

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Angkutan Penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya. Oleh karena itu dalam pelaksanaannya harus diimbangi dengan pelayanan jasa yang baik. Pelayanan jasa yang baik meliputi sarana dan prasarana yang memadai, dan juga operasional pelabuhan yang baik.

Kecamatan Tanete Riattang Timur adalah salah satu kecamatan yang terdapat di Kabupaten Bone yang merupakan kabupaten yang terdapat di Provinsi Sulawesi Selatan yang terletak secara geografis berada pada posisi 4° - 13° Lintang Selatan dan 120° - 40° Bujur Timur. Kecamatan ini memiliki luas 48,88 km<sup>2</sup>. Kecamatan ini memiliki batas antara lain batas Utara yaitu Kecamatan Awangpone, batas Selatan yaitu Kecamatan Barebbo, batas Timur yaitu Teluk Bone dan batas Barat yaitu Kecamatan Tanete Riattang dan Kecamatan Tanete Riattang Barat. Kecamatan ini mempunyai pelabuhan salah satunya ialah Pelabuhan Penyeberangan Bajoe yang dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bajoe dan diawasi oleh pihak BPTD Wilayah XIX Sulselbar.

Pelabuhan Penyebrangan Bajoe yang dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bajoe merupakan titik simpul yang menghubungkan daerah yang ada di Provinsi Sulawesi Selatan dan Provinsi Sulawesi Tenggara. PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bajoe dipercaya untuk melayani Satu lintasan komersial, yaitu lintasan Bajoe – Kolaka.

Lintasan Bajoe – Kolaka merupakan salah satu lintasan yang ada di Pelabuhan Bajoe yaitu dengan tingkat produktivitas 75.876 penumpang, dan 36.718 kendaraan tercatat pada data produktivitas pelabuhan Bajoe tahun 2019. Lintasan Bajoe – Kolaka dengan jarak 86 mile dengan waktu tempuh 8 jam. Pada lintasan Bajoe – Kolaka beroperasi hanya dua kali trip per hari, sarana yang melayani lintasan Bajoe – Kolaka terdapat 7 (tujuh) kapal milik Perusahaan Swasta. Pada kesempatan kali ini penulis mengangkat 1 (satu) kapal dalam permasalahan dikarenakan kapal tersebut sering melebihi kapasitas muat untuk diangkut dan menjadi salah satu faktor penulis mengangkat kapal tersebut mengingat kapal tersebut memiliki kapasitas muat kendaraan yang besar yaitu 37 (tiga puluh tujuh) kendaraan roda empat campuran. Salah satunya yaitu, KMP. Kota Bumi milik PT. Jemla Ferry, yang merupakan perusahaan pelayaran nasional yang berada di Pelabuhan Bajoe.

Dalam sistem transportasi keamanan dan keselamatan sangat diunggulkan sebagai bentuk pemberian jasa yang baik. Keselamatan ditujukan tidak hanya kepada pengguna jasa, tetapi terhadap operator kapal, salah satu aspek keamanan dan keselamatan tersebut pengaturan muatan kendaraan pada KMP. Kota Bumi di Lintasan Bajoe – Kolaka.

Selama praktek kerja lapangan, penulis mendapati bahwa kendaraan yang diangkut pada KMP Kota Bumi tidak melakukan lashing kecuali dalam cuaca buruk dan kondisi gelombang tinggi. Serta pengaturan pemuatan yang tidak sesuai menyebabkan jarak antar kendaraan diatas KMP. Kota Bumi saling berdekatan.

Dengan waktu tempuh yang cukup lama yaitu 8 jam dan kondisi gelombang yaitu mencapai 8 meter, Hal tersebut sangatlah membahayakan keselamatan dan keamanan baik untuk pengguna jasa maupun operator kapal yang berada di atas kapal.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal,

kendaraan wajib melewati portal dan jembatan timbang untuk didata, kendaraan di atas kapal yang akan melakukan penyeberangan wajib diikat (*lashing*), kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang, dan telah ditentukan jarak minimal kendaraan diatas kapal, serta pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomer 30 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan, diperlukan keberadaan petugas *lashing* sehingga pelayanan pemuatan dapat berjalan dengan baik dan sesuai dengan faktor keamanan.

