

IDENTIFIKASI SISTEM PENANGANAN MUATAN DI KMP. TRISAKTI ELFINA TERHADAP KESELAMATAN DALAM PELAYARAN

I Made Calvin Ari Wijaya, Arleiny, Upik Widyaningsih, Teguh Pribadi

Politeknik Pelayaran Surabaya

wijayacalvin82@gmail.com, arleiny@poltekpel-sby.ac.id, upik.widyaningsih39@gmail.com,
teguh.pribadi@poltekpel-sby.ac.id

Abstract (English)

Maritime transportation is a primary mode of transportation because it can accommodate a large number of people and goods. There are several factors that contribute to safety in passenger ships, one of which is cargo handling. Therefore, the researcher aims to identify the compliance of cargo handling procedures on the KMP. Trisakti Elfina with the current regulations and the challenges that the ship's crew may face when implementing cargo handling procedures. The type of research method used in this study is qualitative. Data analysis is performed on primary data, including interviews and field observations, as well as secondary data related to the vehicle loading system on the ship. The research was conducted over 1 year and 7 days during sea practice on the KMP. Trisakti Elfina from August 5, 2022 to August 14, 2023. The results of this research indicate that there are inconsistencies in procedures for handling cargo related to the Minister of Transportation Regulation Number 115 of 2016, such as cargo that is not lashed, vehicle distance that is too narrow, cargo that is placed across the ship and drivers and passengers who are on the card deck during a potential voyage. increases the risk of accidents. This is due to a lack of understanding and awareness of the crew on board the importance of handling cargo in accordance with applicable regulations. Limited loading and unloading equipment is also an obstacle in handling cargo. Therefore, the captain and officers on board the ship must be responsible for the entire crew in handling the cargo on the ship. Safety meetings related to cargo handling need to be held to evaluate the performance of the crew on board the ship and find solutions to the problems that occur.

Article History

Submitted: 16 June 2024

Accepted: 25 June 2024

Published: 26 June 2024

Key Words

Cargo Handling,
Procedures, Passenger
Ships, Regulations

Abstrak (Indonesia)

Transportasi laut merupakan moda transportasi utama karena dapat menampung manusia dan barang dalam jumlah yang banyak. Ada beberapa hal yang menunjang keselamatan dalam berlayar di kapal penumpang salah satunya mengenai penanganan muatan. Untuk itu peneliti ingin mengidentifikasi tentang aspek kesesuaian prosedur dalam penanganan muatan di KMP. Trisakti Elfina sesuai dengan peraturan yang berlaku saat ini serta kendala apa saja yang mungkin dialami oleh crew kapal ketika menerapkan prosedur penanganan muatan. Jenis metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif. Analisis data dilakukan terhadap data primer yang meliputi wawancara dan observasi lapangan, serta data sekunder berupa dokumentasi yang berkaitan dengan sistem pemuatan kendaraan diatas kapal. Penelitian dilaksanakan selama 1 tahun 7 hari pada saat melaksanakan praktek laut di KMP. Trisakti Elfina dengan waktu penelitian pada 5 Agustus 2022 sampai 14 Agustus 2023. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa adanya ketidaksesuaian prosedur dalam penanganan muatan terkait dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 seperti muatan yang tidak di *lashing*, jarak kendaran yang terlalu sempit, muatan yang diletakkan melintang kapal serta supir dan penumpang yang berada di *cardeck* saat pelayaran yang berpotensi meningkatkan resiko kecelakaan. Hal itu dikarenakan kurangnya pemahaman dan kesadaran crew diatas kapal akan pentingnya penanganan muatan yang sesuai dengan regulasi yang berlaku. Terbatasnya peralatan bongkar muat juga menjadi kendala dalam

Sejarah Artikel

Submitted: 16 June 2024

Accepted: 25 June 2024

Published: 26 June 2024

Kata Kunci

Penanganan Muatan,
Prosedur, Kapal
Penumpang, Peraturan

penanganan muatan. Maka dari itu nahkoda dan perwira diatas kapal wajib bertanggung jawab kepada seluruh awak kapal dalam pelaksanaan penanganan muatan di atas kapal. *Safety meeting* terkait penanganan muatan perlu dilakukan guna mengevaluasi kinerja para *crew* diatas kapal dan mencari solusi atas kendala yang terjadi.

PENDAHULUAN

Indonesia terletak di antara Samudera Pasifik dan Samudera Hindia, 75% luas wilayahnya merupakan lautan. Transportasi laut memegang peranan yang sangat penting dalam menghubungkan pulau-pulau di negara yang berbentuk kepulauan ini. Masyarakat sangat membutuhkan transportasi dalam menjalankan kehidupan. Pada tingkat yang lebih kecil, masyarakat sangat bergantung pada transportasi untuk menunjang mobilitas tinggi dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Namun dalam skala yang lebih besar, transportasi memegang peranan penting dalam pembangunan ekonomi, kemajuan sosial, persebaran penduduk, dan menjaga keutuhan wilayah nusantara.

Transportasi laut banyak digemari oleh kalangan masyarakat karena dapat mengangkut orang, barang ataupun jasa dalam jumlah yang besar. Maka sudah tidak heran lagi banyak nya kecelakaan kapal di Indonesia yang terjadi karena beberapa faktor baik internal maupun eksternal. Kecelakaan kapal tersebut bisa terjadi karena stabilitas kapal yang kurang baik, peralatan navigasi yang tidak difungsikan dengan baik, ataupun kesalahan dalam penanganan muatannya.



Gambar 1.1 KMP. Yunicee yang tenggelam di Selat Bali
Sumber: knkt.go.id

Seperti yang terjadi pada KMP. Yunicee yang tenggelam saat berlayar di Selat Bali pada 29 Juni 2021 pukul 17.29 dari Pelabuhan Ketapang, Banyuwangi menuju Pelabuhan Gilimanuk di Bali. Menurut Komite Nasional Keselamatan Transportasi Republik Indonesia (2023), hasil investigasi menjelaskan bahwa KMP. Yunicee dalam perjalanannya menuju Pelabuhan Gilimanuk sedang mengangkut 41 orang dan 25 kendaraan mobil. Pada saat itu, KMP. Yunicee sudah melakukan perjalanan 4 trip. Kapal tersebut dihantam ombak besar dan air laut masuk ke kapal melalui buritan kapal, pada saat itu kapal sedang berada dalam antrian dalam proses untuk sandar. Ketika KMP. Yunicee berjarak sekitar 500 meter dihitung dari Pelabuhan Gilimanuk, kondisi lautan berombak dan posisi kapal sudah miring ke kiri sekitar 5°. Tidak berselang lama KMP. Yunicee kembali dihantam ombak sehingga kapal semakin miring 10° ke arah kiri dan tidak berselang lama dari itu akhirnya kapal tenggelam. Menurut

