

**TINJAUAN PENGANGKUTAN KENDARAAN PADA KAPAL
YANG BEROPERASI DI PELABUHAN PENYEBRANGAN
GORONTALO PROVINSI GORONTALO
KERTAS KERJA WAJIB**



Diajukan oleh:

DIAN PUTRI SURYANI

NPT: 1903053

Diajukan dalam Rangka Penyelesaian Program Studi Diploma III

Manajemen Transportasi Perairan Daratan

PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI

PERAIRAN DARATAN POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI,

DANAU DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG

2022

**TINJAUAN PENGANGKUTAN KENDARAAN PADA KAPAL
YANG BEROPERASI DI PELABUHAN PENYEBERANGAN
GORONTALO PROVINSI GORONTALO**



Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian Program Studi Diploma III

Manajemen Transportasi Perairan Daratan

DIAN PUTRI SURYANI

NPT: 1903053

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

2022

**TINJAUAN PENGANGKUTAN KENDARAAN PADA KAPAL
YANG BEROPERASI DI PELABUHAN PENYEBERANGAN
GORONTALO PROVINSI GORONTALO**

Disusun dan Diajukan oleh :

NAMA : DIAN PUTRI SURYANI

NPT : 19 03 053

Telah di pertahankan di depan Panitia Ujian KKW

Pada tanggal Agustus 2022

Menyetujui

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Doharman Lumban Tungkup,S.SIT.,MM

NIP.19800229 200712 1 001
001

Santoso,SE.,M.Si

19820929 200912 1 004

Slamet Prasetyo Sutrisno,S.T.,M.Pd

19760430 200812 1

Mengetahui

Ketua Program studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Surnata, S.SIT.,M.M

IV/a

19660719 198903 1 001

SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Dian Putri Suryani

NPT : 19 03 053

Program Studi : DIII Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “**Tinjauan Pengangkutan Kendaraan Pada Kapal Yang Beroperasi Di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo Provinsi Gorontalo**” 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 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, Agustus 2022

Pemegang Hak Cipta

()

()

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : DIAN PUTRI SURYANI
NPT : 19 03 053
Program Studi : DIII MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN
DARATAN

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

**TINJAUAN PENGANGKUTAN KENDARAAN PADA KAPAL YANG
BEROPERASI DI PELABUHAN PENYEBERANGAN GORONTALO
PROVINSI GORONTALO**

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, Agustus

2022

DIAN PUTRI SURYANI
NPT.19 03 053

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirobbil'alamin puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah S.W.T atas segala rahmat-Nya dan karunia-Nya sehingga penulis dapat

menyelesaikan penelitian yang berjudul **“TINJAUAN PENGANGKUTAN KENDARAAN PADA KAPAL YANG BEROPERASI DI PELABUHAN PENYEBERANGAN GORONTALO PROVINSI GORONTALO”** ini tepat pada waktu yang telah ditentukan. Penelitian ini ditulis dan diajukan sebagai salah satu persyaratan untuk memenuhi syarat penyelesaian pendidikan pada Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang. Disamping itu, penulisan Tugas Akhir ini merupakan realisasi dari pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan (PKL) dan magang yang dilaksanakan di Pelabuhan Penyeberangan Hunimua dalam kaitannya dengan pengaplikasian dari teori-teori yang didapat selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.

Dalam pelaksanaan kegiatan dan penulisan Tugas Akhir ini tidak terlepas dari bantuan dan bimbingan berbagai pihak, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Kedua orangtua dan keluarga yang selalu mendoakan setiap langkah;
2. Bapak Dr. H. Irwan, SH.,M.Mar.E, selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang;
3. Bapak Drs. H. Hasan Bisri, selaku Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXI Provinsi Gorontalo;
4. Bapak Nixon Mone, S.SiT, selaku Kepala Seksi Lalu Lintas ASDP Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXI Provinsi Gorontalo serta pembimbing lapangan;
5. Wakil Direktur I Bapak Dr. A Agus Tjahjono, M.M., M.Mar.E , Wakil Direktur II Bapak Chairul Insani Ilham, A.Td., MM. dan Wakil Direktur III

Bapak Yohan Wibisosno, M.Pd Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang;

6. Bapak Slamet Prasetyo Sutrisno, S.SiT., M.Pd sebagai Dosen Pembimbing I Kertas Kerja Wajib terimakasih telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan sehingga Kertas Kerja Wajib ini dapat diselesaikan;
7. Bapak Drs. Brenhard Mangatur Tampubolon, M.Si sebagai Dosen Pembimbing II Kertas Kerja Wajib terimakasih telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini dapat diselesaikan;
8. Bapak Mujadi Marto Sunadi,S.Sos.,MM sebagai Koordinator Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXI Provinsi Gorontalo;
9. Bapak Aswin Lumula,S.E sebagai Kordinator Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Marisa Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXI Provinsi Gorontalo;
10. Para Dosen Program Studi Diploma III MTPD, yang telah membimbing selama pendidikan di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang;
11. Kakak Alumni beserta staf pegawai di Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXI Provinsi Gorontalo yang telah banyak membantu dalam pelaksanaan kegiatan ini;

12. Tim Praktek Kerja Lapangan (PKL) dan Magang di Gorontalo, yang telah banyak memberikan masukan dan bantuan dalam penyelesaian penulisan Kertas Kerja Wajib ini;
13. Rekan – rekan satu angkatan XXX dan adik tingkat angkatan XXXI dan XXXII terimakasih atas bantuan dan doanya;
14. Semua pihak yang secara langsung dan tidak langsung telah terlibat dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini.

Demikian, semoga penelitian ini dapat memberikan manfaat serta menambah pengetahuan bagi pembaca.

Palembang, Agustus 2022

Penulis

DIAN PUTRI SURYANI

NPT. 19 03 053

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL.....	
HALAMAN JUDUL	Error! Bookmark not defined.
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iError! Bookmark not defined.
HALAMAN HAK CIPTA.....	Error! Bookmark not defined.
HALAMAN KEASLIAN	Error! Bookmark not defined.
KATA PENGANTAR	vii
ABSTRAK.....	viii
ABSTRACT.....	iError! Bookmark not defined.
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR GAMBAR	xxiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	4
E. Batasan Masalah.....	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	8
A. Review Penelitian Sebelumnya.....	8
B. Landasan Teori.....	9
1. Landasan Hukum	9
2. Landasan Teori.....	17
C. Kerangka Penelitian	26
BAB III METODE PENELITIAN.....	28
A. Jenis Penelitian.....	28
B. Sumber Data/Subyek Penelitian.....	29
C. Metode/Teknik Pengumpulan	30

	D.	Teknik Analisis Data.....	32
BAB IV		ANALISIS DAN PEMBAHASAN	35
	A.	Gambaran Umum Wilayah Penelitian	35
	1.	Gambaran Umum Wilayah	35
	2.	Kependudukan.....	37
	3.	Sarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan	37
	4.	Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan	38
	5.	Instansi Pembina Transportasi	44
	6.	Jaringan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan	56
	B.	Hasil Penelitian	56
	1.	Penyajian Data	57
	2.	Analisis Data	59
	a)	Tata Cara Pengangkutan Kendaraan	59
	b)	Tata Cara Pengikatan Kendaraan.....	66
	c)	Analisa Jarak Kendaraan.....	75
	d)	Analisa Jumlah Kebutuhan Alat pengikat (lashing) kendaraan.	Error! Bookmark not defined.
	C.	Pembahasan.....	82
BAB V		PENUTUP.....	86
	A.	Kesimpulan	86
	B.	Saran.....	87
		DAFTAR PUSTAKA	89

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Perbandingan Keaslian Kertas Kerja Wajib.....	8
Tabel 3. 1 Aspek Yang Dianalisa Berdasarkan PM No. 115 Tahun 2016 dan PM No. 30 Tahun 2016.....	33
Tabel 4. 1 Luas Daerah masing-masing Wilayah di provinsi Gorontalo	36
Tabel 4. 2 Kependudukan Provinsi Gorontalo	37
Tabel 4. 3 Karakteristik Kapal di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo	38
Tabel 4. 4 Karakteristik Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo.....	44
Tabel 4. 5 Data produktivitas kedatangan tahunan	49
Tabel 4. 6 Data produktivitas keberangkatan tahunan	50
Tabel 4. 7 Data produktivitas kedatangan KMP.Moinit selama 15 (lima belas) hari di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo	51
Tabel 4. 8 Data produktivitas keberangkatan KMP.Moinit selama 15 (lima belas) hari di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo	53
Tabel 4. 9 Data produktivitas kedatangan selama 15 (lima belas) hari KMP. Tuna Tomini.....	54
Tabel 4. 10 Data produktivitas keberangkatan selama 15 (lima belas) hari.....	55
Tabel 4. 11 Karakteristik Kapal	59
Tabel 4. 12 Spesifikasi berat rata rata kendaraan per golongan.....	62
Tabel 4. 13 Keadaan Ruang Muat di Kapal Yang Beroperasi Pada Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo	66
Tabel 4. 14 Pengikat Kendaraan di atas KMP. Moinit.....	69
Tabel 4. 15 Alat Pengikat Kendaraan KMP. Tuna Tomini	70
Tabel 4. 16 Jenis Tali Pengikat Yang Digunakan Pada Kapal Yang Beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo	74
Tabel 4. 17 Jenis Tali Pengikat Berdasarkan PM Nomor 115 tahun 2016	75
Tabel 4. 18 Hasil Rekap Jarak Antar Kendaraan KMP. Moinit selama 15 hari ...	76
Tabel 4. 19 Hasil Rekap Jarak Antar Kendaraan KMP. Tuna Tomini.....	77
Tabel 4. 20 Jarak antar salah satu sisi kendaraan.....	79
Tabel 4. 21 Jarak Antara muka dan belakang kendaraan.....	80

Tabel 4. 22 Jarak Kendaraan yang Sisi Sampingnya Bersebelahan Dengan Dinding	81
Tabel 4. 23 Jumlah Lashing yang dibutuhkan pada KMP. Moinit.....	Error!
Bookmark not defined.	
Tabel 4. 24 Jumlah Lashing yang dibutuhkan pada KMP.Tuna Tomini	Error!
Bookmark not defined.	
Tabel 4. 25 Penggunaan Alat Pengikat Berdasarkan PM 115 tahun 2016.....	Error!
Bookmark not defined.	
Tabel 4. 26 Usulan Pemecahan Masalah.....	82
Tabel 4 27Jarak kendaraan yaang sesuai dengan peraturan.....	85

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Tali Pengikat Kendaraan (Rope Automobile Tiedown).....	21
Gambar 2. 2 Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (Ratchet Strap Assembly) Model Ganco Pada Kedua Ujung Sisinya	22
Gambar 2. 3 Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (Ratchet Strap Assembly) ...	23
Gambar 2. 4 Rantai Dengan Ganco.....	23
Gambar 2. 5 Pengikat (turnbuckle) yang dapat disambung dengan rantai.....	24
Gambar 2. 6 Ganco Dengan Rantai Dan Pengencangnya	24
Gambar 2. 7 Jenis – Jenis Klem Roda Kendaraan	25
Gambar 3. 1 Bagan Alir Pikir.....	27
Gambar 4. 1 Peta Geografis Provinsi Gorontalo	35
Gambar 4. 2 Diagram Luas Wilayah Provinsi Gorontalo	36
Gambar 4. 3. KMP. Moinit	38
Gambar 4. 4 KMP. Tuna Tomini	38
Gambar 4. 5. Dermaga plengsengan	39
Gambar 4. 6. Causeway di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo	40
Gambar 4. 7 Gangway di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo	40
Gambar 4. 8 Ruang tunggu di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo	41
Gambar 4. 9 Ruang kantor di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo	41
Gambar 4. 10 Lapangan parkir roda 2 dan roda 3 pengantar / penjemput di	42
Gambar 4. 11 Lapangan parkir Roda 4 pengantar penjemput.....	42
Gambar 4. 12. Lapangan parkir siap muat	42
Gambar 4. 13 Toilet	43
Gambar 4. 14 Mushola di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo.....	43
Gambar 4. 15 Struktur Organisasi BPTD Wilayah XXI Provinsi Gorontalo	46
Gambar 4. 16 Grafik Produktivitas Kedatangan Tahunan	50
Gambar 4. 17 Grafik Produktivitas Keberangkatan Tahunan	51
Gambar 4. 18. Grafik produktivitas kedatangan KMP.Moinit selama.....	52
Gambar 4. 19 Grafik produktivitas keberangkatan selama 15 (lima belas) hari ...	53
Gambar 4. 20 Grafik produktivitas kedatangan KMP.Tuna Tomini.....	54

Gambar 4. 21 Grafik produktivitas keberangkatan KMP.Tuna Tomini.....	55
Gambar 4. 22. Peta Lintasan Pelayaran Provinsi Gorontalo	56
Gambar 4. 23 Layout Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo	58
Gambar 4. 24 Jembatan Timbang Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo	60
Gambar 4. 25 Jembatan Timbang Tipe Permanen	60
Gambar 4. 26 Kendaraan yang Sulit Masuk ke Area Kapal	61
Gambar 4. 27 Kondisi Kendaraan yang Melintang.....	63
Gambar 4. 28 Kondisi Kendaraan yang Melintang.....	63
Gambar 4. 29 Penumpang di ruang kendaraan KMP. Moinit	64
Gambar 4. 30 Penumpang di ruang kendaraan KMP.Tuna Tomini.....	64
Gambar 4. 31 Kondisi Penempatan Kendaraan Berdasarkan.....	65
Gambar 4. 32 Pengikatan Pada Kendaraan Besar/Berat Menggunakan Rantai	67
Gambar 4. 33 Pengikatan Untuk Kendaraan Kecil	68
Gambar 4. 34 Ganjalan Kayu Pada Roda Kendaraan	72
Gambar 4. 35 Jumlah Alat Lashing Berdasarkan Berat Muatan Kendaraan.....	72
Gambar 4. 36 Jarak Sisi Kendaraan	78
Gambar 4. 37 Jarak Antar Muka Kendaraan.....	78
Gambar 4. 38 Jarak Antar Muka Kendaraan.....	78
Gambar 4. 39 Jarak Antar Kendaraan	Error! Bookmark not defined.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Provinsi Gorontalo adalah salah satu provinsi termuda di wilayah Indonesia yang memanjang dari timur ke barat di bagian utara Pulau Sulawesi, daerah ini sendiri merupakan daerah yang unggul dalam sektor pertanian dan juga perikanan, sehingga angkutan penyeberangan sangat penting sebagai alat transportasi penunjang ekonomi dan aktivitas masyarakat dalam melakukan perpindahan, selain itu wilayah provinsi Gorontalo mempunyai fasilitas penghubung berupa sarana pelabuhan penyeberangan dengan kapal Ro-Ro sebagai sarana angkutan penyeberangan.

Di Provinsi Gorontalo terdapat 2 Pelabuhan Penyeberangan yang dikelola oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXI Provinsi Gorontalo salah satunya ialah Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo yang melayani dua lintasan yaitu lintasan komersil Gorontalo – Pagimana dengan jarak lintasan 92 mil yang dilayani oleh kapal KMP.Moinit serta lintasan perintis Gorontalo – Wakai – Ampana dengan jarak lintasan 149 mil yang dilayani oleh KMP.Tuna Tomini.

Pada Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo terdapat 2 kapal yang beroperasi, yaitu KMP. Moinit dan KMP. Tuna Tomini. Namun dapat dilihat dari tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal KMP. Moinit dan KMP. Tuna Tomini saat ini masih belum sesuai dengan aturan yang ada. Seperti kendaraan-kendaraan yang dimuat pada kapal diposisikan dengan jarak antar kendaraan yang sangat berdekatan, banyaknya kendaraan yang dimuat

sehingga kapal melebihi kapasitas yang tersedia dan belum sesuai jumlah pengikat (*lashing*) pada tiap kendaraan serta tidak diberinya informasi tentang jenis dan berat nya muatan.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan. 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, kendaraan wajib memberikan informasi tentang jenis dan berat muatan, dan telah ditentukan jarak minimal kendaraan diatas kapal. Apabila kendaraan tidak di *lashing* maka kendaraan di *cardeck* kapal akan mengalami guncangan dan kendaraan tersebut dapat terbalik. Adapun juga kendaraan bisa bergeser dan saling bersinggungan dengan kendaraan lain. Maka pelaksanaan *lashing* di kapal penyeberangan sangat diperlukan agar keselamatan selama pelayaran terjaga.

Berdasarkan latar belakang diatas dan hasil survei yang telah dilakukan maka dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini penulis mengambil judul “TINJAUAN PENGANGKUTAN KENDARAAN PADA KAPAL YANG BEROPERASI DI PELABUHAN PENYEBERANGAN GORONTALO PROVINSI GORONTALO”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan penelitian yang dilakukan terdapat beberapa permasalahan pengangkutan diatas kapal. Adapun rumusan masalah yang dilakukan selama melaksanakan Praktek Kerja Lapangan (PKL) di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo sebagai berikut :

1. Bagaimanakah kesesuaian pengangkutan kendaraan pada kapal KMP. Moinit dan KMP.Tuna Tomini yang beroperasi di pelabuhan penyeberangan Gorontalo berdasarkan peraturan yang berlaku?
2. Bagaimanakah kesesuaian pengikatan kendaraan (*lashing*) pada KMP. Moinit dan KMP. Tuna Tomini berdasarkan peraturan yang berlaku?
3. Bagaimanakah kesesuaian jarak antar kendaraan pada pelabuhan penyeberangan Gorontalo?
4. Berapakah Kebutuhan Jumlah Alat Pengikat kendaraan pada KMP.Moinit dan KMP.Tuna Tomini?

C. Tujuan Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan dengan tujuan, adapun tujuan dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Untuk menyesuaikan pengangkutan kendaraan pada KMP. Moinit dan KMP. Tuna Tomini berdasarkan aturan yang berlaku.
2. Untuk menyesuaikan pengikatan kendaraan pada KMP. Moinit dan KMP.Tuna Tomini berdasarkan aturan yang berlaku.
3. Untuk mengetahui apakah jarak kendaraan diatas KMP.Moinit dan KMP.Tuna Tomini telah sesuai dengan aturan yang berlaku.

D. Manfaat Penelitian

Secara teoritis, hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi keilmuan pada bidang transportasi sungai danau dan penyeberangan, pembangunan dan Sistem Informasi mengenai sarana transportasi penyeberangan. Selain itu, penelitian ini dapat dijadikan sebagai referensi bahan ajar pada tingkat Perguruan Tinggi dan sebagai pijakan referensi pada penelitian-penelitian selanjutnya, yaitu sebagai berikut :

1. Bagi Taruna

- a. Sebagai tempat untuk mengaplikasikan ilmu yang sudah didapat selama menempuh pendidikan di Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan, dan mendapatkan pengalaman yang terjadi di lapangan.
- b. Menambah wawasan berfikir dan gambaran serta menemukan kendala mengenai kondisi pelaksanaan kegiatan yang terjadi di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo.
- c. Mengembangkan pemikiran yang lebih luas dan pengalaman dalam bidang pengelolaan angkutan penyeberangan dan kepelabuhanan agar dapat menganalisis permasalahan yang akan dijadikan tugas akhir penyelesaian studi.
- d. Memperoleh data sekunder maupun primer guna pembuatan laporan kelompok dan kertas kerja wajib.
- e. Memberikan peluang untuk dapat bekerja di perusahaan/instansi setelah memperoleh ijazah D.III MTPD.

2. Bagi Lembaga Pendidikan

Bagi Lembaga Pendidikan, memberikan informasi berupa pengetahuan dan wawasan kepada seluruh civitas akademika di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang sebagai referensi untuk penelitian selanjutnya mengenai tinjauan pengangkutan kendaraan pada KMP. Moinit lintasan Gorontalo – Pagimana dan KMP. Tuna Tomini lintasan Gorontalo – Wakai - Ampana.

3. Bagi Instansi Pemerintahan

Bagi Lembaga/Instansi Pemerintahan, sebagai masukan dan bahan pertimbangan kepada BPTD WILAYAH XXI PROVINSI GORONTALO sebagai pihak pengelola angkutan penyeberangan untuk mengambil kebijakan menentukan kapasitas angkut muatan kendaraan pada kapal, sehingga kapal tersebut dapat aman pada saat berlayar dan sesuai dengan peraturan yang berlaku.

4. Bagi Masyarakat

Bagi Masyarakat yaitu untuk memberikan kenyamanan dan keselamatan kepada penumpang dalam tinjauan pengangkutan kendaraan pada KMP. Moinit lintasan Gorontalo – Pagimana dan KMP. Tuna Tomini lintasan Gorontalo-Wakai-Ampana.

E. Batasan Masalah

Agar pokok permasalahan yang akan dibahas dalam Penulisan 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 Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo Tahun 2022.
2. Penelitian ini melakukan survei terkait kesesuaian pengangkutan pada KMP. Moinit lintasan Gorontalo – Pagimana dan KMP. Tuna Tomini berdasarkan peraturan yang berlaku.
3. Penelitian ini melakukan survei terkait kesesuaian pengikatan kendaraan pada KMP. Moinit dan KMP. Tuna Tomini berdasarkan peraturan yang berlaku.
4. Penelitian ini melakukan survei pengukuran terhadap jarak antar kendaraan.
5. Penelitian ini menggunakan peraturan yang ada dalam Peraturan Menteri Perhubungan nomor 115 tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal dan Peraturan Menteri nomor 30 tahun 2016 tentang kewajiban pengikatan kendaraan pada kapal angkutan penyeberangan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Dalam Penelitian ini digunakan penelitian terdahulu sebagai pembanding penelitian penulis sekarang, tujuannya agar hasil penelitian terjaga keasliannya dan dapat dipertanggungjawabkan secara akademis. Penelitian ini sebelumnya sudah pernah dilakukan oleh Taruna angkatan XXIV Susi Hadianah , tahun 2016 dengan judul “**ANALISA TEKNIK PEMUATAN DIATAS KAPAL DAN KEBUTUHAN KAPAL TRADISIONAL DI PELABUHAN ALALAK KOTA BANJARMASIN PROPINSI KALIMANTAN SELATAN**” . Dibawah ini dapat dilihat beberapa perbedaan yaitu:

Tabel 2. 1 Perbandingan Keaslian Kertas Kerja Wajib

PERBEDAAN	Dian Putri Suryani	Susi Hadianah
JUDUL	Tinjauan Pengangkutan Kendaraan Pada Kapal Yang Beroperasi Di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo Provinsi Gorontalo	Analisa Teknik Pemuatan Diatas Kapal dan Kebutuhan Kapal Tradisional di Pelabuhan Alalak Kota Banjarmasin Provinsi Kalimantan Selatan
LOKASI	Kota Gorontalo Provinsi Gorontalo	Kota Banjarmasin Provinsi Kalimantan Selatan

PERBEDAAN	Dian Putri Suryani	Susi Hadianah
PERMASALAHAN	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kesesuaian pengangkutan kendaraan 2. Menganalisa Ruang Pemuatan steril 3. Menganalisa kesesuaian pengikatan kendaraan 4. Menganalisa Jumlah petugas pengikat dan jumlah alat pengikat dalam pelaksanaan <i>lashing</i> 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tata letak kendaraan 2. Kebutuhan armada
ANALISA MASALAH	1. Analisa keadaan eksisting dan keadaan yang seharusnya.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Analisa kebutuhan armada 2. Analisa Tata Letak Kendaraan

B. Landasan Teori

1. Landasan Hukum

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

1. UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yang terdapat bahasan tentang pelabuhan, antara lain :
 1. Pasal 1 ayat (3) : Angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.
 2. Pasal 1 ayat (6) : Trayek adalah rute atau lintasan pelayanan angkutan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya.

3. Pasal 1 ayat (16) : Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusaha yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.
 4. Pasal 1 ayat (36) : Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
 5. Pasal 22 ayat (1) : Angkutan penyeberangan merupakan angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan/atau kendaraan beserta muatannya.
2. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal terdapat bahasan tentang sebagai berikut :

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

9. Pasal 15 ayat (3) : Unit muatan dan/atau kendaraan harus memiliki dokumen yang memberikan informasi berat keseluruhan unit muatan dan/atau kendaraan termasuk informasi tindakan perawatan khusus yang harus dilakukan selama perjalanan dilaut.
10. Pasal 17 ayat (1) : Kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal.
11. Pasal 17 ayat (2) : Ruang penempatan kendaraan harus *steril* dari adanya penumpang selama pelayaran.
12. Pasal 17 ayat (3) : Jarak kendaraan dengan dinding kapal harus sedemikian upar sehingga tidak boleh menutupi kran atau katub pemadam kebakaran dan akses jalan orang.
13. Pasal 17 ayat (4) : Mesin kendaraan harus dimatikan, persneling dan rem tangan harus diaktifkan serta semua kendaraan harus diikat (*lashing*) dengan alat *lashing* yang sesuai dengan dengan jarak dan kondisi cuaca pelayaran serta roda kendaraan harus diganjal.
14. Pasal 18 : Pengikat kendaraan memenuhi ketentuan sebagai berikut:
 - a. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 3,5 (tiga koma lima) ton sampai 20 (dua puluh) ton, harus menggunakan sekurang-kurangnya 2 (dua) alat pengikat (*lashing gear*) dengan beban kerja yang aman (*safe working load*) yang sesuai pada masing-masing sisi kendaraan.

- b. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 20 (dua puluh) ton sampai 30 (tiga puluh) ton, harus menggunakan sekurang-kurangnya 3 (tiga) alat pengikat (*lashing gear*) dengan beban kerja yang aman (*safe working load*) yang sesuai pada masing-masing sisi kendaraan.
 - c. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 30 (tiga puluh) ton sampai 40 (empat puluh) ton, harus menggunakan sekurang-kurangnya 4 (empat) alat pengikat (*lashing gear*) dengan beban kerja yang aman (*safe working load*) yang sesuai pada masing-masing sisi kendaraan.
15. Pasal 19 ayat (1) : Setiap kendaraan wajib dilakukan pengikatan selama pelayaran.
16. Pasal 20 : Persyaratan untuk jarak antar muatan kendaraan sebagai berikut:
- a. Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang-kurangnya 60 cm.
 - b. Jarak antara muka dan belakang masing-masing kendaraan 30 cm.
 - c. Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading-gading.

3. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 30 tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan.

1. Pasal 2 : Kapal penyeberangan wajib menyediakan alat pengikat kendaraan (*lashing*) dan klem roda kendaraan.
2. Pasal 4 ayat (1) : Setiap kendaraan wajib diikat selama dalam pelayaran.
3. Pasal 4 ayat (2) : Untuk pengikatan kendaraan (*lashing*) wajib dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (haluan), tengah (*midship*) dan belakang (buritan).
4. Pasal 6 ayat (1) : Operator kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan.
5. Pasal 6 ayat (2) : Jumlah petugas untuk mengikat kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayanan kapal.

4. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 2018 Tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor

1. Pasal 3 (7) Pelaksanaan Uji Tipe Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan pada jenis Kendaraan Bermotor yang dibagi ke dalam kategori:
 - a. LI, L2, L3, L4, dan L5 untuk Sepeda Motor;
 - b. M1 untuk Mobil Penumpang;
 - c. M2 dan M3 untuk Mobil Bus; dan
 - d. NI, N2, N3, O1, O2, O3, dan O4 untuk Mobil Barang

2. Pasal 7

- (1) Kategori M2 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (7) huruf c, merupakan Kendaraan Bermotor yang digunakan untuk angkutan orang dan mempunyai lebih dari 8 (delapan) tempat duduk serta JBB dan *Gross Vehicle Weight* (GVW) sampai dengan 5.000 (lima ribu) kilogram.
- (2) Kategori M3 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (7) huruf c, merupakan Kendaraan Bermotor yang digunakan untuk angkutan orang dan mempunyai lebih dari 8 (delapan) tempat duduk serta JBB atau *Gross Vehicle Weight* (GVW) lebih dari 5.000 (lima ribu) kilogram.

3. Pasal 8

- (1) Kategori NI sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (7) huruf d merupakan Kendaraan Bermotor beroda 4 (empat) atau lebih yang digunakan untuk angkutan barang dan mempunyai JBB atau *Gross Vehicle Weight* (GVW) sampai dengan 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.
- (2) Kategori N2 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (7) huruf d merupakan Kendaraan Bermotor beroda 4 (empat) atau lebih yang digunakan untuk angkutan barang dan mempunyai JBB atau *Gross Vehicle Weight* (GVW) lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram tetapi tidak lebih dari 12.000 (dua belas ribu) kilogram.
- (3) Kategori N3 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (7) huruf d merupakan Kendaraan Bermotor beroda 4 (empat) atau lebih yang

- digunakan untuk angkutan barang dan mempunyai JBB atau *Gross Vehicle Weight* (GVW) lebih dari 12.000 (dua belas ribu) kilogram.
- (4) Kategori 01 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (7) huruf d merupakan Kendaraan Bermotor penarik untuk Kereta Gandengan atau Kereta Tempelan dengan JBKB atau *Gross Combination Weight* (GCW) tidak lebih dari 750 (tujuh ratus lima puluh) kilogram.
- (5) Kategori 02 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (7) huruf d merupakan Kendaraan Bermotor penarik untuk Kereta Gandengan atau Kereta Tempelan dengan JBKB atau *Gross Combination Weight* (GCW) lebih dari 750 (tujuh ratus lima puluh) kilogram tetapi tidak lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.
- (6) Kategori 03 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (7) huruf d merupakan Kendaraan Bermotor penarik untuk Kereta Gandengan atau Kereta Tempelan dengan JBKB atau *Gross Combination Weight* (GCW) lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram tetapi tidak lebih dari 10.000 (sepuluh ribu) kilogram.
- (7) Kategori 04 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (7) huruf d merupakan Kendaraan Bermotor penarik untuk Kereta Gandengan atau Kereta Tempelan dengan JBKB atau *Gross Combination Weight* (GCW) lebih dari 10.000 (sepuluh ribu) kilogram.

2. Landasan Teori

a. Transportasi

Menurut Miro fidel (2004), Transportasi secara umum dapat diartikan sebagai usaha pemindahan, atau penggerakkan orang atau barang dari suatu lokasi, yang disebut lokasi asal, ke lokasi lain, yang biasa disebut lokasi tujuan, untuk keperluan tertentu dengan menggunakan alat tertentu pula.

b. Pelabuhan

Menurut Abubakar dkk (2013,halaman 114), pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas – batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

Berdasarkan Undang - Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas –batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Berdasarkan definisi di atas, fungsi utama pelabuhan adalah sebagai tempat perpindahan muatan dari suatu moda ke moda lain. Peranan pelabuhan adalah sebagai berikut :

1. Sebagai titik simpul dari beberapa moda angkutan.
2. Menunjang pola perdagangan dan pola distribusi barang.
3. Merangsang aktivitas ekonomi dan memecah isolasi daerah dibelakangnya.
4. Menunjang pembentukan ketahanan nasional.

Fasilitas – fasilitas pelabuhan yaitu :

1. Fasilitas untuk labuh dan tambat kapal.
2. Fasilitas untuk penyimpanan muatan dan fasilitas terminal penumpang.
3. Fasilitas untuk bongkar muat barang atau naik turun penumpang.
4. Fasilitas untuk parkir kendaraan.
5. Pengertian Angkutan Penyeberangan

b. Dermaga

Menurut Triadmojo Bambang (2010), dermaga adalah bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapatkan kapal dan menambatkannya pada waktu bongkar muat

c. Kapal Penyeberangan

Menurut Abubakar dkk (2013,halaman 29), kapal penyeberangan merupakan salah satu moda transportasi yang cukup berkembang di

Indonesia yang merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang memiliki karakteristik tersendiri.

d. Lintasan Penyeberangan

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

e. Penumpang

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia , penumpang adalah orang yang menumpang atau orang yang naik (kereta, kapal, dan sebagainya).
Contoh: Penumpang kereta api, dan lainnya.

f. Pengangkutan

Menurut Tjakranegara Soegijatna (2003), pengangkutan adalah memindahkan barang atau *commodity of goods* dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Sehingga pengangkutan menghasilkan jasa angkutan atau produksi jasa bagi masyarakat yang dibutuhkan untuk pemindahan atau pengiriman.

g. Alat Penimbang

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan 115 tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal, Alat penimbang adalah seperangkat alat untuk menimbang kendaraan bermotor yang dapat dipasang secara tetap atau yang dapat dipindahkan yang digunakan untuk mengetahui berat kendaraan beserta muatannya.

Jembatan timbang digunakan secara luas di berbagai sektor dan memiliki fungsi serta kegunaan tersendiri. Namun pada umumnya yang diukur beratnya sebenarnya muatan dari truk tersebut. Biasanya jenis muatan tersebut merupakan jenis produk yang sulit untuk dihitung satu persatu, sehingga harus dihitung secara massal. Caranya dengan terlebih dahulu mengukur berat truk tanpa muatan, kemudian mengukur berat truk yang terisi muatan, dan kemudian menghitung selisih kedua hasil pengukuran tersebut. Nilai selisih itu merupakan nilai berat muatan.

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

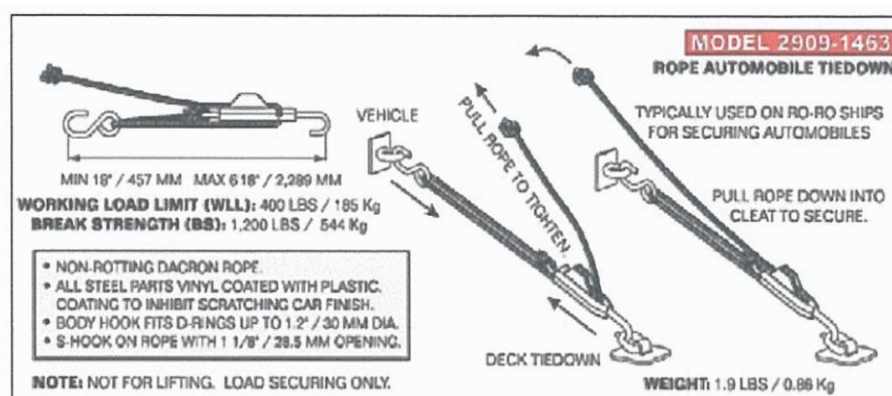
h. *Lashing* Kendaraan di Kapal

Menurut Abubakar dkk (2013,halaman 76), *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*).

i. Jenis Alat Pengikat

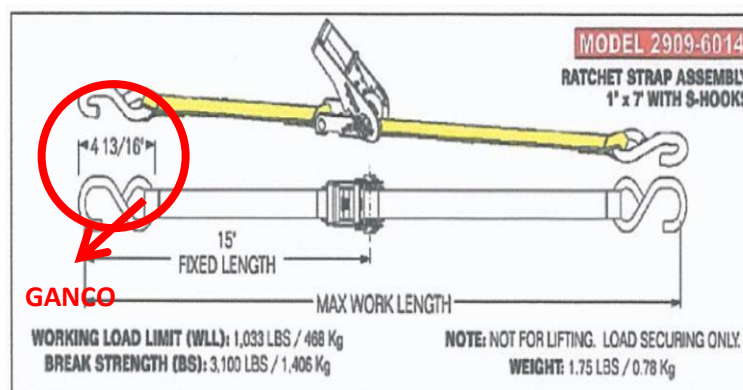
Menurut Peraturan Menteri Perhubungan nomor 115 tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal Alat pengikat (*lashing gear*) muatan adalah semua alat baik yang terpasang permanen atau alat – alat yang dapat dipindah – pindah, yang digunakan untuk mengikat dan mendukung unit – unit 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. Berikut gambar 2.1 dibawah ini merupakan tali pengikat kendaraan (*Rope Automobile Tiedown*).



Gambar 2. 1 Tali Pengikat Kendaraan (Rope Automobile Tiedown)
 Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

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.

Berikut gambar 2.2 dibawah ini merupakan Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (*Ratchet Strap Assembly*) Model Ganco Pada Kedua Ujung Sisinya.

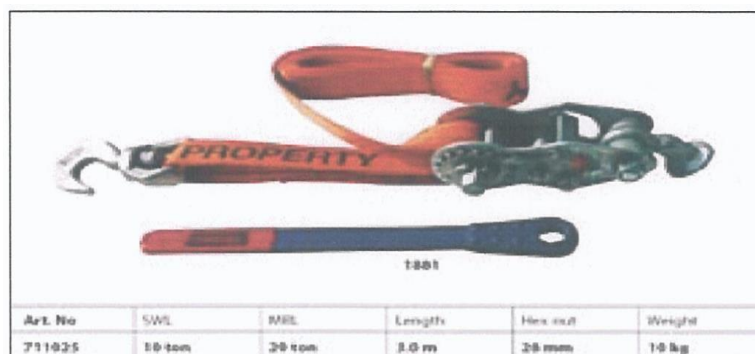


Gambar 2. 2 Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (*Ratchet Strap Assembly*) Model Ganco Pada Kedua Ujung Sisinya

Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

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.

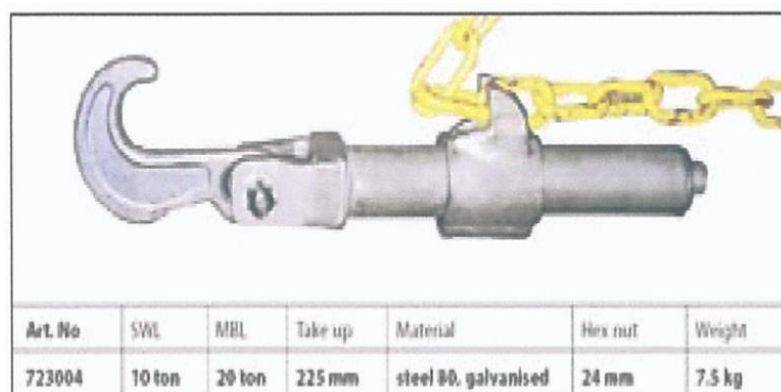
Berikut gambar 2.3 dibawah ini merupakan Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (*Ratchet Strap Assembly*) Model Ganco Pada Satu Sisinya



Gambar 2. 3 Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (*Ratchet Strap Assembly*)
Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

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.

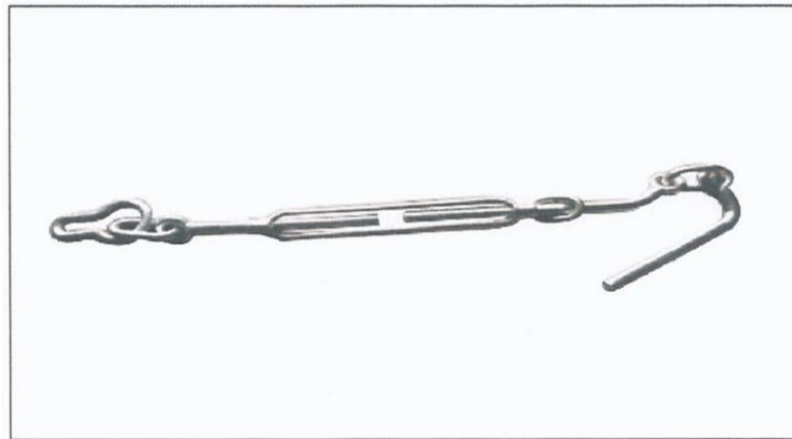
Berikut gambar 2.4 dibawah ini merupakan alat pengikat dengan jenis rantai dengan ganco.



Gambar 2. 4 Rantai Dengan Ganco
Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

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. Berikut gambar 2.5 dibawah ini merupakan pengikat yang dapat disambungkan dengan rantai.

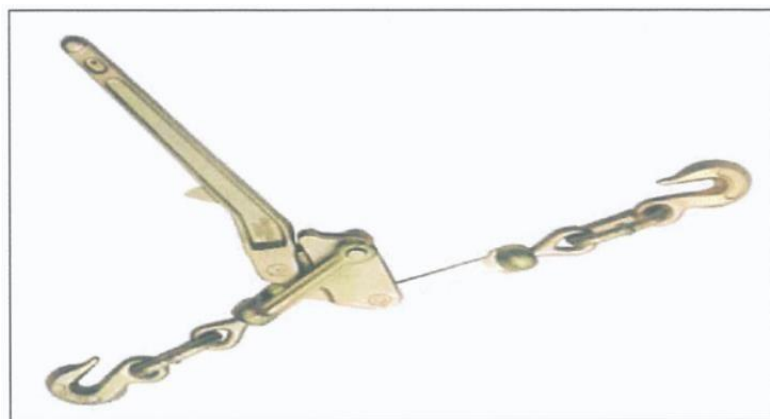


Gambar 2. 5 Pengikat (*turnbuckle*) yang dapat disambungkan dengan rantai

Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

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

Berikut gambar 2.6 dibawah ini merupakan Ganco dengan rantai dan pengencangnya.



Gambar 2. 6 Ganco Dengan Rantai Dan Pengencangnya

Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

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.

f. Klem Pada Roda Kendaraan

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan nomor 115 tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal Klem diartikan sebagai alat untuk menjepit, memegang atau menekan suatu objek atau benda.. Klem juga diartikan sebagai alat menjepit kendaraan agar tidak bergerak atau bergeser. Klem pada roda kendaraan memiliki berbagai jenis seperti pada gambar berikut:



Gambar 2. 7 Jenis – Jenis Klem Roda Kendaraan
Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

g. Waktu *Lashing*

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

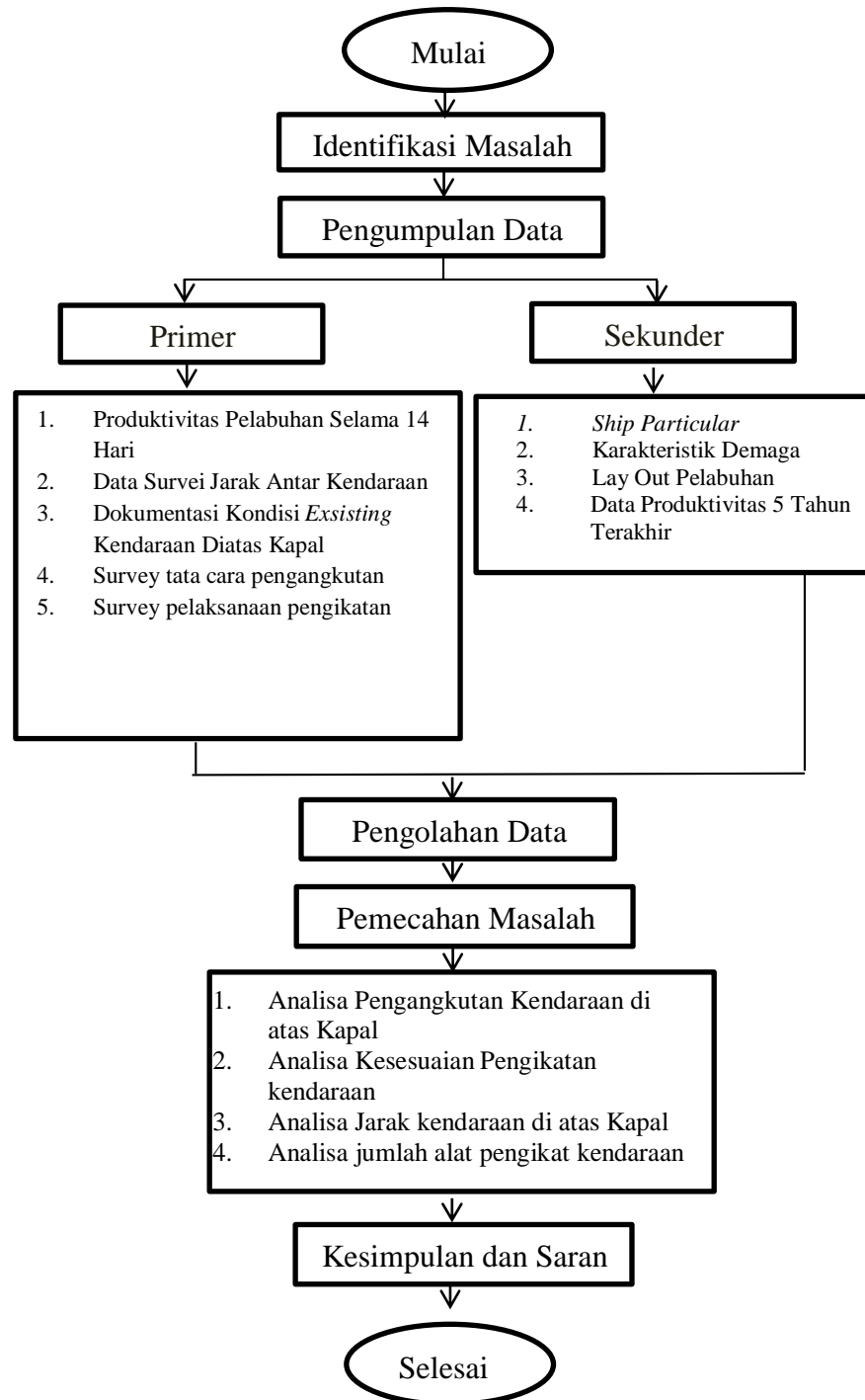
h. Tinjauan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, kata tinjauan berasal dari kata tinjau yang berarti melihat, menjenguk, memeriksa dan meneliti

untuk kemudian menarik kesimpulan. Kemudian tinjauan adalah hasil dari kegiatan meninjau, pandangan, pendapat (sesudah menyelidiki atau mempelajari)..

C. Kerangka Penelitian

Agar penelitian ini terarah dan mendapatkan hasil yang baik, maka disusunlah kerangka penelitian. Kerangka penelitian dengan berbagai macam metode penelitian, maupun data-data apa saja yang harus diambil. Dalam mempermudah analisis permasalahan dan pengambilan langkahlangkah yang digambarkan melalui kerangka alur pikir yang disusun secara sistematis dan teratur sebagai landasan dalam proses kerja penelitian. Kerangka alur pikir penelitian tersebut dapat dilihat pada gambar berikut dibawah ini :



Gambar 3. 1 Bagan Alir Pikir

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini merupakan jenis penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif menurut Saryono (2010) merupakan penelitian yang digunakan untuk menyelidiki, menemukan, menggambarkan, dan menjelaskan kualitas atau keistimewaan dari pengaruh sosial yang tidak dapat dijelaskan, diukur atau digambarkan melalui pendekatan kuantitatif. Sedangkan menurut Sugiyono (2011) menyimpulkan bahwa metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat post positivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, (sebagai lawannya eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, pengambilan sampel sumber data dilakukan secara purposive dan snowball, teknik pengumpulan dengan triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif atau kualitatif, dan hasil penelitian ini lebih menekankan makna dari pada generalisasi.

Kesimpulan dari beberapa pengertian diatas adalah bahwa penelitian kualitatif merupakan penelitian ilmiah untuk menyelidiki kondisi objek alamiah dengan menjelaskan, menggambarkan, mendeskripsikan objek yang di teliti secara terperinci.

B. Sumber Data/Subyek Penelitian

Penelitian ini menggunakan beberapa jenis data untuk mendapatkan data sebagai bahan acuan dan perbandingan. Data yang diperoleh adalah sebagai berikut :

1. Data Primer

Menurut Suryabrata (2005:39) data primer yaitu data yang diperoleh langsung dari sumbernya, dikumpulkan oleh peneliti (petugas-petugasnya) dari sumber pertamanya melalui wawancara dengan informan yang dipandang mengetahui permasalahan yang akan dibahas dan dapat memberikan informasi atas data yang dibutuhkan.

2. Data Sekunder

Menurut Sugiono (2013:156), data sekunder adalah data yang diperoleh melalui perantara instansi-instansi pemerintah yang terkait erat dengan penelitian ini atau sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data yang biasanya melalui perantara lewat orang lain atau dokumen-dokumen.

Subyek Penelitian merupakan informan yaitu orang yang akan memberikan informasi tentang situasi dan kondisi tempat penelitian.

Adapun pihak-pihak tersebut adalah :

- a. BPTD Wilayah XXI Provinsi Gorontalo
- b. Kantor Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo
- c. Badan Pusat Statistik Provinsi Gorontalo

C. Metode/Teknik Pengumpulan

Data sekunder pada penelitian ini diperoleh dengan menggunakan metode sebagai berikut:

1. Metode Kepustakaan (Literatur)

Data sekunder didapat dari literatur atau buku – buku tentang daftar penumpang dan kendaraan pada angkutan penyeberangan, pemuatan dan pengikatan angkutan penyeberangan terutama yang ada di perpustakaan Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyebrangan Palembang dan buku – buku lainnya yang berkaitan dengan penelitian.

2. Metode Institusional

Metode ini berupa pengumpulan dokumen terkait Praktek Kerja Lapangan, yaitu pada instansi pendukung yang berada di lokasi Praktek Kerja Lapangan (PKL). Instansi yang terkait dalam Praktek Kerja Lapangan ini, sebagai berikut :

- a. BPTD Wilayah XXI Provinsi Gorontalo
- b. Satpel Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo
- c. Badan Pusat Statistik Provinsi Gorontalo
- d. Kantor Pelabuhan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Luwuk.