Berdasarkan latar belakang dan kondisi diatas maka dalam penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini mengambil judul **“TINJAUAN PENGANGKUTAN KENDARAAN DI ATAS KAPAL KMP. KOTA BUMI PADA LINTASAN PENYEBERANGAN BAJOE – KOLAKA KABUPATEN BONE PROVINSI SULAWESI SELATAN SEBAGAI UPAYA PENINGKATAN ASPEK KESELAMATAN PELAYARAN”**

## **1.2 Rumusan Permasalahan**

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

1. Apakah tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal telah sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal?
2. Apakah kewajiban pengikatan kendaraan di atas kapal telah sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan di Atas Kapal, termasuk jumlah kebutuhan petugas pengikat?

## **1.3 Tujuan dan Manfaat**

### **1.3.1 Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui Tata Cara Pengangkutan kendaraan di atas kapal agar tetap aman dan selamat sampai ke tujuan berdasarkan Peraturan Menteri nomor 115 tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal dan Kewajiban Pengikatan Kendaraan di Atas Kapal berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal termasuk kebutuhan petugas pengikatan.

### **1.3.2 Manfaat Penelitian**

1. Manfaat Bagi Taruna
  - a. Memahami bidang transportasi angkutan perairan khususnya tata cara penataan kendaraan diatas kapal.
  - b. Sebagai referensi untuk penelitian lanjut yang lebih bermanfaat dimasa yang akan mendatang.
2. Manfaat Bagi Lembaga/Instansi :
  - a. Sebagai bahan masukan dalam peningkatan kualitas taruna terhadap kompetensi yang diterapkan dalam kegiatan Praktek Kerja Lapangan ( PKL ).
  - b. Sebagai bahan informasi pembelajaran tentang pelabuhan dan angkutan penyeberangan.
3. Bagi Instansi Tempat Praktek :
  - a. Dapat dijadikan pedoman dalam peningkatan kualitas pelayanan di Pelabuhan Penyeberangan Bajoe.
  - b. Sebagai bahan evaluasi untuk melaksanakan perbaikan berbagai fasilitas sarana maupun prasarana dan manajemen operasional pelabuhan di Pelabuhan Bajoe.

- c. Dapat digunakan dalam melakukan tinjauan kinerja untuk perencanaan operasional yang lebih tertib dan teratur sesuai peraturan perundang – undangan yang berlaku.
4. Bagi Pengguna Jasa :
- a. Dapat meningkatkan tingkat keamanan dan keselamatan bagi penumpang pada saat menggunakan angkutan penyeberangan.
  - b. Dapat memberikan informasi dan pengetahuan bagi pengguna jasa tentang keselamatan dan keamanan penumpang di pelabuhan.
  - c. Dapat memberikan pelayanan yang berkualitas kepada pengguna jasa sesuai dengan peraturan perundang – undangan yang berlaku.

#### **1.4 Ruang Lingkup**

Ruang lingkup permasalahan merupakan pembatasan permasalahan agar suatu penelitian dapat lebih efektif dan efisien. Ruang lingkup dari penelitian ini yaitu Pelabuhan Penyeberangan Bajoe yang dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bajoe merupakan kapal tipe Ro-Ro dengan salah satu kapal yang beroperasi yaitu KMP. Kota Bumi. Jarak tempuh untuk lintasan Bajoe – Kolaka adalah 86 mil laut dan ditempuh dalam waktu kurang lebih 8 jam pelayaran. Selama pelayaran terdapat permasalahan mengenai analisa informasi berat dan jenis muatan kendaraan, analisa jarak antar kendaraan, analisa penyediaan alat lashing, analisa waktu yang dibutuhkan lashing dan klem roda kendaraan, dan analisa petugas pengikatan yang berada diatas kapal KMP. Kota Bumi dengan tetap memperhatikan PM Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal.