

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Setelah melakukan proses analisis pada bab sebelumnya maka dapat ditarik beberapa kesimpulan, yaitu :

1. Ukuran kapal sebenarnya berbeda dengan ukuran kapal yang tertera pada sertifikat kapal. Pada sertifikat kapal tertera bahwa kapal hanya mempunyai 1 geladak namun terjadi penambahan 2 geladak lagi yang dilakukan oleh pengusaha kapal, dimana dengan penambahan ini berdampak pada berubahnya titik berat (VCG) kapal.
2. Kapal memiliki dokumen Pendaftaran dan Kelengkapan Angkutan Danau dan Penyeberangan (ADP) yang menyebutkan bahwa kapal digunakan sebagai kapal angkutan penumpang. Namun pada waktu kejadian kapal mengangkut penumpang dan sepeda motor. Pada dokumen tersebut juga menyebutkan kapasitas maksimal kapal untuk mengangkut penumpang yaitu sebanyak 45 orang, namun pada waktu kejadian kapal mengangkut penumpang sebanyak 197 orang sehingga kapal mengalami kondisi overload atau kelebihan muatan dan menyebabkan nilai KG kapal semakin besar. Pada grafik lengan stabilitas memperlihatkan bahwa nilai GZ kapal pada 50 derajat bernilai -0.047 yang artinya bahwa pada saat kapal mengalami kemiringan sebesar 50° maka kapal tidak memiliki momen penegak (*uprighting moment*) sehingga kapal akan terus mengalami kemiringan dan pada akhirnya kapal akan terbalik dan tenggelam.
3. Kurangnya kecakapan awak kapal baik itu nakhoda maupun ABK tentang pengetahuan kenavigasian kapal, stabilitas kapal, olah gerak kapal dan tidak memiliki pengetahuan untuk menghadapi keadaan darurat. Serta tidak lengkapnya alat keselamatan dan alat kenavigasian yang terdapat pada kapal menandakan bahwa kurangnya pengetahuan awak kapal maupun pemilik kapal tentang fungsi dan pentingnya alat keselamatan dan alat kenavigasian pada kapal.

4. Lemahnya fungsi pengawasan dari otoritas setempat dalam mengawasi standar keselamatan dan keamanan transportasi penyeberangan di Danau Toba.

5.2 Saran

Adapun saran yang dapat disampaikan oleh peneliti, yaitu :

A. Kepada otoritas setempat yang berwenang dalam pengawasan keselamatan dan keamanan transportasi penyeberangan di Danau Toba

1. Memperketat pengawasan terhadap standar keselamatan dan keamanan angkutan sungai dan danau di Danau Toba.
2. Melakukan pemeriksaan dan pengukuran kembali setiap sertifikat kapal penyeberangan tradisional di Danau Toba.
3. Membuat suatu badan atau instansi yang bertugas untuk memeriksa kembali kelaikan kapal secara berkala.
4. Menerbitkan larangan untuk penambahan geladak atau deck kapal tanpa persetujuan badan pemeriksa kelaikan kapal dan larangan agar kapal tidak mengangkut sepeda motor sesuai dengan Surat Persetujuan Pengoperasian Kapal Angkutan Danau dan Penyeberangan.
5. Menerapkan sistem denda dan pencabutan izin berlayar bagi kapal-kapal yang tidak memenuhi syarat dan standar keselamatan dan keamanan pelayaran yang tertulis di dalam Peraturan Menteri Perhubungan No.25 Tahun 2015.

B. Kepada operator / pemilik kapal

1. Pihak operator atau pemilik kapal memiliki kewajiban untuk mematuhi segala peraturan yang telah ditetapkan oleh pihak yang berwenang.
2. Melengkapi kelengkapan alat keselamatan pada kapal sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. 25 Tahun 2015. Adapun alat-alat keselamatan yang harus dilengkapi seperti pelampung penolong, baju pelampung, isyarat penanda, APAR, dll.
3. Melengkapi alat kenavigasian pada kapal seperti radio komunikasi 2 arah, radio VHF, peta, dll.
4. Pemilik kapal harus melaporkan segala bentuk modifikasi pada kapal

kepada pihak yang berwenang.

5. Operator atau awak kapal diwajibkan mengikuti pelatihan tentang kepelautan, manajemen keselamatan dan pelatihan untuk menghadapi situasi darurat di dalam kapal.