

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi memegang peranan yang penting dalam kehidupan masyarakat. Dalam lingkup yang kecil, manusia sangat membutuhkan transportasi untuk mendukung melakukan mobilitas yang tinggi guna memudahkan manusia melakukan aktivitas sehari-hari. Sedangkan dalam lingkup yang luas, peran transportasi antara lain sebagai urat nadi dalam pembangunan baik ekonomi, sosial dan pemerataan penduduk serta turut mendukung perwujudan wawasan nusantara secara utuh¹.

Maluku merupakan sebuah provinsi yang meliputi bagian selatan Kepulauan Maluku, Indonesia. Luas wilayah Provinsi Maluku mencapai 46.914,03 km² yang terbagi menjadi 11 kota dan kabupaten. Kabupaten Maluku Tengah adalah salah satu kabupaten di Provinsi Maluku. Kabupaten Maluku Tengah ini memiliki 13 kecamatan, salah satunya adalah Kecamatan Salahutu. Di Kecamatan Salahutu ini memiliki sebuah Pelabuhan Penyeberangan Hunimua yang terletak di Desa Liang².



Gambar 1. 1. Peta Kabupaten Maluku Tengah Provinsi Maluku

¹ Abubakar dkk.,2013,*Transportasi Penyeberangan* , Jakarta: PT. RajaGrafindo, hlm.56

² Data Badan Pusat Statistik Kota Ambon Tahun 2020

Pelabuhan Penyeberangan Hunimua hanya melayani satu lintasan penyeberangan yang dilayani oleh Kapal Ferry tipe Ro-ro, yaitu lintasan Hunimua – Waipirit yang terletak di Desa Liang Kabupaten Maluku Tengah dikelola oleh PT. ASDP Cabang Ambon dengan jarak lintasan $\pm 11,5$ mil laut yang dilayani oleh empat buah kapal penyeberangan dengan waktu tempuh $\pm 1,5$ jam, dan pelabuhan ini merupakan pelabuhan penyeberangan yang menjadi jembatan penghubung antar pulau tersebut. Pelabuhan ini ramai digunakan untuk mengangkut kendaraan dan penumpang yang menyeberang.

Pada lintasan Hunimua - Waipirit terdapat 3 (tiga) kapal milik PT. ASDP yaitu KMP. Rokatenda, KMP. Terubuk, dan KMP. Inelika. Pada kesempatan kali ini penulis mengangkat 3 (tiga) kapal dalam permasalahan dikarenakan ketiga kapal PT. ASDP tersebut sering berlebihan mengangkut muatan.. Karena memiliki produktifitas penumpang yang sangat tinggi, keamanan dan keselamatan sangat diunggulkan sebagai bentuk pemberian jasa yang baik. Pada sistem penanganan kendaraan di kapal KMP. Rokatenda, KMP. Terubuk dan KMP. Inelika tidak sesuai dengan tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal. Jarak kendaraan satu dengan kendaraan lain terlalu rapat sehingga sering mengakibatkan kerusakan pada bagian badan kendaraan. Kendaraan – kendaraan yang masuk ke kapal di posisikan melintang serta tanpa pengamanan tali (*lashing*) sehingga sangat membahayakan untuk operator kendaraan ataupun operator kapal yang berada di atas kapal serta tidak adanya petugas yang disediakan untuk melakukan pengikatan tali kendaraan³

Dalam rangka upaya menjamin keselamatan penumpang dan kendaraan, Kementerian Perhubungan telah mengeluarkan Peraturan Menteri Nomor 115 tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal. Kemudian mengenai pengikatan kendaraan di atas kapal lebih lanjut diatur di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan pada Angkutan Penyeberangan. Kedua peraturan tersebut bertujuan untuk meningkatkan keselamatan kapal penumpang Ro-Ro, pemenuhan standar keselamatan pengangkutan kendaraan diatas kapal, meminimalkan kelebihan berat

³ Hasil Survey dan Dokumentasi Tim PKL di Angkutan Penyeberangan PT. ASDP Cabang Ambon Tahun 2020

muatan, kesalahan penempatan pemuatan kendaraan dan tidak adanya pengikatan kendaraan di atas kapal. Berdasarkan uraian latar belakang diatas maka penulis mengambil judul Kertas Kerja Wajib sebagai berikut, **“KAJIAN SISTEM PEMUATAN KENDARAAN DI ATAS KAPAL PENYEBERANGAN MILIK PT. ASDP PADA LINTASAN HUNIMUA - WAIPIRIT PROVINSI MALUKU TAHUN 2020. ”**

1.2 Rumusan Permasalahan

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan penulis terdapat beberapa permasalahan yang dapat diangkat untuk mendukung judul ini yaitu :

1. Apakah Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal Penyeberangan Yang Beroperasi di Lintasan Hunimua – Waipirit Tahun 2020 Sudah Sesuai Dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016?
2. Bagaimanakah Pengikatan Kendaraan Di Atas Kapal Penyeberangan yang Beroperasi di Lintasan Hunimua – Waipirit Tahun 2020 Yang Sesuai Dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016?
3. Berapakah Kebutuhan Alat dan Petugas *Lashing* Yang Dibutuhkan Untuk Meningkatkan Sistem Pengangkutan Di Atas Kapal Penyeberangan yang Beroperasi di Lintasan Hunimua – Waipirit?

1.3 Tujuan dan Manfaat

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk Mengetahui Pengangkutan Di Kapal Penyeberangan Yang Beroperasi di Lintasan Hunimua – Waipirit Tahun 2020 Sudah Sesuai atau Belum Dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016.
2. Untuk Menganalisis Pengikatan Kendaraan Di Atas Kapal Penyeberangan yang Beroperasi di Lintasan Hunimua – Waipirit Tahun 2020 Yang Sesuai Dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016

3. Untuk Mengetahui Kebutuhan Alat dan Petugas *Lashing* Yang Dibutuhkan Untuk Meningkatkan Sistem Pengangkutan Di Atas Kapal Penyeberangan yang Beroperasi di Lintasan Hunimua – Waipirit.

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

I.3.1 Manfaat Bagi Taruna

1. Menerapkan ilmu yang sudah didapat dari program studi Diploma III Lalu Lintas Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
2. Mendapatkan data yang diperlukan dalam penyusunan Kertas Kerja Wajib.
3. Untuk memenuhi tugas akhir sebagai persyaratan untuk menyelesaikan Pendidikan Program Diploma III Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan.

I.3.2 Manfaat bagi lembaga pendidikan

1. Bagi lembaga pendidikan, penelitian ini bisa sebagai pelengkap data perpustakaan tentang pengangkutan dan pengikatan kendaraan di atas kapal penyeberangan.
2. Sebagai referensi bagi penulisan Kertas Kerja Wajib berikutnya.

1.4 Ruang Lingkup

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

1. Penelitian ini dilakukan di Kecamatan Salahutu Provinsi Maluku yaitu Pada Pelabuhan Penyeberangan Hunimua Tahun 2020.
2. Objek dalam penelitian ini adalah pengangkutan dan pengikatan kendaraan serta petugas *lashing* yang dibutuhkan di atas kapal pada Pelabuhan Penyeberangan Hunimua berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016.

3. Penelitian ini dibatasi dengan membandingkan kondisi yang ada di lapangan dengan apa yang sudah ada sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016.

I.5 Keaslian Penelitian

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

Tabel 1. 1. Penelitian Terdahulu⁴

No	Penelitian	Penemuan	Kebaharuan
1	Tinjauan Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal Penyeberangan Pada Lintasan Bira - Pamatata (Rizky Putra Wijaya, 2019)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tidak adanya jembatan timbang di Pelabuhan 2. Ruang deck kapal yang kotor dan tidak steril di kapal lintasan Bira- Pamatata 3. Tidak adanya <i>pelashingan</i> di atas kapal lintasan Bira- Pamatata 	Pengangkutan kendaraan di kapal-kapal milik PT. ASDP Cabang Ambon tidak sesuai dengan PM 115 Tahun 2016

⁴ Perpustakaan Poltektrans SDP Palembang Tahun 2020

2	<p>Evaluasi Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Pada Kmp. Teluk Cenderawasih 1 Lintasan Penyeberangan Batu Licin – Tanjung Serdang (Dira Nanda, 2018)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tata cara pengangkutan kendaraan pada Lintasan Batulicin – Tanjung Serdang tidak sesuai dengan aturan 2. Tidak adanya petugas <i>lashing</i> yang bertugas di atas kapal lintasan Batulicin – Tanjung Serdang 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kapal-kapal milik PT. ASDP Cabang Ambon tidak ada yang melakukan pengikatan kendaraan 2. Banyaknya Pengemudi mobil yang membawa klem kendaraan sendiri berupa batu ataupun kayu
3	<p>Tinjauan Tata Cara Pengangkutan Pemuatan Kendaraan Kmp.Brr Lintasan Uleelheue-Balohan Provinsi Banda Aceh (Yuza Vennas, 2017)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Load factor</i> yang tidak sesuai 2. Penanganan terhadap pelayanan kendaraan di atas kapal 	<p>Kebutuhan Petugas <i>Lashing</i> yang Dibutuhkan Oleh KMP. Rokatenda, KMP. Terubuk Dan KMP. Inelika.</p>

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Landasan Hukum

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

1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran⁵
 - a. Pasal 1 ayat (3) : Angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.
 - b. Pasal 1 ayat (6) : Trayek adalah rute atau lintasan pelayanan angkutan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya
 - c. 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.
 - d. 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 Pemerintah Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2011 Jo. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan⁶
 - a. Pasal 61 Ayat (1)
Angkutan penyeberangan merupakan angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta

⁵ Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

⁶ Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2011 Jo. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan

api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.

b. Pasal 79 Ayat (1)

Untuk kelancaran kegiatan angkutan di perairan, dapat diselenggarakan usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan.

c. Pasal 79 Ayat (2)

Usaha jasa terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:

- a. bongkar muat barang;
- b. jasa pengurusan transportasi;
- c. angkutan perairan pelabuhan;
- d. penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut;
- e. tally mandiri;
- f. depo peti kemas;
- g. pengelolaan kapal;
- h. perantara jual beli dan/atau sewa kapal;
- i. keagenan awak kapal;
- j. keagenan kapal; dan
- k. perawatan dan perbaikan kapal.

d. Pasal 80 Ayat (1)

Kegiatan usaha bongkar muat barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 79 ayat (2) huruf a merupakan kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar dan muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan stevedoring, cargodoring, dan receiving/delivery.

e. Pasal 80 Ayat (2)

Kegiatan usaha bongkar muat barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk bongkar muat barang di pelabuhan.

- f. Pasal 80 Ayat (3)

Selain badan usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (2), kegiatan bongkar muat barang tertentu dapat dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional hanya untuk kegiatan bongkar muat barang tertentu untuk kapal yang dioperasikannya.
 - g. Pasal 80 Ayat (4)

Kegiatan bongkar muat sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang dilakukan oleh perusahaan angkutan laut, izin usahanya melekat pada izin usaha pokoknya.
 - h. Pasal 80 Ayat (5)

Barang tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (3) meliputi barang:

 - a. milik penumpang;
 - b. curah cair yang dibongkar atau dimuat melalui pipa;
 - c. curah kering yang dibongkar atau dimuat melalui conveyor atau sejenisnya; dan
 - d. yang diangkut di atas kendaraan melalui kapal Ro-Ro.
 - i. Pasal 80 Ayat (6)

Perusahaan angkutan laut nasional dapat melakukan bongkar muat semua jenis barang apabila di pelabuhan tersebut tidak terdapat perusahaan bongkar muat barang.
 - j. Pasal 80 Ayat (7)

Perusahaan angkutan laut nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (6) harus memiliki kapal yang dilengkapi dengan peralatan bongkar muat barang dan tenaga ahli.
3. Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 Tentang Angkutan Multimoda⁷
- a. Pasal 1 Ayat (1)

Angkutan Multimoda adalah angkutan barang dengan menggunakan paling sedikit 2 (dua) moda angkutan yang berbeda atas dasar 1 (satu) kontrak sebagai dokumen angkutan multimoda ke suatu tempat yang

⁷ Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 Tentang Angkutan Multimoda

ditentukan untuk penyerahan barang kepada penerima barang angkutan multimoda.

b. Pasal 2 Ayat (1)

Angkutan multimoda hanya dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan multimoda.

c. Pasal 2 Ayat (3)

Kegiatan angkutan multimoda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi kegiatan yang dimulai sejak diterimanya barang oleh badan usaha angkutan multimoda dari pengguna jasa angkutan multimoda sampai dengan diserahkannya barang kepada penerima barang dari badan usaha angkutan multimoda sesuai dengan yang diperjanjikan dalam dokumen angkutan multimoda.

d. Pasal 2 Ayat (4)

Dalam menyelenggarakan kegiatan angkutan multimoda sebagaimana dimaksud pada ayat (2) badan usaha angkutan multimoda bertanggungjawab terhadap ke kegiatan penunjang angkutan multimoda yang meliputi pengurusan:

- 1) transportasi;
- 2) pergudangan;
- 3) konsolidasi muatan;
- 4) penyediaan ruang muatan; dan/atau
- 5) kepabeanan untuk angkutan multimoda ke luar negeri dan ke dalam negeri.

4. Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 Jo. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan⁸

a. Pasal 74 Ayat (1)

Konsesi diberikan kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang

⁸ Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 Jo. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan

sebagaimana dimaksud dalam Pasal 69 ayat (1) yang dituangkan dalam bentuk perjanjian.

b. Pasal 74 Ayat (2)

Pemberian konsesi kepada Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui mekanisme pelelangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan atau melalui penugasan/penunjukan.

5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal.⁹

- a. Pasal 5 ayat (1) : Setiap kendaraan yang diangkut di atas kapal wajib dilengkapi informasi mengenai jenis dan berat muatan.
- b. Pasal 5 ayat (2) : kendaraan sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) wajib terlebih dahulu ditimbang sebelum dimuat kapal untuk memastikan berat kotor kendaraan beserta muatannya.
- c. 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.
- d. 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.
- e. Pasal 8 ayat (1) : perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan kendaraan beserta penumpang dan/barang yang diangkutnya.
- f. Pasal 11 ayat (1) : Setiap kapal yang mengangkut kendaraan darat harus memiliki titik tempat mengikat dengan ketentuan sebagai berikut:
 - 1) Jarak membujur antara titik tempat mengikat maksimal 2,5 meter.
 - 2) Jarak melintang antara titik tempat mengikat antara 2,8 s.d 3,0 meter.

⁹ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal

- 3) Memiliki kekuatan tanpa kerusakan permanen sampai dengan 120 KN.
- g. Pasal 12 ayat (1) : setiap kapal wajib menyediakan alat pengikat muatan yang cukup diatas kapal.
 - h. Pasal 12 ayat (2): alat pengikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus sesuai dengan kondisi kapal dan jumlah serta ukuran muatan kendaraan yang diangkut.
 - i. Pasal 15 ayat (1) : ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan gemuk (grease).
 - j. Pasal 15 ayat (2) : Kapal harus memiliki perlengkapan pengikat yang sesuai untuk muatan yang akan diangkut dan dengan jumlah yang cukup.
 - k. Pasal 15 ayat (3) : unit muatan dan atau kendaraan harus memiliki dokumen yang memberikan informasi berat keseluruhan unit muatan dan atau kendaraan termasuk informasi tindakan perawatan khusus yang harus dilakukan selama perjalanan di laut.
 - l. Pasal 17 ayat (1) : kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal.
 - m. Pasal 17 ayat (2) : ruang penempatan kendaraan harus steril dari adanya penumpang selama pelayaran.
 - n. Pasal 17 ayat (3) : jarak kendaraan dengan dinding kapal harus sedemikian rupa sehingga tidak boleh menutupi kran atau katup pemadam kebakaran dan akses jalan orang.
 - o. Pasal 17 ayat (4) : mesin kendaraan harus dimatikan, porseneling dan rem tangan harus diaktifkan serta semua kendaraan harus diikat (*lashing*) dengan alat *lashing* yang sesuai dengan jarak dan kondisi cuaca pelayaran serta roda kendaraan harus diganjil.
 - p. Pasal 18 : pengikat kendaraan memenuhi ketentuan sebagai berikut:
 - a. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 3,5 (tiga koma lima) ton sampai 20 (dua puluh) ton, harus menggunakan sekurang-

- kurangnya 2 (dua) alat pengikat (*lashing gear*) dengan beban kerja yang aman (*safe working load*) yang sesuai pada masing-masing sisi kendaraan.
- b. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 20 (dua puluh) ton sampai 30 (tiga puluh) ton, harus menggunakan sekurang-kurangnya 3 (tiga) alat pengikat (*lashing gear*) dengan beban kerja yang aman (*safe working load*) yang sesuai pada masing-masing sisi kendaraan.
 - c. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 30 (tiga puluh) ton sampai 40 (empat puluh) ton, harus menggunakan sekurang-kurangnya 4 (empat) alat pengikat (*lashing gear*) dengan beban kerja yang aman (*safe working load*) yang sesuai pada masing-masing sisi kendaraan.
 - d. Alat pengikat (*lashing gear*) sebagaimana dimaksud pada ayat 1, ayat 2, ayat 3 wajib memenuhi Standar Nasional Indonesia
 - q. Pasal 19 ayat (1) : setiap kendaraan wajib dilakukan pengikatan selama pelayaran.
 - r. Pasal 19 ayat (2) : Pengikatan sebagaimana dimaksud pada ayat 1 dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (haluan), tengah (midship) dan belakang (buritan).
 - s. Pasal 19 ayat (3) : Kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan sebagaimana dimaksud pada ayat 2 wajib dilakukan klem pada roda kendaraan
 - t. Pasal 20 persyaratan untuk jarak antar muatankendaraan sebagai berikut:
 - 1) Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang-kurangnya 60 cm.
 - 2) Jarak antara muka dan belakang masing-masing kendaraan 30 cm.
 - 3) Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading-gading.

6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan.¹⁰
- a. Pasal 2 : kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan alat pengikat kendaraan (*lashing*) dan klem roda kendaraan.
 - b. Pasal 4 ayat (1) : setiap kendaraan wajib diikat selama pelayaran.
 - c. Pasal 4 ayat (2) : untuk pengikatan kendaraan (*lashing*) wajib dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (haluan), tengah (*mid ship*) dan belakang (buritan).
 - d. Pasal 5 ayat (1) : Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang – kurangnya 60 cm
 - e. Pasal 5 ayat (2) : Jarak antara muka dan belakang masing – masing kendaraan sekurang – kurangnya 30 cm
 - f. Pasal 5 ayat (3) : Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading – gading (*frame*)
 - g. Pasal 6 ayat (1) : operator kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan.
 - h. Pasal 6 ayat (2) : jumlah petugas untuk mengikat kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayan kapal.

2.2 Landasan Teori

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

1. Transportasi

Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari satu tempat ke tempat lain¹¹.

¹⁰ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan

¹¹ Abbas salim , *Manajemen Transportasi* (Jakarta: PT. RajaGrafindo, 2000) hlm.17.

Dalam transportasi terlihat ada dua unsur yang terpenting yaitu:

- a. Pemindahan pergerakan (movement)
- b. Secara fisik mengubah tempat dari barang (komoditi) dan penumpang ke tempat lain.

Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Di negara maju, mereka biasanya menggunakan kereta bawah tanah (*subway*) dan taksi. Penduduk di sana jarang yang mempunyai kendaraan pribadi karena mereka sebagian besar menggunakan angkutan umum sebagai transportasi mereka. Transportasi sendiri dibagi 3 yaitu, transportasi darat, laut, dan udara. Transportasi udara merupakan transportasi yang membutuhkan banyak uang untuk memakainya. Selain karena memiliki teknologi yang lebih canggih, transportasi udara merupakan alat transportasi tercepat dibandingkan dengan alat transportasi lainnya serta memiliki tingkat kecelakaan yang relatif lebih rendah daripada transportasi darat dan air.

2. Definisi Pelabuhan

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.

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

- a. Sebagai titik simpul dari beberapa moda angkutan.
- b. Menunjang pola perdagangan dan pola distribusi barang.
- c. Merangsang aktivitas ekonomi dan memecah isolasi daerah di belakangnya.

d. Menunjang pembentukan ketahanan nasional

Macam pelabuhan ditinjau dari segi penyelenggaraannya adalah:

- a. Pelabuhan Umum, yaitu pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan umum dilakukan oleh Pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada badan usaha milik negara yang didirikan dengan maksud tertentu.
- b. Pelabuhan Khusus, yaitu diselenggarakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu.

3. Pengertian angkutan penyeberangan

Angkutan penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya¹².

Kegiatan ini dilakukan oleh badan usaha dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang telah memenuhi persyaratan kelayaklautan kapal serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.

Penetapan lintas angkutan penyeberangan dilakukan dengan mempertimbangkan :

1. Pengembangan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan;
2. Berfungsi sebagai jembatan.;
3. Menghubungkan antara dua pelabuhan, antara pelabuhan dan terminal, dan antara dua terminal penyeberangan dengan jarak tertentu;
4. Tidak mengangkut barang yang diturunkan dari kendaraan pengangkutannya;
5. Rencana tata ruang wilayah;

¹² Abubakar dkk, *Transportasi Penyeberangan* (Jakarta: PT. RajaGrafindo, 2013) hlm.115.

6. Jaringan trayek angkutan laut sehingga dapat mencapai optimalisasi keterpaduan angkutan antar dan intramoda.

4. Lintas Penyeberangan

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 api¹³.

Penetapan lintas angkutan penyeberangan dilakukan dengan mempertimbangkan:

1. Pengembangan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan;
2. Berfungsi sebagai jembatan;
3. Menghubungkan antara dua pelabuhan, antara pelabuhan dan terminal, dan antara dua terminal penyeberangan dengan jarak tertentu;
4. Tidak mengangkut barang yang diturunkan dari kendaraan pengangkutannya;
5. Rencana tata ruang wilayah;
6. Jaringan trayek angkutan laut sehingga dapat mencapai optimalisasi keterpaduan angkutan antar dan intramoda.

5. Keselamatan Kapal

Keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian¹⁴.

¹³ *Ibid*, hlm. 167.

¹⁴ Undang-undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 1 ayat 34

Keselamatan Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) huruf a, kapal harus memenuhi:

- a. material;
- b. konstruksi Kapal;
- c. akomodasi;
- d. stabilitas Kapal;
- e. permesinan;
- f. prosedur evakuasi;
- g. pencegahan kebakaran; dan
- h. perlengkapan keselamatan kapal.

6. Alat Penimbang

Alat penimbang adalah seperangkat alat untuk menimbang kendaraan bermotor yang dapat dipasang secara tetap atau yang dapat dipindahkan yang digunakan untuk mengetahui berat kendaraan beserta muatannya¹⁵.

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

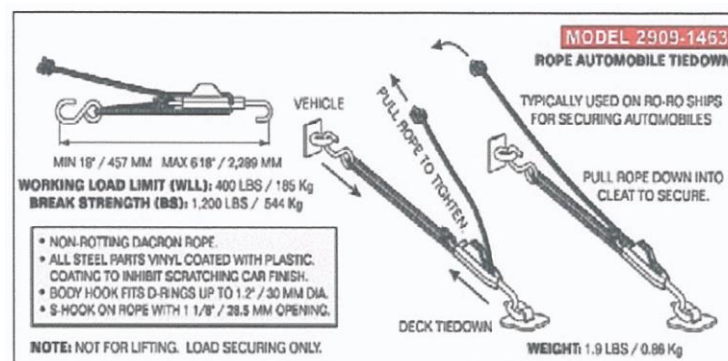
Setiap pelabuhan penyeberangan wajib menyediakan fasilitas portal dan jembatan timbang. (2) Fasilitas portal dan jembatan timbang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditempatkan sebelum loket penjualan tiket kendaraan. (3) Fasilitas portal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) memiliki ketinggian yang disesuaikan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

¹⁵ Peraturan Menteri Perhubungan No. 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan *Di Atas Kapal* Pasal 1 ayat 1

menggunakan kapal angkutan penyeberangan wajib diketahui: a. dimensi (tinggi); dan b. berat kendaraan. (5) Setiap kendaraan yang mengangkut barang berbahaya wajib melaporkan kepada Operator Pelabuhan.

7. Jenis Alat Pengikat

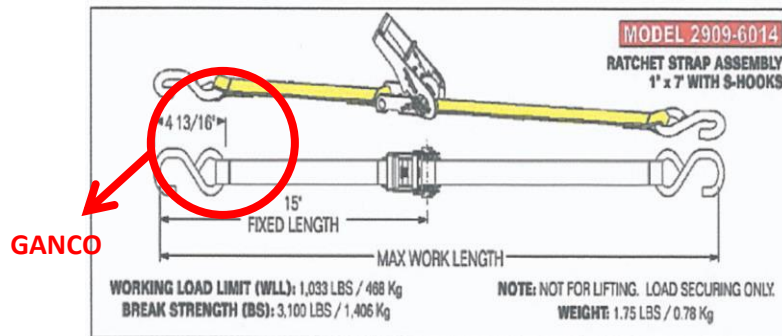
Alat pengikat (*lashing gear*) muatan adalah semua alat baik yang terpasang permanen atau alat – alat yang dapat dipindah – pindah, yang digunakan untuk mengikat dan mendukung unit – unit muatan. Pemerintah telah mengeluarkan aturan tentang jenis alat pengikat yang digunakan, seperti tali pengikat kendaraan (*rope automobile tiedown*), sling pengikat dengan kunci bergigi (*ratchet strap assembly*), atau rantai dengan penguat/pengencangnya (*chain with turnbuckle*). Yang terdapat pada lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016.



Gambar 2. 1. Tali Pengikat Kendaraan (*Rope Automobile Tiedown*)¹⁶

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.

¹⁶ Lampiran Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal



Gambar 2. 2. Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (*Ratchet Strap Assembly*) Model Ganco Pada Kedua Ujung Sisinya¹⁷

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

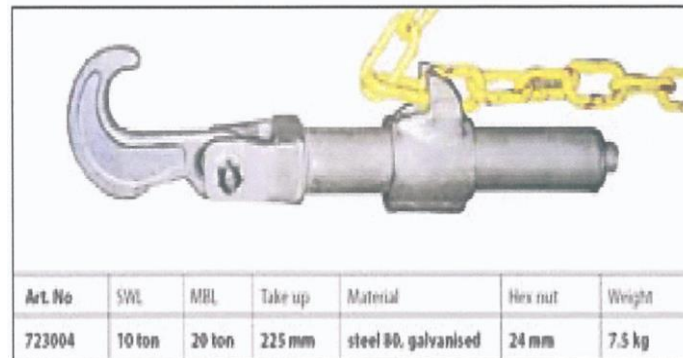


Gambar 2. 3. Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (*Ratchet Strap Assembly*) Model Ganco Pada Satu Sisinya¹⁸

¹⁷ *Ibid*

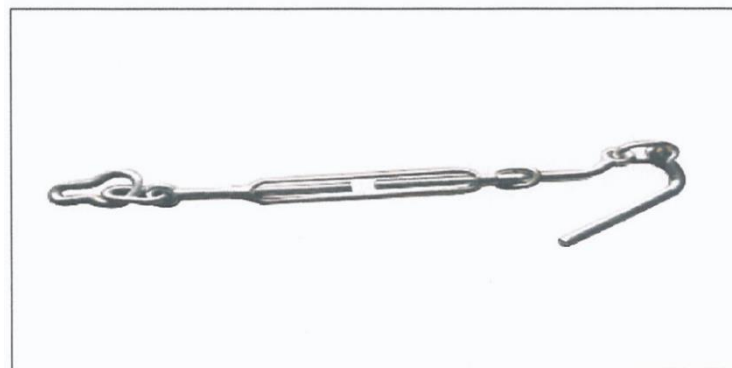
¹⁸ Lampiran Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal

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



Gambar 2. 4. Rantai Dengan Ganco¹⁹

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

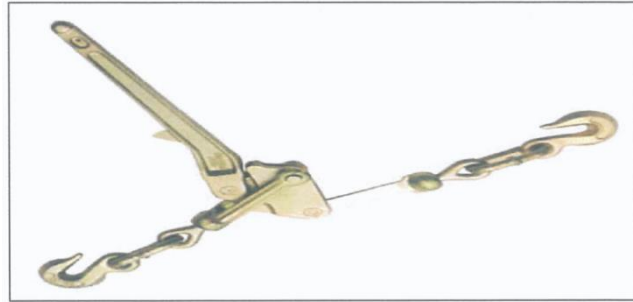


Gambar 2. 5. Pengikat (*turnbuckle*) yang dapat disambung dengan rantai²⁰

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.

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ Lampiran Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal



Gambar 2. 6. Ganco Dengan Rantai Dan Pengencangnya²¹

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.

8. Klem Pada Roda Kendaraan

Klem diartikan sebagai alat untuk menjepit, memegang atau menekan suatu objek atau benda²². Klem juga diartikan sebagai alat menjepit kendaraan agar tidak bergerak atau bergeser. Klem pada roda kendaraan memiliki berbagai jenis seperti berikut:



Gambar 2. 7. Jenis – Jenis Klem Roda Kendaraan²³

²¹ *Ibid.*

²² KBBI

²³ Lampiran Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal

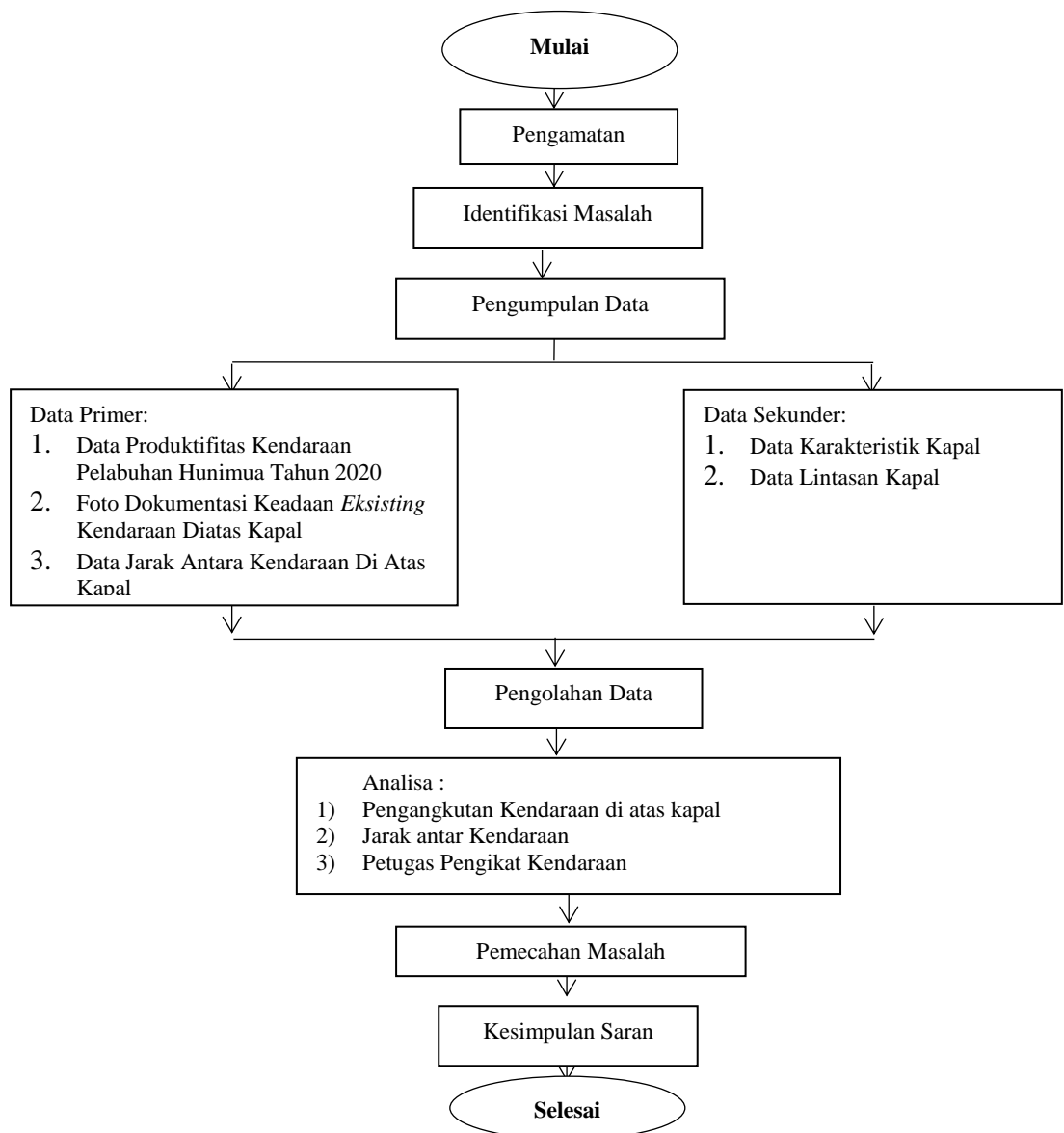
9. Waktu *Lashing*

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

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Alur Pikir

Adapun bagan alur penelitian ini dapat dilihat pada gambar dibawah ini :



Gambar 3. 1 Bagan Alur Penelitian

3.2 Metode Pengumpulan Data

Penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini menggunakan beberapa metode pendekatan dalam mendapatkan data sebagai bahan acuan dan perbandingan. Pendekatan ini disesuaikan dengan kondisi dan lokasi tempat dimana objek penelitian berada. Data – data yang diperoleh dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

3.2.1 Data Primer

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

1. Metode Observasi

Melakukan pengamatan secara langsung kondisi yang sebenarnya di lapangan yaitu mengamati proses pemuatan 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 sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal.

2. Metode Pengukuran

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

3.2.2 Data Sekunder

Adalah data yang didapat berdasarkan pengamatan pihak lain dan berupa laporan secara tertulis, dalam memperoleh data sekunder meliputi data karakteristik kapal dan data produktivitas 5 tahun terakhir.

1. Metode Kepustakaan (Literatur)

Data sekunder didapat dari literatur atau buku – buku tentang 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

Data yang di kumpulkan dari berbagai instansi yang terkait, yaitu:

- 1) PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ambon.
- 2) Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIII Provinsi Maluku.
- 3) Badan Pusat Statistik Kota Ambon Provinsi Maluku.

3.2.3 Aspek Yang Diteliti

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

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

Tabel 3. 1. Aspek Yang Dianalisa Berdasarkan PM No. 115 Tahun 2016²⁴

No	Berdasarkan Peraturan
(1)	(2)
1	Setiap pelabuhan yang digunakan untuk mengangkut kendaraan dengan menggunakan kapal harus menyiapkan alat timbang kendaraan di area pelabuhan untuk menimbang kendaraan sebelum diangkut di atas kapal

²⁴ Peraturan Menteri Perhubungan No.115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal

No	Berdasarkan Peraturan
(1)	(2)
2	Kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal
3	Ruang penempatan kendaraan harus <i>steril</i> dari adanya penumpang selama pelayaran
4	Ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan minyak gemuk (<i>grease</i>)
5	Setiap kendaraan wajib dilakukan pengikatan selama pelayaran, pengikatan sebagaimana yang dimaksud adalah dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (haluan), tengah (<i>midship</i>), dan belakang (buritan)
6	Setiap kapal wajib menyediakan alat pengikat yang cukup diatas kapal
7	<p>Persyaratan untuk jarak muatan antara kendaraan adalah:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang-kurangnya 60 cm. b. Jarak antara muka dan belakang masing-masing kendaraan 30 cm. <p>Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading-gading</p>

2. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan pada Kapal Angkutan Penyeberangan sebagai berikut²⁵:

Tabel 3. 2. Aspek Yang Dianalisa Berdasarkan PM No. 30 Tahun 2016²⁶

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

3.2.4 Alat-alat yang Digunakan Dalam Pengumpulan Data

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

²⁵ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan pada Kapal Angkutan Penyeberangan

²⁶ *ibid*



Gambar 3. 2. Alat Pengikat yang Disimpan di Dalam Gudang kapal KMP Inelika²⁷



Gambar 3. 3. Tali Pengikat Kendaraan (*Rope Automobile Tiedown*)²⁸

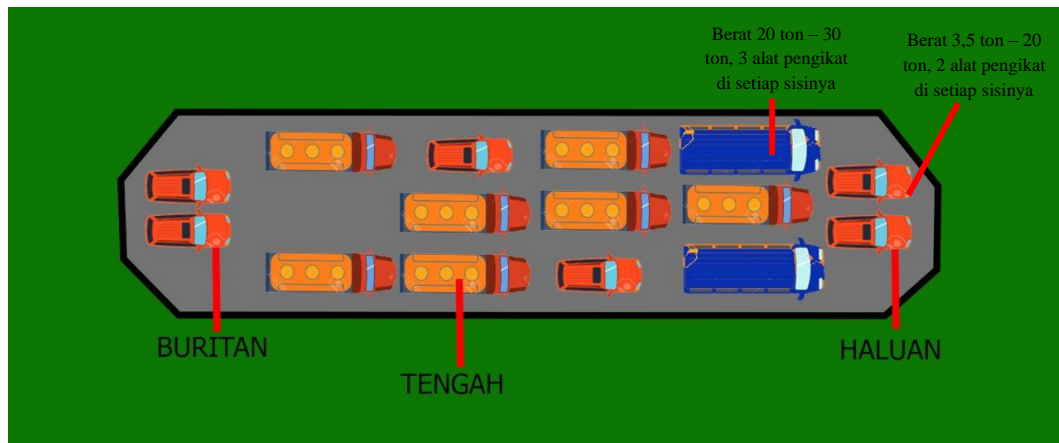
²⁷ Hasil Survey dan Dokumentasi Tim PKL di Angkutan Penyeberangan PT. ASDP Cabang Ambon Tahun 2020

²⁸ *Ibid.*

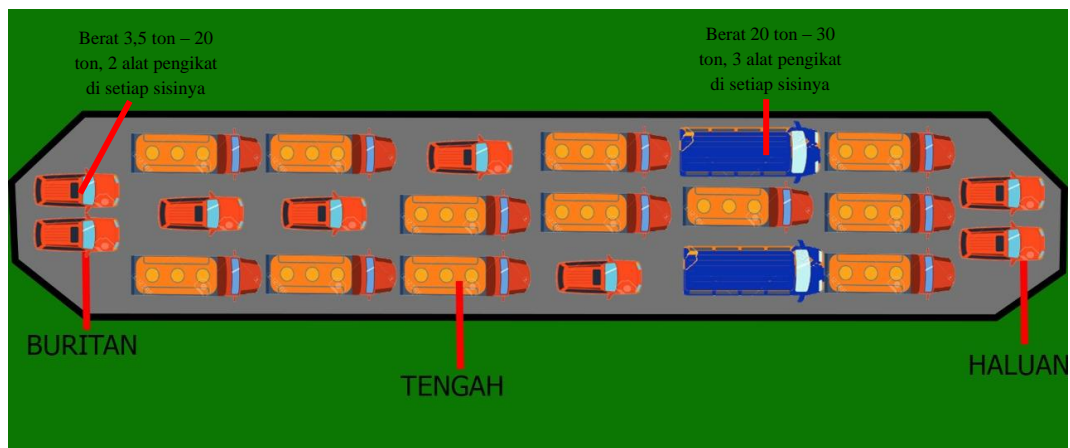


Gambar 3. 4. Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (*Ratchet Strap Assembly*) Model Ganco Pada Kedua Ujung Sisinya²⁹

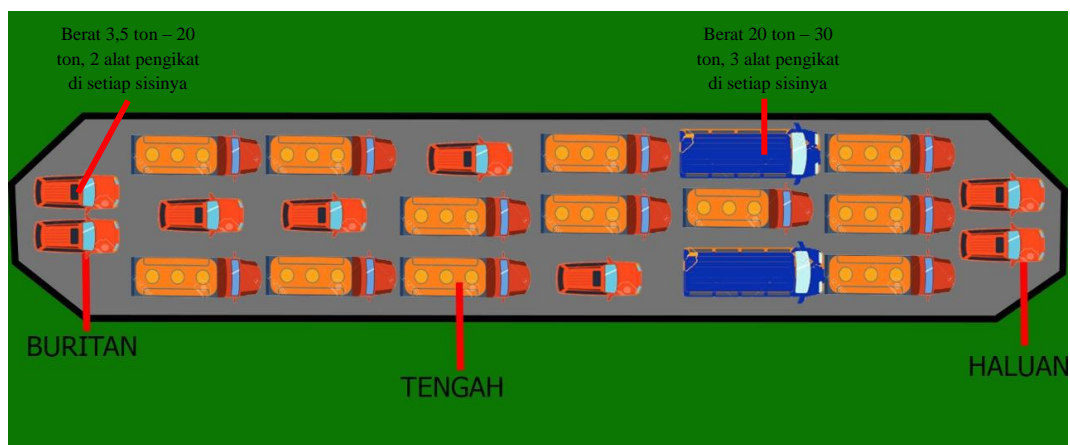
²⁹ Hasil Survey dan Dokumentasi Tim PKL di Angkutan Penyeberangan PT. ASDP Cabang Ambon Tahun 2020



Gambar 3. 5. Kondisi Pemuatan di KMP. Terubuk



Gambar 3. 6. Kondisi Pemuatan di KMP. Rokatenda



Gambar 3. 7. Kondisi Pemuatan di KMP. Inelika

Tabel 3. 3. Jumlah Kendaraan yang Harus Di-*Lashing* di Kapal³⁰

Jenis Kapal	Jumlah Kendaraan	Golongan Kendaraan						Jumlah dan Jenis <i>Lashing</i>		
		IVA	IVB	VA	VB	IVA	IVB	Haluan	Tengah	Buritan
KMP. Terubuk	15	4	2	1	6	2	-	8 alat pengikat kendaraan di setiap sisinya	12 alat pengikat kendaraan di setiap sisinya	8 alat pengikat kendaraan di setiap sisinya
KMP. Rokatenda	22	6	2	2	10	2	-			
KMP. Inelika	22	5	3	4	8	2	-			

Keterangan:

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal pada Pasal 18:



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 dan 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.

³⁰ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal

Tabel 3.4 Spesifikasi berat rata rata kendaraan per golongan³¹

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

³¹ <https://kargo.tech/kapasitas-truk/>, diakses pada tanggal 15 Agustus 2020 Pukul 17.35 Wib

NO	Jenis Golongan	Gambar	KET
(1)	(2)	(3)	(4)
1	Golongan V B	<p data-bbox="560 510 687 546">Dimensi: 24 CBM Berat Max: 8 Ton</p> 	<p data-bbox="1098 562 1358 831">Panjang : 5,6 Meter Lebar : 2 Meter Tinggi : 2,2 Meter Berat Kosong : 2,5 Ton Berat Maksimal : 8 Ton</p>
2	Golongan IV B	<p data-bbox="568 972 767 1016">Dimensi: 30 CBM Berat Max: 15 Ton</p> 	<p data-bbox="1098 1025 1358 1294">Panjang : 6,3 Meter Lebar : 2,2 Meter Tinggi : 2,3 Meter Berat Kosong : 7,2 Ton Berat Maksimal : 22 Ton</p>

BAB IV OBJEK PENELITIAN

4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian

1. Kondisi Geografis

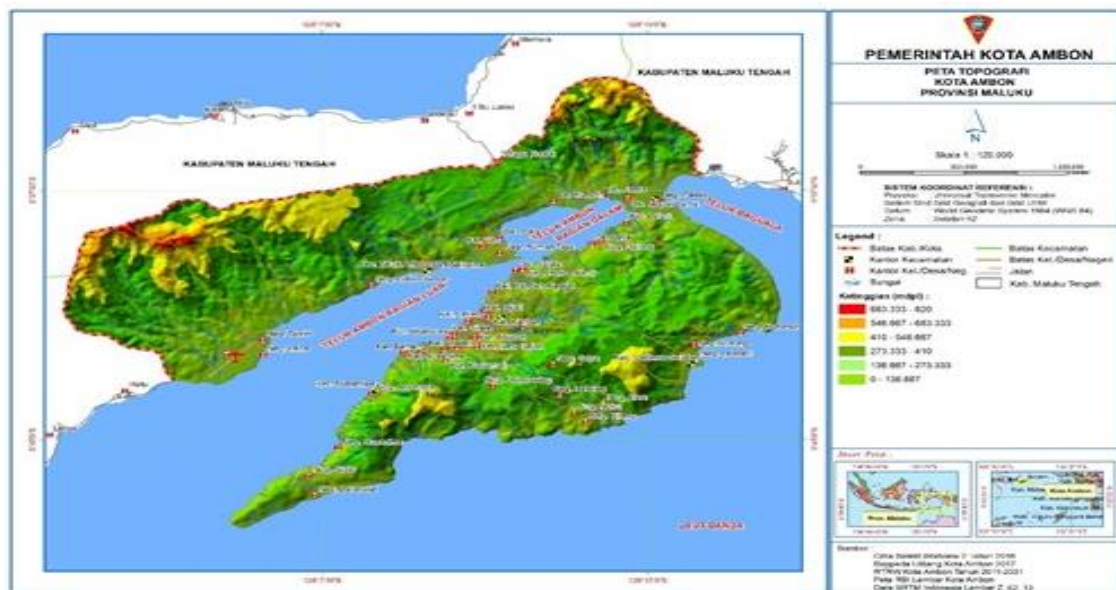
Secara Geografis Kota Ambon terletak pada 3° 34' 8,40" – 3° 47' 42,00" Lintang Selatan dan 128° 1' 33,60" – 128° 18' 3,60" Bujur Timur. Kondisi Topografis Kota Ambon sebagian besar terdiri dari daerah Bergelombang sampai terjal dengan luas ± 280 km² atau 87% dan daerah datar dengan luas ± 42 km² atau 13% dari total wilayah daratan.

Sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 1979 luas wilayah Kota Ambon seluruhnya 377 km² dan berdasarkan hasil Survey Tata Guna Tanah Tahun 1980, luas daratan Kota Ambon tercatat 359,45 km². Sesuai Perda Kota Ambon Nomor 2 Tahun 2006, Kota Ambon memiliki lima kecamatan dengan luas masing-masing: Kecamatan Nusaniwe 88,35 km², Kecamatan Sirimau 86,81 km², Kecamatan Teluk Ambon 93,68 km², Kecamatan Teluk Ambon Baguala 40,11 km² dan Kecamatan Leitim.

Tabel 4. 1. Adapun batas – batas administrasi Kota Ambon adalah sebagai berikut:³²

Arah	Batas Wilayah Administrasi
Utara	Berbatasan dengan Desa Hitu, Hila dan Kaitetu dari Kecamatan Leituhu Kabupaten Maluku Tengah
Selatan	Berbatasan dengan Laut Banda
Timur	Berbatasan dengan Desa Suli dari Kecamatan Salahutu Kabupaten Maluku Tengah
Timur	Berbatasan dengan Desa Hatu dari Kecamatan Leituhu Barat Kabupaten Maluku Tengah.

³².Data Badan Pusat Statistik Kota Ambon Tahun 2020



Gambar 4. 1. Peta Administrasi Kota Ambon³³

2. Kependudukan

Penduduk Kota Ambon tahun 2019 berjumlah 384.132 jiwa yang tersebar sebanyak 5 kecamatan. Dari 5 kecamatan, kecamatan Sirimau yang mempunyai kepadatan penduduk terbesar 166.397 jiwa.

Tabel 4. 2. Penduduk dan Laju Pertumbuhan Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Ambon, 2019³⁴

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk	Laju Pertumbuhan Penduduk Per Tahun 2018-2019
1	Nusaniwe	98.417	3,81
2	Sirimau	166.397	2,57
3	Teluk Ambon	47.358	4,49
4	Teluk Ambon Baguala	61.658	3,56
5	Leitimur Selatan	10.302	5,55
	Hail Registrasi	384.132	3,38
	Hasil Proyeksi	478.616	3,67

³³. Hasil Survey dan Dokumentasi Tim PKL di Angkutan Penyeberangan PT. ASDP Cabang Ambon Tahun 2020

³⁴. Data Badan Pusat Statistik Kota Ambon Tahun 2020

4.2 Sarana Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan

Di Lintasan Hunimua - Waipirit yang digunakan adalah kapal motor penyeberangan. Berikut adalah karakteristik kapal motor penyeberangan yang akan diangkat dalam penulisan kertas kerja wajib yang beroperasi di Lintasan Hunimua – Waipirit. Berikut merupakan karakteristik kapal yang beroperasi:



Gambar 4. 2. KMP. Terubuk

Berikut merupakan karakteristik KMP. Terubuk yang beroperasi pada lintasan Hunimua – Waipirit:

Tabel 4. 3. Data Ship Particular KMP. Terubuk³⁵

Nama Kapal	KMP. TERUBUK
IMO Number	9027427
Tempat Pembuatan / Galangan	PT. Najatim Dockyard Surabaya
Tahun Pembuatan	1990
Lintasan	HUNIMUA – WAIPIRIT (PP)
Type Kapal	Ro-Ro Ferry
GT	338 GT
Tinggi Car Deck Haluan	3,75 m
Tinggi Car Deck Buritan	3,75
Kecepatan Operasional	7 Knot
Kapasitas Muat	
a. Penumpang	212 Orang
b. Kendaraan	15 Kendaraan Campuran
c. Jumlah Abk	18 Orang
d. Panjang Seluruh (LOA)	38.30 meter
e. Lebar Kapal	10.50 meter

³⁵.Data dari PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ambon Tahun 2020



Gambar 4.3. KMP. Rokatenda

Berikut merupakan karakteristik KMP. Rokatenda yang beroperasi pada lintasan Hunimua – Waipirit:

Tabel 4. 4. Data Ship Particular KMP. Rokatenda³⁶

Nama Kapal	KMP. ROKATENDA
IMO Number	8874540
Tempat Pembuatan / Galangan	PT. Noahtu Shipyard
Tahun Pembuatan	1992
Lintasan	HUNIMUA – WAIPIRIT (PP)
Type Kapal	Ro-Ro Ferry
GT	526 GT
Tinggi Car Deck Haluan	3,75 m
Tinggi Car Deck Buritan	3,75 m
Kecepatan Operasional	8 Knot
Kapasitas Muat	
a. Penumpang	321 Orang
b. Kendaraan	22 Kendaraan Campuran
c. Jumlah Abk	20 Orang
d. Panjang Seluruh (LOA)	45.35 meter
e. Lebar Kapal	12 meter

³⁶ Data dari PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ambon Tahun 2020



Gambar 4.4. KMP. Inelika

Berikut merupakan karakteristik KMP. Terubuk yang beroperasi pada lintasan Hunimua – Waipirit:

Tabel 4. 5. Data Ship Particular KMP. Inelika³⁷

Nama Kapal	KMP. INELIKA
IMO Number	8898166
Tempat Pembuatan / Galangan	PT. Industri Kapal Indonesia (Ujung Pandang)
Tahun Pembuatan	1994
Lintasan	HUNIMUA – WAIPIRIT (PP)
Type Kapal	Ro-Ro Ferry
GT	672 GT
Tinggi Car Deck Haluan	3,8 m
Tinggi Car Deck Buritan	3,8 m
Kecepatan Operasional	7,5 Knot
Kapasitas Muat	
a. Penumpang	315 Orang
b. Kendaraan	22 Kendaraan Campuran
c. Jumlah Abk	19 Orang
d. Panjang Seluruh (LOA)	45.36 meter
e. Lebar Kapal	12.80 meter

Data yang diperoleh dari *ship particular* digunakan untuk mengetahui kapasitas muatan dari setiap kapal sehingga pada saat pemuatan kendaraan tidak melebihi kapasitas kapal yang telah ditentukan.

³⁷ *Ibid.*

Tabel 4. 6. Hasil Rekapitulasi Kondisi *Eksisting* KMP. Terubuk³⁸

NO	ITEM YANG DIAMATI	STANDAR	JARAK
1	Jarak depan belakang		
	• Depan	60 cm	19,06 cm
	• Belakang	60 cm	20,31 cm
2	Jarak sisi kanan kiri		
	• Kanan	30 cm	15,92 cm
	• Kiri	30 cm	17,46 cm
3	Jarak ke dinding	60 cm	18,57 cm
4	Alat pengikat kendaraan		
	• Haluan	Dilakukan <i>lashing</i>	Tidak di- <i>lashing</i>
	• Tengah	Dilakukan <i>lashing</i>	Tidak di- <i>lashing</i>
	• Buritan	Dilakukan <i>lashing</i>	Tidak di- <i>lashing</i>

Data di tabel tersebut jelas bahwa rata - rata jarak depan kendaraan 19,06 cm depan, rata-rata jarak belakang kendaraan 20,31 cm, rata-rata jarak kanan kendaraan 15,92 cm, rata-rata jarak kiri kendaraan 17,46 cm dan rata-rata jarak ke dinding kendaraan 18,57 cm. Berdasarkan data diatas jarak pemuatan di atas kapal Terubuk pada Lintasan Hunimua – Waipirit tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal. Hal ini sangat berbahaya untuk keselamatan pengguna jasa maupun operator kapal. Adapun tabel hasil rekapitulasi survey yang dilakukan sebagai berikut:

³⁸ Hasil Rekapitulasi KMP Terubuk, 2020

Tabel 4. 7. Hasil Rekapitulasi Kondisi *Eksisting* KMP. Rokatenda³⁹

NO	ITEM YANG DIAMATI	STANDAR	JARAK
1	Jarak depan belakang		
	• Depan	60 cm	24,95 cm
	• Belakang	60 cm	24,43 cm
2	Jarak sisi kanan kiri		
	• Kanan	30 cm	15,25 cm
	• Kiri	30 cm	15,47 cm
3	Jarak ke dinding	60 cm	26,20 cm
4	Alat pengikat kendaraan		
	• Haluan	Dilakukan <i>lashing</i>	Tidak di- <i>lashing</i>
	• Tengah	Dilakukan <i>lashing</i>	Tidak di- <i>lashing</i>
	• Buritan	Dilakukan <i>lashing</i>	Tidak di- <i>lashing</i>

Data di tabel tersebut jelas bahwa rata-rata jarak depan kendaraan 24,95 cm depan, rata-rata jarak belakang kendaraan 24,43 cm, rata-rata jarak kanan kendaraan 15,25 cm, rata-rata jarak kiri kendaraan 15,47cm dan rata-rata jarak ke dinding kendaraan 26,20 cm. Berdasarkan data diatas jarak pemuatan di atas kapal Rokatenda pada Lintasan Hunimua - Waipirit tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal. Hal ini sangat berbahaya untuk keselamatan pengguna jasa maupun operator kapal. Adapun tabel hasil rekapitulasi survey yang dilakukan sebagai berikut:

³⁹ Hasil Rekapitulasi KMP Rokatenda, 2020

Tabel 4. 8. Hasil Rekapitulasi Kondisi *Eksisting* KMP. Inelika⁴⁰

NO	ITEM YANG DIAMATI	STANDAR	JARAK
1	Jarak depan belakang		
	• Depan	60 cm	20,22 cm
	• Belakang	60 cm	20,43 cm
2	Jarak sisi kanan kiri		
	• Kanan	30 cm	15,53 cm
	• Kiri	30 cm	15,94 cm
3	Jarak ke dinding	60 cm	19,54 cm
4	Alat pengikat kendaraan		
	• Haluan	Dilakukan <i>lashing</i>	Tidak di- <i>lashing</i>
	• Tengah	Dilakukan <i>lashing</i>	Tidak di- <i>lashing</i>
	• Buritan	Dilakukan <i>lashing</i>	Tidak di- <i>lashing</i>

Data di tabel tersebut jelas bahwa rata-rata jarak depan kendaraan 20,22 cm depan, rata-rata jarak belakang kendaraan 20,43 cm, rata-rata jarak kanan kendaraan 15,53 cm, rata-rata jarak kiri kendaraan 15,94 cm dan rata-rata jarak ke dinding kendaraan 19,54 cm. Berdasarkan data diatas jarak pemuatan di atas kapal Inelika pada Lintasan Hunimua - Waipirit tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal. Hal ini sangat berbahaya untuk keselamatan pengguna jasa maupun operator kapal.

Selain kondisi jarak yang tidak sesuai dengan aturan yang berlaku, *pelashingan* di atas kapal pun tidak dilakukan karena terbatasnya alat *lashing*. Ada 2 jenis alat *lashing* yang tersedia di atas kapal PT. ASDP Cabang Ambon lintasan Hunimua – Waipirit tersebut yaitu tali pengikat kendaraan (*Rope Automobile Tiedown*) dan Sling Pengikat dengan kunci bergigi (*Ratchet Starp Assembly*) model

⁴⁰ Hasil Rekapitulasi KMP Inelika, 2020

ganco pada kedua ujung sisinya. Akan tetapi alat *lashing* tersebut tidak digunakan ketika kapal sedang berlayar dan disimpan di dalam gudang. Berikut merupakan alat *lashing* yang tidak terawat dan tersimpan digudang di atas kapal:

4.3 Prasarana Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan

Prasarana merupakan faktor penunjang dalam kegiatan terhadap pelayanan pada pelaksanaan kegiatan angkutan penyeberangan, khususnya pada wilayah kerja Pelabuhan Penyeberangan Hunimua yang ada di Desa Liang, dan Pelabuhan Waipirit yang ada di Desa Kairatu faktor-faktor tersebut antara lain :

Fasilitas yang telah tersedia di Pelabuhan Penyeberangan Hunimua adalah sebagai berikut :

Tabel 4. 9. Karakteristik Pelabuhan Penyeberangan Hunimua
Fasilitas Sisi Daratan Pelabuhan Hunimua⁴¹

No	Fasilitas	Luas
1	Lapangan Parkir Kendaraan Roda 2	146 m ²
2	Lapangan Parkir Kendaraan Roda 4	1986 m ²
3	Bangunan Kantor	78 m ²
4	Ruang Tunggu	16 m ²
5	Loket	2,25 m ²
6	Toilet	5 m ²
7	Musholla	12,5 m ²
8	Kantin	35 m ²

⁴¹. Data dari PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ambon Tahun 2020

Fasilitas yang telah tersedia di Pelabuhan Penyeberangan Waipirit adalah sebagai berikut :

Tabel 4. 10. Karakteristik Pelabuhan Penyebrangan Waipirit
Fasilitas Sisi Daratan Pelabuhan Waipirit⁴²

No	Fasilitas	Luas
1	Lapangan Parkir Kendaraan Roda 2	248 m ²
2	Lapangan Parkir Kendaraan Roda 4	1986 m ²
3	Bangunan Kantor	64 m ²
4	Ruang Tunggu	20 m ²
5	Loket	2,25 m ²
6	Toilet	6,5 m ²
7	Musholla	8,5 m ²
8	Kantin	44 m ²

a. Alur Pelayaran

Alur pelayaran merupakan suatu prasarana penunjang bagi terselenggaranya angkutan perairan daratan. Khususnya pada penyelenggaraan angkutan penyeberangan yang ada di Desa Liang, alur pelayaran merupakan jalur yang berpeluang meningkatkan pertumbuhan ekonomi bagi masyarakat dan daerahnya.

Lintasan penyeberangan yang dilayani oleh kapal yang dikelola PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Ambon adalah lintas penyeberangan Hunimua - Waipirit yang jaraknya adalah 11,5 mil, dengan waktu tempuh \pm 1,5 jam perjalanan.

⁴². Data dari PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ambon Tahun 2020



Gambar 4. 5. Alur Pelayaran Lintasan Hunimua - Waipirit⁴³

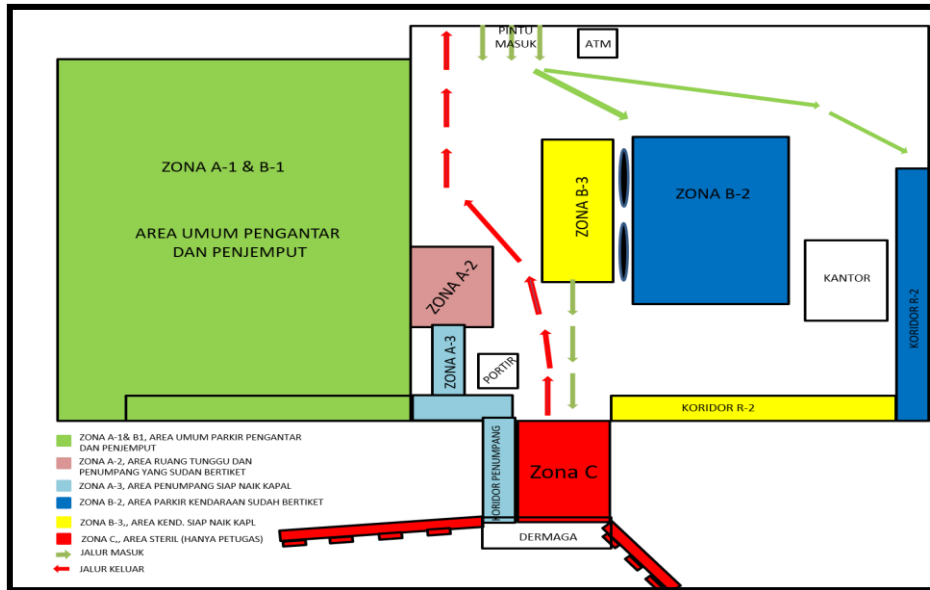
Dari gambar diatas dapat dilihat bahwa Pelabuhan Penyeberangan Hunimua terletak di Desa Liang yang merupakan kota industri menjadi pintu keluar masuknya berbagai macam kebutuhan ekonomi di Maluku.

b. Pelabuhan Penyeberangan

Pelabuhan Hunimua memiliki 2 (dua) dermaga plengsengan yang dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Ambon, yang digunakan untuk memperlancar proses bongkar muat dari dan/atau ke kapal. Dermaga adalah salah satu bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapatkan dan menambatkan kapal yang melakukan bongkar muat dan naik turun penumpang.

⁴³ Hasil Survey dan Dokumentasi Tim PKL di Angkutan Penyeberangan PT. ASDP Cabang Ambon Tahun 2020

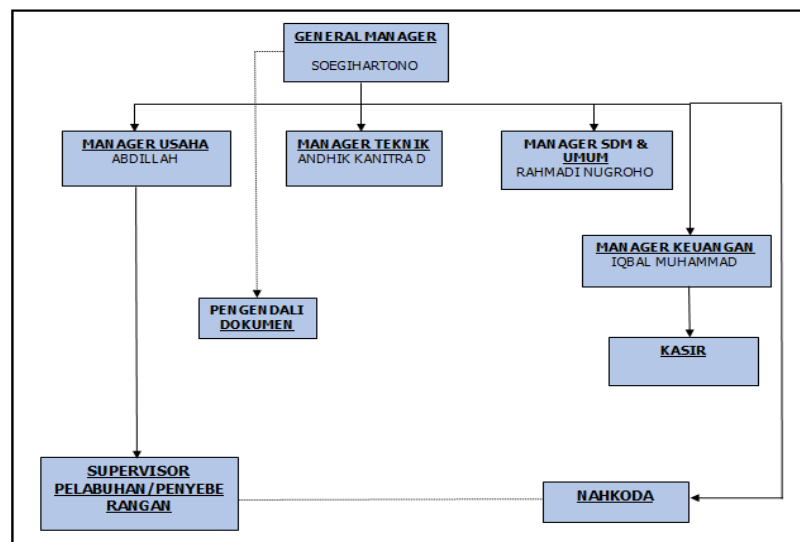
Berikut layout Pelabuhan Penyeberangan Hunimua :



Gambar 4. 6. Layout Pelabuhan Hunimua⁴⁴

4.4 Instansi Pembina Transportasi

a. Struktur Organisasi PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ambon



Gambar 4. 7. Struktur Organisasi PT. ASDP Indonesia Cabang Ambon⁴⁵

⁴⁴ Data dari PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ambon Tahun 2020

⁴⁵ Data dari PT. ASDP Cabang Ambon Tahun 2020

b. Tugas dan wewenang

1. General Manager Cabang

a) Tugas Pokok :

Mengorganisir dan mengendalikan kegiatan pengelolaan dan pengembangan jasa kepelabuhan dan penyeberangan di Cabang.

Rincian Tugas :

1. Menyusun rencana kegiatan dan anggaran Cabang
2. Mengorganisir kegiatan pengelolaan dan pengembangan kepenguasaan jasa kepelabuhan dan penyeberangan Cabang
3. Melakukan pembinaan dan mengarahkan kegiatan-kegiatan di Cabang dalam rangka peningkatan kinerja.
4. Mengendalikan kegiatan operasional kapal dan pelabuhan, pembangunan dan / atau pemanfaatan lahan pelabuhan.
5. Mengendalikan pemeliharaan peralatan operasional / alat produksi dan gedung kantor, fasilitas pelabuhan serta penunjang lainnya.
6. Mengendalikan penggunaan anggaran, kebutuhan dan pengembangan SDM, ketata-usahaan, kerumah-tangga, keamanan, ketertiban dan keindahan lingkungan kerja serta keselamatan kerja.
7. Melakukan pembinaan terhadap SDM di Cabang.
8. Melakukan koordinasi dengan Divisi / Biro terkait di Kantor Pusat yang berhubungan dengan kegiatan kepengusahaan jasa kepelabuhan dan penyeberangan.
9. Melakukan koordinasi dengan instansi / mitra kerja terkait yang berhubungan dengan kegiatan kepengusahaan jasa kepelabuhan dan penyeberangan.
10. Melaksanakan kegiatan pemerintahan di Pelabuhan Penyeberangan.
11. Mendelegasikan tugas-tugas yang dapat dilaksanakan oleh bawahan.

12. Melaporkan pelaksanaan kegiatan ke Kantor Pusat (Direksi) secara Periodik.

Tugas Berkala yaitu melaporkan :

- a. Realisasi kegiatan operasional kapal dan pelabuhan, pemeliharaan, SDM dan Umum serta Keuangan di Cabang (Bulanan, Triwulan, Semester dan tahunan)
- b. Analisis kegiatan kepengusahaan jasa kepelabuhanan dan penyeberangan di Cabang (triwulan, semester dan tahunan).
- c. Rencana Kerja dan Anggaran Cabang (tahunan)

b) Wewenang

1. Menandatangani Surat dan pelaporan yang berhubungan dengan kegiatan di Cabang.
2. Menandatangani perjanjian kerjasama atas nama Direksi.
3. Menandatangani kebijakan yang berhubungan dengan kegiatan di cabang.
4. Menandatangani dan memberikan persetujuan cuti dan ijin karyawan di Cabang
5. Mendelegasikan tugas atau pekerjaan kepada para Manajer sesuai dengan bidangnya.
6. Memberikan penilaian prestasi karyawan di Cabang
7. Memberikan pembinaan dan tegoran bagi karyawan di Cabang
8. Memberikan persetujuan cuti dan ijin bawahannya.
9. Memberikan saran dan konstruktif untuk efisiensi dan efektifitas kegiatan kepengusahaan jasa kepelabuhanan dan penyeberangan.
10. Mengajukan permintaan fasilitas yang dapat menunjang dan meningkatkan pelaksanaan kegiatan di Cabang.

2. Manager Usaha

a) Tugas Pokok:

Merencanakan, melaksanakan, mengendalikan, mengkoordinasikan, mengawasi, menganalisa dan mengevaluasi kegiatan usaha pelabuhan, usaha penyeberangan, aneka usaha dan jasa, pengendalian lalu-lintas pelabuhan dan lalu-lintas penyeberangan, keamanan, kebersihan, ketata-usahaan serta pelaporan.

b) Wewenang:

1. Menandatangani dan memberikan paraf terhadap surat dan pelaporan yang berhubungan dengan kegiatan operasional kapal dan pelabuhan serta produksi jasa dan pendapatan di Cabang.
2. Mendelegasikan tugas kepada para Asisten Manager nya.
3. Memberikan rekomendasi permohonan cuti bawahannya
4. Memberikan saran konstruktif untuk efisiensi dan efektifitas kegiatan operasional kapal dan pelabuhan serta produksi jasa dan pendapatan
5. Mengajukan permintaan fasilitas yang dapat menunjang dan meningkatkan pelaksanaan pekerjaan.
6. Memberikan penilaian atas hasil pekerjaan bawahannya.

3. Manager Teknik

a) Tugas Pokok :

Mengkoordinir, merencanakan, melaksanakan, mengawasi, menganalisa, mengevaluasi serta menganalisa kegiatan pemeliharaan kapal beserta perlengkapannya, penyediaan dan pemeliharaan fasilitas terminal dan peralatan pelabuhan, administrasi perkantoran serta pelaporan.

b) Wewenang :

1. Menandatangani dan /atau memberikan paraf terhadap surat dan pelaporan yang berhubungan dengan kegiatan pemeliharaan kapal dan pelabuhan di Cabang.
2. Mendelegasikan tugas kepada para Asisten Manager Teknik Kapal dan Asisten Manager Teknik Pelabuhannya.
3. Memberikan rekomendasi permohonan cuti bawahannya
4. Memberikan saran konstruktif untuk efisiensi dan efektifitas kegiatan pemeliharaan kapal kapal dan pelabuhan.
5. Mengajukan permintaan fasilitas yang dapat menunjang dan meningkatkan pelaksanaan pekerjaan.
6. Memberikan penilaian atas hasil pekerjaan bawahannya.

4. Manager SDM dan Umum

a) Tugas Pokok :

Mengkoordinir, merencanakan, mengevaluasi, menganalisis, mengawasi dan melaksanakan kegiatan balas jasa, kedisiplinan, kesejahteraan, keselamatan kerja, penempatan, kebutuhan serta data karyawan, system administrasi perkantoran, pengadaan kebutuhan peralatan kantor, perlengkapan karyawan dan ATK, pemeliharaan dan perawatan gedung kantor dan peralatannya, kendaraan dinas, system keamanan, ketertiban , dan kebersihan lingkungan kerja di Cabang serta pelaporan.

b) Wewenang :

1. Menandatangani dan /atau memberikan paraf terhadap surat dan pelaporan yang berhubungan dengan manajemen SDM dan Umum di Cabang.
2. Mendelegasikan tugas kepada Asisten Manager SDM dan Asisten Manager Umum.
3. Memberikan saran konstruktif untuk efisiensi dan efektifitas kegiatan Manajemen SDM & Umum.
4. Memberikan rekomendasi permohonan cuti bawahannya

5. Mengajukan permintaan fasilitas yang dapat menunjang dan meningkatkan pelaksanaan pekerjaan.
6. Memberikan penilaian atas hasil pekerjaan bawahannya

5. Manager Keuangan

a) Tugas Pokok :

Merencanakan, melaksanakan, mengawasi, mengevaluasi serta menganalisis kegiatan ketatausahaan keuangan dan akuntansi, penyelesaian hutang-piutang, perpajakan, kewajiban-kewajiban lainnya, pelaksanaan anggaran, jasa keuangan, pengelolaan kas / bank, verifikasi serta pelaporan.

b) Wewenang :

1. Menandatangani dan /atau memberikan paraf terhadap surat dan pelaporan yang berhubungan dengan keuangan dan akuntansi di Cabang.
2. Mendelegasikan tugas kepada Asisten Manager Keuangan dan Asisten Manager Akuntansi.
3. Memberikan saran konstruktif untuk efisiensi dan efektifitas di bidang Keuangan dan Akuntansi.
4. Memberikan rekomendasi permohonan cuti bawahannya.
5. Mengajukan permintaan fasilitas yang dapat menunjang dan meningkatkan pelaksanaan pekerjaan.
6. Memberikan penilaian atas hasil pekerjaan bawahannya.

4.5 Produktivitas Angkutan

4.5.1 Produktivitas 15 Hari

Tabel 4. 11. Data Produktivitas 15 Hari Pelabuhan Hunimua⁴⁶

No	Tanggal	Trip	PENUMPANG	Kendaraan											Total
				Gol. I	Gol.II	Gol.III	Gol.IV A	Gol.IV B	Gol.VA	Gol.VB	Gol.VIA	Gol.VIB	Gol.VIIA	Gol.VIIB	
1	09 April 2020	7	465	0	209	0	38	15	17	29	0	3	0	0	776
2	10 April 2020	7	562	0	206	0	49	13	9	22	0	1	0	0	862
3	11 April 2020	7	575	0	184	0	51	22	11	21	0	0	0	0	864
4	12 April 2020	7	498	0	158	0	36	21	6	24	0	2	0	0	745
5	13 April 2020	7	503	0	195	0	30	14	8	36	0	0	0	0	786
6	14 April 2020	7	621	0	167	0	33	19	11	28	0	0	0	0	879
7	15 April 2020	7	507	0	192	0	45	24	17	38	0	2	0	0	825
8	16 April 2020	7	485	0	207	0	47	22	21	42	0	3	0	0	827
9	17 April 2020	7	526	0	200	0	39	22	17	40	0	0	0	0	844
10	18 April 2020	7	503	0	185	0	43	24	20	44	0	0	0	0	819
11	19 April 2020	7	563	0	189	0	37	17	9	33	0	0	0	0	848
12	20 April 2020	7	499	0	193	0	48	15	11	31	0	2	0	0	799
13	21 April 2020	7	596	0	228	0	40	17	6	29	0	0	0	0	916
14	22 April 2020	7	552	0	175	0	29	21	5	40	0	1	0	0	823
15	23 April 2020	7	497	0	181	0	34	16	10	32	0	1	0	0	771
TOTAL		105	9635	7952	0	2869	0	599	282	178	489	0	15	0	0

⁴⁶ Data dari PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ambon Tahun 2020

4.5.2 Produktivitas 5 Tahun Terakhir

Tabel 4. 12. Data Produktivitas Pelabuhan Hunimua 5 tahun Terakhir⁴⁷

NO	TAHUN	VIP		BISNIS		EKONOMI		GOLONGAN										
		DWS	ANAK	DWS	ANAK	DWS	ANAK	I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII
1	2015	0	0	0	0	338.929	9.581	1	124.934	0	26.970	8.654	4.079	19.068	38	33	0	0
2	2016	4.516	82	2.460	0	294.902	7.868	0	115.064	0	35.061	10.218	4.337	20.430	74	981	0	0
3	2017	10.125	219	6.202	64	351.022	8.403	0	144.081	0	37.456	12.482	4.798	21.976	34	1.226	0	1
4	2018	10.850	235	6.583	64	352.225	8.488	1	144.030	0	37.730	12.611	4.800	22.035	23	1.238	0	1
5	2019	4.848	69	1.202	17	363.578	7.234	33	156.660	0	30.850	13.011	4.385	21.696	12	1.469	69	3
TOTAL		30.339	605	16.447	145	1.700.656	41.574	35	684.769	0	168.067	56.976	22.399	105.205	181	1.017.933	69	5

⁴⁷ Data dari PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ambon Tahun 2020

4.6 Jaringan Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan

Lintasan penyeberangan yang dilayani oleh 4 buah Kapal yang dikelola PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Ambon dan PT. PANCA KARYA yaitu KMP. Terubuk, KMP.Rokatenda, KMP.Inelika dan KMP. Sardinella yang melayani lintas penyeberangan Hunimua - Waipirit yang jaraknya adalah 11,5 mil,dengan waktu tempuh \pm 1,5 jam perjalanan. Selain Hunimua – Waipirit, PT. ASDP Cabang Ambon juga melayani Lintasan Galala – Namlea dengan waktu tempuh \pm 8 jam dengan 2 buah kapal yaitu KMP. Wayangan dan KMP. Temi.



Gambar 4. 8. Jaringan Transportasi Lintasan Hunimua - Waipirit⁴⁸

⁴⁸ <https://www.google.com/search?q=peta+ambon>, diakses pada tanggal 17 Juli 2020 pukul 16.46 Wib

BAB V

ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

5.1 Analisa Data Hasil Penelitian

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

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 survey di lapangan bahwa pada Pelabuhan Hunimua tidak terdapat alat penimbang kendaraan yang seharusnya menjadi aspek penting untuk mengetahui informasi tentang berat kotor kendaraan sebelum memasuki kapal.



Gambar 5. 1. Tidak Tersedianya Jembatan Timbang Kendaraan⁴⁹

⁴⁹ Hasil Survey dan Dokumentasi Tim PKL PT. ASDP Cabang Ambon (2020)

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



Gambar 5. 2. Jembatan Timbang Tipe Portabel dan Tipe Permanen⁵⁰

2. Penempatan Kendaraan di atas Kapal

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

⁵⁰ Hasil Survey dan Dokumentasi Tim PKL di Angkutan Penyeberangan PT. ASDP Cabang Ambon Tahun 2020



Gambar 5. 3. Penempatan Kendaraan Yang Melintang⁵¹

3. Ruang Penempatan Kendaraan Harus *Steril* Dari Adanya Penumpang Selama Pelayaran

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



Gambar 5. 4. Ruang Muat kendaraan Masih Tidak *Steril*⁵²

⁵¹ Hasil Survey dan Dokumentasi Tim PKL PT. ASDP Cabang Ambon (2020)

⁵² *Ibid*

4. Ruang Muat Harus Bersih Dari Ceceran Minyak

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

Tabel 5. 1. Keadaan Ruang Muat⁵³

NO	NAMA KAPAL	KONDISI DI LAPANGAN	KET
(1)	(2)	(3)	(4)
1	KMP. Terubuk		Terdapat ceceran minyak
2	KMP. Rokatenda		Terdapat ceceran minyak dan terdapat sampah berserakan

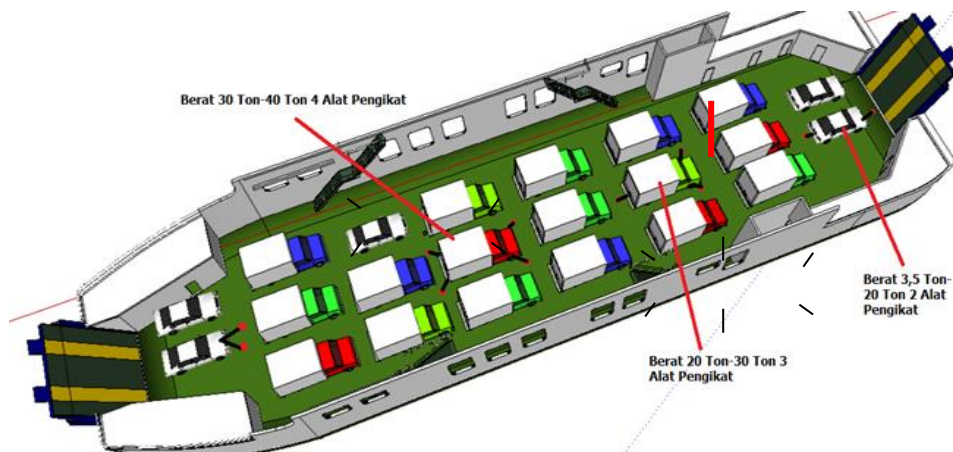
⁵³ Hasil Survey dan Dokumentasi Tim PKL di Angkutan Penyeberangan PT. ASDP Cabang Ambon Tahun 2020

NO	NAMA KAPAL	KONDISI DI LAPANGAN	KET
(1)	(2)	(3)	(4)
3	KMP. Inelika		Terdapat ceceran minyak dan terdapat sampah berserakan

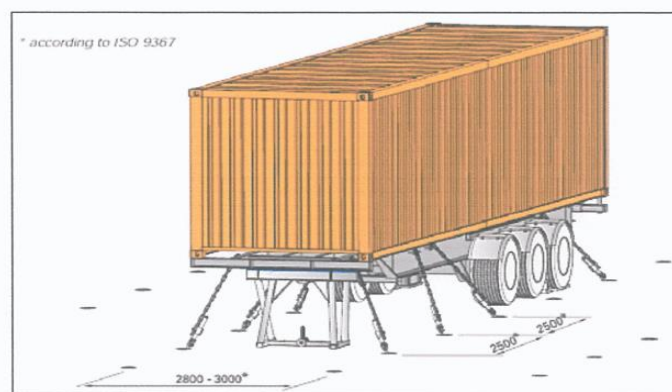
5. Pengikatan Kendaraan

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

- 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.



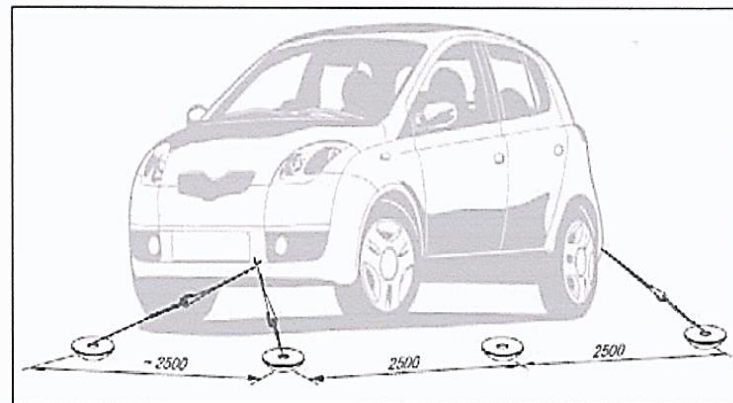
Gambar 5. 5. Jumlah Alat *Lashing* Berdasarkan Berat Muatan Kendaraan Berdasarkan Permenhub Nomor 115 Tahun 2016⁵⁴



Gambar 5. 6. Pengikatan Pada Kendaraan Besar/Berat Menggunakan Rantai Berdasarkan Permenhub Nomor 115 Tahun 2016⁵⁵

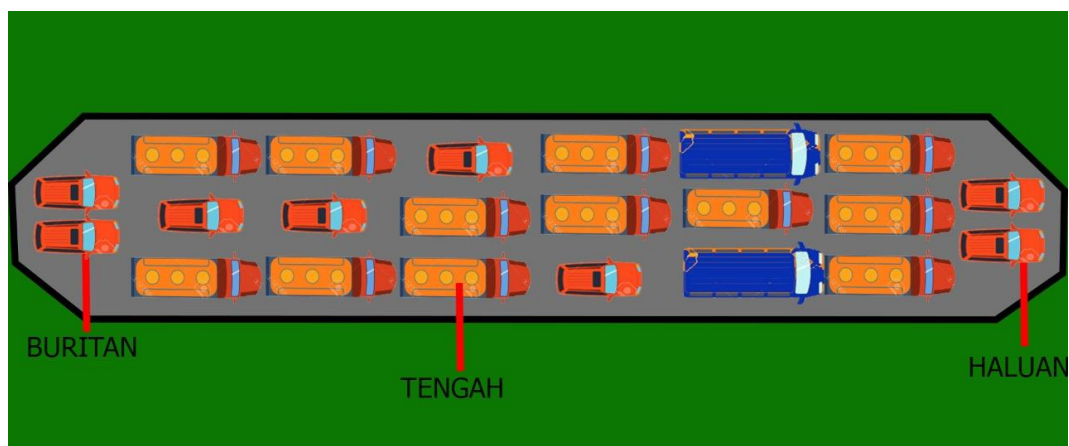
⁵⁴ Hasil Analisa Peneliti (2020)

⁵⁵ Lampiran Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal



Gambar 5. 7. Pengikatan Untuk Kendaraan Kecil Berdasarkan Permenhub Nomor 115 Tahun 2016⁵⁶

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



Gambar 5. 8. Barisan Wajib *Lashing* Berdasarkan Permenhub Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal ⁵⁷

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


⁵⁶ Lampiran Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal

⁵⁷ Hasil Analisa Peneliti (2020)


Tabel 5. 2. Alat Pengikat Kendaraan KMP. Terubuk⁵⁸

Nama Kapal	Bagian Kapal	Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 115 Tahun 2016	Kondisi dilapangan	Ket
(1)	(2)	(3)	(4)	(1)
KMP. Terubuk	Depan (Haluan)	<i>Lashing</i>	 <p>Kendaraan pada bagian depan yang tidak menggunakan tali pengikat kendaraan</p>	Tidak sesuai
	Tengah (Midship)	<i>Lashing</i>	 <p>Kendaraan pada bagian tengah yang tidak menggunakan tali pengikat kendaraan</p>	Tidak sesuai



⁵⁸ Hasil Survey dan Dokumentasi Tim PKL di Angkutan Penyeberangan PT. ASDP Cabang Ambon Tahun 2020)

Nama Kapal	Bagian Kapal	Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 115 Tahun 2016	Kondisi dilapangan	Ket
(1)	(2)	(3)	(4)	(1)
	Belakang (Buritan)	<i>Lashing</i>	 <p>Kendaraan pada bagian belakang yang tidak menggunakan tali pengikat kendaraan</p>	

Tabel 5. 3. Alat Pengikat Kendaraan KMP. Rokatenda⁵⁹

Nama Kapal	Bagian Kapal	Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 115 Tahun 2016	Kondisi dilapangan	Ket
(1)	(2)	(3)	(4)	(1)
KMP. Rokatenda	Depan (Haluan)	<i>Lashing</i>	 <p>Kendaraan pada bagian depan yang tidak menggunakan tali pengikat kendaraan</p>	Tidak Sesuai

⁵⁹. Hasil Survey dan Dokumentasi Tim PKL di Angkutan Penyeberangan PT. ASDP Cabang Ambon Tahun 2020

Nama Kapal	Bagian Kapal	Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 115 Tahun 2016	Kondisi dilapangan	Ket
(1)	(2)	(3)	(4)	(1)
	Tengah (Midship)	<i>Lashing</i>	 <p>Kendaraan pada bagian tengah yang tidak menggunakan tali pengikat kendaraan</p>	Tidak sesuai
	Belakang (Buritan)	<i>Lashing</i>	 <p>Kendaraan pada bagian belakang yang tidak menggunakan tali pengikat kendaraan</p>	Tidak sesuai

Tabel 5. 4. Alat Pengikat Kendaraan KMP. Inelika⁶⁰

Nama Kapal	Bagian Kapal	Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 115 Tahun 2016	Kondisi dilapangan	Ket
(1)	(2)	(3)	(4)	(1)
KMP. Inelika	Depan (Haluan)	<i>Lashing</i>	 <p>Kendaraan pada bagian depan yang tidak menggunakan tali pengikat kendaraan</p>	Tidak sesuai
	Tengah (Midship)	<i>Lashing</i>	 <p>Kendaraan pada bagian tengah yang tidak menggunakan tali pengikat kendaraan</p>	Tidak sesuai

⁶⁰ Hasil Survey dan Dokumentasi Tim PKL di Angkutan Penyeberangan PT. ASDP Cabang Ambon Tahun 2020

Nama Kapal	Bagian Kapal	Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 115 Tahun 2016	Kondisi dilapangan	Ket
(1)	(2)	(3)	(4)	(1)
	Belakang (Buritan)	<i>Lashing</i>	 <p>Kendaraan pada bagian belakang yang tidak menggunakan tali pengikat kendaraan</p>	Tidak sesuai

Berdasarkan hasil survey pada tabel tersebut di atas dapat dijelaskan bahwa tidak ada kapal yang beroperasi pada Pelabuhan Penyeberangan Hunimua yang menggunakan alat pengikat kendaraan, bahkan beberapa supir truk membawa klem pada roda kendaraan dan menggunakannya sendiri. Maka dari itu sudah jelas bahwa tingkat keselamatan kendaraan saat berlayar pada kapal tersebut sangat rendah dan membahayakan. Oleh karena itu perlunya peranan penting yang dilakukan oleh pihak PT. ASDP Cabang Ambon selaku pengelola Pelabuhan Hunimua ntuk lebih menertibkan aturan yang berlaku sehingga tingkat keselamatan kendaraan pada saat berlayar dapat terjamin.



Gambar 5. 9. Supir Mobil Membawa Ganjalan Roda Kendaraan dan memasangnya sendiri⁶¹

5. Setiap kapal wajib menyediakan alat pengikat kendaraan yang cukup di atas kapal

Tabel 5. 5. Alat Pengikat dan Jumlahnya⁶²

Nama Kapal	Alat Pengikat Kendaraan yang tersedia
KMP. Terubuk	20 Unit
KMP. Rokatenda	20 Unit
KMP. Inelika	20 Unit

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

- Kapasitas *Dermaga Plengsengan*: 40 ton
- Jumlah rata – rata kendaraan yang harus diikat

Mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Pasal 18, bahwa kendaraan yang berat keseluruhannya antara 3,5 – 20 ton, harus menggunakan sekurang – kurangnya 2 alat pengikat pada masing – masing sisinya, maka jumlah alat *lashing* yang dibutuhkan untuk 1 kendaraan adalah 4 buah. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 30 – 40 ton, harus menggunakan sekurang – kurangnya 3 alat pengikat pada masing – masing sisinya, maka jumlah alat *lashing* yang dibutuhkan untuk 1 kendaraan adalah 6 buah.

⁶¹ Hasil Survey dan Dokumentasi Tim PKL PT. ASDP Cabang Ambon Tahun 2020

⁶² Data dari PT. ASDP Cabang Ambon (2020)

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

Tabel 5. 6. Hasil Rekapitulasi Analisa *Lashing* Kendaraan berdasarkan Rata- Rata di KMP. Terubuk Pada Tanggal 9 April – 23 April 2020⁶³

Trip	Jumlah Kendaraan	Haluan (Kendaraan)	Tengah (Kendaraan)	Buritan (Kendaraan)
1	8	2	4	2
2	12	2	4	2
3	13	2	4	3
4	14	2	4	3
5	12	2	4	2
6	11	2	4	2
7	16	3	3	2
8	10	2	4	2
9	15	2	3	3
10	16	3	3	3
11	8	2	4	2
12	11	2	4	3
13	19	3	4	2
14	17	3	3	3
15	18	3	3	2
Jumlah		2	3	2

Tabel 5. 7. Hasil Rekapitulasi Analisa *Lashing* Kendaraan Berdasarkan Rata- Rata di KMP. Rokatenda Pada Tanggal 9 April – 23 April 2020⁶⁴

Trip	Jumlah Kendaraan	Haluan (Kendaraan)	Tengah (Kendaraan)	Buritan (Kendaraan)
1	15	2	4	2
2	19	3	3	2
3	21	2	3	3
4	18	3	3	2
5	21	2	4	3
6	17	3	3	3
7	18	3	3	2
8	19	2	4	2
9	21	3	3	3
10	19	3	4	2
11	22	3	4	2
12	21	2	4	3

⁶³ Hasil Survey dan Dokumentasi Tim PKL di Angkutan Penyeberangan PT. ASDP Cabang Ambon Tahun 2020

⁶⁴ Hasil Analisa Tim PKL Ambon (2020)

Trip	Jumlah Kendaraan	Haluan (Kendaraan)	Tengah (Kendaraan)	Buritan (Kendaraan)
13	22	3	3	2
14	20	2	3	2
15	22	2	4	2
Jumlah		2	3	2

Tabel 5. 8. Hasil Rekapitulasi Analisa *Lashing* Kendaraan Berdasarkan Rata- Rata di KMP. Inelika Pada Tanggal 9 April – 23 April 2020⁶⁵

Trip	Jumlah Kendaraan	Haluan (Kendaraan)	Tengah (Kendaraan)	Buritan (Kendaraan)
1	19	2	3	2
2	20	2	3	2
3	21	2	3	3
4	21	2	3	3
5	19	2	3	2
6	22	2	4	2
7	20	3	3	2
8	23	2	3	2
9	22	3	3	2
10	22	3	3	2
11	19	2	4	2
12	23	2	3	2
13	21	2	3	3
14	24	2	3	3
15	23	2	4	3
Jumlah		2	3	2

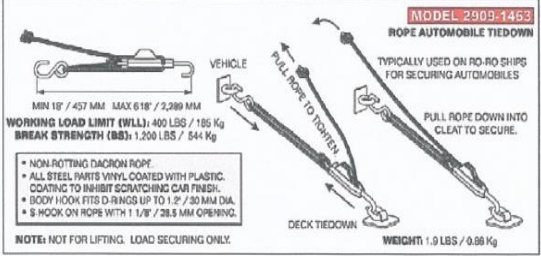
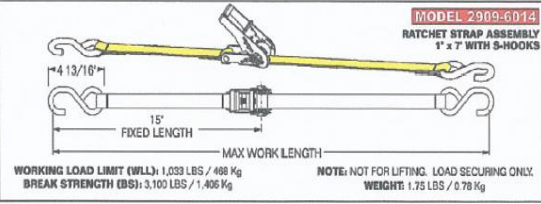

Tabel 5. 9. Jumlah *Lashing* yang dibutuhkan⁶⁶

Nama Kapal	Jumlah Kendaraan yang harus di <i>Lashing</i>			Jumlah Kendaraan	Jumlah <i>Lashing</i>
	Haluan	Tengah	Buritan		
KMP. Terubuk	2	3	2	15	28
KMP. Rokatenda	2	3	2	22	32
KMP. Inelika	2	3	2	22	32

⁶⁵ Hasil Analisa Tim PKL Ambon (2020)

⁶⁶ Hasil Analisa Peneliti (2020)

Tabel 5. 10. Jenis Alat Pengikat Kendaraan⁶⁷

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

6. Jarak Antar Kendaraan

Berdasarkan survey di ke 3 kapal Penyeberangan pada lintasan Hunimua - Waipirit jarak antar kendaraan di atas kapal masih belum sesuai dengan peraturan yang ada. Adapun hasil survey tersebut bisa dilihat pada tabel sebagai berikut:

⁶⁷ Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan nomor 115 Tahun 2016

Tabel 5. 11. Jarak Kendaraan Saat Pemuatan di KMP. Terubuk⁶⁸

Nama Kapal		KMP. TERUBUK							
Hari / Tanggal		RABU / 15 APRIL 2020							
Trip		I							
Dermaga		HUNIMUA							
1		2							
NO	NO PLAT	GOL	JARAK (cm)						KET
			DEPA N	KANAN	KIRI	BELAK ANG	KE DINDING		
1	DE 1673 HC	IVA	18	13	16	20	-	TDK SESUAI	
2	DE 1836 TE	IVA	19	-	17	21	18	TDK SESUAI	
3	DE 1624 IE	IVA	17	15	-	22	17	TDK SESUAI	
4	DE1992 BD	IVA	22	23	19	22	-	TDK SESUAI	
5	DE 1774 AA	IVA	19	14	20	22	-	TDK SESUAI	
6	DE 8234 JI	IVB	18	-	19	20	18	TDK SESUAI	
7	DE 8362 TU	IVB	19	15	-	25	20	TDK SESUAI	
8	DE 8773 HJ	IVB	17	16	18	21	-	TDK SESUAI	
9	DE 7963 EG	VA	16	14	17	20	-	TDK SESUAI	
10	L 7992 EF	VA	22	16	15	17	-	TDK SESUAI	
11	L 8774 BE	VB	20	16	13	18	-	TDK SESUAI	
12	DE 8902 OP	VB	17	14	16	17	-	TDK SESUAI	
13	DE8113 PE	VB	20	15	18	17	-	TDK SESUAI	
14	DE 8367 WK	VB	17	-	16	22	18	TDK SESUAI	
15	L 9807 VO	VIB	22	20	-	19	20	TDK SESUAI	
16	L 9003 VP	VIB	22	-	23	22	19	TDK SESUAI	
Rata- rata			19,06	15,92	17,46	20,31	18,57	TDK LAYAK	

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

⁶⁸ Hasil Survey dan Dokumentasi Tim PKL di Angkutan Penyeberangan PT. ASDP Cabang Ambon Tahun 2020

Tabel 5. 12. Jarak Kendaraan Saat Pemuatan Di KMP. Rokatenda⁶⁹

Nama Kapal		KMP. ROKATENDA						
Hari / Tanggal		JUMAT / 17 APRIL 2020						
Trip		I						
Dermaga		HUNIMUA						
1		2						
NO	NO PLAT	GOL	JARAK (cm)					
			DEPA N	KANAN	KIRI	BELAKAN G	KE DINDING	KET
1	DE 1688 TY	IVA	26	10	-	27	29	TDK SESUAI
2	DE 1782 VD	IVA	24	-	16	25	28	TDK SESUAI
3	DE 1002 MR	IVA	27	15	-	28	26	TDK SESUAI
4	DE 1672 TU	IVA	24	16	14	28	-	TDK SESUAI
5	DE 2571 VG	IVA	22	18	17	25	-	TDK SESUAI
6	DE 1112 YU	IVA	24	-	16	21	26	TDK SESUAI
7	DE 2892 ER	IVA	28	11	-	22	25	TDK SESUAI
8	DE 1451 BN	IVA	27	15	14	23	-	TDK SESUAI
9	DE 1567 AW	IVB	25	20	14	28	-	TDK SESUAI
10	DE 2334 HJ	IVB	24	-	21	17	20	TDK SESUAI
11	DE 7843 TR	VA	27	17	10	26	-	TDK SESUAI
12	L 7994 PP	VA	25	16	19	24	-	TDK SESUAI
13	DE 9741 PU	VB	28	15	15	27	-	TDK SESUAI
14	L 9002 GR	VB	28	-	16	24	28	TDK SESUAI
15	L 9673 FD	VB	25	17	-	22	26	TDK SESUAI
16	DE 9782 PR	VB	25	16	14	24	-	TDK SESUAI
17	DE 9622 HU	VB	22	18	11	28	-	TDK SESUAI
18	B 9125 HB	VB	23	14	-	27	26	TDK SESUAI
19	DE 9826 TW	VB	28	14	-	25	-	TDK SESUAI
20	DE 9882 PO	VB	22	12	16	20	-	TDK SESUAI
21	DE 9877 NW	VB	20	-	19	22	28	TDK SESUAI
Rata-rata			24,95	15,25	15,47	24,43	26,20	TDK SESUAI

⁶⁹ Hasil Survey dan Dokumentasi Tim PKL di Angkutan Penyeberangan PT. ASDP Cabang Ambon Tahun 2020

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

Tabel 5. 13. Jarak Kendaraan Saat Pemuatan Di KMP. Inelika⁷⁰

Nama Kapal		KMP. INELIKA						
Hari / Tanggal		SABTU / 18 APRIL 2020						
Trip		I						
Dermaga		HUNIMUA						
1		2						
NO	NO PLAT	GOL	JARAK (cm)					
			DEPA N	KANAN	KIRI	BELAK ANG	KE DINDING	KET
1	DE 1446 UR	IVA	17	14	-	23	19	TDK SESUAI
2	DE 1892 PL	IVA	19	-	17	20	21	TDK SESUAI
3	DE 1902 PR	IVA	20	12	-	18	19	TDK SESUAI
4	B 1999 SD	IVA	23	16	14	20	-	TDK SESUAI
5	DE 1035 MA	IVA	21	15	15	21	-	TDK SESUAI
6	DE 1114 CV	IVA	17	-	13	23	18	TDK SESUAI
7	DE 2567 WA	IVA	19	19	-	10	20	TDK SESUAI
8	DE 1803 BO	IVA	18	15	19	22	-	TDK SESUAI
9	DE 1734 OE	IVA	20	16	18	21	-	TDK SESUAI
10	L 1224 MN	IVA	24	-	21	17	20	TDK SESUAI
11	DE 8973 UY	IVB	23	-	14	17	18	TDK SESUAI
12	DE 8776 MK	IVB	20	17	19	19	-	TDK SESUAI
13	DE 8025 DH	IVB	18	15	12	20	-	TDK SESUAI
14	DE 7882 BH	VA	20	-	16	23	20	TDK SESUAI
15	DE 7632 CD	VA	21	15	-	21	21	TDK SESUAI
16	L 9802 JN	VB	23	13	14	22	-	TDK SESUAI
17	DE 9001 JB	VB	23	12	17	19	-	TDK SESUAI
18	L 9672 QQ	VB	22	19	-	18	22	TDK SESUAI
19	L 9302 KL	VB	21	20	21	23	-	TDK SESUAI
20	L 9112 MB	VB	17	15	11	21	-	TDK SESUAI
21	DE 9573 OP	VB	18	18	-	26	20	TDK SESUAI
22	DE 9663 EW	VB	20	-	14	22	18	TDK SESUAI
23	DE 9251 NG	VB	21	13	-	24	18	TDK SESUAI
Rata-rata			20,22	15,53	15,94	20,43	19,54	TDK LAYAK

⁷⁰ Hasil Survey dan Dokumentasi Tim PKL di Angkutan Penyeberangan PT. ASDP Cabang Ambon Tahun 2020


Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Pasal 20 Tahun 2016 bahwa jarak antar kendaraan dan dinding sebagai berikut:

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

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

1. Jarak antara muka dan belakang kendaraan


Tabel 5. 14. Jarak Antara Muka dan Belakang Kendaraan⁷¹

Nama Kapal	Berdasarkan PM 115 Tahun 2016	Kondisi di Lapangan	Ket
(1)	(2)	(3)	(4)
KMP. Terubuk	30 cm	 <p>Jarak antara muka dan belakang kendaraan adalah 21 cm</p>	Tidak sesuai

⁷¹ Hasil Survey dan Dokumentasi Tim PKL PT. ASDP Cabang Ambon Tahun 2020


2. Jarak antara salah satu sisi kendaraan

Tabel 5. 15. Jarak Antara salah Satu Sisi Kendaraan⁷²

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

3. Jarak kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding

Tabel 5. 16. Jarak Kendaraan yang Sisi Sampingnya Bersebelahan Dengan Dinding⁷³

Nama Kapal	Berdasarkan PM 115 Tahun 2016	Kondisi di Lapangan	Ket
(1)	(2)	(3)	(4)
KMP. Terubuk	60 cm		Tidak sesuai

⁷² *Ibid*⁷³ Hasil Survey dan Dokumentasi Tim PKL PT. ASDP Cabang Ambon Tahun 2020

		Jarak antara salah satu sisi kendaraan dengan dinding kapal adalah 17 cm	
--	--	--	--

Adapun hasil sampel dokumentasi jarak antar kendaraan pada KMP.

Rokatenda dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

1. Jarak antarmuka dan belakang kendaraan

Tabel 5. 17. Jarak Antara Muka dan Belakang Kendaraan⁷⁴

Nama Kapal	Berdasarkan PM 115 Tahun 2016	Kondisi di Lapangan	Ket
(1)	(2)	(3)	(4)
KMP. Rokatenda	30 cm	 <p>Jarak antara muka dan belakang kendaraan adalah 19 cm</p>	Tidak sesuai

⁷⁴ Hasil Survey dan Dokumentasi Tim PKL PT. ASDP Cabang Ambon Tahun 2020


2. Jarak antara salah satu sisi kendaraan

Tabel 5. 18. Jarak Antara salah Satu Sisi Kendaraan⁷⁵

Nama Kapal	Berdasarkan PM 115 Tahun 2016	Kondisi di Lapangan	Ket
KMP. Rokatenda	60 cm	 <p>Jarak antara salah satu sisi kendaraan adalah 11 cm</p>	Tidak sesuai

3. Jarak kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding

Tabel 5. 19. Jarak Kendaraan yang Sisi Sampingnya Bersebelahan Dengan Dinding⁷⁶

Nama Kapal	Berdasarkan PM 115 Tahun 2016	Kondisi di Lapangan	Ket
KMP. Rokatenda	60 cm	 <p>Jarak antara salah satu sisi kendaraan dengan dinding kapal adalah 21 cm</p>	Tidak sesuai

⁷⁵ *Ibid*⁷⁶ Hasil Survey dan Dokumentasi Tim PKL PT. ASDP Cabang Ambon Tahun 2020

Adapun hasil sampel dokumentasi jarak antar kendaraan pada KMP. Inelika dapat dilihat pada tabel di bawah ini:


4. Jarak antara muka dan belakang kendaraan

Tabel 5. 20. Jarak Antara Muka dan Belakang Kendaraan⁷⁷

Nama Kapal	Berdasarkan PM 115 Tahun 2016	Kondisi di Lapangan	Ket
KMP. Inelika	30 cm	 <p data-bbox="740 1025 1149 1111">Jarak antaramuka dan belakang kendaraan adalah 20 cm</p>	Tidak sesuai

5. Jarak antara salah satu sisi kendaraan

Tabel 5. 21. Jarak Antara salah Satu Sisi Kendaraan⁷⁸

Nama Kapal	Berdasarkan PM 115 Tahun 2016	Kondisi di Lapangan	Ket
KMP. Rokatenda	60 cm	 <p data-bbox="711 1789 1190 1874">Jarak antara salah satu sisi kendaraan adalah 10 cm</p>	Tidak sesuai

⁷⁷ Ibid

⁷⁸ Hasil Survey dan Dokumentasi Tim PKL PT. ASDP Cabang Ambon Tahun 2020

6. Jarak kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding
Tabel 5. 22. Jarak Kendaraan yang Sisi Sampingnya Bersebelahan Dengan Dinding⁷⁹

Nama Kapal	Berdasarkan PM 115 Tahun 2016	Kondisi di Lapangan	Ket
KMP. Rokatenda	60 cm	 <p>Jarak antara salah satu sisi kendaraan dengan dinding kapal adalah 14 cm</p>	Tidak sesuai

Berdasarkan hasil survey 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 dan juga berdasarkan hasil dari wawancara dengan operator kapal bahwa mereka hanya mementingkan keuntungan yang akan mereka dapatkan sehingga mengabaikan keselamatan para penumpang.

7. Ketersediaan petugas pengikat kendaraan

Berdasarkan Peraturan Perhubungan Nomor 30 tahun 2016 pasal 6 ayat (2) bahwa jumlah petugas untuk mengikat kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayanan kapal. Berdasarkan hasil survey, bahwa layanan muat di Pelabuhan Penyeberangan Hunimua memiliki durasi 45 menit. Menurut Utomo dan Susilowati (2017) dalam artikelnya bahwa untuk melakukan *lashing* satu kendaraan bisa mencapai waktu 3-5 menit yang dilakukan oleh 1 orang.⁸⁰

⁷⁹ *Ibid.*

⁸⁰ Artikel Utomo dan Susilowati, 2020

Berikut adalah jumlah petugas yang dibutuhkan pada masing masing kapal yang diteliti oleh penulis :

1. Jumlah kendaraan yang harus di *lashing* pada KMP. Terubuk dapat dilihat pada tabel 5.6 yaitu rata – rata 15 kendaraan yang harus menggunakan tali pengikat kendaraan. waktu yang diperlukan untuk melakukan pengikatan tali kendaraan untuk 1 kendaraan adalah 5 menit yang dilakukan oleh 1 petugas, maka waktu yang dibutuhkan untuk mengikat seluruh kendaraan yang harus di-*lashing* sebesar 15×5 menit = 45 menit, sehingga dapat dikatakan untuk menyelesaikan pengikatan tali kendaraan berdasarkan waktu muat kendaraan di atas kapal yaitu 20menit, pengikatan tali KMP. Terubuk hanya membutuhkan $45 \text{ menit} / 20 \text{ menit} = 2$ petugas khusus untuk melakukan pengikatan tali kendaraan.
1. Jumlah kendaraan yang harus di-*lashing* pada KMP. Rokatenda dapat dilihat pada tabel 5.7 yaitu rata – rata 22 kendaraan yang harus menggunakan tali pengikat kendaraan. Waktu yang diperlukan untuk melakukan pengikatan tali kendaraan untuk 1 kendaraan adalah 5 menit yang dilakukan oleh 1 petugas, maka waktu yang dibutuhkan untuk mengikat seluruh kendaraan yang harus di-*lashing* sebesar 22×5 menit = 110 menit, sehingga dapat dikatakan untuk menyelesaikan pengikatan tali kendaraan berdasarkan waktu muat kendaraan di atas kapal yaitu 20 menit, pengikatan tali KMP. Rokatenda hanya membutuhkan $110 \text{ menit} / 20 \text{ menit} = 5$ petugas khusus untuk melakukan pengikatan tali kendaraan.
2. Jumlah kendaraan yang harus di-*lashing* pada KMP. Inelika dapat dilihat pada tabel 5.8 yaitu rata – rata 22 kendaraan yang harus menggunakan tali pengikat kendaraan. Waktu yang diperlukan untuk melakukan pengikatan tali kendaraan untuk 1 kendaraan adalah 5 menit yang dilakukan oleh 1 petugas, maka waktu yang dibutuhkan untuk mengikat seluruh kendaraan yang harus di-*lashing* sebesar 22×5 menit = 110 menit, sehingga dapat dikatakan untuk menyelesaikan pengikatan tali kendaraan berdasarkan waktu muat kendaraan di atas kapal yaitu 20 menit, pengikatan tali KMP.

Inelika hanya membutuhkan 110 menit / 20 menit = 5 petugas khusus untuk melakukan pengikatan tali kendaraan.

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



Gambar 5. 10. Petugas Pengikat Kendaraan⁸¹

5.2 Usulan Pemecahan Masalah

Dari hasil analisa sistem yang ada dengan sistem yang direncanakan yang didapat, diketahui bahwa tata cara Pengangkutan Kendaraan di atas kapal berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 tahun 2016 berbeda dengan tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal yang ada di Pelabuhan Hunimua. Dimana masih banyak aturan-aturan yang belum terlaksanakan. Seperti pengangkutan kendaraan di atas kapal yang belum sesuai karena jarak antar kendaraan yang masih berdekatan, tidak dilakukannya pengikatan kendaraan di atas kapal, dan kebutuhan alat dan petugas *lashing* yang masih kurang dalam meningkatkan sistem pengangkutan di atas kapal penyeberangan lintasan Hunimua – Waipirit. Oleh karena itu, untuk menunjang keselamatan pelayaran, setiap kapal yang beroperasi

⁸¹ <https://ekonomi.kompas.com/read/2017/12/22/163850226/sidak-menteri-budi-karya-semprot-petugas-asdp-labuan-bajo>, diakses pada tanggal 8 Agustus 2020 pukul 21.35 Wib

diwajibkan untuk melakukan pengangkutan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016. Adapun jarak antar muatan kendaraan yang ditentukan adalah : (1) jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang-kurangnya 60 cm; (2) Jarak antara muka dan belakang masing-masing kendaraan 30 cm; (3) untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading-gading. Kemudian, setiap kapal yang beroperasi diwajibkan untuk melakukan pengikatan kendaraan. Pengikatan kendaraan wajib dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (haluan), tengah (*midship*) dan belakang (buritan). Berdasarkan hasil analisa, didapatkan rata – rata jumlah alat pengikat untuk masing-masing kapal yang beroperasi pada lintasan Hunimua – Waipirit sebanyak 28 – 32 alat pengikat dengan ketentuan 2 alat pengikat untuk barisan depan (haluan), 3 alat pengikat untuk barisan tengah (*midship*), dan 2 alat pengikat untuk barisan belakang (buritan). Sedangkan untuk kebutuhan petugas *lashing*, berdasarkan hasil analisa didapatkan jumlah petugas *lashing* yang dibutuhkan pada KMP. Terubuk adalah sebanyak 2 orang serta pada KMP. Rokatenda dan KMP. Inelika adalah sebanyak 5 orang. Untuk menunjang hal tersebut, diperlukan ketegasan dari pemerintah agar aturan-aturan yang ada segera dilaksanakan dan juga untuk pihak pengelola pelabuhan agar segera menyediakan fasilitas alat timbang kendaraan baik tipe portabel ataupun permanen sehingga dengan berjalannya aturan tersebut tingkat keselamatan pada saat berlayar menjadi aman.

5.2.1 Penanggung Jawab dan Sistem Penanganan

Berdasarkan analisa di atas bahwa tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 dan di dalam peraturan tersebut telah menjelaskan bahwa siapa yang tidak melakukan apa yang ada di dalam peraturan tersebut akan dikenakan sanksi. Aturan-aturan mengenai *lashing* dan tata cara pengangkutan kendaraan ini jelas sudah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 115 tahun 2016, walaupun diberi kemudahan (dalam ketentuan peralihan) untuk kapal yang dibangun sebelum tanggal 17 Juli 2017 untuk tidak langsung diterapkan tapi standar mengenai *lashing* ini tetap harus dilaksanakan. Oleh karena itu dalam keselamatan kapal harus ada

yang bertanggungjawab seperti pihak operator seperti nahkoda dan sebagai pihak regulator adalah Syahbandar dan BPTD (Balai Pengelola Transportasi Darat).

BPTD (Balai Pengelola Transportasi Darat) adalah penanggungjawab utama terlaksananya aturan ini. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 115 tahun 2016 dijelaskan bahwa pihak BPTD (Balai Pengelola Transportasi Darat) adalah yang mengawasi pelaksanaan pengikatan kendaraan pada kapal angkutan penyeberangan dan pihak BPTD (Balai Pengelola Transportasi Darat) yang memberikan sanksi administratif berupa pembekuan dan pencabutan persetujuan pengoperasian kapal angkutan penyeberangan, oleh karena itu pihak BPTD harus memastikan bahwa operator kapal telah melaksanakan apa yang ada pada peraturan tersebut.

Pada saat pemuatan kendaraan pihak operator kapal harus tau bagaimana tata cara pengangkutan kapal di atas kapal berdasarkan peraturan yang berlaku, selain itu operator kapal harus mematuhi aturan tersebut sehingga tidak mementingkan keuntungan yang akan mereka dapatkan melainkan operator kapal harus memikirkan tentang keselamatan pengguna jasa dan kapal. Kemudian dari pihak regulator seperti Syahbandar dan BPTD (Balai Pengelola Transportasi Darat) harus mengawasi jalannya operasi pelayanan kapal sehingga tata cara pemuatan kendaraan di atas kapal berdasarkan peraturan yang berlaku akan terlaksana dengan benar.

5.2.2 Penerapan Sanksi Bagi yang Melanggar

Sebagai pihak syahbandar dan BPTD yang mengawasi jalannya pelayanan kapal harus teliti dalam melaksanakan tugasnya seperti mengawasi jarak antar kendaraan tidak boleh berdekatan, kendaraan yang akan dimuat ke atas kapal harus sesuai dengan berat dan jenis kendaraan, ruang muat kendaraan harus steril dari penumpang, keadaan kendaraan yang dimuat tidak boleh melintang serta *lashing* dan peralatannya. Sehingga jika tata cara pemuatan kendaraan diatas kapal ada yang tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku, maka pihak Syahbandar dan BPTD wajib memberi tau bagaimana pemuatan kendaraan yang benar karena hal tersebut berkaitan dengan keselamatan pengguna jasa. jika masih ada yang melanggar, maka harus ada ketegasan dari pihak tersebut dengan memberi sanksi seperti syahbandar

tidak memberikan surat izin berlayar dan dari pihak BPTD memberikan sanksi berupa peringatan tertulis, pembekuan dan pencabutan persetujuan operasi sesuai pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 Pasal 10 ayat 2.

5.3 Perbandingan dan Manfaat Antara Sistem Dengan Kondisi yang Direncanakan

Berdasarkan hasil analisa di atas bahwa tata cara pengangkutan di atas kapal pada Pelabuhan Hunimua berbeda dengan apa yang sudah diatur dalam peraturan yang berlaku, sehingga dapat disimpulkan perbandingan antara kondisi sekarang dengan kondisi yang diinginkan, perbandingan tersebut dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

Tabel 5. 23. Perbandingan kondisi sekarang dengan kondisi yang direncanakan⁸²

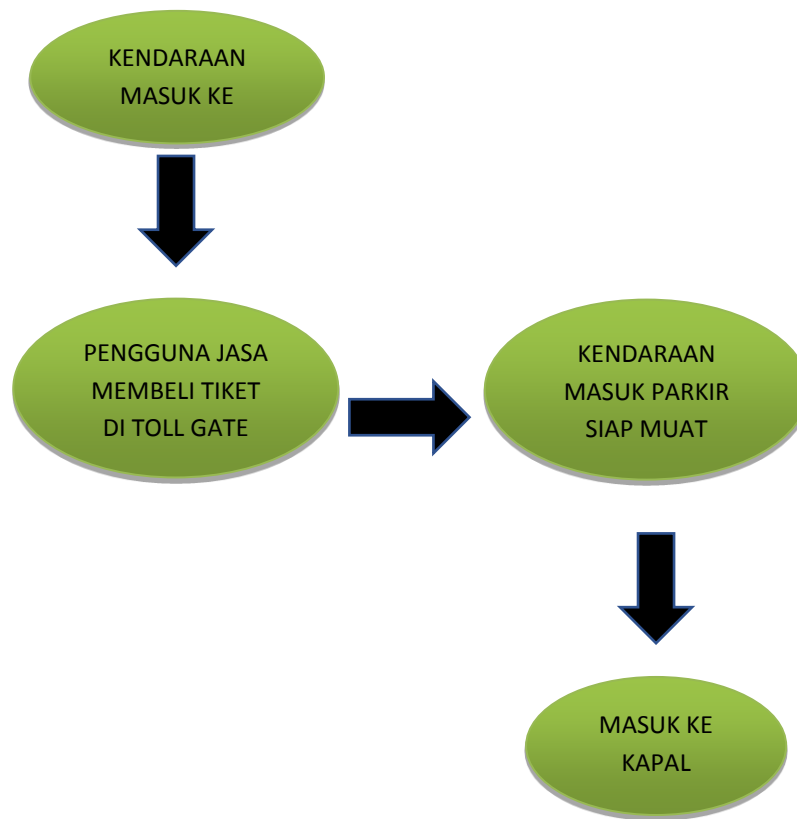
No	Kondisi <i>eksisting</i>	Kondisi yang Direncanakan	Manfaat
1	Pelabuhan Penyeberangan Hunimua tidak memiliki alat penimbang kendaraan	Pelabuhan Hunimua sebagai pelabuhan yang digunakan untuk mengangkut kendaraan dengan menggunakan kapal, wajib menyediakan alat timbang.	Agar kapasitas angkut yang diangkut oleh kapal-kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Hunimua tidak melebihi batas muat yang telah ditentukan
2	Ruang muat kendaraan tidak <i>steril</i> dari adanya penumpang selama pelayaran	Mengenai sterilisasi ruang pemuatan dari penumpang, selama dilakukannya pelayaran. Maka petugas harus mengarahkan penumpang ke ruang tunggu penumpang. Kemudian jika diperlukan nahkoda membuat piket bagi anak buah kapal untuk melakukan penjagaan di ruang pemuatan selama pelayaran.	Agar bila terjadi bahaya/kecelakaan kapal, abk lebih mudah untuk mengarahkan penumpang dalam menghadapi situasi tersebut.
3	Ruang muat kendaraan pada kapal masih terdapat	Ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan minyak	Agar bahaya/kecelakaan tidak terjadi di ruang

⁸² Hasil Analisa Peneliti (2020)

No	Kondisi <i>eksisting</i>	Kondisi yang Direncanakan	Manfaat
	ceceran minyak dan sampah yang berserakan	gemuk (<i>grease</i>). Untuk menjaga kebersihan ruang pemuatan dari ceceran minyak dan gemuk serta sampah maka nahkoda harus membuat jadwal piket yang bertugas untuk menjaga kebersihan ruang pemuatan setelah dilakukan bongkar dan muat kendaraan. Kemudian dibuat jurnal sebagai bentuk laporan penjagaan kebersihan.	muat kendaraan seperti misalnya penumpang yang terpeleset ataupun kendaraan yang tergelincir selama berada di ruang muat kendaraan
4	Penempatan kendaraan yang di atas kapal masih terdapat kendaraan yang melintang	Kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal.	Agar dapat menjaga stabilitas kapal selama pelayaran dan memudahkan dalam proses bongkar dan muat
5	Kendaraan yang diangkat di atas kapal tidak dilakukan pengikatan kendaraan selama pelayaran	Setiap kendaraan wajib dilakukan pengikatan kendaraan selama pelayaran, yang harus diikat adalah kendaraan yang berada pada barisan depan (haluan), tengah (<i>midship</i>), dan belakang (buritan).	Agar selama pelayaran, kendaraan yang berada di atas kapal tidak bergerak karena gelombang laut.
6	Kapal yang beroperasi memiliki alat pengikat kendaraan namun masih kurang	Setiap kapal wajib melengkapi alat pengikat kendaraan yang cukup <ul style="list-style-type: none"> • KMP. Terubuk 28 alat pengikat • KMP. Rokatenda 32 alat pengikat • KMP. Inelika 32 alat pengikat 	Agar pengikatan kendaraan di atas kapal dapat dilakukan sesuai dengan jumlah alat <i>lashing</i> yang telah ditentukan
7	Jarak antar sisi kendaraan di atas kapal berdekatan dan tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku	Mematuhi dan melaksanakan tata cara pengangkutan kendaraan di kapal yaitu:	Agar kendaraan yang dimuat di atas kapal tidak saling bertabrakan selama waktu pelayaran.

No	Kondisi <i>eksisting</i>	Kondisi yang Direncanakan	Manfaat
		<ul style="list-style-type: none"> • Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang-kurangnya 60 cm. • Jarak antara muka dan belakang masing-masing kendaraan 30 cm. • Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading-gading. 	
8	Kapal yang beroperasi pada Pelabuhan tidak menyediakan petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan .	<p>Operator kapal wajib menyediakan petugas untuk melakukan pengikat kendaraan dan jumlah petugas untuk mengikat tali kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayanan kapal.</p> <ul style="list-style-type: none"> • KMP.Terubuk 2 petugas <i>lashing</i> • KMP.Rokatenda 5 petugas <i>lashing</i> • KMP. Inelika 5 petugas <i>Lashing</i> 	Agar pengikatan di atas kapal dapat dilakukan sesuai dengan aturan sehingga tidak menyebabkan keterlambatan waktu berlayar kapal

Berikut skema tata cara pengangkutan yang terjadi di Pelabuhan Hunimua :



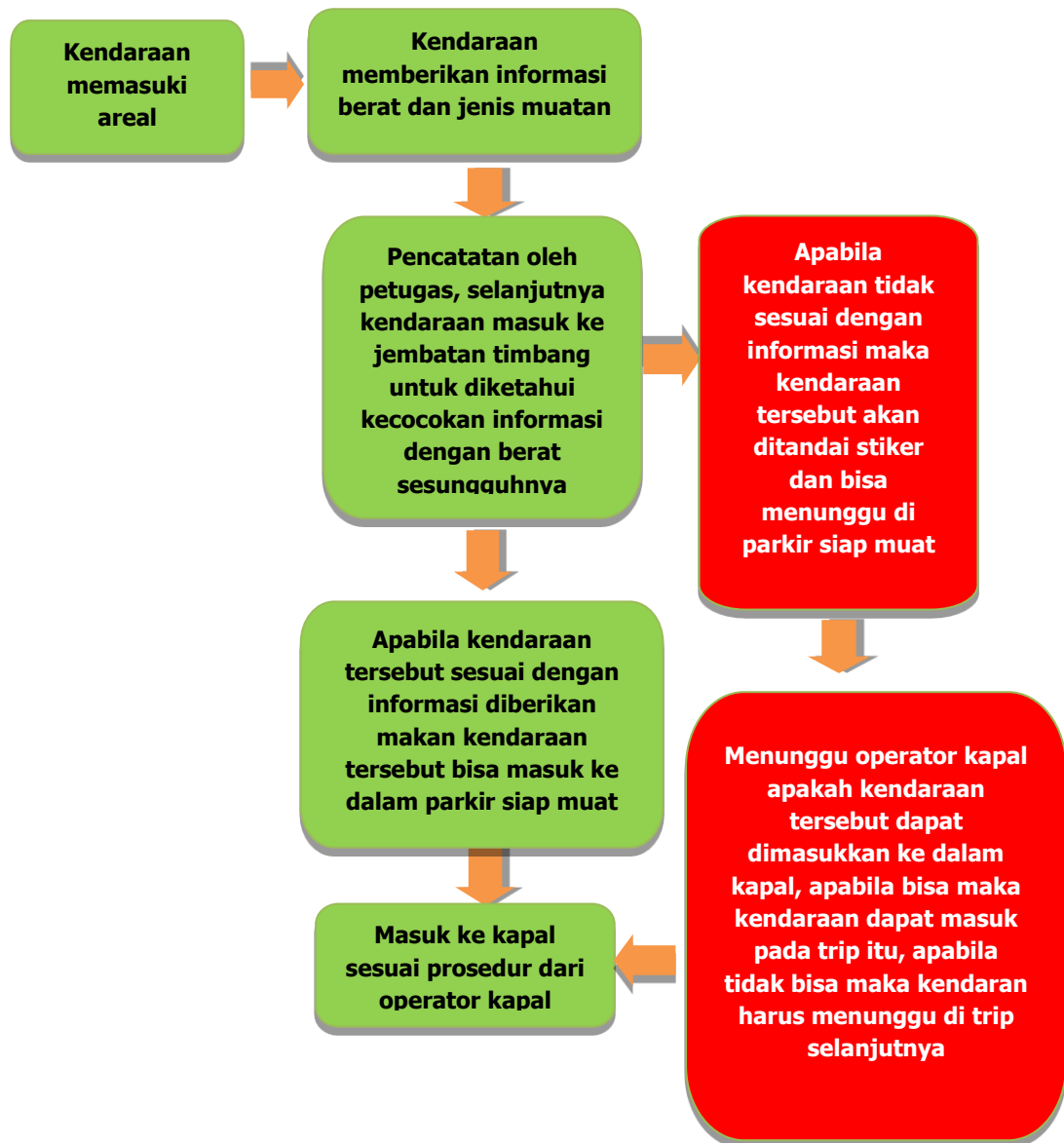
Gambar 5. 11. Skema Tata Cara Pengangkutan Kendaraan pada Pelabuhan Hunimua⁸³

Skema diatas menunjukkan bahwa Pelabuhan Hunimua tidak melakukan penimbangan kendaraan serta muatan yang diangkut oleh kendaraan, dikarenakan Pelabuhan Hunimua tidak memiliki alat timbang kendaraan, setelah memiliki tiket langsung memasuki areal parker siap muat, operator kapal memberitahu operator areal parkir siap muat untuk mendahulukan muatan yang diminta oleh operator kapal untuk dimuat terlebih dahulu, setelah pemuatan dilakukan, operator kapal tidak memperhatikan jarak antar kendaraan dan tidak melakukan pengikatan terhadap kendaraan yang diangkut, dikarenakan tidak adanya petugas pengikat kendaraan diatas kapal. Hal tersebut menunjukkan bahwa tata cara pengangkutan

⁸³ Hasil Analisis Peneliti (2020)

kendaraan pada Pelabuhan Hunimua tidak sesuai Peraturan Menteri Perhubungan No. 115 tahun 2016.

Berikut skema yang direncanakan untuk dapat diterapkan pada Pelabuhan Hunimua:



Gambar 5. 12. Skema yang Seharusnya Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Tahun 2016 Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal⁸⁴

⁸⁴ Hasil Analisis Peneliti (2020)

Pada skema ini tata cara pengangkutan kendaraan telah disesuaikan dengan pedoman yang ada yaitu, Peraturan Menteri Perhubungan No. 115 Tahun 2016. Kendaraan yang akan melakukan penyeberangan harus memberikan informasi berat dan jenis muatan, dan informasi tersebut akan dibandingkan dengan kondisi sebenarnya setelah kendaraan melewati alat penimbangan kendaraan, apabila kendaraan tersebut sesuai dengan informasinya maka kendaraan tersebut dapat langsung menuju *toll gate* untuk pembelian tiket dan kemudian langsung menuju areal parker siap muat untuk menunggu sebelum di muat ke dalam kapal, dan apabila kendaraan tersebut tidak sesuai dengan informasinya maka kendaraan tersebut akan diberi stiker berisi berat dan jenis muatan yang telah ditimbang dan bisa menunggu di parkir siap muat tetapi bukan kendaraan yg menjadi prioritas dalam pemuatan, setelah itu operator kapal memberitahu kepada operator areal parker siap muat untuk mendahulukan kendaraan yang diminta oleh operator kapal berdasarkan informasi jenis dan berat muatan yang dapat dimuat, dan apabila kendaraan yang memiliki stiker tadi tidak bisa diangkut pada trip tersebut harus menunggu pada trip selanjutnya, setelah itu kendaraan dimuat sesuai dengan jarak antar kendaraan yang sesuai dengan standar Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016, petugas pengikat kendaraan langsung melakukan pengikatan kendaraan agar terciptanya pelayaran yang aman dan nyaman serta menjamin faktor keselamatan dan keamanan terhadap pengguna jasa.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

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

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

3. Kebutuhan petugas yang dibutuhkan untuk meningkatkan sistem pengangkutan di atas kapal yaitu
 - a. Pada KMP. Teburuk dibutuhkan 2 petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan
 - b. Pada KMP. Rokatenda dibutuhkan 5 petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan
 - c. Pada KMP. Inelika dibutuhkan 5 petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan

6.2 Saran

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

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

Tabel 6. 1. Jarak Kendaraan yang sesuai dengan peraturan⁸⁵

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

2. Setiap kapal yang beroperasi pada lintasan Hunimua – Waipirit wajib menyiapkan alat pengikat yang cukup,yaitu sebagai berikut:
 - a. KMP. Terubuk 28 alat pengikat
 - b. KMP. Rokatenda 32 alat pengikat
 - c. KMP. Inelika 32 alat pengikat

⁸⁵ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal

3. Pemuatan dan Pengikatan kendaraan di atas Kapal milik PT. ASDP Cabang Ambon Terutama yang beroperasi pada lintasan Hunimua – Waipirit, selain alat *lashing* seyogyanya juga menyediakan alat bernama *sponge border distance* (pembatas antar kendaraan muatan) untuk meminimalisir terjadinya gesekan dan benturan antar kendaraan selama pelayaran

DAFTAR PUSTAKA

Abubakar, Iskandar dkk. 2013. *Transportasi Penyeberangan*, Sekolah Tinggi Manajemen Transportasi Trisakti, Jakarta.

Salim, Abbas. 2013. *Manajemen Transportasi* edisi 11. Jakarta: Rajawali Pers.

_____, 2008. *Undang – Undang Nomor 17 tentang Pelayaran*

_____, 2016. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan pada Kapal Angkutan Penyeberangan*

_____, 2016. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan diatas Kapal*

_____, 2011. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2011 Jo. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan*

_____, 2011. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 8 Tentang Angkutan Multimoda*

_____, 2015. *Peraturan Pemerintah Nomor 64 Jo. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan*

<https://ekonomi.kompas.com/read/2017/12/22/163850226/sidak-menteri-budi-karya-semprot-petugas-asdp-labuan-bajo>, diakses pada tanggal 8 Agustus 2020 pukul 21.35 Wib

<https://www.google.com/search?q=peta+ambon>, diakses pada tanggal 17 Juli 2020 pukul 16.46 Wib

<https://kargo.tech/kapasitas-truk/>, diakses_pada tanggal 15 Agustus 2020 Pukul 17.35 Wib