau dan penyeberangan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersil dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersil.

- 4) Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan Komersil dan Perintis.

Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan Komersil dan Perintis mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan pengawasan dan penyelenggaraan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan, penjamin keamanan dan ketertiban, penyidikan dan pengusulan sanksi administrative terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan sungai, danau dan penyeberangan, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan, pelayanan jasa kepelabuhanan, pengusulan dan pemantauan tarif dan penjadwalan angkutan sungai, danau dan penyeberangan, serta penyelenggara pelabuhan penyeberangan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersil dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersil.

6. Data produktifitas selama 5 Tahun terakhir Pelabuhan

Tabel 4.11 produktivitas keberangkatan penumpang dan kendaraan selama survai 5 tahun

No	Tahun	Trip	PNP	Golongan Kendaraan												
				I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	IX	TOTAL KENDARAN
1	2017	1.338	159.078	0	42.974	0	2.196	3.226	25	7.281	30	1.429	50	10	25	57.246
2	2018	1.400	178.905	0	47.492	0	2.659	3.622	41	7.812	49	1.294	79	13	34	63.095
3	2019	1.224	187.621	0	51.295	0	3.531	3.576	3	7.934	14	1.097	124	27	37	67.638
4	2020	1.218	117.393	0	38.563	0	3.493	3.551	10	7.565	0	797	48	22	23	54.072
5	2021	1.833	164.122	6	34.204	42	4.468	4.114	138	7.495	8	934	253	25	71	51.752

7. Berikut adalah data produktivitas keberangkatan penumpang dan kendaraan selama survai 15 hari pada lintasan Kupang – Kalabahi :

Tabel 4.12 produktivitas keberangkatan penumpang dan kendaraan selama survai 15 hari

KEBERANGKATAN														
NO	TANGGAL	KAPAL	PNP	GOLONGAN KENDARAAN (UNIT)										
				I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII
1	05-Apr-22	inerie II	138		13		2			5				
2	09-Apr-22	Inerie II	205		44		1	6		7		3		
3	12-Apr-22	Ile Labalekan	140		14		3			7		2		
4	16-Apr-22	Ile Labalekan	146		15		2	2		2				
5	19-Apr-22	Inerie II	151		12		3	2		9				
6	23-Apr-22	Ile Labalekan	214		17	1	4	2		7		1		
7	26-Apr-22	Ranaka	188		20		1			2		2		
8	30-Apr-22	Inerie II	403		75		3	3		6		1		
9	03-Mei-22	RANAKA	314		20		1	1		1				
10	07-Mei-22	RANAKA	345		57		3	3		6		1		
11	10-Mei-22	INERIE II	254		17		5			3				
12	14-Mei-22	INERIE II	280		20		3	2		11		1		
13	17-Mei-22	RANAKA	181		16		2	3		4				
14	21-Mei-22	Ile Labalekan	222		19		1	2		10		1		
15	24-Mei-22	RANAKA	266		20		2	4		3				
TOTAL			3447		379		36	30		83		12		

8. Berikut adalah data produktivitas kedatangan penumpang dan kendaraan selama survai 15 hari pada lintasan Kalabahi – Kupang :
Tabel 4.13 produktivitas kedatangan penumpang dan kendaraan selama survai 15

KEDATANGAN														
NO	TANGGAL	KAPAL	PNP	GOLONGAN KENDARAAN (UNIT)										
				I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII
1	06-Apr-22	inerie II	128		17			1		6				
2	10-Apr-22	Inerie II	155		16		4	1		11		2		2
3	13-Apr-22	Ile Labalekan	162		18		2			6		2		
4	17-Apr-22	Ile Labalekan	162		18		2			5				
5	20-Apr-22	Inerie II	155		18					8				
6	24-Apr-22	Ile Labalekan	307		13		3	2		7		2		
7	27-Apr-22	Ranaka	327		16		2			6		1		1
8	1-Mei-22	Inerie II	311		26		1			5				
9	4-Mei-22	RANAKA	357		30		1	2		2				
10	8-Mei-22	RANAKA	534		51		5	1		3				
11	11-Mei-22	INERIE II	263		33		1	1		8		1		
12	15-Mei-22	INERIE II	324		25		3	1		7		1		
13	18-Mei-22	RANAKA	237		12					8				
14	22-Mei-22	Ile Labalekan	434		18			1		8		2		
15	25-Mei-22	RANAKA	495		25		4			5				
TOTAL			4351		336		28	10		95		11		3

9. Jaringan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Lintasan perintis merupakan lintasan yang mendapatkan subsidi dari pemerintah untuk dapat di layani guna untuk tetap memberikan pelayanan angkutan terhadap daerah-daerah yang permintaan akan angkutan masih sangat rendah dan membuka akses bagi daerah-daerah yang masih terisolir.

Untuk angkutan Penyeberangan di Provinsi Nusa Tenggara Timur sampai saat ini telah memiliki trayek resmi yang merupakan ketetapan dari pemerintah. Terdapat banyak lintasan penyeberangan dalam satuan pelayanan baik Lintasan Antar Kab/Kota dalam Provinsi, Lintasan dalam Kabupaten/Kota, maupun Lintasan Antar Provinsi, baik lintasan perintis maupun komersil ,yakni sebagai berikut:



Gambar 4.33 jaringan lintasan

Sumber: Google earth

B. Hasil Penelitian

1. Penyajian Data

Berikut ini penyajian data permasalahan yang terdapat dipelabuhan penyeberangan Bolok :

a. Pra Pemuatan

1) Informasi Jenis dan Berat Muatan

Berdasarkan hasil survei yang didapat di lapangan bahwa pada Pelabuhan penyeberangan Bolok setiap kendaraan yang akan di angkut ke atas kapal tidak dilengkapi informasi mengenai ketinggian , jenis dan berat muatan dikarenakan kendaraan tidak melewati portal dan jembatan timbang.



Gambar 4.34 Portal dan Jembatan Timbang

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

2) Barisan Wajib *Lashing*

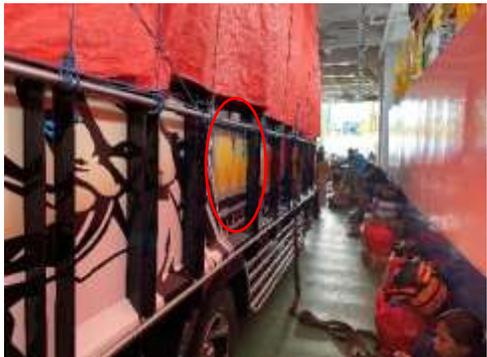
Berikut ini merupakan kondisi existing pengikatan kendaraan, masih ditemukan kendaraan yang belum dilakukan pengikatan terutama pada bagian pada barisan depan (haluan), tengah (*midship*), dan belakang (buritan) yang bisa di lihat pada tabel 4.16

Tabel4. 14 Pengikat Kendaraan di atas Kapal KMP. INERIE II

Nama Kapal	Bagian Kapal	Kondisi dilapangan
KMP. INERIE II	Depan (Haluan)	
	Tengah (Midship)	
	Belakang (Buritan)	

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

Tabel4.15 Pengikat Kendaraan di atas Kapal KMP. ILE LABALEKAN

Nama Kapal	Bagian Kapal	Kondisi dilapangan
KMP. ILE LABALEKAN	Depan (Haluan)	
	Tengah (Midship)	
	Belakang (Buritan)	

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

Tabel 4.16 Pengikat Kendaraan di atas Kapal KMP. RANAKA

Nama Kapal	Bagian Kapal	Kondisi dilapangan
KMP. RANAKA	Depan (Haluan)	
	Tengah (Midship)	
	Belakang (Buritan)	

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

3) Jarak antar kendaraan di atas kapal

Berdasarkan pengamatan langsung di lapangan dimana kondisi existing yang di dapatkan bahwa jarak antar kendaraan pada kapal lintasan Kupang – Kalabahi masih ditemukan jarak antar kendaraan yang tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku , berikut ini rekapan data hasil survei jarak antar kendaraan selama 15 hari:

Tabel 4.17 Hasil Rekap Survey Jarak Kendaraan Selama 15 Hari

No	NAMA KAPAL	Tanggal	Rata - Rata Jarak (cm)					KET
			Depan	Kanan	Kiri	Belakang	Dinding	
1	INERIE II	5-APRIL-22	20,7	18	22,5	22,2	20,4	TDK SESUAI
2	INERIE II	9-APRIL-22	20	22,11	27,7	20,3	21	TDK SESUAI
3	ILE LABALEKAN	12-APRIL-22	19,8	19,2	20,5	20,4	19	TDK SESUAI
4	ILE LABALEKAN	16-APRIL-22	20,4	22,7	22,8	24,4	22,33	TDK SESUAI
5	INERIE II	19-APRIL-22	20,3	22,4	19,3	20	19,8	TDK SESUAI
6	ILE LABALEKAN	23-APRIL-22	19,5	22,2	21,7	20,8	18,9	TDK SESUAI
7	RANAKA	26-APRIL-22	26,1	17,54	28,2	22,2	20	TDK SESUAI
8	INERIE II	30-APRIL-22	22	20,2	19	17,7	19,5	TDK SESUAI
9	RANAKA	03-MEI-22	22,5	26	26,7	17,2	15,9	TDK SESUAI
10	RANAKA	07-MEI-22	18,5	18,7	17,4	17,8	19	TDK SESUAI
11	INERIE II	10-MEI-22	20,3	18	28,7	20,1	21,1	TDK SESUAI
12	INERIE II	14-MEI-22	20,3	20	21	20	21	TDK SESUAI
13	RANAKA	17-MEI-22	19	18,5	20,3	21,2	18,1	TDK SESUAI
14	ILE LABALEKAN	21-MEI-22	20	21,1	20	20,3	19,3	TDK SESUAI
15	RANAKA	24-MEI-22	19,8	19,1	20	18,2	20,2	TDK SESUAI
Rata-rata			20,61	20,38	22,39	20,19	19,7	TDK LAYAK

4) Alat Pengikat Kendaraan

Berdasarkan hasil pengamatan dari survei di lapangan, operator kapal telah menyediakan jenis alat pengikat sesuai dengan peraturan, akan tetapi jumlah alat pengikat pada kapal lintasan Kupang – Kalabahi belum sesuai dengan jumlah kebutuhan diatas kapal .

Tabel 4.18 Jumlah Pengikat Kendaraan di atas Kapal

Nama Kapal	Jumlah	Dokumentasi
KMP. Inerie II	Jumlah 25 rusak 8	
KMP. Ile Labalekan	Jumlah 25 Cadangan 10	
KMP. Ranaka	Jumlah 17 Cadangan 5	

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

5) Pemuatan Hewan di Atas Kapal.

Berdasarkan hasil survei hewan yang dimuat diatas kapal diturunkan dari kendaraan dan tidak diberikan pedok seperti gambar berikut:



Gambar 4.35 Hewan Hanya di Ikat Tanpa Pedok Pada KMP. Inerie II
Sumber:Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022



Gambar 4.36 Hewan Yang di Muat di Turunkan dari kendaraan Pada KMP. Ranaka
Sumber:Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

6) Ruang Muat Steril Dari Adanya Penumpang Selama Pelayaran.

Berdasarkan hasil survei penumpang masih ditemukan berada pada geladak kapal saat kapal berlayar seperti gambar berikut:



Gambar 4.37 Terdapat Penumpang Saat Pelayaran Pada KMP. Inerie II Lintasan Kupang - Kalabahi
Sumber:Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022



Gambar 4.38 Terdapat Penumpang Saat Pelayaran Pada KMP. Ile Labalekan Lintasan Kupang - Kalabahi
Sumber:Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022



Gambar 4.39 Terdapat Penumpang Saat Pelayaran Pada KMP. Ranaka Lintasan Kupang - Kalabahi
Sumber:Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

2. Analisis Data

Dalam hasil survei dan penelitian dilakukan untuk mengetahui tingkat keamanan dan kenyamanan dalam pemuatan kendaraan di atas kapal, sebagaimana telah disebutkan permasalahan yang ada, 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 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan di Atas Kapal sebagai acuan dalam memecahkan permasalahan berikut dengan kondisi eksisting di Pelabuhan Penyeberangan Ferry Bolok:

a. Analisis Pra Pemuatan

1) Analisis pembatasan tinggi kendaraan

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 103 Tahun 2017 pasal 2 mengenai fasilitas portal dan jembatan timbang tentang pengaturan ketinggian kendaraan yang akan menggunakan jasa angkutan penyeberangan. Dari hasil survei yang kami temukan kendaraan tidak melewati portal dikarenakan akses jalan satu arah dengan sehingga muatan melewati batas maksimal pada KMP. Ite labalekan.



Gambar 4.40 Kendaraan melewati ketinggian geladak maksimal

Sumber:Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

Tabel 4.19 Kesenjangan (gap analysis) mengenai portal

No	Kondisi Eksisting	Kondisi Sesuai Peraturan	Kesenjangan (gap)
1	Portal tidak digunakan karna jalur portal melewati jembatan timbang yang rusak.	Pelabuhan wajib menyediakan portal	Tidak dioprasikannya jembatan timbang

Sumber:Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

- 2) Analisis pendataan jenis dan berat muatan berdasarkan Jembatan Timbang.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 115 Tahun 2016 pasal 5 ayat 1 mengenai setiap kendaraan yang di angkut di atas kapal wajib dilengkapi informasi mengenai jenis dan berat muatan. Berdasarkan hasil survei jembatan timbang yang tidak berfungsi mengakibatkan terjadinya kendaraan over muatan pada kapal KMP. Ranaka.



Gambar 4.41 Kendaraan over muatan

Sumber:Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

Tabel 4.20 Kesenjangan (gap analysis) mengenai portal

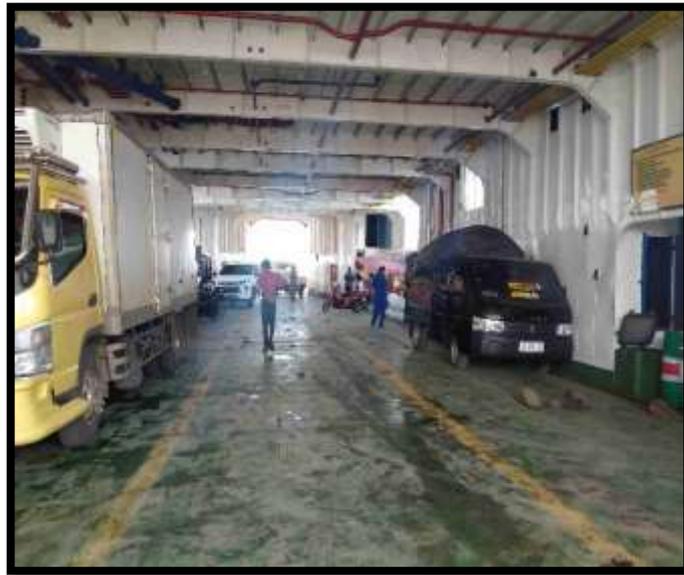
No	Kondisi Eksisting	Kondisi Sesuai Peraturan	Kesenjangan (gap)
1	Jembatan timbang yang rusak dan tidak digunakan.	Setiap kendaraan yang diangkut wajib dilengkapi informasi mengenai jenis dan berat muatan	Tidak diketahui jenis dan berat muatan

Sumber:Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

b. Analisis Proses Pemuatan

- 1) Analisis sterilisasi geladak atau deck dari ceceran minyak dan gemuk atau oli

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 115 Tahun 2016 pasal 15 ayat 1 mengenai ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan gemuk. Berdasarkan hasil survei pada kapal KMP. Inerie II masih terdapat ceceran minyak.



Gambar 4.42 Ceceran minyak pada KMP. Inerie II
Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

Tabel 4.21 Kesenjangan (gap analysis) mengenai sterilisasi ruang muat

No	Kondisi Eksisting	Kondisi Sesuai Peraturan	Kesenjangan (gap)
1	Terdapat ceceran minyak sisa tanker pada geladak kapal	Ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan gemuk	Masih ditemukannya ceceran minyak

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

2) Analisis Jarak Antar Kendaraan

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Pasal 20 Tahun 2016 bahwa jarak antar kendaraan dan dinding 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.

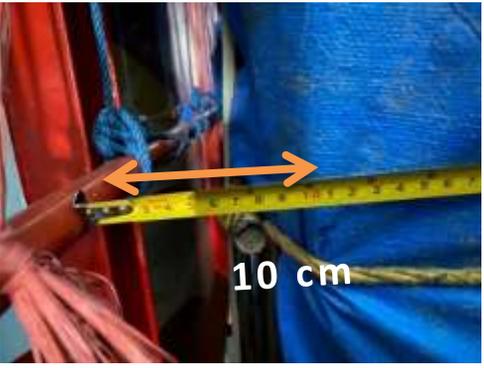
Berdasarkan Survei pada lintasan Kupang - Kalabahi jarak rata-rata antar kendaraan di atas kapal masih belum sesuai dengan peraturan yang ada Adapun hasil rekapitulasi *Survey* tersebut bisa dilihat pada tabel sebagai berikut:

Tabel 4.22 Hasil Rata- Rata Rekap Survey Jarak Kendaraan Selama 15 Hari

No	NAMA KAPAL	Tanggal	Rata - Rata Jarak (cm)					KET
			Depan	Kanan	Kiri	Belakang	Dinding	
1	INERIE II	5-APRIL-22	20,7	18	22,5	22,2	20,4	TDK SESUAI
2	INERIE II	9-APRIL-22	20	22,11	27,7	20,3	21	TDK SESUAI
3	ILE LABALEKAN	12-APRIL-22	19,8	19,2	20,5	20,4	19	TDK SESUAI
4	ILE LABALEKAN	16-APRIL-22	20,4	22,7	22,8	24,4	22,33	TDK SESUAI
5	INERIE II	19-APRIL-22	20,3	22,4	19,3	20	19,8	TDK SESUAI
6	ILE LABALEKAN	23-APRIL-22	19,5	22,2	21,7	20,8	18,9	TDK SESUAI
7	RANAKA	26-APRIL-22	26,1	17,54	28,2	22,2	20	TDK SESUAI
8	INERIE II	30-APRIL-22	22	20,2	19	17,7	19,5	TDK SESUAI
9	RANAKA	03-MEI-22	22,5	26	26,7	17,2	15,9	TDK SESUAI
10	RANAKA	07-MEI-22	18,5	18,7	17,4	17,8	19	TDK SESUAI
11	INERIE II	10-MEI-22	20,3	18	28,7	20,1	21,1	TDK SESUAI
12	INERIE II	14-MEI-22	20,3	20	21	20	21	TDK SESUAI
13	RANAKA	17-MEI-22	19	18,5	20,3	21,2	18,1	TDK SESUAI
14	ILE LABALEKAN	21-MEI-22	20	21,1	20	20,3	19,3	TDK SESUAI
15	RANAKA	24-MEI-22	19,8	19,1	20	18,2	20,2	TDK SESUAI
Rata-rata			20,61	20,38	22,39	20,19	19,7	TDK LAYAK

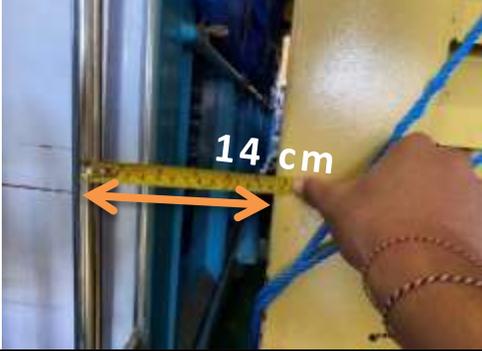
Berdasarkan hasil survei di lapangan masih banyak penyusunan kendaraan di atas kapal sangat berdekatan. Adapun tabel hasil Survei yang dilakukan oleh peneliti mengenai jarak antar kendaraan maupun pengikatan kendaraan diatas kapal yaitu sebagai berikut:

Tabel 4.23 Kesenjangan (gap analysis) Jarak Antar Kendaraan Pada KMP. INERIE II

Nama Kapal	Pasal 20 jarak kendaraan	Kondisi Eksisting	Kesenjangan (gap)
KMP. INERIE II	Sisi kendaraan dengan dinding 60 cm		Jarak sisi kendaraan ke dinding adalah 26,5 cm (tidak sesuai) yang seharusnya 60 cm
	Antara sisi kendaraan 60 cm		Jarak antar sisi kendaraan adalah 10 cm (sesuai) yang seharusnya 60 cm
	Antara muka dan belakang kendaraan 30 cm		Jarak antara muka dan belakang kendaraan adalah 56 cm (sesuai) yang seharusnya 30 cm

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

Tabel 4.24 Kesenjangan (gap analysis)
Jarak Antar Kendaraan Pada KMP. ILE LABALEKAN

Nama Kapal	Pasal 20 jarak kendaraan	Kondisi Eksisting	Kesenjangan (gap)
KMP. ILE LABALEKAN	Sisi kendaraan dengan dinding 60 cm		Jarak sisi kendaraan ke dinding adalah 28 cm (tidak sesuai) yang seharusnya 60 cm
	Antara sisi kendaraan 60 cm		Jarak antar sisi kendaraan adalah 14 cm (tidak sesuai) yang seharusnya 60 cm
	Antara muka dan belakang kendaraan 30 cm		Jarak antara muka dan belakang kendaraan adalah 16 cm (tidak sesuai) yang seharusnya 30 cm

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

Tabel 4.25 Kesenjangan (gap analysis) Jarak Antar Kendaraan Pada KMP. RANAKA

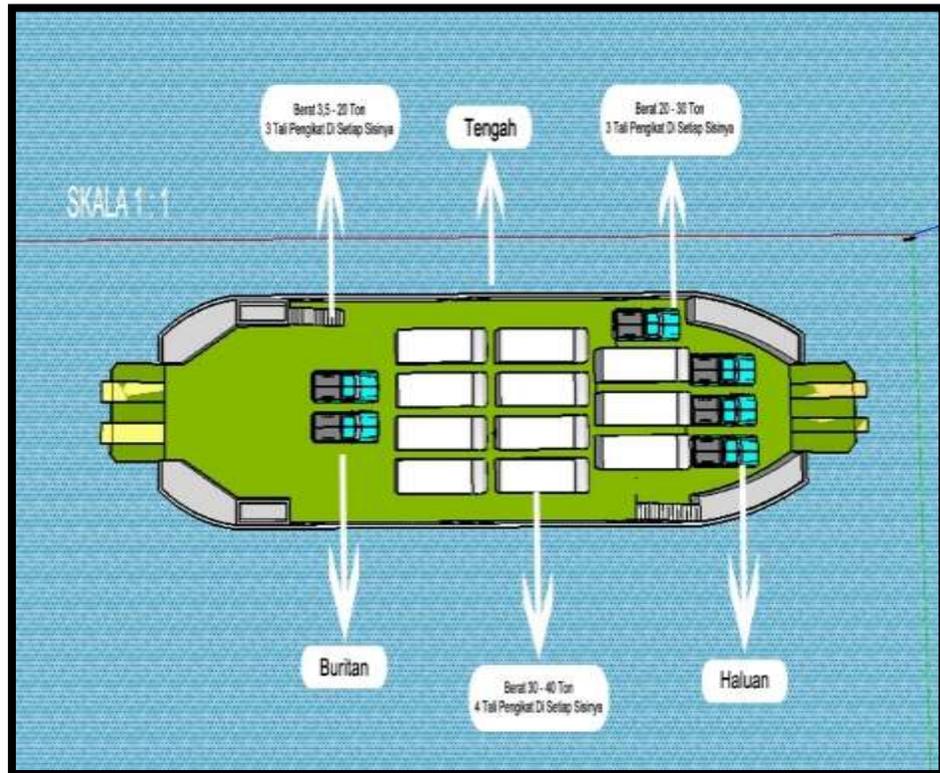
Nama Kapal	Pasal 20 jarak kendaraan	Kondisi Eksisting	Kesenjangan (gap)
KMP. RANAKA	Sisi kendaraan dengan dinding 60 cm		Jarak sisi kendaraan ke dinding adalah 17 cm (tidak sesuai) yang seharusnya 60 cm
	Antara sisi kendaraan 60 cm		Jarak antar sisi kendaraan adalah 15 cm (tidak sesuai) yang seharusnya 60 cm
	Antara muka dan belakang kendaraan 30 cm		Jarak antara muka dan belakang kendaraan adalah 13 cm (Tidak sesuai) yang seharusnya 30 cm

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

Berdasarkan hasil survei di atas maka sudah jelas dilihat dari jarak antar kendaraan yang sangat berdekatan, sehingga sangat berbahaya dan sangat berpengaruh untuk tingkat keselamatan baik untuk pengguna jasa maupun untuk operator kapal.

3) Analisis Pengikatan Kendaraan (*Lashing*)

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 Pasal 19 ayat (2) bahwa yang harus diikat adalah berada pada barisan depan (haluan), tengah (midship), dan belakang (buritan).