3. Metode Dokumentasi

Mengumpulkan berbagai dokumen kapal seperti *ship particular*, foto-foto atau gambar yang berkaitan dengan penelitian pada Pelabuhan penyeberangan Gorontalo seperti form pada manifest

penumpang dan kendaraan, jarak antar kendaraan, pengikatan pada kendaraan dan Hasil penelitian yang berkaitan dengan masalah penelitian

Data primer pada penelitian ini diperoleh dengan menggunakan metode sebagai berikut :

1. Metode Observasi

Melakukan pengamatan secara langsung kondisi yang sebenarnya di lapangan yaitu mengecek form pada manifest penumpang dan kendaraan ,mengamati proses pengisian data penumpang dan kendaraan , mengamati pengangkutan kendaraan diatas kapal, mengukur jarak antar kendaraan diatas kapal serta mengamati jenis golongan kendaraan diatas kapal dalam memuat kendaraan menggunakan *lashing* serta jarak antar kendaraan yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016.

2. Metode Pengukuran

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

3. Metode Wawancara

Dalam metode ini, surveyor melakukan pengumpulan data dengan memberikan beberapa pertanyaan langsung kepada objek survei.

4. Metode Perhitungan

Dalam metode ini, surveyor melakukan perhitungan jumlah obyek dalam suatu kurun waktu tertentu dengan menggunakan alat bantu counter yang menunjukkan angka

D. Teknik Analisis Data

Dalam melakukan penelitian ini, penulis melakukan survei di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo Provinsi Gorontalo aspek yang akan diteliti dalam melakukan penelitian pada lokasi Pelabuhan Gorontalo berdasarkan analisa pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2016 Tentang Daftar Penumpang dan Kendaraan Angkutan Penyeberangan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal dan juga pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Di Atas Kapal Penyeberangan Pada pasal berikut :

1. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016, yaitu sebagai berikut :

Tabel 3. 1 Aspek Yang Dianalisa Berdasarkan PM No. 115 Tahun 2016 dan PM No. 30 Tahun 2016

No	Berdasarkan Peraturan
(1)	(2)
1.	Setiap Pelabuhan yang digunakan untuk mengangkut kendaraan dengan menggunakan kapal harus menyiapkan jembatan timbang kendaraan di area pelabuhan untuk menimbang kendaraan sebelum diangkut diatas kapal
2.	Setiap kendaraan yang akan diangkut di atas kapal wajib dilengkapi informasi mengenai jenis dan berat muatan
3.	Kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal
4.	Ruang penempatan kendaraan harus steril dari adanya penumpang selama pelayaran
5.	Ruang penempatan kendaraan harus bebas dari ceceran minyak/grase
6.	<p>Persyaratan untuk jarak muatan antara kendaraan adalah:</p> <p>a. Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang-kurangnya 60 cm.</p> <p>b. Jarak antara muka dan belakang masing-masing kendaraan 30 cm.</p> <p>c. Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading-gading.</p>
7.	<p>Ketentuan pengikatan kendaraan :</p> <p>a. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 3,5 ton sampai dengan 20 ton harus menggunakan sekurang – kurangnya 2 alat pengikat menggunakan (<i>lashing gear</i>) dengan beban kerja yang aman (<i>safe working load</i>) yang sesuai pada masing – masing sisi kendaraan;</p> <p>b. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 20 ton sampai dengan 30 ton harus menggunakan sekurang – kurangnya 3 alat pengikat menggunakan (<i>lashing gear</i>) dengan beban kerja yang aman (<i>safe working load</i>) yang sesuai pada masing – masing sisi kendaraan;</p> <p>c. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 30 ton sampai dengan 40 ton harus menggunakan sekurang – kurangnya 4 alat pengikat menggunakan (<i>lashing gear</i>) dengan beban kerja yang aman (<i>safe working load</i>) yang sesuai pada masing – masing sisi kendaraan;</p>
8.	Setiap kendaraan wajib dilakukan pengikatan selama pelayaran
9.	Setiap kapal wajib menyediakan alat pengikat yang cukup diatas kapal
10.	<p>Kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan alat :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pengikatan kendaraan (<i>lashing</i>); dan 2. Klem roda kendaraan
11.	Operator kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan

Sumber: PM No. 115 Tahun 2016 dan PM No. 30 Tahun 2016

3. Alat-alat yang Digunakan Dalam Pengumpulan Data

1. Formulir survei yang dibuat sendiri oleh surveyor
2. Mistar atau meteran untuk mengukur jarak antar kendaraan
3. Kamera digunakan untuk dokumentasi

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian

1. Gambaran Umum Wilayah

Provinsi Gorontalo terletak pada bagian utara Pulau Sulawesi, tepatnya antara $0^{\circ} 19' - 0^{\circ} 57'$ LU (Lintang Utara) dan $121^{\circ} 23' - 125^{\circ} 14'$ BT (Bujur Timur) dengan batas wilayah antara lain :

- a. Bagiantimur : Provinsi Sulawesi Utara
- b. Bagian barat : Provinsi Sulawesi Tengah
- c. Bagian utara : Laut Sulawesi
- d. Bagian Selatan : Teluk Tomini



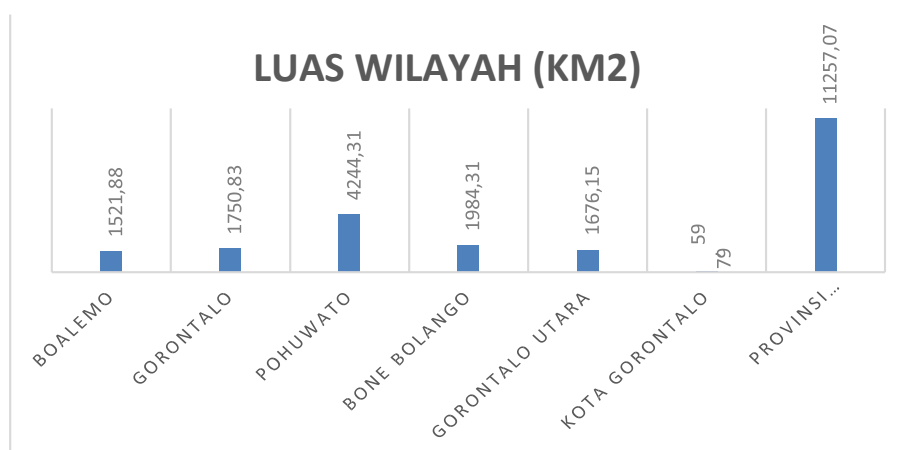
Gambar 4. 1 Peta Geografis Provinsi Gorontalo
Sumber: BPS Provinsi Gorontalo

Tabel 4. 1 Luas Daerah masing-masing Wilayah di provinsi Gorontalo

Wilayah Provinsi	Luas Wilayah (Km2)
Kabupaten Boalemo	1521.88
Kabupaten Gorontalo	1750.83
Kabupaten Pohuwatoqa	4244.31
Kabupaten Bone Bolango	1984.31
Kabupaten Gorontalo Utara	1676.15
Kota Gorontalo	79.59
Provinsi Gorontalo	11257.07

Sumber : Badan Pusat Statistik Gorontalo, 2022

Menurut administrasi Provinsi Gorontalo memiliki luas wilayah sekitar 11.257,07 km² yang terbagi atas 5 (lima) kabupaten dan 1 (satu) kota, yaitu Kabupaten Pohuwato dengan luafs wilayah terbesar (4.244,31 km²), Kabupaten Boalemo (1.521,88 km²), Kabupaten Gorontalo (1.750,83 km²), Kabupaten Bone Bolango (1.984,31 km²), Kabupaten Gorontalo Utara (1.676,15 km²), dan Kota Gorontalo dengan luas wilayah terkecil (79,59 km²). Sehingga penulis dapat menyederhanakan luas wilayah menurut kecamatan di kabupaten Gorontalo dalam bentuk diagram pada gambar 4.2:



Gambar 4. 2 Diagram Luas Wilayah Provinsi Gorontalo

Sumber : Badan Pusat Statistik Gorontalo, 2022

2. Kependudukan

Penduduk Provinsi Gorontalo adalah semua orang yang berdomisili di wilayah teritorial Gorontalo. Jumlah penduduk Gorontalo berdasarkan data BPS tahun 2021 yaitu sebanyak 1.180.948 jiwa yang terdiri dari 595.833 jiwa penduduk laki-laki dan 585.115 jiwa penduduk perempuan. Jumlah Penduduk tertinggi yaitu terletak pada Kabupaten Gorontalo dengan jumlah penduduk sebanyak 395.635 jiwa dan kepadatan terendah yaitu terletak pada Kabupaten Gorontalo Utara dengan jumlah penduduk sebanyak 126.521 jiwa.

Kepadatan penduduk di wilayah Provinsi Gorontalo tahun 2021 mencapai 105 jiwa/km². Angka kepadatan tertinggi yaitu terletak pada kota gorontalo dengan angka kepadatan 2.510 jiwa/km² dan kepadatan terendah yaitu terletak pada kecamatan pohuwato dengan angka kepadatan 35 jiwa/km².

Tabel 4. 2 Kependudukan Provinsi Gorontalo

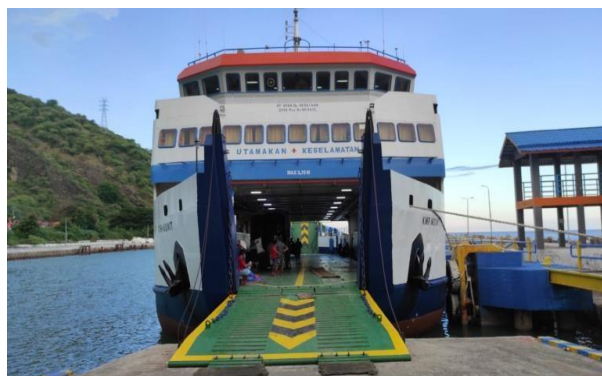
No	kabupaten	Jumlah penduduk	Presentasi penduduk (%)	Kepadatan penduduk
1.	Boalemo	147.038	12,45	97
2.	Gorontalo	395.635	33,50	226
3.	Pohuwato	147,689	12,51	35
4.	BoneBolango	164.277	13,91	83
5.	Gorontalo Utara	126.521	10,71	575
6.	Kota Gorontalo	199.788	16,92	2.510
7.	Provinsi Gorontalo	1.180.948	100,0	105

Sumber : BPS Gorontalo, 2022

3. Sarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Sarana yang digunakan pada Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo adalah Kapal Ro-ro. Pelabuhan ini melayani dua kapal yaitu

KMP. Moinit dan KMP. Tuna Tomini dengan lintasan Gorontalo – Pagimana dan Gorontalo – Wakai – Ampana.



Gambar 4. 3. KMP. Moinit



Gambar 4. 4 KMP. Tuna Tomini

Tabel 4. 3 Karakteristik Kapal di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo

No	Uraian	KMP. Moinit	KMP. Tuna Tomini
1	GT	1068	500
2	Pemilik	PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO)	PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO)
3	LOA	56,06	43,30
4	LBP	48,82	38,25
5	Draft	2,70	2,80
6	Penumpang	450	284
7	Kendaraan	25	17
8	Galangan Pembuatan	PT. Sarana Samudera Pasific Bitung	PT. IKI 2004 th. Makassar
9	Lintasan	Gorontalo – Pagimana	Gorontalo – Wakai - Ampana

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO) Cabang Luwuk, 2022

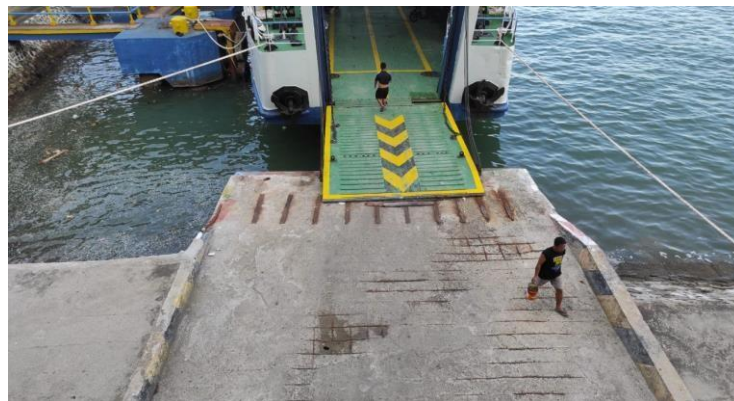
4. Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Prasarana memegang peranan yang sangat penting dalam kegiatan pelayanan terhadap angkutan penyeberangan, untuk menunjang

kelancaran kegiatan pelayanan tersebut maka, Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXI Provinsi Gorontalo sebagai pihak pengelola pelabuhan menyediakan prasarana untuk aktivitas penyeberangan dengan menyediakan pelabuhan penyeberangan Gorontalo beserta beberapa fasilitas yang diperlukan.

a. Dermaga

Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo menggunakan 2 dermaga tipe dermaga plengsengan.



Gambar 4. 5. Dermaga plengsengan

b. *Causeway*

Berikut potrait *causeway* yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo yang mana sering digunakan sebagai jalan penghubung bagi kendaraan maupun penumpang untuk menuju ke dermaga yang berdiri diatas daratan.



Gambar 4. 6. Causeway di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo

c. *Gangway*

Gangway adalah fasilitas jalur bagi penumpang untuk naik/turun dari kapal. Kondisi *gangway* yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo sekarang tidak dapat digunakan dikarenakan jalan penghubung dari *gangway* ke kapal yang belum tersedia.



Gambar 4. 7 *Gangway* di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo

d. Ruang Tunggu

Ruang tunggu adalah tempat peristirahatan untuk calon penumpang maupun penumpang di Pelabuhan. Adapun kondisi ruang tunggu di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo saat ini berada diruangan terbuka.



Gambar 4. 8 Ruang tunggu di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo

e. Ruang Kantor

Kondisi kantor di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo dapat dilihat pada gambar dibawah dimana telah tersedia kantor yang berfungsi sebagai tempat untuk kegiatan perkantoran (administrasi) pemerintah seperti pengelolaan dan pengawasan Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo.



Gambar 4. 9 Ruang kantor di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo

f. Lapangan Parkir

Adapun lapangan parkir yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo saat ini sudah dipisah antara lapangan parkir pengantar/penjemput dan lapangan parkir siap muat.



Gambar 4. 10 Lapangan parkir roda 2 dan roda 3 pengantar / penjemput di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo



Gambar 4. 11 Lapangan parkir Roda 4 pengantar penjemput



Gambar 4. 12. Lapangan parkir siap muat

g. Toilet

Toilet adalah fasilitas sanitasi untuk tempat buang air besar dan kecil yang di sediakan untuk penumpang baik ketika hendak naik atau turun dari kapal. Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo memiliki 4 toilet umum. Adapun kondisi salah satu toilet yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo pada saat ini dalam keadaan bersih dan tidak berbau.



Gambar 4. 13 Toilet

h. Mushola

Mushola adalah tempat atau rumah kecil menyerupai masjid yang digunakan oleh penumpang sebagai tempat mengaji dan shalat bagi umat Islam. Adapun kondisi mushola pada Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo pada saat ini dalam kondisi bersih dan tidak berbau.



Gambar 4. 14 Mushola di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo

Tabel 4. 4 Karakteristik Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo

No	Jenis Fasilitas	Volume	Satuan
1	Dermaga Plengsengan	75.19	m ²
2	<i>Causeway</i>	191	m ²
3	Ruang Kantor	279.6	m ²
4	Ruang tunggu penumpang	222	m ²
5	Jumlah kursi diruang tunggu	32	Unit
6	Kantin (dalam)	1	Unit
7	Kantin (luar)	1	Unit
8	Musholla	1	Unit
9	Toilet (Dalam)	-	m ²
10	Toilet (Luar)	40	m ²
11	Loket	1	Unit
12	Mushola	1	Unit
13	Pos Jaga	1	Unit
14	Taman	1	Unit
15	Lapangan Parkir	3,12	m ² m ² m ²
	- Kend Roda 4	1,46	
	- Kend Roda 3	2,29	
	- Kend Roda 2		
16	Generator	1	Unit
17	Telepon	1	Unit
18	<i>Hydrant</i>	2	Unit
19	Instalasi air	1	Unit
20	Instalasi listrik	1	Unit
21	<i>Mooring Dolphin</i>	3	Unit
22	<i>Breasting Dolphin</i>	3	Unit
23	<i>Fender</i>	3	Unit
24	<i>Bollard</i>	10	Unit
25	<i>Break water</i>	3.318	Unit
26	<i>Gangway</i>	385	m ²

Sumber :Satpel Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo

5. Instansi Pembina Transportasi

Suatu dengan PM Nomor 60 Tahun 2002, Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo merupakan Pelabuhan Penyeberangan Kelas III dan merupakan satu – satunya Pelabuhan Penyeberangan yang ada di Provinsi Gorontalo. Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo ini merupakan pelabuhan dibawah pembinaan Ditjen Perhubungan Darat yang berlokasi di wilayah Provinsi Gorontalo.

Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo ini melayani lalu lintas muatan baik orang, barang maupun kendaraan dari Gorontalo ke Pagimana dan Gorontalo ke Wakai – Ampana dan sebaliknya. Sarana yang digunakan untuk melayani aktivitas penyeberangan tersebut sistem pengelolaan dan pembinaannya dilakukan oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO) cabang Luwuk. Sedangkan kegiatan kepelabuhannya dikelola langsung oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXI Provinsi Gorontalo di bawah pembinaan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Struktur organisasi sangatlah penting, untuk memperjelas kedudukan kerja serta tupoksi (tugas pokok dan fungsi) pada setiap bagian kerjanya. Karena apabila suatu organisasi tidak memiliki tupoksi yang jelas maka kinerjanya tidak akan teratur dan baik, karena batasan terhadap ruang kerja tidak ada. Berikut struktur organisasi Seksi Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan BPTD Wilayah XXI Provinsi Gorontalo.



**STRUKTUR ORGANISASI
BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT
WILAYAH XXI PROVINSI GORONTALO**



Gambar 4. 15 Struktur Organisasi BPTD Wilayah XXI Provinsi Gorontalo
Sumber: BPTD Wilayah XXI Provinsi Gorontalo, 2022

Adapun tugas dan wewenang pada kantor BPTD Wilayah XXI Provinsi Gorontalo antara lain :

1. Kepala BPTD

Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat mempunyai tugas menyampaikan laporan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat mengenai hasil pelaksanaan tugas dan fungsi BPTD secara berkalan atau sewaktu-waktu sesuai kebutuhan. Kepala BPTD harus menyusun analisis jabatan, peta jabatan, analisis beban kerja, uraian tugas, standar kompetensi jabatan, dan evaluasi jabatan terhadap seluruh jabatan dilingkungan BPTD.

2. Subbagian TU

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

3. Seksi SarPras Transportasi Jalan

Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Jalan mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan pembangunan, pemeliharaan peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan terminal penumpang tipe A, terminal barang, Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB), pelaksana 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 industri karoseri.

4. Seksi LLAJ

Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional, pengawasan angkutan lintas batas negara dan/atau antar kota dan antar provinsi, angkutan 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.

5. Seksi TSDP Komersial dan Perintis

Seksi Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Komersial dan Perintis mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan pelabuhan penyeberangan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan angkutan sungai, danau dan penyeberangan, penjamin keamanan dan ketertiban, penyidikan dan pengusulan sanksi administratif 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 komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.

6. Kelompok Jabatan Fungsional

Kelompok Jabatan fungsional mempunyai tugas melakukan kegiatan sesuai dengan jabatan fungsional masing-masing berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.

7. Satuan Pelayanan

Satuan Pelayanan merupakan satuan tugas yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala BPTD, serta melaksanakan tugas berdasarkan penugasan yang diberikan oleh Kepala BPTD.

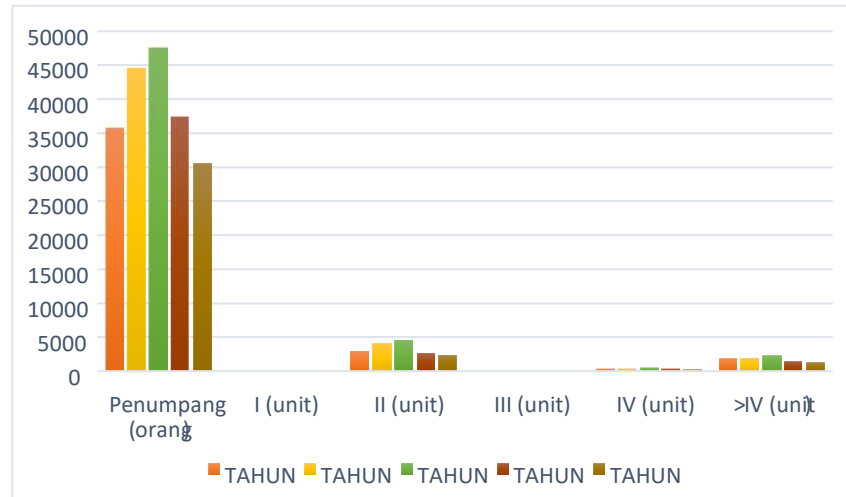
6. Produktivitas Angkutan

Berikut data produktivitas pelabuhan selama lima tahun terakhir di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo :

Tabel 4. 5 Data produktivitas kedatangan tahunan

GOLONGAN KENDARAAN	TAHUN				
	2017	2018	2019	2020	2021
Penumpang (orang)	35591	44552	47542	37267	30522
I (unit)	0	0	0	0	0
II (unit)	2889	3925	4497	2622	2381
III (unit)	0	8	12	15	12
IV (unit)	381	465	624	381	336
>IV (unit)	1794	1876	2264	1456	1243

Sumber : Kantor BPTD Wilayah XXI Provinsi Gorontalo, 2022



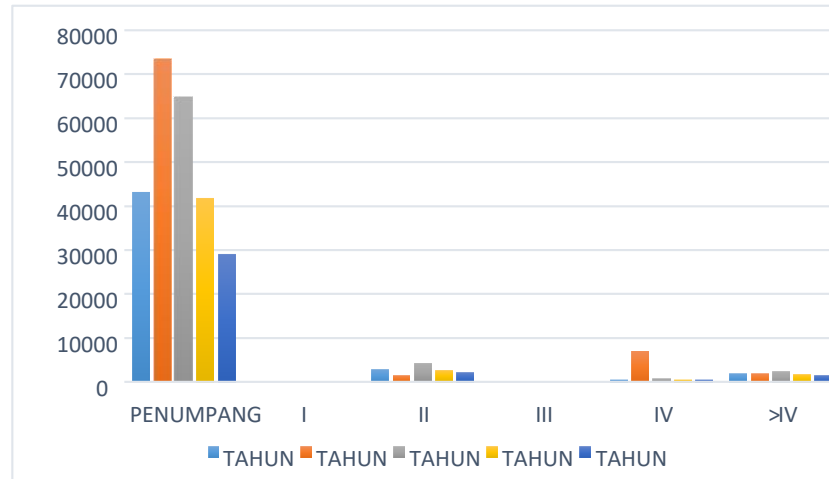
Gambar 4. 16 Grafik Produktivitas Kedatangan Tahunan
Sumber: BPTD Wilayah XXI Provinsi Gorontalo, 2022

Dari data diatas dapat dilihat bahwa pada tahun 2019 data produktivitasnya lebih tinggi dibandingkan dengan tahun – tahun sebelumnya. Berikut data produktivitas tahunan di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo

Tabel 4. 6 Data produktivitas keberangkatan tahunan

GOLONGAN KENDARAAN	TAHUN				
	2017	2018	2019	2020	2021
PENUMPANG	43146	73408	64658	41737	29112
I	0	0	0	1	0
II	2887	1525	4131	2665	2107
III	1	0	16	35	21
IV	572	6932	874	579	551
>IV	1925	1872	2348	1822	1343

Sumber : Kantor BPTD Wilayah XXI Provinsi Gorontalo, 2022

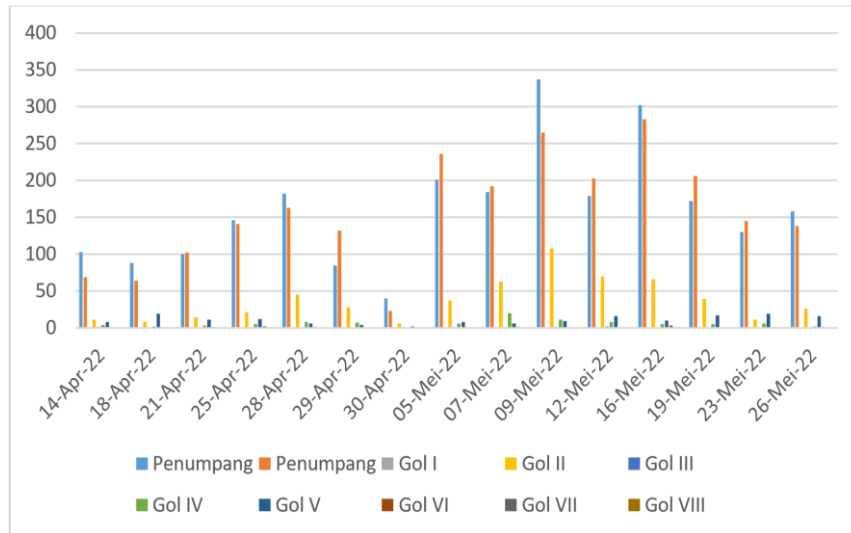


Gambar 4. 17 Grafik Produktivitas Keberangkatan Tahunan
Sumber : Kantor BPTD Wilayah XXI Provinsi Gorontalo, 2022

Berdasarkan grafik diatas terlihat bahwa pada tahun 2018 data produktivitasnya lebih tinggi dari tahun-tahun sebelumnya di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo akan tetapi mengalami penurunan pada tahun 2019 hingga tahun 2021. Berikut data produktivitas harian selama 15 (lima belas) hari pada KMP. Moinit :

Tabel 4. 7 Data produktivitas kedatangan KMP.Moinit selama 15 (lima belas) hari di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo

Tanggal	Penumpang		Gol I	Gol II	Gol III	Gol IV	Gol V	Gol VI	Gol VII	Gol VIII
	Pria	Wanita								
14-April-22	103	69	0	11	1	4	8	0	0	0
18-April-22	88	64	0	8	0	2	19	0	0	0
21-April-22	100	102	0	14	0	3	11	1	0	0
25-April-22	146	141	0	21	0	5	12	2	0	0
28-April-22	182	163	0	45	0	8	6	1	0	0
29-April-22	85	132	0	28	0	7	4	0	0	0
30-April-22	40	23	0	6	0	0	2	0	0	0
05-Mei-22	201	236	0	37	0	6	8	0	0	0
07-Mei-22	184	192	0	63	0	20	6	1	0	0
09-Mei-22	337	265	0	108	1	11	9	0	0	0
12-Mei-22	179	203	0	70	2	8	16	0	0	0
16-Mei-22	302	283	0	66	0	5	10	3	0	0
19-Mei-22	172	206	0	39	0	5	17	0	0	0
23-Mei-22	130	145	0	11	0	6	19	0	0	0
26-Mei-22	158	138	0	26	0	2	16	1	0	0



Gambar 4. 18. Grafik produktivitas kedatangan KMP.Moinit selama 15 (lima belas) hari

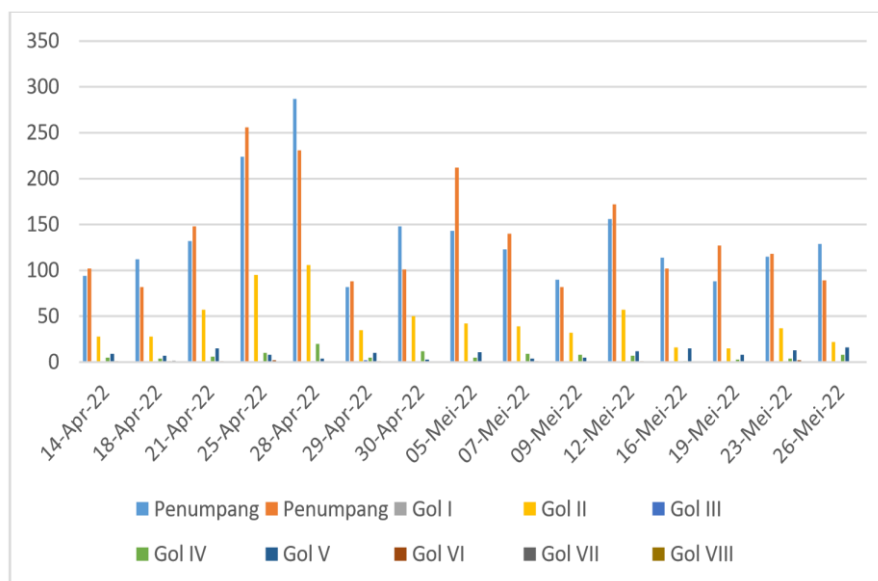
Diagram diatas memperlihatkan bahwa data produktivitas kedatangan KMP.Moinit pada Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo lebih banyak penumpang baik pria maupun wanita dibandingkan dengan kendaraan, terlihat jelas pada hari-hari dimana mendekati ataupun menjelang hari raya dan setelah hari raya seperti pada tanggal 30 april dan 9 mei.

Berikut data produktifitas keberangkatan KMP.Moinit selama 15 hari (lima belas) hari di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo.

Tabel 4. 8 Data produktivitas keberangkatan KMP.Moinit selama 15 (lima belas) hari di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo

Tanggal	Penumpang		Gol I	Gol II	Gol III	Gol IV	Gol V	Gol VI	Gol VII	Gol VIII
	Pria	Wanita								
14-April-22	94	102	0	28	0	5	9	1	0	0
18-April-22	112	82	0	28	0	4	7	1	1	0
21-April-22	132	148	0	57	0	6	15	1	0	0
25-April-22	224	256	0	95	0	10	8	2	0	0
28-April-22	287	231	0	106	1	20	4	0	0	0
29-April-22	82	88	0	35	2	5	10	1	0	0
30-April-22	148	101	0	50	0	12	3	0	0	0
05-Mei-22	143	212	0	42	0	5	11	0	0	0
07-Mei-22	123	140	0	39	0	9	4	1	0	0
09-Mei-22	90	82	0	32	0	8	5	0	0	0
12-Mei-22	156	172	0	57	0	7	12	1	0	0
16-Mei-22	114	102	0	16	0	1	15	0	0	0
19-Mei-22	88	127	0	15	0	3	8	0	0	0
23-Mei-22	115	118	0	37	0	4	13	2	0	0
26-Mei-22	129	89	0	22	0	8	16	0	0	0

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Gorontalo,2022

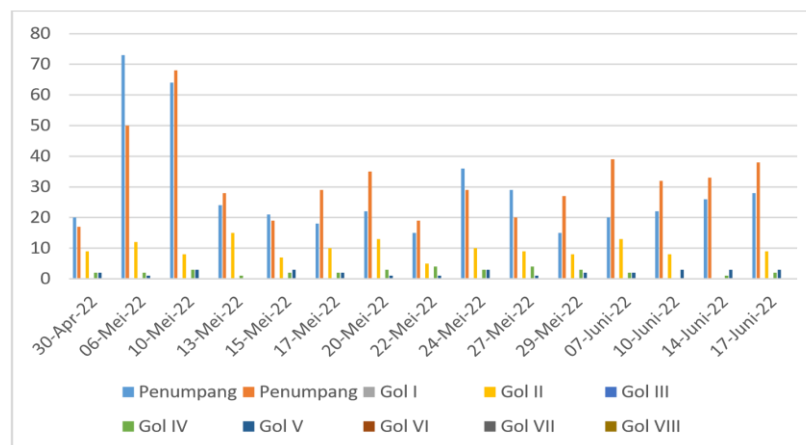


Gambar 4. 19 Grafik produktivitas keberangkatan selama 15 (lima belas) hari

Pada tanggal 25 April dan 28 April 2022 berdasarkan grafik diatas menunjukkan produktivitas penumpang yang berangkat dari Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo terjadi pelonjakan penumpang baik pria maupun wanita. Berikut Data produktivitas kedatangan 15 (lima belas) hari KMP. Tuna Tomini di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo.