KNKT, kejadian itu tidak hanya dikarenakan hantaman ombak besar tetapi juga terdapat dugaan kuat mengenai kemungkinan KMP. Yunicee telah mengangkut muatan secara berlebihan pada saat berangkat dari Pelabuhan muat. Dalam hasil perhitungan ulang yang dilakukan menunjukkan adanya masalah yang berkaitan dengan stabilitas kapal. Kemudian, penumpukan air laut yang berada di *cardeck* yang menjadi faktor utama yang paling signifikan mengurangi stabilitas kapal. Hal ini merupakan penyebab utama KMP. Yunicee tenggelam di Selat Bali.

Berdasarkan dari kasus kecelakaan kapal ferry tersebut, hal itu diduga penyebabnya karena adanya ketidakstabilan muatan di dalam kapal yang melebihi batas maksimum yang seharusnya di muat di kapal sehingga kapal tidak mampu menahan beban yang diangkut dan akhirnya tenggelam. Berbagai usaha telah dilakukan untuk menangani hal tersebut. Namun dalam pelaksanaannya di kapal, kesalahan dalam penanganan muatan yang baik dan benar masih sering dijumpai. Berikut merupakan data kasus kecelakaan kapal yang pernah terjadi di jalur penyeberangan Ketapang-Gilimanuk.

Seperti halnya di kapal dimana peneliti melakukan praktek berlayar. Peneliti sendiri praktek di kapal KMP. Trisakti Elfina di jalur penyeberangan Ketapang-Gilimanuk. Untuk sistem penanganan muatan yang dilakukan di kapal tersebut peneliti menilai kurang dari sisi penanganan kendaraan di *cardeck* dikarenakan untuk kendaraan sangat jarang sekali dilakukan *lashing* kendaraan jika belum memasuki cuaca buruk, padahal sangat beresiko sekali jika tidak dilakukan. Dengan jarak penyeberangan yang relatif singkat sehingga pekerja di kapal menyepelkan hal tersebut. Di kapal juga tidak diberlakukan adanya *Stowage Plan* dan untuk stabilitas kapal dilihat dari *clinometer* di anjungan. Kelasi yang berada di *cardeck* berkoordinasi dengan perwira jaga di anjungan mengenai pengaturan muatan dan stabilitas kapal melalui HT (*Handy Talky*). Jika dilihat dari *clinometer* muatan berat dikiri maka kendaraan harus digeser sedikit ke kanan begitupun sebaliknya. Pada saat kapal berlayar muatan jarang dilakukan *lashing* kendaraan karena banyaknya muatan yang diangkut dan keterbatasan jam bongkar muat sehingga sangat berbahaya jika memasuki cuaca buruk dan adanya kemungkinan muatan bergeser dan mengenai muatan lainnya. Oleh karena hal yang sudah dijabarkan diatas disini peneliti tertarik melakukan penelitian tentang “Identifikasi Sistem Penanganan Muatan di KMP. Trisakti Elfina Terhadap Keselamatan Dalam Pelayaran”.

METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui, memahami, menguraikan, dan memaparkan mengenai kesesuaian prosedur yang dilakukan diatas kapal KMP. Trisakti Elfina untuk memastikan sudah mematuhi prosedur yang berlaku di Indonesia dan serta mengidentifikasi permasalahan bagi awak kapal dalam pelaksanaan prosedur penanganan muatan. Dalam meneliti permasalahan ini, peneliti menggunakan jenis metode penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Peneliti mengolah data primer melalui observasi langsung dan wawancara yang dilakukan serta data sekunder melalui dokumentasi foto.

Menurut I Made Winartha (2006:155), metode deskriptif kualitatif adalah menganalisis, menggambarkan, dan meringkas berbagai kondisi, situasi dari berbagai data yang dikumpulkan berupa hasil wawancara atau pengamatan mengenai masalah yang diteliti yang terjadi di lapangan.

Peneliti memilih jenis penelitian kualitatif karena dapat mengkaji suatu fenomena atau permasalahan yang ada secara lebih mendalam agar mendapatkan data yang valid berdasarkan peristiwa di lapangan.

Sumber Data dan Teknik Pengumpulann Data

Dalam penelitian ini, data yang peneliti dapatkan diperoleh secara langsung melalui observasi atau pengamatan dan wawancara sehingga didapatkan data yang mendukung atas permasalahan ini. Berdasarkan sumber tersebut diperoleh data berikut:

Sumber Data

a. Data Primer

Data Primer merupakan data yang diperoleh oleh peneliti dalam pengamatan nya secara langsung dilapangan ataupun dari individu yang bersangkutan (Sugiyono, 2014). Dalam hal ini peneliti menemukan data primer ini dengan cara observasi langsung dan wawancara langsung kepada narasumber yaitu *chief officer* sebagai perwira yang bertanggung jawab dalam penanganan muatan dan bosun sebagai *crew* yang bertanggung jawab langsung di lapangan yang dilakukan diatas kapal untuk mengidentifikasi sistem penanganan muatan di KMP. Trisakti Elfina.

a. Data Sekunder

Data Sekunder merupakan data yang diperoleh berdasarkan penelitian yang sudah dilakukan peneliti sebelumnya (Sanusi, 2012). Jadi peneliti bisa menghimpun informasi berdasarkan sumber yang telah ada dan data yang diperoleh pun sudah berdasarkan aslinya. Dapat ditarik kesimpulan bahwa data sekunder adalah tipe data yang diperoleh dari sumber primer dalam penelitian yang sudah dilakukan sebelumnya dan tersedia untuk peneliti guna keperluan penelitian nya sendiri. Data sekunder bisa diperoleh dari dokumentasi ataupun dari buku yang tersedia.

Teknik Pengumpulan Data

Menurut Suharsimi Arikunto (2002:136) teknik pengumpulan data merupakan cara yang digunakan oleh peneliti untuk mengumpulkan materi fisik yang berkaitan dengan penelitiannya. Dalam teknik pengumpulan data ini melibatkan tindakan yang terencana dan sistematis untuk memastikan akurasi dan relevansi data yang diperoleh sesuai dengan realita di lapangan. Pada karya ilmiah ini, peneliti menggunakan 3 teknik pengumpulan data untuk menghimpun data yakni :

a. Observasi

Observasi merupakan teknik pengumpulan data yang melibatkan pengamatan dan pencatatan terhadap objek atau perilaku yang menjadi subjek penelitian. Dalam teknik ini, peneliti secara langsung mengamati fenomena yang sedang dipelajari untuk memahami dan mencatat informasi yang relevan. Dalam observasi ini, peneliti mencoba untuk mengidentifikasi kesesuaian prosedur dalam penerapan penanganan muatan yang dilakukan di KMP. Trisakti Elfina sesuai peraturan yang berlaku.

b. Wawancara (*Interview*)

Wawancara adalah teknik pengumpulan data yang menggunakan pertanyaan-pertanyaan terstruktur untuk mencapai tujuan tertentu. Teknik ini dapat dilakukan secara langsung antara peneliti dengan responden maupun melalui telepon. Dengan wawancara peneliti bisa mendapatkan keseluruhan data yang dibutuhkan dalam penelitian karena data yang diperoleh lebih mendalam. Dengan wawancara peneliti bisa menggali informasi mengenai prosedur penanganan muatan di KMP. Trisakti Elfina dan juga faktor kendala bagi *crew* kapal dalam penanganan muatan.

Data yang diperoleh hasil dari wawancara peneliti dengan pihak-pihak yang terkait diatas kapal diantaranya *chief officer* dan bosun dengan cara tatap muka langsung dengan informan ataupun melalui telepon dan mengajukan beberapa pertanyaan yang mungkin

terkait dengan rumusan masalah dalam penelitian ini agar mendapatkan jawaban yang valid atas informasi yang dibutuhkan.

c. Dokumentasi

Dokumentasi ialah pendekatan untuk memperoleh informasi data mengenai berbagai hal melalui catatan, buku, transkrip, surat kabar, prasasti, majalah, notulen rapat, agenda, serta foto-foto kegiatan. Dokumentasi dalam penelitian ini digunakan untuk melengkapi data yang diperoleh dari hasil wawancara dan observasi agar penelitian lebih komprehensif. Dokumentasi yang terdapat dalam penelitian ini seperti foto-foto yang berhubungan dengan penanganan dan pengaturan muatan yang dilakukan di KMP. Trisakti Elfina.

Teknik Analisis Data

Menurut Sugiyono (2008:244), Analisis data adalah langkah sistematis dalam mencari dan menyusun data yang diperoleh dari berbagai sumber seperti wawancara, observasi lapangan, dan bahan-bahan lainnya. Tujuan dari proses ini adalah agar data dapat diatur secara terstruktur, mudah dipahami, dan dapat diinformasikan dengan jelas kepada orang lain. Analisis data kualitatif biasanya menggunakan deskripsi untuk hasilnya. Teknik ini tidak berfokus pada jumlah, sebaliknya itu berfokus pada penjelasan tentang apa yang menyebabkan fenomena tersebut terjadi dan hal-hal yang mendasari fenomena tersebut.

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan tahapan dalam model interaktif Miles & Huberman (1992:19) dalam menganalisa data sebagai berikut:

Reduksi Data

Pada penelitian kualitatif, reduksi data merupakan penggolongan data, penyederhanaan data, serta membuang data yang mungkin tidak diperlukan dalam penelitian sehingga data yang didapatkan dapat menghasilkan informasi yang bermakna dan mempermudah peneliti dalam menarik kesimpulan dan berhasil diverifikasi atas permasalahan yang diangkat. Untuk menentukan apakah data relevan untuk tujuan akhir atau tidak, maka tahapan reduksi ini diperlukan untuk menganalisis jumlah data yang besar dan *kompleks*.

Data yang direduksi akan memberikan gambaran yang lebih spesifik dan juga akan mempermudah peneliti untuk mengumpulkan data tambahan ketika diperlukan. Oleh karena itu, jumlah data yang dikumpulkan oleh peneliti semakin banyak dan beragam seiring lamanya waktu yang dihabiskan pada saat di lapangan. Namun, data yang dikumpulkan justru semakin *kompleks* dan rumit, sehingga dibutuhkan adanya pengurangan data untuk menghindari tumpukan data yang tidak perlu dan mempersulit analisis peneliti.

Penyajian Data

Untuk membuat laporan hasil penelitian dapat dipahami dan dianalisis sesuai dengan tujuan yang diinginkan, salah satu kegiatannya adalah penyajian data. Dalam penyajian data harus sederhana dan mudah untuk dipahami. Peneliti akan lebih mudah memahami proses dan tindakan dengan melihat penyajian data. Dalam arti apakah peneliti terus melakukan analisis atau mencoba mengambil tindakan dengan memperdalam hasilnya sehingga hasil akhir tersebut peneliti dapat untuk menarik kesimpulannya. Dalam hal ini, data yang telah didapatkan akan disajikan dalam bentuk tabel dan dijelaskan kembali dalam narasi.

Penarikan Kesimpulan/Verifikasi

Tujuan dari penarikan kesimpulan untuk menemukan makna dari data yang dikumpulkan dengan mencari persamaan, perbedaan dan hubungan. Dan hasilnya memungkinkan akan mendapat solusi atas permasalahan yang ada.

Sementara verifikasi dilakukan untuk membuat penilaian tentang kesesuaian data dengan tujuan dasar analisis lebih tepat dan objektif.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian

Berdasarkan hasil observasi yang telah dilakukan selama melaksanakan praktek berlayar diatas kapal KMP. Trisakti Elfina, menunjukkan bahwa masih adanya ketidaksesuaian prosedur dalam penanganan muatan terkait dengan masalah yang dibahas dalam rumusan masalah penelitian ini. Meskipun beberapa hal penanganan muatan yang dilakukan berjalan dengan baik, namun ada beberapa hal juga yang mungkin menyebabkan penanganan muatan yang dilakukan dapat berbahaya terhadap muatan itu sendiri.

Penyajian Data

a. Berikut ini beberapa data untuk mendukung informasi mengenai kejadian yang telah diperoleh oleh peneliti:

Dalam uraian berikut peneliti akan menjelaskan beberapa contoh kejadian yang terjadi selama penelitian berlangsung yang berkaitan dengan penanganan muatan saat menjadi *cadet deck* di atas kapal KMP. Trisakti Elfina.