Gambar 4.43 Pengikatan Untuk Kendaraan Berdasarkan Permenhub Nomor 115 Tahun 2016

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

Tabel 4.26 Kesenjangan (gap analysis)
 Pengikat Kendaraan di atas Kapal KMP. INERIE II

Nama Kapal	Pasal 19 wajib lashing	Kondisi Eksisting	Kesenjangan (gap)
KMP. INERIE II	<i>Lashing Depan (Haluan)</i>		Tidak dilakukan pengikatan kendaraan pada haluan
	<i>Lashing Tengah (Midship)</i>		Tidak dilakukan pengikatan kendaraan pada midship
	<i>Lashing Belakang (Buritan)</i>		Tidak dilakukan pengikatan kendaraan pada buritan

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

Tabel 4.27 Kesenjangan (gap analysis)
 Pengikat Kendaraan di atas Kapal KMP. ILE LABALEKAN

Nama Kapal	Pasal 19 wajib lashing	Kondisi Eksisting	Kesenjangan (gap)
KMP. ILE LABALE KAN	<i>Lashing Depan (Haluan)</i>		Tidak dilakukan pengikatan kendaraan pada haluan
	<i>Lashing Tengah (Midship)</i>		Hanya Satu <i>ratchet strap</i> yang digunakan
	<i>Lashing Belakang (Buritan)</i>		Tidak dilakukan pengikatan kendaraan pada buritan

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

Tabel 4.28 Kesenjangan (gap analysis)
Pengikat Kendaraan di atas Kapal KMP. RANAKA

Nama Kapal	Pasal 19 wajib lashing	Kondisi Eksisting	Kesenjangan (gap)
KMP. RANAKA	<i>Lashing Depan (Haluan)</i>		Tidak dilakukan pengikatan kendaraan pada haluan
	<i>Lashing Tengah (Midship)</i>		Tidak dilakukan pengikatan kendaraan pada midship
	<i>Lashing Belakang (Buritan)</i>		Tidak dilakukan pengikatan kendaraan pada buritan

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

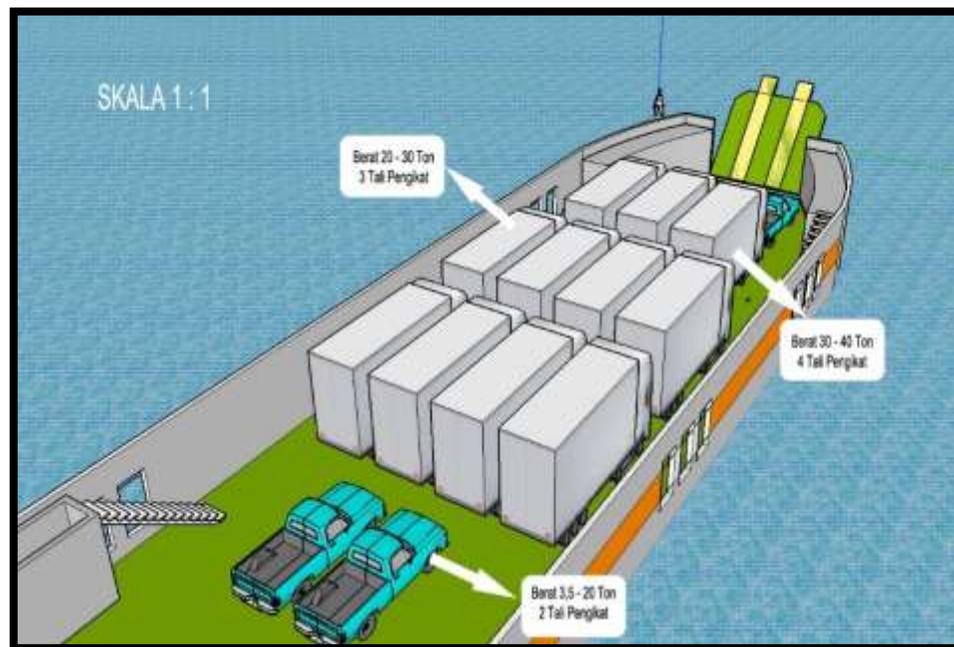
Berdasarkan hasil Survei pada tabel tersebut di atas dapat dijelaskan bahwa kapal KMP. Inerie II yang beroperasi pada Pelabuhan Penyeberangan Ferry bolok tidak sesuai dengan ketentuan jumlah penggunaan alat pengikat kendaraan.



Gambar 4.44 Ganjalan Roda Yang Dipasang Oleh Pemilik Kendaraan
Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

4) Analisis Kebutuhan Jumlah Alat Pengikat Kendaraan di atas Kapal

Mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 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, maka jumlah alat *lashing* yang dibutuhkan untuk 1 kendaraan adalah 4 buah. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 30 – 40 ton, harus menggunakan sekurang – kurangnya 3 alat pengikat pada masing – masing sisinya, maka jumlah alat *lashing* yang dibutuhkan untuk 1 kendaraan adalah 6 buah.



Gambar 4.45 jumlah tali Pengikatan Untuk Kendaraan Berdasarkan Permenhub Nomor 115 Tahun 2016
Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

Tabel 4.29 Daya Angkut Kendaraan

Golongan Kendaraan	Jumlah Sumbu	Jenis Kendaraan	Berat Maksimum
(1)	(2)	(3)	(4)
IV A	2	Sedan	3,5 Ton
IV B	2	<i>Pick Up</i>	3,5 Ton
V A	2	Bus Sedang	8 Ton
V B	2	Truk Engkel	12 Ton
(1)	(2)	(3)	(4)
VI A	2	Bus Besar	16 Ton
VI B	2	Truk Besar	16 Ton
VII	3	Truk Tronton	22 Ton
VII	4	Trailer Engkel	34 Ton
VIII	5	Trailer Tronton	40 Ton
VIII	6	Trailer Tronton	43 Ton

Sumber : Ditjen Bina Marga No. 01/MN/BM/1983

Adapun jumlah alat *lashing* yang dibutuhkan pada kapal berdasarkan rata – rata kendaraan yang masuk ke dalam kapal selama pelaksanaan Survei, yaitu sebagai berikut :

Tabel 4.30 Jumlah Lashing yang dibutuhkan

No	NAMA KAPAL	Tanggal	Jumlah	Haluan	Tengah	Buritan	Jumlah lashing
			Kendraan				
1	INERIE II	5-APRIL-22	7	2 (IV)	3(V)	2(V)	28
2	INERIE II	9-APRIL-22	17	5(IV)	5(V) & 3(VI)	2(IV) & 2(V)	68
3	ILELABALEKAN	12-APRIL-22	12	3(IV)	2(VI)&5(V)	2(V)	48
4	ILELABALEKAN	16-APRIL-22	6	4(IV)	2(V)		24
5	INERIE II	19-APRIL-22	14	4(IV)	1(IV) & 7(V)	2(V)	56
6	ILELABALEKAN	23-APRIL-22	14	4(IV)	7(V)&1(VI)	2(IV)	56
7	RANAKA	26-APRIL-22	5	1(IV)	2(V)	2(VI)	20
8	INERIE II	30-APRIL-22	13	2(IV)	6(V)&1(VI)	2(IV)	44
9	RANAKA	03-MEI-22	3	2(IV)	1(V)		12
10	RANAKA	07-MEI-22	13	2(IV)	6(V),1(VI)&3(IV)	1(IV)	52
11	INERIE II	10-MEI-22	8	2(IV)	3(IV)	3(V)	32
12	INERIE II	14-MEI-22	17	3(IV)	8(V) & 1(VI)	3(V)&2(IV)	68
13	RANAKA	17-MEI-22	9	2(IV)	3(IV)&3(V)	1(V)	36
14	ILELABALEKAN	21-MEI-22	14	3(IV)	1(VI) & 7(V)	3(V)	56
15	RANAKA	24-MEI-22	9	2(IV)	2(IV) & 3(V)	2(IV)	36

Tabel 4.31 Kesenjangan (gap analysis)
Jumlah Lashing yang dibutuhkan dan yang disediakan

Nama Kapal	Alat Lashing Yang Tersedia	Kebutuhan	Kondisi Eksisting	Kesenjangan (gap)
KMP. Inerie II	17	68		Tidak Sesuai
KMP. Ielabalekan	35	56		Tidak Sesuai
KMP. Ranaka	22	52		Tidak Sesuai

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 tahun 2016 pasal 2 Kapal penyeberangan wajib menyediakan alat pengikat kendaraan (*lashing*) dan klem roda kendaraan. Berdasarkan hasil survei klem roda tidak tersedia hanya jenis tali pengikat *Ratchet Strap Assembly* yang tersedia serta jumlah yang dibutuhkan tidak sesuai dengan yang disediakan dari tabel di atas maka jumlah alat lashing yang dibutuhkan tidak sesuai dengan jumlah alat lashing yang disediakan pada kapal KMP. Inerie II kurang 51 tali pengikat, KMP. Ile Labalekan kurang 21 tali pengikat dan KMP. Ranaka kurang 30 tali pengikat

5) Analisis kewajiban mematikan mesin kendaraan pada saat berlayar.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 pasal 17 ayat (4), mesin kendaraan harus dimatikan, perseneling harus diaktifkan berdasarkan hasil survey seluruh kendaraan dalam keadaan mati dan perseneling diaktifkan.



Gambar 4.46 Kewajiban mematikan mesin kendaraan
Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

6) Analisis Pemuatan Hewan di atas Kapal

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 39 Tahun 2016 tentang Garis Muat Kapal dan Pemuatan. Pasal 61 bahwa muatan hewan harus diusahakan tidak bergerak dan harus dibatasi oleh pagar (paddock) dalam hasil survai di lapangan masih terdapat hewan yang tidak dibatasi pagar dan tidak terdapat tempat makan dan limbah kotoran sebagai berikut:

Tabel 4.32 Ruang Muat yang Tidak Steril dari Penempatan Hewan

KMP. INERIE II	KMP. ILE LABALEKAN

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

Tabel 4.33 Kesenjangan (gap analysis) mengenai pemuatan hewan

No	Kondisi Eksisting	Kondisi Sesuai Peraturan	Kesenjangan (gap)
1	Hewan kuda yang dimuat di angkut secara bersamaan	Tidak bergerak dan tidak diangkat secara bersamaan	Hewan bergerak dan hanya diikat
2	hewan ynng dimuat tidak diberi pagar (pedock)	Hewan harus di batasi pedock	Hewan tidak di beri pagar pedock

Sumber:Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

7) Analisis Kewajiban Ruang Muat *Steril* Dari Adanya Penumpang Selama Pelayaran

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 pasal 17 ayat (2), bahwa ruang penempatan kendaraan harus *steril* dari adanya penumpang selama pelayaran. Berdasarkan hasil survei masih adanya penumpang kendaraan yang lebih memilih untuk beristirahat di deck kapal, bahwa sudah ada larangan untuk penumpang dilarannng beristirahat pada deck parkir kendaraan selama pelayaran berlangsung.

Tabel 4.34 Ruang Muat yagg Tidak Steril dari adanya penumpang



Sumber:Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

No	Kondisi Eksisting	Kondisi Sesuai Peraturan	Kesenjangan (gap)
1	Terdapat penumpang saat pelayaran	Ruang penempatan kendaraan harus <i>steril</i> dari adanya penumpang saat pelayaran	Masih terdapatnya penumpang saat pelayaran.

C. Pembahasan.

Dari hasil Analisis yang didapat, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal dan Nomor 30 tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan kendaraan di Atas Kapal berbeda dengan kondisi *existing* tata cara pemuatan kendaraan di atas kapal yang ada di KMP Inerie II , KMP. Ile Labalekan dan KMP. Ranaka. Dimana masih banyak aturan-aturan yang masih belum terlaksanakan seperti :

1. Pra Pengangkutan Kendaraan

a. Pembatasan Tinggi Kendaraan

Pembatas ketinggian kendaraan (portal) dibuat untuk membatasi tinggi kendaraan sebelum memasuki kapal. Hal ini dilakukan sebagai upaya menghindari kendaraan tersangkut pada geladak kapal saat memasuki kendaraan tersebut masuk keatas kapal. Ketinggian portal saat ini pada pelabuhan penyeberangan bolok sebesar 3,5 m dan tinggi *deck* kendaraan terendah pada kapal yang beroperasi pada pelabuhan sebesar 2,7 m pada KMP. Lakaan. Hal ini tidak sesuai sesuai dengan ketentuan. Upaya yang perlu dilakukan adalah Tinggi portal disesuaikan dengan tinggi geladak kapal terendah yaitu 2,7 meter sehingga perlu adanya perbaikan mengenai penyesuaian portal menjadi 2,7 meter dan mengaktifkan kembali pengoprasian jembatan timbang dikarenakan jalur kendaraan jembatan timbang satu jalur dengan portal.

Tabel 4.34 Tabel Ketinggian Geladak kapal

No	Nama Kapal	Tinggi Geladak
1.	KMP. Ile Mandiri	3 Meter
2.	KMP. Inerie II	3,8 Meter
3.	KMP. Lakaan	2,7 Meter
4.	KMP.Ile Labalekan	3,8 Meter
5.	KMP. Uma Kalada	3,8 Meter
6.	KMP. Garda Maritim	4,5 Meter
7.	KMP. Sirung	3,8 Meter

Sumber:Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022



Gambar 4.6 Rencana Portal

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

b. Pendataan Informasi Jenis dan Berat Muatan Kendaraan

Seperti yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 bahwa setiap kendaraan yang memasuki kapal harus dilengkapi dengan informasi tentang jenis dan berat muatan. Hal ini berfungsi sebagai informasi bagi petugas di atas kapal untuk menentukan jenis dan jumlah *lashing* yang akan digunakan serta menentukan posisi kendaraan di atas kapal. Jembatan timbang pada Pelabuhan Bolok memiliki daya timbang maksimal 30 ton namun tidak berfungsi, Dikarenakan jembatan timbang di pelabuhan penyeberangan Bolok mengalami kerusakan, sehingga informasi berat muatan tidak dapat diberikan kepada petugas diatas kapal. sehingga penentuan jumlah *lashing* tidak berdasarkan berat kendaraan, Berdasarkan golongan kendaraan. Hal ini mengakibatkan penempatan kendaraan di atas kapal tidak mempertimbangkan jenis muatan dan resiko yang akan terjadi akibat salah penempatan seperti resiko kapal mengalami over muatan dan kemiringan sehingga stabilitas kapal tidak seimbang. Upaya yang dilakukan yaitu operator pelabuhan mengoprasikan Kembali jembatan timbang dan menambah beban yang awalnya 30 ton menjadi 40 ton dikarenakan kapasitas jembatan timbang harus melebihi kapasitas *Movable Bridge* (MB) pada pelabuhan Bolok yaitu 40 ton yang berfungsi mengetahui apabila kendaraan mengalami over muatan

makan muatan pada kendaraan dapat diturunkan sehingga *Movable Bridge* (MB) tidak mengalami kerusakan akibat over kapasitas.



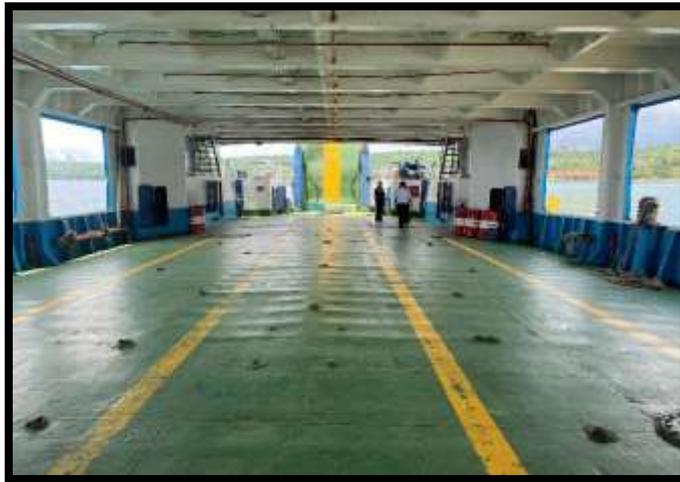
Gambar 4. 46 Rencana Jembatan Timbang Kendaraan
Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

2. Proses Pengangkutan Kendaraan di atas Kapal

a. Sterilisasi Lantai Ruang Muat Kendaraan dari Ceceran Minyak dan Gemuk

Setelah selesai proses bongkar muatan, petugas di kapal segera melakukan pembersihan pada ruang muat kendaraan pada KMP. Inerie sehingga lantai ruang muat kendaraan sudah bersih dari ceceran minyak dan gemuk saat dilakukan pemuatan kendaraan. upaya yang dapat dilakukan untuk sterilisasi geladak kendaraan meliputi :

- 1) Menyediakan drum atau bak yang berfungsi untuk menampung sisa ceceran minyak atau oli bekas kendaraan.
- 2) Menyediakan pasir atau serbuk regaji yang dapat menutupi apabila terdapat ceceran minyak atau oli.
- 3) Petugas yang dapat membersihkan apabila terjadi tumpahan ceceran minyak atau oli bekas kendaraan dan mengecek bahwa geladak kendaraan sudah bersih atau steril dari ceceran minyak atau oli sebelum kendaraan memasuki geladak kapal.

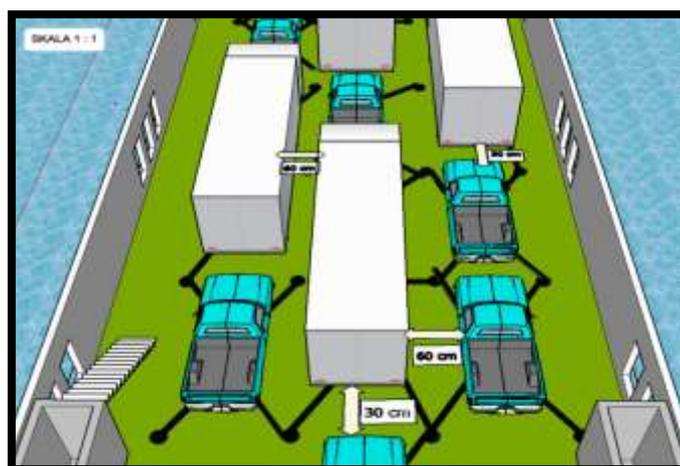


Gambar 4. 47 Rencana ruang muat yang steril
Sumber:Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

b. Jarak Antar Kendaraan

Penempatan jarak antar kendaraan di atas kapal tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016. Jarak antar kendaraan yang telah sesuai ketentuan adalah :

- 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.