Tabel 4. 9 Data produktivitas kedatangan selama 15 (lima belas) hari KMP. Tuna Tomini

Tanggal	Penumpang		Gol I	Gol II	Gol III	Gol IV	Gol V	Gol VI	Gol VII	Gol VIII
	Pria	Wanita								
30-Apr-22	20	17	0	9	0	2	2	0	0	0
06-Mei-22	73	50	0	12	0	2	1	0	0	0
10-Mei-22	64	68	0	8	0	3	3	0	0	0
13-Mei-22	24	28	0	15	0	1	0	0	0	0
15-Mei-22	21	19	0	7	0	2	3	0	0	0
17-Mei-22	18	29	0	10	0	2	2	0	0	0
20-Mei-22	22	35	0	13	0	3	1	0	0	0
22-Mei-22	15	19	0	5	0	4	1	0	0	0
24-Mei-22	36	29	0	10	0	3	3	0	0	0
27-Mei-22	29	20	0	9	0	4	1	0	0	0
29-Mei-22	15	27	0	8	0	3	2	0	0	0
07-Juni-22	20	39	0	13	0	2	2	0	0	0
10-Juni-22	22	32	0	8	0	0	3	0	0	0
14-Juni-22	26	33	0	0	0	1	3	0	0	0
17-Juni-22	28	38	0	9	0	2	3	0	0	0

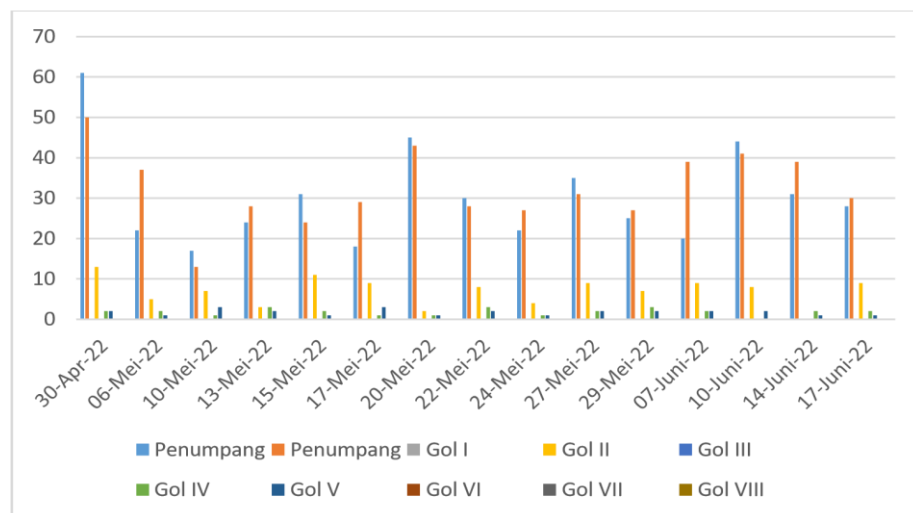


Gambar 4. 20 Grafik produktivitas kedatangan KMP.Tuna Tomini selama 15 (lima belas) hari

Berikut Data Produktivitas keberangkatan KMP.Tuna Tomini selama 15 (lima belas) hari

Tabel 4. 10 Data produktivitas keberangkatan selama 15 (lima belas) hari KMP. Tuna Tomini

Tanggal	Penumpang		Gol I	Gol II	Gol III	Gol IV	Gol V	Gol VI	Gol VII	Gol VIII
	Pria	Wanita								
30-Apr-22	61	50	0	13	0	2	2	0	0	0
06-Mei-22	22	37	0	5	0	2	1	0	0	0
10-Mei-22	17	13	0	7	0	1	3	0	0	0
13-Mei-22	24	28	0	3	0	3	2	0	0	0
15-Mei-22	31	24	0	11	0	2	1	0	0	0
17-Mei-22	18	29	0	9	0	1	3	0	0	0
20-Mei-22	45	43	0	2	0	1	1	0	0	0
22-Mei-22	30	28	0	8	0	3	2	0	0	0
24-Mei-22	22	27	0	4	0	1	1	0	0	0
27-Mei-22	35	31	0	9	0	2	2	0	0	0
29-Mei-22	25	27	0	7	0	3	2	0	0	0
07-Juni-22	20	39	0	9	0	2	2	0	0	0
10-Juni-22	44	41	0	8	0	0	2	0	0	0
14-Juni-22	31	39	0	0	0	2	1	0	0	0
17-Juni-22	28	30	0	9	0	2	1	0	0	0

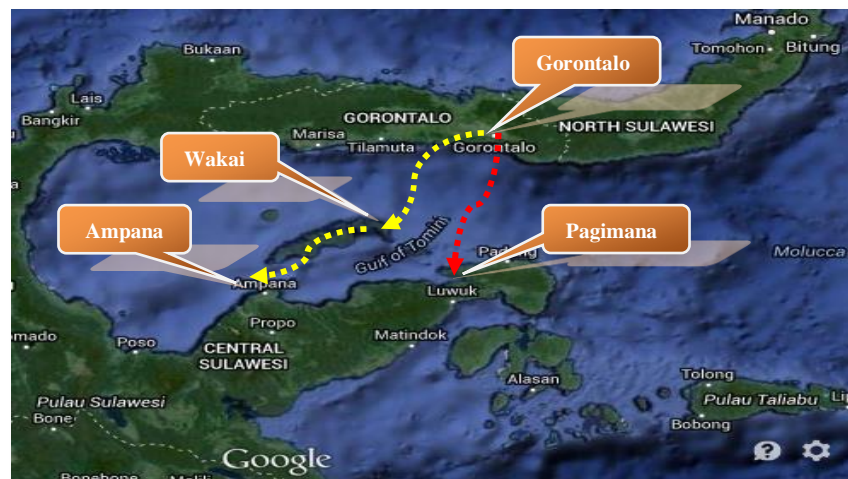


Gambar 4. 21 Grafik produktivitas keberangkatan KMP.Tuna Tomini selama 15 (lima belas) hari

Pada tanggal 20 April, 30 April dan 10 Juni 2022 berdasarkan grafik diatas menunjukkan produktivitas penumpang yang berangkat menggunakan KMP.Tuna Tomini dari Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo terjadi kenaikan khususnya penumpang pria.

6. Jaringan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Lintasan penyeberangan yang dilayani oleh Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo adalah lintas penyeberangan Gorontalo – Pagimana untuk lintasan komersil dengan jarak 96 mil dan lintas penyeberangan Gorontalo – Wakai – Ampana untuk lintasan perintis berjarak 149 mil. Berikut ini adalah peta lintasan Gorontalo – Pagimana dan Gorontalo – Wakai – Ampana pada Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo :



Gambar 4. 22. Peta Lintasan Pelayaran Provinsi Gorontalo
Sumber : Google Maps, 2022

B. Hasil Penelitian

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

masalah. Untuk hal ini penulis menggunakan referensi menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan diatas Kapal dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 tahun 2016 Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan sebagai acuan dalam memecahkan permasalahan berikut dengan kondisi eksisting di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo:

1. Penyajian Data

Dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini terdapat data survei yang telah di peroleh dari observasi di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo selama melaksanakan Praktek Kerja Lapangan dan data yang di peroleh dari instansi yang terkait. Data yang telah diperoleh adalah sebagai berikut:

a) Data Primer

Data ini merupakan data yang didapatkan penulis melalui survei di lokasi Praktek Kerja Lapangan. Berikut data yang didapatkan oleh penulis selama melakukan survei:

1) Produktivitas Penumpang dan Kendaraan

Adapun selama pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan dilakukan survei kedatangan dan keberangkatan penumpang dan kendaraan pada kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo selama 15 trip, yaitu dimulai tanggal 14 April 2022 sampai dengan tanggal 17 Juni 2022. Data produktivitas penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo.

b) Data Sekunder

Data yang diperoleh melalui perantara instansi-instansi pemerintah yang terkait erat dengan penelitian ini atau sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data yang biasanya melalui perantara lewat orang lain atau dokumen-dokumen.

Subyek Penelitian merupakan informan yaitu orang yang akan memberikan informasi tentang situasi dan kondisi tempat penelitian.

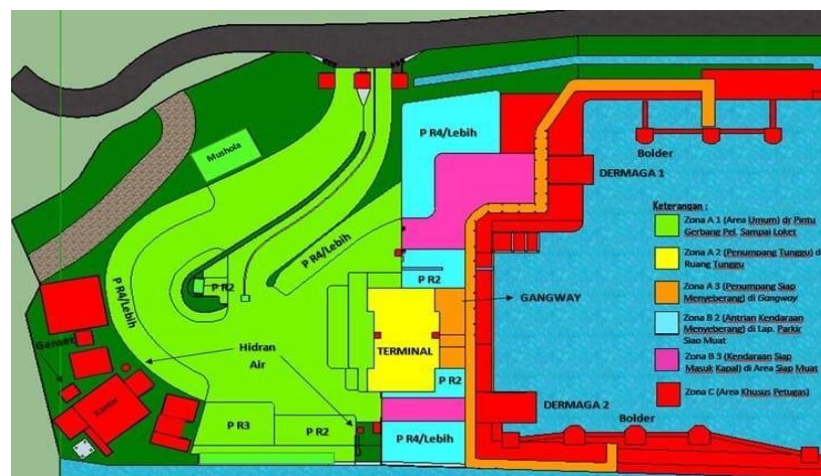
Adapun pihak-pihak tersebut adalah :

- a. BPTD Wilayah XXI Provinsi Gorontalo
- b. Kantor Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo
- c. Badan Pusat Statistik Provinsi Gorontalo

Data yang diperoleh adalah sebagai berikut:

1) *LayOut* Pelabuhan

Berikut adalah *layout* pada Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo



Gambar 4. 23 Layout Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo

Sumber: Satpel Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo, 2022

2) Karakteristik Kapal

Berikut adalah karakteristik kapal yang beroperasi pada Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo sebagai berikut :

Tabel 4. 11 Karakteristik Kapal

No	Uraian	KMP. Moinit	KMP. Tuna Tomini
1	GT	1068	500
2	Pemilik	PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO)	PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO)
3	LOA	56,06	43,30
4	LBP	48,82	38,25
5	Draft	2,70	2,80
6	Penumpang	450	284
7	Kendaraan	25	17
8	Galangan Pembuatan	PT. Sarana Samudera Pasific Bitung	PT. IKI 2004 th. Makassar
9	Lintasan	Gorontalo – Pagimana	Gorontalo – Wakai – Ampana

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO) Cabang Luwuk, 2022

2. Analisis Data

a) Tata Cara Pengangkutan Kendaraan

1) 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. Dari hasil survei bahwa Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo telah menyediakan alat penimbang kendaraan dengan tipe Portable, hal ini telah sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 pasal 3 ayat 1.



Gambar 4. 24 Jembatan Timbang Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo

Sumber: Dokumentasi Tim PKL gorontalo 2022

Berdasarkan hasil survei di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo bahwa telah disediakan alat penimbang dengan tipe Portabel yang berfungsi untuk mengetahui berat kendaraan beserta muatannya sebelum memasuki kapal, namun untuk lebih mempermudah dalam penimbangan kendaraan serta agar mencegah tidak terjadinya penumpukan kendaraan yang akan ditimbang dan naik keatas kapal maka diperlukan alat timbang yang sesuai kebutuhan dan lebih cepat, yaitu dengan mengadakan alat timbang tipe permanen.



Gambar 4. 25 Jembatan Timbang Tipe Permanen

Sumber: Lampiran Pada Peraturan Menteri Perhubungan
Nomor 115 Tahun 2016

2) Portal

Selain Fasilitas jembatan timbang, portal merupakan bagian penting dalam proses pengangkutan kendaraan pada suatu Pelabuhan dimana berfungsi untuk mengetahui kesesuaian tinggi kendaraan dengan tinggi cardeck kapal yang beroperasi pada suatu pelabuhan. Pada Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo kendaraan tinggi sering terhambat ketika memasuki area kapal karena sering terjadi gesekan di atas kendaraan dan langit-langit deck kapal, yang mengakibatkan kemacetan saat proses pemuatan sehingga membuat waktu muat yang mengendor.



Gambar 4. 26 Kendaraan yang Sulit Masuk ke Area Kapal

Sehingga diperlukan adanya fasilitas portal untuk mengukur tinggi kendaraan yang akan menyeberang. Pemasangan Portal yang sesuai yaitu portal harus berada sebelum loket penjualan tiket kendaraan agar petugas dapat mengetahui kesesuaian tinggi kendaraan dengan tinggi cardeck kapal yang beroperasi pada Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo.

3) Informasi Jenis dan Berat Muatan

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Diatas Kapal Pasal 5 ayat (1) bahwa Setiap Kendaraan yang diangkut diatas kapal wajib dilengkapi informai mengenai jenis dan berat muatan. dari hasil survei dilapangan bahwa kendaraan yang naik diatas kapal tidak dilengkapi dengan informasi jenis dan berat muatannya. Dari hasil survei bahwa kendaraan yang akan dimuat hanya ditimbang oleh petugas, petugas tidak memberikan data jenis dan berat muatannya pada kendaraan untuk dibawa naik keatas kapal.

Adapun berat muatan yang dapat diangkut oleh kendaraan pergolongan yaitu:

Tabel 4. 12 Spesifikasi berat rata rata kendaraan per golongan

Golongan Kendaraan	Jenis Kendaraan	Berat Maksimum
IV A	Sedan	3,5 Ton
IV B	<i>Pick Up</i>	3,5 Ton
V A	Bus Sedang	8 Ton
V B	Truk Engkel	12 Ton
VI A	Bus Besar	16 Ton
VI B	Truk Besar	16 Ton
VII	Truk Tronton	22 Ton
VIII	Truk Tronton	40 Ton

Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 tahun 2018

4) Ruang Pemuatan Kendaraan

(a) Keadaan kendaraan

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Diatas Kapal Pasal

17 ayat (1), bahwa kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal. Berdasarkan hasil survei dilapangan yaitu pada KMP. Moinit dan KMP. Tuna Tomini, dapat dilihat bahwa masih terdapat kendaraan yang diposisikan secara melintang.



Gambar 4. 27 Kondisi Kendaraan yang Melintang pada KMP. Moinit



Gambar 4. 28 Kondisi Kendaraan yang Melintang pada KMP. Tuna Tomini

(b) Ruang pemuatan kendaraan tidak steril dari penumpang

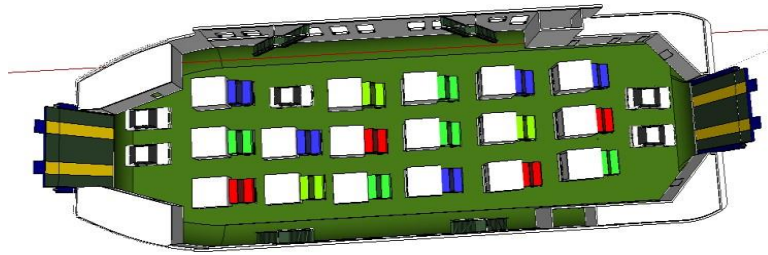
Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 Pasal 17 ayat (2) bahwa ruang penempatan kendaraan steril dari adanya penumpang selama pelayaran. Dari hasil survei dilapangan bahwa pada kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyebrangan Gorontalo untuk ruang penempatan kendaraan masih belum steril karena masih terdapat penumpang dan supir kendaraan yang memilih untuk beristirahat di deck kendaraan, sehingga ruang deck kendaraan yang seharusnya digunakan untuk penempatan kendaraan menjadi sempit karena adanya penumpang yang beristirahat di deck kendaraan hal ini merupakan salah satu penyebab jarak antar kendaraan yang berdekatan.



Gambar 4. 29 Penumpang di ruang kendaraan KMP. Moinit



Gambar 4. 30 Penumpang di ruang kendaraan KMP. Tuna Tomini



Gambar 4. 31 Kondisi Penempatan Kendaraan Berdasarkan Permenhub Nomor 115 Tahun 2016

(c) Ruang Muat Harus Bersih Dari Ceceran Minyak

Berdasarkan 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). Dari hasil survei dilapangan ruang muat pada kapal yang beroperasi pada Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo telah bersih dan tidak terdapat ceceran minyak, hal ini dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 4. 13 Keadaan Ruang Muat di Kapal Yang Beroperasi Pada Pelabuhan penyeberangan Gorontalo

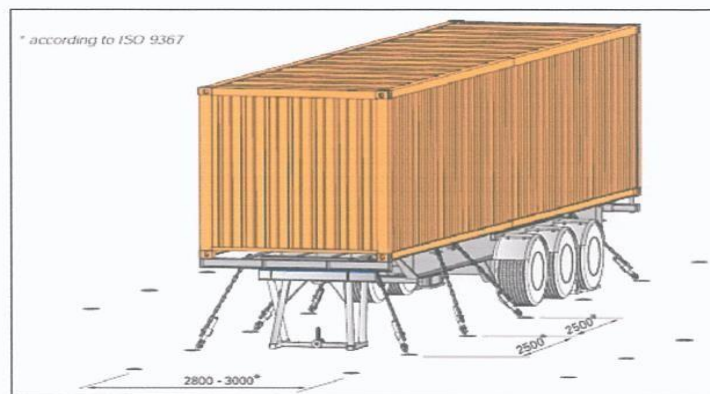
NAMA KAPAL	KONDISI SAAT INI	KET
KMP. MOINIT		Tidak terdapat ceceran minyak
KMP. TUNA TOMINI		Tidak terdapat ceceran minyak

b) Tata Cara Pengikatan Kendaraan

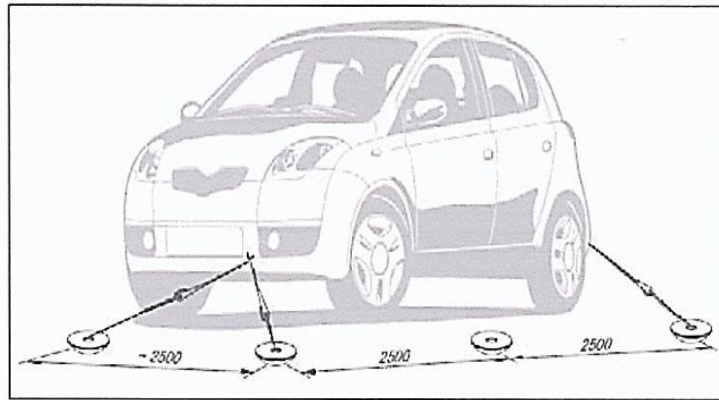
1) Pengikatan kendaraan

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 tentang Tata cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal Pasal 18 bahwa jumlah alat pengikat harus disesuaikan dengan berat keseluruhan kendaraan, adapun banyaknya tali pengikat kendaraan berdasarkan berat keseluruhan kendaraan 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 bmeban 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 sekurangkurangnya 3 (tiga) alat pengikat (*lashing gear*) dengan beban kerja yang aman (*safe working load*) yang sesuai pada masingmasing sisi kendaraan.
- (c) Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 30 (tiga puluh) ton sampai 40 (empat puluh) ton, harus menggunakan sekurangkurangnya 4 (empat) alat pengikat (*lashing gear*) dengan beban kerja yang aman (*safe working load*) yang sesuai pada masingmasing sisi kendaraan.



Gambar 4. 32 Pengikatan Pada Kendaraan Besar/Berat
Menggunakan Rantai
Sumber : PM 115 Tahun 2016






Gambar 4. 33 Pengikatan Untuk Kendaraan Kecil

Sumber : PM 115 Tahun 2016

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 Pasal 19 ayat (1) Setiap Kendaraan Wajib dilakukan pengikatan selama pelayaran serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 Pasal 19 ayat (2) bahwa yang harus diikat adalah kendaraan yang berada pada barisan depan (haluan), tengah (midship), dan belakang (buritan).

Berdasarkan hasil survei di lapangan bahwa kendaraan yang diangkut ke atas kapal masih ada yang tidak dilakukan pengikatan. Berikut kondisi yang didapat pada kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo:

Tabel 4. 14 Pengikat Kendaraan di atas KMP. Moinit

Nama Kapal	Bagian Kapal	Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No.115 Tahun 2016	Kondisi dilapangan	Ket
KMP. Moinit	Depan (Haluan)	<i>Lashing</i>	 <p>Kendaraan pada bagian depan yang tidak menggunakan tali pengikat kendaraan</p>	Tidak di <i>Lashing</i>
	Tengah (Midship)	<i>Lashing</i>	 <p>Kendaraan pada bagian tengah yang tidak menggunakan tali pengikat kendaraan</p>	Tidak di <i>Lashing</i>
	Belakang (Buritan)	<i>Lashing</i>	 <p>Kendaraan pada bagian belakang yang tidak menggunakan tali pengikat kendaraan</p>	Tidak di <i>Lashing</i>

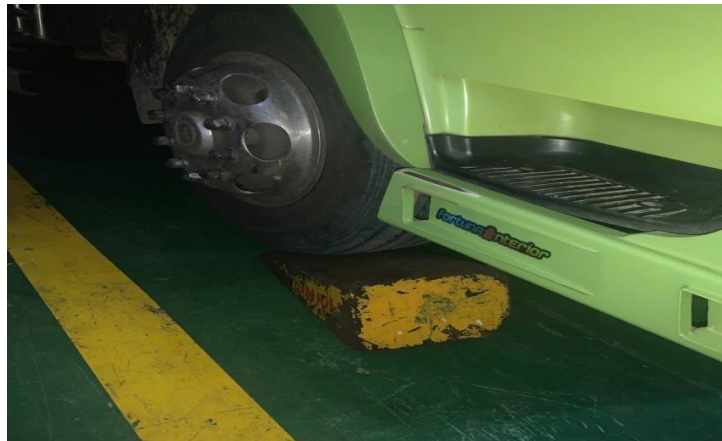
Tabel 4. 15 Alat Pengikat Kendaraan KMP. Tuna Tomini

Nama Kapal	Bagian Kapal	Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 115 Tahun 2016	Kondisi dilapangan	Ket
(1)	(2)	(3)	(4)	(1)
KMP. Tuna Tomini	Depan (Haluan)	<i>Lashing</i>		Di <i>lashing</i>
	Tengah (Midship)	<i>Lashing</i>		Di <i>lashing</i> hanya 1 tali pengikat
	Belakang (Buritan)	<i>Lashing</i>		Tidak di <i>lashing</i>

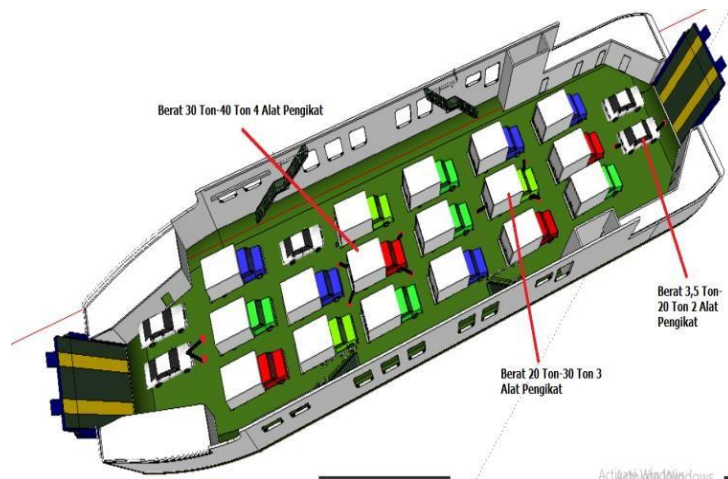
Berdasarkan hasil survei pada tabel di atas dapat dijelaskan bahwa dimana pengikatan (lashing) pada KMP. Moinit dan KMP. Tuna Tomini yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo tidak dilakukan pada semua kendaraan baik pada bagian haluan, tengah, maupun buritan, bahkan beberapa kendaraan hanya diganjal oleh pengganjal kayu biasa pada roda kendaraan. Pada KMP. Moinit kendaraan yang dilashing hanya kendaraan yang memungkinkan untuk dilashing atau yang berada didekat titik pengikat, pengikatannya pun tidak sesuai standar peraturan serta jumlah lashing yang digunakan tidak melihat dari sisi berat keseluruhan kendaraan tersebut. Sehingga dari segi keselamatan proses pengangkutan saat ini jauh dari kata aman, sebagaimana diketahui bahwa kapal pada saat berlayar bisa bergerak miring ke kiri dan kekanan serta bergerak kuat ketika terhantam ombak, sehingga memungkinkan kendaraan akan bergerak ke berbagai arah selama pelayaran dan akhirnya dapat mengakibatkan kendaraan tersebut terguling karna benturan antara kendaraan yang satu dengan yang lain atau berbenturan dengan dinding kapal sehingga dapat merusak kendaraan tersebut dan konstruksi kapal itu sendiri, karena bergesernya kendaraan dari tempat satu ke tempat yang lain disebabkan kendaraan yang tidak di lashing yang akhirnya berpengaruh terhadap stabilitas kapal dan dapat mengancam keselamatan penumpang, awak kapal, muatan beserta kapal.

Oleh karena itu perlunya peranan penting yang dilakukan oleh pihak Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXI Gorontalo dan Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo selaku pengawas

Pelabuhan penyeberangan Gorontalo untuk lebih menertibkan aturan yang berlaku sehingga tingkat keselamatan kendaraan pada saat berlayar dapat terjamin dan apabila masih terdapat kapal yang tidak mematuhi peraturan yang ada maka pihak pemerintah harus tegas memberikan sanksi berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan di Atas Kapal Pasal 10 ayat (2) yaitu pembekuan persetujuan pengoperasian kapal angkutan penyeberangan dan pencabutan persetujuan pengoperasian kapal angkutan penyeberangan tersebut.



Gambar 4. 34 Ganjalan Kayu Pada Roda Kendaraan





Gambar 4. 35 Jumlah Alat Lashing Berdasarkan Berat Muatan Kendaraan

2) Jenis Alat Pengikat (Lashing)

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. Untuk menjaga keamanan dan keselamatan dalam pelayaran pemerintah mengeluarkan aturan dimana wajib dilakukannya *lashing*/pengikatan. Namun berdasarkan hasil survei yang didapat pada kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo operator kapal KMP.Moinit masih menggunakan alat pengikat jenis tali tambang biasa serta klem pada roda kendaraan yang hanya berupa penganjal yang terbuat dari kayu balok, hal ini tentu tidak sesuai dengan beban kerja yang aman dan tidak mampu menahan beban kendaraan dimana dari segi kekuatan beban pengikat sangat minim. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Pada pasal 10 ayat (2) telah dijelaskan bahwa persyaratan jenis peralatan yang dapat digunakan yaitu berupa rantai atau alat lain yang terbuat dari baja atau material lain yang memiliki kekuatan dan karakter kelenturan yang sama, kekuatan alat pengikat tidak boleh kurang dari 120 KN Mengingat Jarak pada lintasan Gorontalo – Pagimana sendiri yaitu 92 mill, dan Lintasan Gorontalo – Wakai – Ampana sendiri yaitu 149 mil, dengan begitu pengikatan kendaraan di atas kapal dengan pelayaran panjang dan waktu yang cukup lama yaitu 8 - 15 jam pelayaran maka dari itu kekuatan pengikatan harus

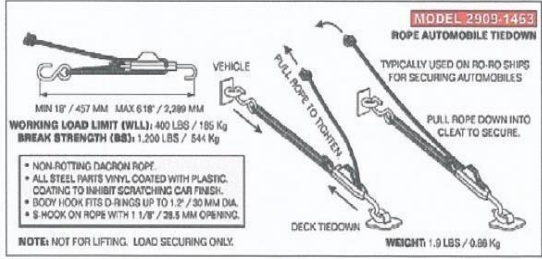
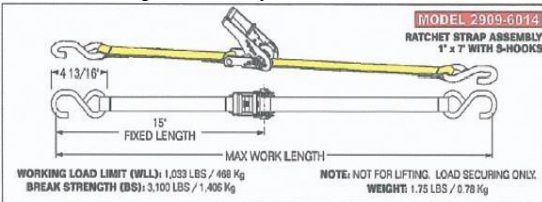

diperhatikan dan sebaiknya operator kapal dan setiap perusahaan pelayaran seharusnya lebih meningkatkan sarana yang dibutuhkan dari segi pemuatan seperti tali pengikat agar sesuai dengan aturan yang ada dan jumlah pengikat yang akan digunakan pada kendaraan sesuai dengan berat beban yang ada, agar terciptanya keselamatan, keamanan, dan kenyamanan pada saat berlayar. Berikut hasil survei jenis tali pengikat yang digunakan pada kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo:

Tabel 4. 16 Jenis Tali Pengikat Yang Digunakan Pada Kapal Yang Beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo

Nama Kapal	Jenis Alat Pengikat	Gambar
KMP. MOINIT	Menggunakan tali tambang biasa (Tidak sesuai Standar)	
KMP. TUNA TOMINI	Menggunakan tali pengikat dengan kunci bergigi (Sesuai)	

Adapun jenis alat pengikat kendaraan yang digunakan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016, yaitu:

Tabel 4. 17 Jenis Tali Pengikat Berdasarkan PM Nomor 115 tahun 2016

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

Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

c) Analisa Jarak Kendaraan

Berdasarkan hasil survei di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo, sistem pengaturan jarak kendaraan pada KMP. Moinit dan KMP. Tuna Tomini masih belum sesuai. Hal ini dapat dilihat dari hasil rekapitulasi survei yang di dapat, dimana rata-rata masih terdapat jarak antar sisi kendaraan yang berdekatan.

Tabel 4. 18 Hasil Rekap Jarak Antar Kendaraan KMP. Moinit selama 15 hari

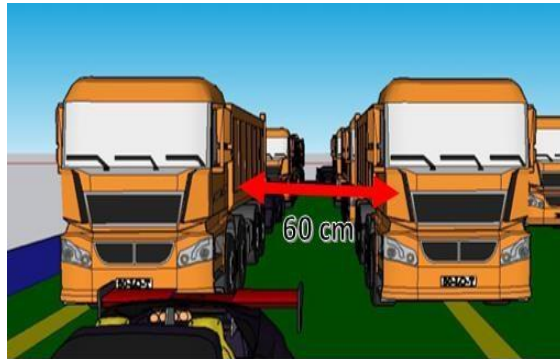
NO	NO.PLAT	GOL.	JARAK (cm)					KET
			DEPAN	KANAN	KIRI	BELAKANG	KE DINDING	
1	DM 8368 EB	IV A	19	15	-	23	20	TIDAK SESUAI
2	DB 1752 FO	IV A	23	11	15	21	-	TIDAK SESUAI
4	DM 1014 DC	IV A	21	-	11	24	23	TIDAK SESUAI
5	DM 1249 AE	IV A	27	19	-	25	37	TIDAK SESUAI
6	DM 1111 EA	IV A	30	13	19	27	-	TIDAK SESUAI
7	DM 1310 AO	IV A	27	24	13	20	-	TIDAK SESUAI
8	DM 1402AM	IV A	29	-	24	30	35	TIDAK SESUAI
9	DM 1671 DB	IV A	37	23	-	20	30	TIDAK SESUAI
10	DM 1357 EG	IV A	34	19	23	30	32	TIDAK SESUAI
11	L 1318 A	IV B	29	23	19	17	-	TIDAK SESUAI
12	DB 1076 MQ	IV B	19	15	23	20	38	TIDAK SESUAI
13	DN 8632 RA	V B	17	14	-	28	32	TIDAK SESUAI
14	DB 8842 BJ	V B	19	12	14	23	-	TIDAK SESUAI
15	DN 8601 RA	V B	22	11	12	25	-	TIDAK SESUAI
16	DN 6214 BG	V B	25	9	11	24	30	TIDAK SESUAI
17	DB 8809 LF	V B	29	13	9	28	-	TIDAK SESUAI
18	DN 8460 CG	V B	22	15	13	30	-	TIDAK SESUAI
19	DB B465 AR	V B	26	10	15	38	-	TIDAK SESUAI
20	DN 8474 FH	V B	24	12	10	27	39	TIDAK SESUAI
21	DN 8542 RA	V B	27	11	-	20	36	TIDAK SESUAI
22	DB 8213 BG	V B	22	10	11	27	-	TIDAK SESUAI
23	DN 8507 CY	V B	25	15	10	24	-	TIDAK SESUAI
24	DN 8771 AH	V B	21	-	15	26	30	TIDAK SESUAI
25	DB 8266 FI	VI B	30	13	9	20	32	TIDAK SESUAI
26	DM 8812 F	VI B	20	16	13	22	-	TIDAK SESUAI
27	DB 8419 LN	VI B	27	8	16	25	35	TIDAK SESUAI
28	DN 8487 CB	VI B	29	-	10	28	37	TIDAK SESUAI
29	DM 8454 CB	VI B	22	10	14	27	30	TIDAK SESUAI
30	DM 8472	VI B	26	14	12	24	29	TIDAK SESUAI
JUMLAH			755	355	341	735	545	TIDAK SESUAI
Rata-Rata			25,166	11,833	11,366	24,5	18,166	TIDAK LAYAK