Kejadian pertama yaitu mengenai pengikatan kendaraan (*lashing*) yang dilakukan selama kapal berlayar. *Lashing*/pengikatan kendaraan tentunya sangat penting dilakukan untuk menjaga masing-masing muatan dalam keadaan aman dikarenakan jika terjadi arus yang kencang maka muatan tetap berada pada posisi awal nya dan dapat menjaga stabilitas kapal. Namun pada kenyataannya di kapal KMP. Trisakti Elfina muatan masih belum dilakukan pengikatan kendaraan (*lashing*) secara rutin baik itu kendaraan roda dua maupun kendaraan roda empat. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal dijelaskan bahwa setiap kendaraan yang diangkut wajib dilakukan pengikatan kendaraan baik yang berada di barisan depan (haluan), tengah (*midship*), ataupun belakang (buritan).



Gambar 4.2 Kendaraan roda dua yang tidak di *lashing*
Sumber: Dokumentas Pribadi



Gambar 4.3 Tidak adanya *lashing* untuk kendaraan truk besar
Sumber: Dokumentasi Pribadi

Kejadian kedua yang peneliti temukan adalah jarak antar muatan kendaraan yang satu dengan lainnya terlalu sempit. Jarak antar kendaraan yang terlalu sempit sehingga bisa saja menimbulkan gesekan antar muatan bila terjadi gelombang yang besar. Pada saat memuat, *crew* kapal yang berada di lapangan tidak memperhitungkan hal tersebut.



Gambar 4.4 Jarak antar muatan di KMP. Trisakti Elfina
Sumber: Dokumentasi Pribadi

Jarak muatan antar kendaraan sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 adalah sebagai berikut:

Tabel 4.1 Persyaratan muatan kendaraan

No	Jarak	Persyaratan Standar
1.	Jarak depan dan belakang	
	• Depan	30 cm
	• Belakang	30 cm

2.	Jarak sisi kanan dan kiri	
	• Kanan	60 cm
	• Kiri	60 cm
3.	Jarak ke dinding kapal	60 cm

Tabel 4.2 Jarak kendaraan saat pemuatan di KMP. Trisakti Elfina

Hari/ Tanggal		Senin/ 6 Maret 2023						
No	Nomor Plat	Gol.	Jarak (cm)					
			Depan	Belakang	Kiri	Kanan	Dinding Kapal	Ket.
1.	N 8188 UI	V B	23	15	23	22	-	TMS
2.	DK 8996 DN	VI B	18	12	31	25	-	TMS
3.	DK 6879 AB	VI B	16	17	-	20	25	TMS
4.	DK 4634 AD	V B	15	12	28	25	-	TMS
5.	DK 6761 BU	VI B	19	16	20	-	21	TMS
6.	T 8744 UI	VI B	18	20	25	22	-	TMS
7.	AE 7521 PU	VI B	21	18	21	-	23	TMS
8.	B 1141 NV	V B	18	15	-	28	18	TMS
9.	D 6751 ZE	VI B	21	17	29	27	-	TMS
10.	DK 5746 PJ	V B	14	18	25	-	22	TMS
11.	B 2098 IK	V B	17	15	26	24	-	TMS
12.	S 6542 OP	VI B	20	17	27	29	-	TMS

13.	F 2980 BE	V B	13	15	26	-	20	TMS
14.	AB 8753 NU	V B	15	19	29	-	25	TMS
15.	AA 9023 JK	VI B	18	15	26	24	-	TMS
16.	L 1996 YZ	VI B	20	21	26	-	26	TMS
17.	DK 7652 ME	V B	20	17	28	25	-	TMS
18.	Z 3240 MM	VI B	21	19	20	25	-	TMS
19.	P 3581 OP	V B	15	18	26	-	23	TMS
20.	DK 7933 UI	VI B	18	16	26	29	-	TMS

Data jarak kendaraan diatas diambil pada hari Senin, 6 Maret 2023 di KMP. Trisakti Elfina, dalam data tersebut dijelaskan bahwa secara spesifik, jarak rata-rata depan kendaraan adalah 17,5 cm, rata-rata jarak belakang adalah 15,8 cm, rata-rata jarak kiri adalah 25,6 cm, rata-rata jarak kanan adalah 25,0 cm, dan rata-rata jarak ke dinding kapal adalah 22,5 cm.

Berikut adalah tabel rekapitulasi hasil observasi yang disusun peneliti mengenai jarak antar kendaraan dikapal KMP. Trisakti Elfina:

Tabel 4.3 Hasil perbandingan jarak antar kendaraan

No	Item yang diamati	Standar PM No. 115 Tahun 2016	Jarak di <i>cardeck</i>
1.	Jarak depan dan belakang		
	• Depan	30 cm	17,5 cm
	• Belakang	30 cm	15,8 cm
2.	Jarak sisi kanan dan kiri		
	• Kanan	60 cm	25,0 cm
	• Kiri	60 cm	25,6 cm
3.	Jarak ke dinding kapal	60 cm	22,5 cm

Adapun sampel hasil dokumentasi jarak antar kendaraan di KMP. Trisakti Elfina pada penyeberangan Ketapang-Gilimanuk sebagai berikut:

1) Jarak antar muka dan belakang kendaraan

Tabel 4.4 Jarak antar muka dan belakang kendaraan

Nama Kapal	Persyaratan Peraturan	Kondisi di lapangan	Kesesuaian
KMP. Trisakti Elfina	30 cm	 <p>Jarak antar muka dan belakang kendaraan adalah 23 cm</p>	Tidak sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

2) Jarak antar sisi kendaraan

Tabel 4.5 Jarak antar sisi kendaraan

Nama Kapal	Persyaratan Peraturan	Kondisi di lapangan	Kesesuaian
KMP. Trisakti Elfina	60 cm	 <p>Jarak antar sisi kendaraan adalah 21 cm</p>	Tidak sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

3) Jarak kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal

Tabel 4.6 Jarak sisi kendaraan yang bersebelahan dengan dinding kapal

Nama Kapal	Persyaratan Peraturan	Kondisi di lapangan	Kesesuaian
------------	-----------------------	---------------------	------------

KMP. Trisakti Elfina	60 cm	 <p>Jarak sisi kendaraan yang bersebelahan dengan dinding kapal adalah 25 cm</p>	Tidak sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016
----------------------------	-------	--	---

Dari data yang telah peneliti kumpulkan diatas, dapat dijelaskan bahwa jarak antar kendaraan di KMP. Trisakti Elfina masih tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal yang telah ditetapkan. Operator kapal maupun *crew* kapal masih mengabaikan hal tersebut dan cenderung lebih memprioritaskan keuntungan yang didapat daripada keselamatan kendaraan dan penumpang yang ada di dalamnya.

Kejadian ketiga yang peneliti jumpai yaitu pada saat memuat kendaraan peneliti menjumpai adanya kendaraan yang dimuat dalam posisi melintang kapal. Muatan kendaraan tersebut diletakkan dengan posisi berlawanan dengan arah haluan ataupun buritan kapal. Tentu posisi seperti ini bisa saja membahayakan muatan yang lainnya dan mengganggu stabilitas kapal. Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal tersebut.



Gambar 4.5 Kendaraan yang diletakkan melintang kapal
Sumber: Dokumentasi Pribadi

Kejadian keempat yang peneliti jumpai juga yaitu pada ruang penempatan kendaraan (*cardeck*) masih terdapat penumpang ataupun supir yang berada di *cardeck* pada saat pelayaran berlangsung. Terutama supir truk biasanya jarang sekali untuk keluar dari kendaraannya pada saat pelayaran dan memilih untuk tetap menunggu di dalam truk. Pada *cardeck* pun masih terdapat pedagang asongan yang berjualan ataupun penumpang yang sedang merokok. Tentu hal ini dapat membahayakan bilamana terjadi hal yang tidak diinginkan saat pelayaran berlangsung.

b. Hasil Wawancara

Berdasarkan penelitian yang dilakukan, peneliti tidak hanya melakukan observasi langsung, tetapi juga melakukan wawancara dengan beberapa pihak terkait yang bertanggung jawab dalam muatan di kapal KMP. Trisakti Elfina, seperti *Chief Officer* yang bertanggung jawab atas segala pengaturan muatan di kapal dan Bosun yang bertanggung jawab dalam pengaturan muatan di lapangan.

Sesuai dengan hasil wawancara peneliti dengan Mualim I / *Chief Officer* selaku perwira diatas kapal yang bertanggung jawab terhadap penanganan muatan dengan pertanyaan “Faktor-faktor apa saja yang menjadi kendala bagi *crew* kapal dalam menerapkan prosedur penanganan muatan yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal?”. Di dapatkan jawaban dari Mualim I sebagai berikut: “ Penerapan penanganan muatan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal di KMP. Trisakti Elfina terdapat berbagai kendala dikarenakan masing-masing *crew* kapal memiliki latar belakang pendidikan yang berbeda yang menyebabkan kurangnya pengetahuan dan pemahaman dari masing-masing *crew* kapal terhadap prosedur penanganan muatan yang benar diatas kapal dan juga tidak adanya SOP diatas kapal yang tercantum mengenai

penanganan muatan dari Perusahaan. Perwira dan ABK diatas kapal pun jarang melakukan *safety meeting* dan evaluasi terhadap semua *crew* terkhusus *crew deck* mengenai penanganan muatan di kapal. Mungkin itu faktor kendala bagi *crew* kapal tidak dapat menerapkan prosedur penanganan muatan yang sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang atar cara pengangkutan kendaraan diatas kapal”.

Peneliti juga melakukan wawancara dengan *crew* kapal dengan pemilihan narasumber berdasarkan dengan efektifitas waktu dan peluang *crew* yang berperan langsung dan bertanggung jawab di lapangan yaitu bosun dengan pertanyaan sebagai berikut: “Faktor-faktor apa saja yang menjadi kendala bagi *crew* kapal dalam menerapkan prosedur penanganan muatan yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal”. Berikut merupakan jawaban dari Bosun: “Faktor-faktor kendala dalam penanganan muatan dalam menerapkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 yaitu pada KMP Trisakti Elfina tidak dilengkapi peralatan *lashing* yang memadai serta waktu bongkar muat yang diberikan Pelabuhan sangat terbatas sehingga *crew* kapal dalam menangani muatan hanya berdasarkan kondisi di lapangan pada saat itu”

Untuk data wawancara lebih lengkap peneliti melampirkan hasil wawancara pada daftar lampiran halaman 74-75.

c. Dokumentasi

Untuk menunjang hasil penelitian, peneliti mengumpulkan beberapa dokumen berupa manifest kendaraan saat memuat, *ship particular*, dan *crew list* serta foto kegiatan yang tercantum pada daftar lampiran halaman 70,71,72,76,77, dan 78.

Analisis Data

Tabel 4.7 Kesesuaian dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

No	Penerapan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016	Aturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016	Kesesuaian dengan aturan
1.	Pengikatan kendaraan (<i>Lashing</i>)	Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Pasal 19 Ayat 2 menyebutkan bahwa “Setiap kendaraan wajib dilakukan pengikatan kendaraan baik yang terletak di barisan depan (haluan), tengah (<i>midship</i>) dan belakang (buritan).	Berdasarkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 untuk kesesuaian dengan aturan tersebut bahwa untuk pengikatan kendaraan (<i>lashing</i>) belum dilaksanakan di KMP. Trisakti Elfina walaupun terkadang dilaksanakan apabila terdapat pengecekan dari otoritas Pelabuhan ataupun dari Perusahaan. Pada cuaca buruk sekalipun terkadang hanya kendaraan yang bermuatan

			tinggi saja yang mendapat pengikatan.
2.	Jarak antar kendaraan	Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Pasal 20 Ayat 1,2, dan 3 menyebutkan bahwa “ Jarak antar sisi kendaraan adalah 60 cm, jarak antar muka dan belakang kendaraan adalah 30 cm, dan jarak kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengann dinding kapal adalah 60 cm”.	Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016, untuk kesesuaian dengan aturan tersebut bahwa untuk jarak antar masing-masing muatan kendaraan masih dikatakan sangat mepet. Sudah ada regulasi yang mengatur mengenai jarak kendaraan yang akan dimuat suatu kapal, namun pada kenyataannya <i>crew</i> kapal mengabaikan hal tersebut. Hal seperti itu tentu bisa berefek kepada muatan yang lainnya apabila bergeser bisa saja menubruk muatan yang di depan/belakangnya ataupun muatan yang berada disampingnya.
3.	Posisi kendaraan	Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Pasal 17 Ayat 1 menyebutkan bahwa “Kendaraan yang diangkut harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh searah melintang kapal”	Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016, untuk kesesuaian dengan aturan tersebut bahwa untuk posisi kendaraan di KMP. Trisakti Elfina terkadang ketika muatan sudah penuh dimuat dipaksakan untuk memuat kendaraan lagi dengan posisi yang sedikit melintang kapal agar <i>cardeck</i> benar-benar sudah tidak bisa memuat kendaraan lagi. Tentunya hal ini tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016.

4.	Ruang penempatan kendaraan (<i>cardeck</i>)	Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Pasal 17 Ayat 2 menyebutkan bahwa “Ruang penempatan kendaraan harus steril dari adanya penumpang selama pelayaran”	Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016, untuk kesesuaian dengan aturan tersebut bahwa pada ruang kendaraan (<i>cardeck</i>) seharusnya dikosongkan dari adanya penumpang maupun supir pada saat pelayaran dan harus steril. Namun pada kenyataannya di KMP. Trisakti Elfina masih banyak ditemukan adanya penumpang maupun supir yang berkeliaran di <i>cardeck</i> padahal sudah disediakan ruang penumpang dan juga ruang untuk supir di <i>deck</i> atas kapal. Hal ini tentu tidak sesuai dengan aturan yang berlaku.
----	---	--	---

Berdasarkan analisa diatas, dapat dilihat bahwa kepatuhan *crew* kapal dalam mematuhi aturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal masih belum diterapkan dengan baik. Padahal muatan menjadi hal yang penting dalam suatu pelayaran yang harus dijaga dan diamankan dengan baik. Terlebih apabila suatu muatan mengalami kerusakan akan menjadi tanggung jawab perusahaan itu sendiri.

Pembahasan

Setelah melakukan penelitian di kapal KMP. Trisakti Elfina, peneliti menemukan beberapa permasalahan yang terkait dengan penanganan muatan terhadap keselamatan dalam pelayaran yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal, yang meliputi:

1. Identifikasi prosedur penanganan muatan di KMP. Trisakti Elfina sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

Berdasarkan pengamatan peneliti selama berada diatas kapal, ditemukan bahwa sebagian besar *crew* kapal belum mematuhi ketentuan aturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 mengenai penanganan muatan. Dalam penanganan muatan, *crew* kapal hanya sebatas mengatur dalam parkir muatan kendaraan dalam bongkar ataupun muat saja tanpa memperhatikan aspek keamanan muatan tersebut. Dengan jarak penyeberangan yang relatif singkat, seharusnya tetap diberlakukan pengamanan muatan dikarenakan cuaca dilaut tidak bisa diprediksi dan adanya kemungkinan muatan bergeser apabila tidak adanya pengamanan dari pihak kapal itu sendiri. Maka dari itu sangat penting dilakukan *lashing* untuk kendaraan setelah melakukan kegiatan memuat agar meminimalisir resiko terjadinya kecelakaan di atas kapal selama pelayaran berlangsung. Namun pada kenyataan di lapangan, untuk melakukan pelashing tersebut pada kendaraan tidak dilaksanakan oleh *crew* kapal.

Ada 2 faktor tidak dilakukannya pelasingan di kapal, faktor yang pertama adalah di KMP. Trisakti Elfina, tidak dilengkapi dengan alat *lashing* yang memadai. Peralatan *lashing* yang tersedia di kapal jumlahnya belum mampu untuk bisa mengikat seluruh kendaraan yang diangkut oleh kapal. Oleh karena itu, dalam setiap pelayaran *crew* kapal sangat jarang sekali melakukan pengikatan muatan bahkan dalam keadaan cuaca buruk sekalipun. Jadi ketika kapal melakukan pemuatan, kendaraan-kendaraan tersebut hanya diatur mengenai posisi letak pada *cardeck* tanpa adanya tindakan dalam mengamankan muatannya. Faktor yang kedua adalah karena *crew* kapal menganggap bahwa pelasingan hanya sebagai formalitas aturan saja tanpa mementingkan keamanan muatan. Dengan jarak tempuh penyebrangan yang pendek sekitar 1 jam saja dan waktu bongkar muat yang terlalu singkat, itu membuat bahwa dengan dilakukan pelasingan akan memakan waktu yang lama.

Dalam hal lain yaitu jarak kendaraan, *crew* kapal belum mematuhi aturan mengenai jarak kendaraan yang seharusnya dalam melakukan bongkar muat. Ketika kapal muat, *crew* yang berada di lapangan mengatur kendaraan dengan jarak yang terlalu sempit. Dikarenakan agar dalam satu pelayaran, kapal bisa menampung lebih banyak kendaraan. Terlebih lagi apabila sudah memasuki libur hari raya ataupun libur sekolah dengan intensitas kendaraan yang meningkat di pelabuhan. Tentunya hal tersebut dapat menyebabkan timbulnya gesekan antar kendaraan satu dengan yang lainnya.

Posisi kendaraan yang diletakkan melintang terhadap haluan/buritan kapal bisa mempengaruhi stabilitas kapal tersebut. Terlebih apabila muatan di kapal tersebut sudah *overload* dan memaksakan untuk tetap menaruh muatan di dalamnya secara melintang. Di KMP Trisakti Elfina sering ditemukan muatan yang diletakkan secara melintang agar kapal dapat memuat lebih banyak kendaraan dalam sekali pelayaran. Apabila dilihat, muatan yang diletakkan melintang tersebut dapat mengganggu stabilitas kapal.

Peneliti juga menemukan masih adanya penumpang yang berada di *cardeck* pada saat bongkar muat ataupun pelayaran berlangsung. *Cardeck* harus steril dari adanya penumpang pada saat bongkar muat ataupun berlayar. Penumpang ataupun supir diwajibkan turun dari kendaraan dan langsung naik ke area geladak kapal dan ruang tunggu yang sudah ada demi keselamatan dan keamanan penumpang. Hal ini berkaitan dengan kondisi darurat ketika kapal berlayar. Saat terjadi situasi darurat seperti kebakaran atau kapal hampir tenggelam, penumpang yang berada di *cardeck* akan kesulitan keluar dari kendaraan dan menuju *muster station* karena sempitnya jarak masing-masing kendaraan yang diparkir di area *cardeck*.