Gambar 4. 47 Rencana jarak antar kendaraan
Sumber:Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

Ketentuan jarak ini bertujuan memberi ruang pada *deck* kendaraan agar bisa dilakukan proses pengikatan kendaraan sesuai aturan oleh petugas di atas kapal, keluarnya supir dari kendaraan dan mempermudah proses evakuasi penumpang yang ada di atas kapal pada saat terjadi keadaan darurat. Namun, kondisi di lapangan menunjukkan bahwa jarak antar kendaraan kurang menjadi perhatian bagi petugas sehingga jarak antar kendaraan di atas kapal tidak memenuhi aturan yang berlaku, upaya yang dapat dilakukan adalah pengawasan dari petugas bagian geladak kapal untuk mengatur letak kendaraan sesuai dengan jarak yang ditentukan saat kendaraan memasuki ruang muat.

c. Kebutuhan *Lashing*

Untuk pengikatan kendaraan di atas kapal, petugas operator kapal telah melakukan pengikatan kendaraan. Akan tetapi pengikatan yang dilakukan tidak sesuai dengan aturan yang berlaku seperti jenis dan jumlah alat *lashing* yang digunakan untuk mengikat kendaraan menggunakan alat *lashing* yang tersedia di kapal saja.

Berdasarkan hasil analisis bahwa, pada kapal pada lintasan kupang - kalabahi belum cukup menyediakan alat pengikat kendaraan yang sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016. Untuk melakukan perhitungan kebutuhan alat pengikat kendaraan maka yang dijadikan dasar perhitungan adalah sebagai berikut:

- 1) Kapasitas dermaga *Movable Bridge*: 40 ton
- 2) Jumlah rata – rata kendaraan yang harus diikat

Mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Pasal 18, daya angkut kendaraan dapat diketahui sebagai berikut:

Tabel 4. 1 Daya Angkut Kendaraan

Golongan Kendaraan	Jumlah alat	Jenis Kendaraan	Berat Maksimum	Alat Pengikat
IV A	2	Sedan	3,5 Ton	<i>Rope automobile tiedown</i>
IV B	2	<i>Pick Up</i>	3,5 Ton	
V A	2	Bus Sedang	8 Ton	
V B	2	Truk Engkel	12 Ton	
VI A	2	Bus Besar	16 Ton	
VI B	2	Truk Besar	16 Ton	
VII	3	Truk Tronton	22 Ton	<i>Ratchet strap assembly</i>
VIII	4	Truk Tronton	40 Ton	<i>Chain with turnbuckle</i>

Suber : Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 pasal 4 ayat 18

Tabel 4.34 Jumlah Lashing yang dibutuhkan

No	NAMA KAPAL	Tanggal	Jumlah	Haluan	Tengah	Buritan	Jumlah lashing
			Kendraan				
1	INERIE II	5-APRIL-22	7	2 (IV)	3(V)	2(V)	28
2	INERIE II	9-APRIL-22	17	5(IV)	5(V) & 3(VI)	2(IV) & 2(V)	68
3	ILELABALEKAN	12-APRIL-22	12	3(IV)	2(VI)&5(V)	2(V)	48
4	ILELABALEKAN	16-APRIL-22	6	4(IV)	2(V)		24
5	INERIE II	19-APRIL-22	14	4(IV)	1(IV) & 7(V)	2(V)	56
6	ILELABALEKAN	23-APRIL-22	14	4(IV)	7(V)&1(VI)	2(IV)	56
7	RANAKA	26-APRIL-22	5	1(IV)	2(V)	2(VI)	20
8	INERIE II	30-APRIL-22	13	2(IV)	6(V)&1(VI)	2(IV)	44
9	RANAKA	03-MEI-22	3	2(IV)	1(V)		12
10	RANAKA	07-MEI-22	13	2(IV)	6(V),1(VI)&3(IV)	1(IV)	52
11	INERIE II	10-MEI-22	8	2(IV)	3(IV)	3(V)	32
12	INERIE II	14-MEI-22	17	3(IV)	8(V) & 1(VI)	3(V)&2(IV)	68
13	RANAKA	17-MEI-22	9	2(IV)	3(IV)&3(V)	1(V)	36
14	ILELABALEKAN	21-MEI-22	14	3(IV)	1(VI) & 7(V)	3(V)	56
15	RANAKA	24-MEI-22	9	2(IV)	2(IV) & 3(V)	2(IV)	36

Jumlah Lashing yang dibutuhkan dan yang disediakan

Nama Kapal	Alat Lashing Yang Tersedia	Kebutuhan
KMP. Inerie II	17	68
KMP. Ilelabalekan	35	56
KMP. Ranaka	22	52

sehingga penambahan alat lashing yang disediakan pada kapal KMP. Inerie II kurang 51 tali pengikat, KMP. Ile Labalekan kurang 21 tali pengikat dan KMP. Ranaka kurang 30 tali pengikat

d. Mesin Kendaraan dalam Kedaan Mati Selama Pelayaran

Pihak operator kapal harus memastikan seluruh kendaraan dalam keadaan tidak menyala. Hal ini dikarenakan sangat berbahaya bagi pengguna jasa dan operator kapal. Upaya yang adapat dilakukan petugas kapal mengontol seluruh kendaraan dari bagian haluan sampai dengan buritan untuk tidak menyalakan kendaran atau kendaraan dalam keadaan mati saat pelayaran.

e. Pemuatan hewan di atas kapal

Hewan yang dimuat diatas kapal tidak diberi pagar (pedock) sehingga diperlukan operator pelabuhan untuk memastikan hewan yang dimuat diberi pagar (pedock)



Gambar 4. 49 Rencana pemuatan hewan
Sumber: Hasil Survey Tim PKL Kupang, 2022

f. Sterilisasi Ruang Muat Kendaraan dari Penumpang

Pihak operator kapal belum menertibkan para penumpang dimana masih ditemukan penumpang berada di *deck* kendaraan selama pelayaran. Penumpang selayaknya berada di *deck* penumpang dikarenakan alat-alat keselamatan jiwa yang diperuntukkan bagi penumpang berada pada *deck* penumpang sehingga pada saat kondisi darurat, penumpang dapat dengan mudah dan cepat memanfaatkan alat keselamatan jiwa tersebut. Upaya yang dapat dilakukan petugas kapal mengontol geladak kapal atau ruang muat kendaraan steril dari adanya penumpang saat pelayaran baik di dalam kendaraan maupun lantai ruang muat.