Tabel 4. 19 Hasil Rekap Jarak Antar Kendaraan KMP. Tuna Tomini

NO	NO.PLAT	GOL	JARAK					KET
			DEPAN	KANAN	KIRI	BELAKANG	KE DINDING	
1	DM 1249 AP	IV A	41	37	-	28	44	TIDAK SESUAI
2	DD 774 JI	IV A	47	35	37	30	-	TIDAK SESUAI
3	DM 1164 ED	IV A	39	30	33	25	-	TIDAK SESUAI
4	DN 1593	IV A	40	44	-	27	48	TIDAK SESUAI
5	DB 1797 ME	IV A	29	39	-	29	40	TIDAK SESUAI
	DB 8715 PA	IV A	23	-	41	25	43	TIDAK SESUAI
6	DB 8017 PB	IV A	30	35	29	28	47	TIDAK SESUAI
4	DB 1463 MW	IV A	27	40	37	27	50	TIDAK SESUAI
5	DN 8454 CB	V B	30	32	35	30	-	TIDAK SESUAI
6	DB 8817 BJ	V B	40	35	-	33	41	TIDAK SESUAI
7	DN 8598 RA	V B	26	-	34	29	44	TIDAK SESUAI
8	DB 8419 LN	VI	33	67	62	33	65	SESUAI
9	DN 8723 CR	V B	38	42	-	39	40	TIDAK SESUAI
10	DN 8601 RA	V B	35	40	42	30	37	TIDAK SESUAI
11	DM 8812 F	V B	41	60	30	31	61	SESUAI
12	DB 8644 BI	V B	47	-	69	30	43	SESUAI
13	DN 8642 CG	V B	47	-	35	44	35	TIDAK SESUAI
14	DB 1368 LT	V B	32	63	65	33	60	SESUAI
15	DM 8640 BA	V B	40	-	60	39	64	SESUAI
JUMLAH			685	639	609	590	762	TIDAK SESUAI
RATA-RATA			45,66	42,6	40,6	33,93	50,8	TIDAK SESUAI

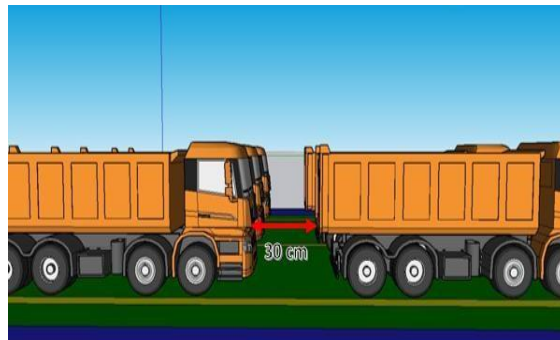
Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Pasal 20 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal, bahwa jarak antar kendaraan dan dinding sebai berikut:

1. Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang-kurangnya 60 cm



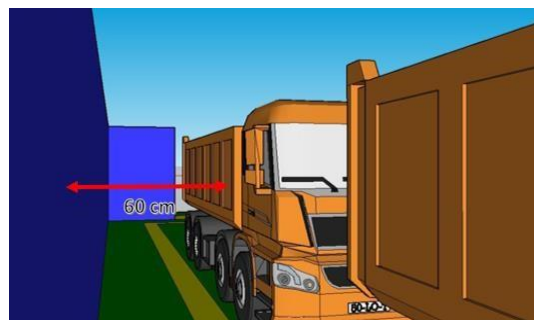
Gambar 4. 36 Jarak Sisi Kendaraan

2. Jarak antara muka dan belakang masing-masing kendaraan 30 cm.



Gambar 4. 37 Jarak Antar Muka Kendaraan

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. 38 Jarak Antar Muka Kendaraan

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



1. Jarak antar salah satu sisi kendaraan

Tabel 4. 20 Jarak antar salah satu sisi kendaraan

Nama Kapal	Berdasarkan PM 115 Tahun 2016	Kondisi di Lapangan	Ket
KMP. MOINIT	60 cm	 <p style="text-align: center;">14 cm</p>	Tidak sesuai
KMP. TUNA TOMINI	60 cm	 <p style="text-align: center;">26 cm</p>	Tidak sesuai



2. Jarak antara muka dan belakang kendaraan

Tabel 4. 21 Jarak Antara muka dan belakang kendaraan

Nama Kapal	Berdasarkan PM 115 Tahun 2016	Kondisi di Lapangan	Ket
(1)	(2)	(3)	(4)
KMP. MOINIT	30 cm	 <p data-bbox="995 976 1070 1003">24 cm</p>	Tidak sesuai
KMP. TUNA TOMINI	30 cm	 <p data-bbox="995 1469 1070 1496">28 cm</p>	Tidak sesuai

3. Jarak kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding

Tabel 4. 22 Jarak Kendaraan yang Sisi Sampingnya Bersebelahan Dengan Dinding

Nama Kapal	Berdasarkan PM 115 Tahun 2016	Kondisi di Lapangan	Ket
(1)	(2)	(3)	(4)
KMP. Moinit	60 cm	 <p style="text-align: center;">38 cm</p>	Tidak sesuai
KMP. Tuna Tomini	60 cm	 <p style="text-align: center;">62 cm</p>	Sesuai

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

C. Pembahasan

Dari Hasil Analisis data yang diatas, diketahui bahwa tata cara Pengangkutan Kendaraan di atas kapal berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 tahun 2016 berbeda dengan tata cara pengangkutan kendaraan pada KMP. Moinit yang ada di pelabuhan Penyeberangan Gorontalo. Dimana masih banyak aturan-aturan yang belum terlaksanakan seperti tidak tersedianya informasi mengenai data berat dan jenis muatan pada kendaraan yang naik keatas kapal, tidak terdapatnya portal untuk mengetahui ketinggian kendaraan sebelum memasuki *deck* kapal, jarak antar kendaraan yang sangat berdekatan, kendaraan yang tidak di-*lashing*, kondisi ruang kendaraan yang tidak steril selama pelayaran, kebutuhan alat *lashing* kendaraan,dan peletakan kendaraan yang melintang.

Sebagaimana kondisi yang permasalahan di atas, bahwasanya seharusnya tata cara pengangkutan dilakukan sebagai berikut :

Tabel 4. 23 Usulan Pemecahan Masalah

No	Jenis Kesesuaian	Tolak ukur	Kondisi Eksisting	Saran
	a. Informasi jenis dan berat muatan	Tersedia pemberian informasi tentang penimbangan berupa informasi tentang muatan.	Tidak tersedianya pada kendaraan yang naik tentang informasi mengenai berat dan jenis muatan	Harus tersedianya informasi tentang berat dan jenis muatan di tiket kendaraan
	b.Portal	Tersedia nya portal untuk mengetahui ketinggian kendaraan yang memasuki kapal	Tidak tersedianya portal sebelum loket penjualan tiket	Harus tersedianya fasilitas portal untuk mengetahui kesesuaian tinggi <i>cardeck</i> kapal.

No	Jenis Kesesuaian	Tolak ukur	Kondisi Eksisting	Saran
	c.Keadaan Ruang pemuatan Kendaraan diatas kapal	<ul style="list-style-type: none"> Kendaraan harus membujur Jarak kendaraan tidak menutupi akses jalan orang Mesin kendaraan 	<ul style="list-style-type: none"> Masih terdapat kendaraan parkir melintang. Jarak kendaraan diatas KMP. Moinit sangatlah tidak sesuai oleh karena 	<ol style="list-style-type: none"> Kendaraan harus parkir searah haluan kapal. Jarak antar kendaraan
		<ul style="list-style-type: none"> harus dimatikan dan semua kendaraan harus di <i>lashing</i> Ruang penempatan harus steril dari penumpang 	<ul style="list-style-type: none"> itu akses jalan orang sangatlah terhambat. Ruang penempatan tidak steril dikarenakan masih banyak penumpang yang beristirahat diruang penempatan kendaraan. 	<p>harus sesuai dengan aturan yang berlaku sehingga tidak menghalangi akses penumpang naik ke geladak atas kapal.</p> <p>3.Menghimbau dengan tegas kepada para penumpang agar naik keatas deck penumpang sehingga Ruang penempatan kendaraan steril dari adanya penumpang.</p>
	e. Jenis Alat Pengikat	<p>Tersedia Tali Pengikat (<i>rope automobile tiedown</i>)</p> <ul style="list-style-type: none"> (<i>ratchet strap assembly</i>) (<i>chain with turnbuckle</i>) 	Tersedianya tali pengikat (<i>lashing</i>) yang sesuai dengan peraturan.	<p>Harus menyediakan tali pengikat berupa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>rope automobile tiedown</i> (<i>ratchet strap assembly</i>) (<i>chain with turnbuckle</i>)
	f.Wajib menyediakan alat pengikat	<ul style="list-style-type: none"> Menyediakan alat pengikat yang cukup diatas kapal Harus sesuai dengan kondisi kapal dan berat muatan Informasi tentang kekuatan dan instruksi. 	Belum tersedianya alat pengikat yang cukup.	Harus menyediakan alat pengikat yang cukup dan sesuai dengan perhitungan yang ada

No	Jenis Kesesuaian	Tolak ukur	Kondisi Eksisting	Saran
	g. Pengikat kendaraan harus memenuhi ketentuan	<ul style="list-style-type: none"> Wajib menggunakan 2 tali untuk 3,5 - 20 ton pada tiap sisinya Wajib menggunakan 3 tali untuk 20 - 30 ton pada tiap sisinya Wajib menggunakan 4 tali untuk 30 - 40 ton pada tiap sisinya 	Tali pengikat yang tidak sesuai standar dan jumlah alat pengikat yang dipasang tidak sesuai pada tiap sisi kendaraan.	<ul style="list-style-type: none"> Harus tersedianya alat pengikat sekurang kurangnya 2 pada 3,5 ton – 20 ton pada tiap sisinya Harus tersedianya alat pengikat sekurang
		<ul style="list-style-type: none"> 		<ul style="list-style-type: none"> kurangnya 3 pada 20 ton – 30 ton pada tiap sisinya Harus tersedianya alat pengikat sekurang kurangnya 4 pada 30 ton – 40 ton pada tiap sisinya
	h. Wajib pengikatan selama pelayaran	<ul style="list-style-type: none"> Setiap kendaraan wajib dilakukan pengikatan selama pelayaran Pengikatan pada Haluan, <i>Midship</i> dan Buritan Kendaraan yang tidak di <i>Lashing</i> Wajib Klem Pada roda kendaraan 	<ul style="list-style-type: none"> Banyak kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan selama dalam pelayaran. Tidak dilakukan pengikatan kendaraan pada haluan Tidak dilakukan pengikatan kendaraan pada <i>midship</i> Tidak dilakukan pengikatan kendaraan pada buritan Tidak dilakukan klem kendaraan pada roda. 	<ul style="list-style-type: none"> Kendaraan harus dilakukan pengikatan selama dalam pelayaran pada bagian haluan, <i>midship</i>, dan buritan Harus dilakukan klem kendaraan pada roda ketika tidak ada pengikat tali
	j. Pengawasan	Pengawasan pelaksanaan pengikatan kendaraan pada kapal angkutan penyeberangan oleh	Pihak BPTD Wilayah XXI Gorontalo tidak selalu melakukan pengawasan terhadap pengikatan kendaraan di atas kapal	Pihak BPTD Wilayah XXI Gorontalo wajib melakukan pengawasan

	Direktur Jendral dalam hal ini dilakukan oleh Otoritas Pelabuhan Penyeberangan atau Unit Pelaksana Teknis Pelabuhan Penyeberangan.	KMP. Moinit dan KMP.Tuna Tomini	terhadap pengikatan kendaraan di atas kapal KMP. Moinit dan KMP.Tuna Tomini
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------

Adapun jarak antar kendaraan yang seharusnya, yang tertera pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 pasal 5 yaitu :

Tabel 4 24Jarak kendaraan yaang sesuai dengan peraturan

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

Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

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

1. Kesesuaian Pengangkutan kendaraan pada kapal yang beroperasi di pelabuhan penyeberangan Gorontalo masih **belum sesuai** dengan pengangkutan kendaraan yang telah diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal yaitu, Kendaraan yang akan diangkut ke atas kapal tidak dilengkapi dengan informasi berat dan jenis muatan, Tidak terdapatnya portal untuk menyesuaikan ketinggian kendaraan pada *deck* kapal, Kendaraan yang ada di atas kapal masih ada yang ditempatkan secara melintang, Ruang pemuatan kendaraan yang tidak steril dari adanya penumpang selama pelayaran
2. Kesesuaian Pengikatan kendaraan diatas KMP.Moinit lintasan Gorontalo - Pagimana dan KMP.Tuna Tomini lintasan Gorontalo-Wakai-Ampana masih belum sesuai dengan tata cara pengangkutan kendaraan yang telah diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan. Seperti masih adanya kendaraan yang tidak diikat selama pelayaran, Jumlah alat pengikat yang dipasang tidak sesuai dengan berat muatan kendaraan, Jenis alat pengikat yang tidak sesuai dengan standar yang telah ditentukan.

3. Belum sesuai nya pengaturan Jarak antar kendaraan , dimana jarak kendaraan pada KMP.Moinit dan KMP.Tuna Tomini masih saling berdekatan sehingga tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku.
4. Berdasarkan hasil perhitungan dari pembahasan mengenai kebutuhan alat pengikat kendaraan, Kebutuhan alat pengikat pada KMP.Moinit yaitu 46 alat pengikat, dan pada KMP.Tuna Tomini 20 alat pengikat

B. Saran

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

1. Agar pengangkutan sesuai dengan yang telah ditentukan dalam peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2015 tentang Tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal, maka perlu adanya pemberian informasi berat dan jenis muatan pada tiket kendaraan setelah ditimbang, dimana dari informasi itu petugas dapat menentukan jumlah alat pengikat kendaraan yang akan digunakan pada kendaraan tersebut, perlu adanya fasilitas portal untuk mengetahui ketinggian kendaraan terhadap *cardeck* kapal yang akan dimuat , perlu menghimbau dengan tegas kepada para penumpang untuk menempatkan diri berada di ruang penumpang selama pelayaran demi menjaga keselamatan pelayaran dan tidak mengganggu proses bongkar muat pada *deck* kapal.
2. Agar pengikatan kendaraan pada kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo sesuai dengan aturan yang berlaku, operator kapal wajib melakukan pengikatan kendaraan diatas kapal terutama di

bagian depan (haluan), tengah (midship) dan belakang (buritan) dan melakukan pengikatan sesuai dengan berat muatan kendaraan kemudian perlu menyediakan klem roda serta mengganti jenis alat pengikat agar sesuai dengan standar yang telah ditentukan sehingga ketahanan tali terhadap berat muatan selama pelayaran dalam keadaan aman.

3. Perlu adanya pengatran jarak oleh operator kapal pada saat kendaraan memasuki kapal agar susunan kendaraan tidak saling berdekatan sehingga jarak antar kendaraan sesuai dengan minimal yang telah dicantumkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016, dimana jarak minimal pada antar muka dan belakang kendaraan 30 cm, pada sisi kiri dan kanan 60 cm, dan sisi kendaraan yg bersebelahan dengan dinding yaitu 60 .
4. Agar jumlah alat pengikat yang dibutuhkan pada analisis yaitu 46 alat pengikat untuk KMP.Moinit dan KMP.Tuna tomini maka operator kapal harus wajib melengkapi dan melakukan pengadaan terhadap jumlah alat pengikat tersebut agar sesuai dengan jumlah yang dibutuhkan sehingga tidak ada lagi kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan selama pelayaran.

DAFTAR PUSTAKA

- Herjanto, Eddy. (2007). *Manajemen Operasi Edisi Ketiga*. Jakarta: Grasindo.
- Istopo. (2003). *Kapal dan Muatannya*. Jakarta: Yayasan Bina Citra Samudra.
- Iskandar A.B. (2010). *Transportasi Penyeberangan Suatu Pengantar*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. (2016). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 25 tahun 2016 tentang Daftar Penumpang dan Kendaraan Angkutan Penyeberangan*.
- Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. (2016). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 30 tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan*.
- Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. (2016). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 115 tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal*.
- Miro, Fidel. (2004). *Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Presiden Republik Indonesia. (2008). *Undang – undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran*.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia. (2011). *Peraturan Pemerintah Nomor 22 tentang Angkutan di Perairan*.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia. (2015). *Peraturan Pemerintah Nomor 64 tentang Kepelabuhanan*.
- Tjakra Negara, Soegijatna. (2003). *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Triadmojo, Bambang. (2010) *.Perencanaan Pelabuhan*. Yogyakarta: Beta Offset.