Di kapal KMP. Trisakti Elfina tidak adanya Standar Operasional Prosedur (SOP) yang tertulis di atas kapal yang terkait dengan penanganan muatan. Sudah seharusnya di atas kapal tercantum SOP yang mengatur penanganan muatan di kapal agar bisa dibaca dan dijadikan acuan oleh setiap *crew* dalam menangani muatan di atas kapal. Nahkoda dan perwira di atas kapal bertanggung jawab untuk memberikan pemahaman dan pengetahuan kepada ABK mengenai prosedur penanganan muatan terkait dengan aturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal dan diharapkan para *crew* KMP. Trisakti Elfina dapat mematuhi regulasi yang berlaku. Berdasarkan pengamatan yang telah peneliti lakukan di atas kapal bahwa *crew* kapal belum menerapkan aturan yang ada karena kurangnya pengetahuan dan pemahaman *crew* kapal yang terkait dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016. Masih ditemui beberapa pelanggaran yang tidak sesuai dengan aturan yang berlaku. Nahkoda ataupun perwira di kapal harus senantiasa memberikan pemahaman dan bertindak tegas apabila terdapat awak kapal yang masih melanggar aturan dalam penanganan muatan. Untuk mewujudkan keselamatan pelayaran dilaut maka diperlukan adanya perencanaan dan prosedur penanganan muatan yang baik.

Berikut adalah prosedur penanganan muatan yang ada diatas kapal KMP. Trisakti Elfina:

a. Perencanaan Muatan

Dalam perencanaan muatan diperlukan kecermatan dalam menentukan jenis muatan yang akan diangkut, berat muatan, dimensi, dan jumlahnya. Dalam perencanaan ini melibatkan penentuan lokasi muatan diatas kapal untuk menjaga keseimbangan dan stabilitas kapal selama pelayaran.

Pada KMP. Trisakti Elfina sebelum dilakukannya proses bongkar muat dilakukan pencatatan muatan pada manifest muatan. Pada manifest muatan tercantum mengenai nomor plat kendaraan yang akan diangkut beserta golongan kendaraannya, berat barang yang diangkut, dimensi muatan, perkiraan jumlah penumpang yang diangkut, serta bilamana ada muatan hewan pada truk dicatat mengenai jumlah hewan tersebut.

b. Pemuatan muatan

Pada KMP. Trisakti Elfina, muatan yang akan diangkut, dimuat ke kapal dengan truk, *trailer*, atau kendaraan lain melalui *rampdoor*. Proses pemuatan dilakukan dengan cermat agar muatan tersebar merata diseluruh kapal dan tidak melebihi batas maksimum yang diizinkan di kapal. Kelasi dan Bosun yang berada di *cardeck* mengatur muatan sedemikian rupa dengan berkoordinasi dengan perwira di anjungan mengenai stabilitas kapal.

c. Pengikatan dan Pengamanan Muatan

Setelah selesai memuat, seharusnya muatan tersebut diikat dan dipasang secara aman untuk mencegah pergeseran dan kerusakan pada muatan. Namun kenyataannya, pada KMP. Trisakti Elfina tidak melakukan pengikatan kendaraan tersebut. Kurangnya alat pengikat serta minimnya waktu bongkar muat dipelabuhan menjadi kendala dalam melakukan pelasingan.

d. Pemantauan Muatan selama Pelayaran

Selama kapal berlayar, awak kapal perlu secara rutin memeriksa kondisi muatan baik pemantauan otomatis atau pemantauan secara visual langsung. Tindakan ini penting untuk mengidentifikasi perubahan dalam keseimbangan muatan atau kemungkinan masalah lain yang dapat muncul selama pelayaran.

Pada KMP. Trisakti Elfina pemantauan muatan dilakukan secara langsung maupun tidak langsung. Pemantauan langsung dilakukan oleh kelasi yang *standby* di *cardeck* bilamana terdapat masalah pada muatan bisa langsung melapor kepada perwira jaga di anjungan. Sedangkan pemantauan tidak langsung dilakukan melalui cctv yang terhubung langsung dengan anjungan agar perwira di anjungan juga dapat memantau situasi muatan di *cardeck*.

e. Pembongkaran Muatan

Ketika kapal akan tiba di Pelabuhan tujuan, perwira jaga menginstruksikan kelasi untuk menurunkan *rampdoor*. Setelah *rampdoor* diturunkan dan sejajar dengan dermaga, maka muatan siap untuk dibongkar. Setelah itu awak kapal berkoordinasi dengan petugas pelabuhan untuk melakukan pembongkaran muatan dan mengarahkan truk dan kendaraan lain keluar dari kapal.

2. Faktor-faktor yang menjadi kendala *crew* kapal KMP. Trisakti Elfina dalam menerapkan prosedur penanganan muatan

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara dalam penelitian ini, peneliti berpendapat bahwa penanganan muatan di KMP. Trisakti Elfina sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal ternyata masih banyak terdapat ketidaksesuaian dan pelanggaran yang terjadi. Hal tersebut dilatarbelakangi karena kurangnya pemahaman awak kapal mengenai aturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 sehingga awak kapal dalam bekerja sesuai

kondisi di lapangan saat itu tanpa mementingkan aturan yang ada. Beberapa faktor yang menjadi kendala *crew* kapal KMP. Trisakti Elfina dalam penanganan muatan antara lain:

a. Tidak adanya SOP terkait penanganan muatan diatas kapal

Tidak adanya SOP dari Perusahaan yang tercantum diatas kapal yang mengatur mengenai penanganan dan pengaturan muatan menyebabkan ketidakpahaman *crew* kapal dalam melakukan bongkar dan muat. Ketika tidak ada nya SOP tersebut yang mengatur, maka *crew* kapal bisa dengan bebas mengatur muatan sesuai kondisi di lapangan tanpa memperhatikan aspek keselamatan dan keamanan muatan diatas kapal. Padahal prosedur penanganan muatan yang baik sangat penting demi menjaga kestabilan kapal dan mencegah adanya kerusakan muatan selama pelayaran.

b. Terbatas nya alat bongkar muat dan waktu bongkar muat

Terbatasnya peralatan bongkar muat seperti *lashing* yang ada di KMP. Trisakti Elfina menyebabkan *crew* kapal jarang sekali melakukan pengikatan. Jumlah alat pengikat dengan jumlah kendaraan yang diangkut masih sangat kurang dan apabila tetap dilakukan pengikatan hanya pada beberapa kendaraan itu sama saja kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan berpotensi bergeser. Waktu bongkar dan waktu muat yang diberikan Pelabuhan juga sangat terbatas hanya 30 menit saja. Itu menyebabkan bongkar muat yang dilakukan menjadi tidak efektif.

c. Terjadi *miss* komunikasi antara *crew* kapal dan pihak darat

Komunikasi *crew* dan pihak darat juga terkadang menjadi kendala. Komunikasi yang dilakukan mengenai informasi muatan, jadwal kapal, dan jadwal bongkar muat di Pelabuhan tidak tersampaikan dengan baik dan terkadang menyebabkan adanya ketidakcocokan waktu dan penundaan dalam bongkar muat.

d. Jarang dilakukannya *safety meeting* mengenai penanganan muatan di kapal

Safety meeting jarang sekali dilakukan di KMP. Trisakti. Biasanya *safety meeting* dilakukan apabila kapal akan di inspeksi oleh BKI yang terkait dengan manajemen keselamatan, dokumen kapal, peralatan keselamatan kapal, dan juga terkait *drill* dalam keadaan darurat dan juga biasanya *safety meeting* dilakukan apabila kapal akan melakukan *docking*. Selama peneliti melakukan praktek laut di KMP. Trisakti Elfina belum pernah dilakukan adanya *safety meeting* yang membahas tentang penanganan muatan diatas kapal.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah peneliti laksanakan, maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Prosedur penanganan muatan yang baik dan benar sangat penting dilakukan agar terciptanya kenyamanan dan keamanan selama pelayaran. Di Indonesia, sudah terdapat regulasi yang mengatur mengenai penanganan muatan itu sendiri yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal. Namun pada pelaksanaan di KMP. Trisakti Elfina prosedur bongkar muat sudah laksanakan namun masih terdapat ketidaksesuaian yang ditetapkan dalam regulasi tersebut terkait penanganan muatan. Dalam hal ini penulis dapat menyimpulkan adanya ketidaksesuaian diatas kapal tentang penanganan muatan yaitu pengikatan yang dilakukan terhadap kendaraan yang diangkut belum melalui prosedur yang tepat. Selain itu juga situasi di lapangan, terlihat bahwa jarak antar masing-masing kendaraan diatas kapal KMP. Trisakti Elfina masih belum sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal karena adanya pengaturan jarak antar kendaraan yang terlalu dekat. Jarak kendaraan yang terlalu dekat dikhawatirkan berpotensi akan bergesekan dengan kendaraan lainnya.

2. Selama proses bongkar muat diperlukan keahlian serta pengetahuan dari *crew* kapal dalam penanganan muatan. Hal tersebut dibutuhkan guna tercapainya keselamatan muatan selama pelayaran. Namun untuk mencapai hal tersebut masih terdapat beberapa kendala, antara lain belum secara konsisten dilaksanakan *safety meeting* di atas kapal guna mengevaluasi sistem atau cara penanganan muatan yang dilakukan oleh *crew* kapal. Selain terkait faktor tersebut, penulis juga menyimpulkan faktor kendala yang dihadapi pada saat proses memuat muatan di atas kapal KMP. Trisakti Elfina adalah belum adanya SOP (*Standart Operational Procedure*) dan instruksi kerja yang mengatur terkait sistem pemuatan yang tepat. Sehingga mengakibatkan *crew* kapal masih kurang memahami cara penerapan penanganan muatan dikapal yang aman dan efisien sesuai regulasi yang berlaku dalam hal ini penulis mengacu pada regulasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016.

DAFTAR PUSTAKA

- Amanda , M., & Febriansyah. (2022). *Stabilitas Dan Teknik Pemuatan Kapal SDP*. Indramayu: CV. Adanu Abimata.
- Ariany, Z., Hendra, A., & Febriary, S. (2018). Standart Pelayanan Minimal (SPM) Dan Sistem Lasing Pada Kapal Ro-Ro Untuk Keselamatan Transportasi Penyebrangan Laut. *Gema Teknologi*.
- Arikunto, S. (2014). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Fakhrurrozi. (2017). *Penanganan, Pengaturan, dan Pengamanan Muatan Kapal Untuk Perwira Pelayaran Niaga*. Yogyakarta: Deepublish.
- Handoko, W., & Fofid, W. T. (2020). *Hukum Maritim dan Pengelolaan Lalu Lintas Angkutan Laut Dan Kepelabuhanan*. Semarang: PIP Semarang.
- Kismantoro, T. (2020). *Penanganan dan Pengaturan Muatan*. Semarang: PIP Semarang.
- Laksmono, A. (2017). *Stabilitas Kapal untuk Perwira Pelayaran Niaga*. Surabaya: Yayasan Bhakti Samudera Surabaya.
- Martopo, A., & Soegiyanto. (2004). *Penanganan Muatan*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Priyono, B., Ilham, C. I., & Fathoni, M. (2021). *Pengelolaan Angkutan Sungai, Danau Dan Penyeberangan*. Indramayu: Adanu Abimata.
- Rohmah, N., Winarno, & Prasetiawan Andi. (2018). *MUATAN KAPAL DAN BARANG BERBAHAYA*. SEMARANG: PIP SEMARANG.
- Rustina, E., Aulia, D., & Ayu, D. (2024). *Keselamatan Perairan Dan Pengelolaan Lalu Lintas Maritim*. Klaten: Underline.
- Sarosa, S. (2021). *Analisis Data Penelitian Kualitatif*. Sleman: PT. Kanisius.
- Soewedo, H. (2015). *Penanganan Muatan Kapal (Cargo Handling) di Pelabuhan & Peralatannya*. Jakarta: Buku Maritim Djangkar.
- Sudjatmiko, F. (2007). *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*. Jakarta: Toko Gunung Agung.
- Sutarman, A. (2012). *Pengantar Teknologi Informasi*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Syam, M., & Sunusi, S. (2023). Implikasi Pengawasan Muatan Terhadap Stabilitas Kapal Penumpang Di KM. Madani Nusantara. *Jurnal Ilmu Teknik dan Teknologi Maritim*, 01-12.
- Tenggelamnya Yunicee Di Selat Bali*. (2023, Januari 24). Retrieved from knkt.go.id: <https://knkt.go.id/news/read/tenggelamnya-yunicee-di-selat-bali>
- Utami, T., & Dewi, A. M. (2020). Peningkatan Pelayanan Muatan Kendaraan Pada Kapal KM. Mutiara Timur 1. *Majalah Ilmiah Gema Maritim*.
- Wahyuni, E. T. (2020). Manajemen Pemuatan Penumpang Dan Kendaraan Terhadap Keselamatan Kapal Roro. *Majala Ilmiah Bahari Jogja (MIBJ)*, 118-125.

- Wahyuni, E., Silvia , M., & Saidah, D. (2017). Produktivitas Bongkar Muat Kapal Ro-Ro PT ASDP Indonesia Ferry. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik*.
- Winartha, I. (2006). *Metodologi Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Yogyakarta: Gaha Ilmu.
- Yusuf, M. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif & Penelitian Gabungan*. Jakarta: Kencana.