

## **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 Pelayaran
  - a. Pasal 1 ayat (3) : Angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.
  - b. 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 Nomor 8 Tahun 2011 Tentang Angkutan Multimoda
  - 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 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.

3. Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran

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 (5) Trayek adalah rute atau lintasan pelayanan angkutan dari satu Pelabuhan ke Pelabuhan lainnya.

c. Pasal 1 Ayat (9)

Pelabuhan adalah tempat yang berdiri atas daratan dan/ atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkat muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan Pelayaran dan kegiatan penunjang Pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda transportasi.

d. Pasal 1 Ayat (13)

Terminal adalah Fasilitas Pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat Kapal bersandar atau tambat Kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan atau tempat bongkar muat barang.

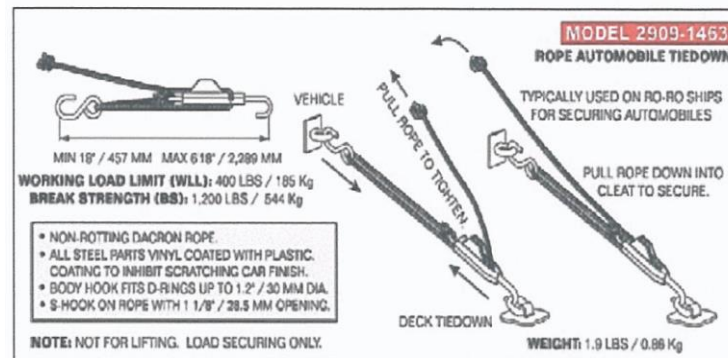
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan.
  - a. Pasal 2 : kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan alat :
    - a. pengikat kendaraan (*lashing*) dan
    - b. klem roda kendaraan.
  - b. Pasal 3 : Alat pengikat kendaraan sebagaimana dimaksud pada Pasal 2 huruf a harus disimpan di tempat yang telah disediakan di geladak kendaraan
  - c. Pasal 4 ayat (1) : setiap kendaraan wajib diikat selama pelayaran.
  - d. Pasal 4 ayat (2) : untuk pengikatan kendaraan (*lashing*) wajib dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (haluan), tengah (*mid ship*) dan belakang (buritan).
  - e. Pasal 5 ayat (1) : Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang – kurangnya 60 cm
  - f. Pasal 5 ayat (2) : Jarak antara muka dan belakang masing – masing kendaraan sekurang – kurangnya 30 cm
  - g. 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*)
  - h. Pasal 6 ayat (1) : operator kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan.
  - i. Pasal 6 ayat (2) : jumlah petugas untuk mengikat kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayan kapal.
  - j. Pasal 7 : pelaksanaan pengikatan kendaraan di atas kapal menjadi tanggung jawab nahkoda.

5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal.
- 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 6 ayat (1) : kendaraan yang ditimbang dan sesuai dengan data pada informasi mengenai jenis dan berat muatan dapat dimuat di atas kapal.
  - d. Pasal 6 ayat (2) : penempatan kendaraan diatas kapal dilakukan sesuai dengan rencana pemuatan yang telah dibuat
  - e. 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.
  - f. 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.
  - g. Pasal 10 ayat (1) : Beberapa jenis alat pengikat yang dapat digunakan sebagai berikut:
    - a. Tali pengikat kendaraan (*rope automobile tiedown*);
    - b. Sling pengikat dengan kunci bergigi (*ratchet strap assembly*);  
atau
    - c. Rantai dengan penguat/pengencangnya (*chain with turnbuckle*).
  - h. 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.
  - 3) Memiliki kekuatan tanpa kerusakan permanen sampai dengan 120 KN.
- i. Pasal 12 ayat (1) : setiap kapal wajib menyediakan alat pengikat muatan yang cukup diatas kapal.
  - j. Pasal 12 ayat (2): alat pengikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus sesuai dengan kondisi kapal dan jumlah serta ukuran muatan kendaraan yang diangkut.
  - k. Pasal 13 : faktor yang harus dipertimbangkan dalam penggunaan alat pengikat yang dapat dipindah antara lain:
    - a. Lamanya perjalanan
    - b. Wilayah geografis dari perjalanan dengan perhatian khusus pada temperatur pengoperasian yang diperbolehkan dari alat pengikat yang dapat dipindah;
    - c. Kondisi laut yang mungkin terjadi;
    - d. Ukuran, desain dan karakteristik kapal;
    - e. Gaya statis dan dinamis yang mungkin terjadi selama perjalanan;
    - f. Tipe dan pembungkusan setiap unit muatan termasuk kendaraan;
    - g. Pola pemuatan yang direncanakan terhadap unit muatan termasuk kendaraan; dan
    - h. Berat dan ukuran setiap unit muatan dan kendaraan
  - l. Pasal 15 ayat (1) : ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan gemuk (grease).
  - m. 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.

- n. Pasal 16 ayat (1) : setiap kapal dibebaskan untuk memilih jenis peralatan pengikat yang akan digunakan.
- o. Pasal 16 ayat (2) : pemilihan peralatan pengikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disesuaikan dengan kondisi kapal dan kecepatan pengikatan yang diinginkan
- p. Pasal 17 ayat (1) : kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal.
- q. Pasal 17 ayat (2) : ruang penempatan kendaraan harus steril dari adanya penumpang selama pelayaran.
- r. 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.
- s. 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 diganjal.
- t. 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

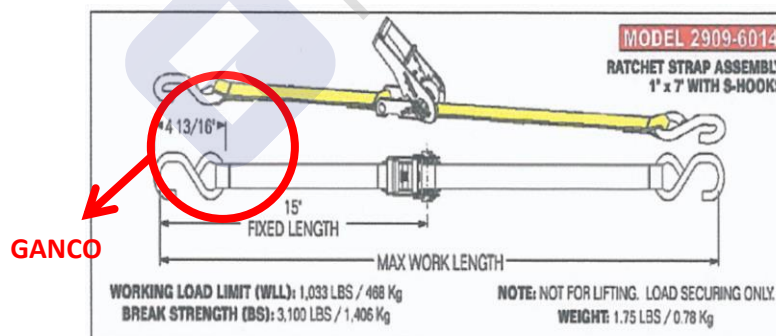
- kerja yang aman (*safe working load*) yang sesuai pada masing-masing sisi kendaraan.
- d. Alat pengikat (*lashing gear*) sebagaimana dimaksud pada ayat 1, ayat 2, ayat 3 wajib memenuhi Standar Nasional Indonesia
  - u. Pasal 19 ayat (1) : setiap kendaraan wajib dilakukan pengikatan selama pelayaran.
  - v. Pasal 19 ayat (2) : Pengikatan sebagaimana dimaksud pada ayat 1 dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (haluan), tengah (*midship*) dan belakang (*buritan*).
  - w. Pasal 19 ayat (3) : Kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan sebagaimana dimaksud pada ayat 2 wajib dilakukan klem pada roda kendaraan
  - x. Pasal 24 ayat (1) : peraturan menteri ini berlaku untuk kapal yang mengangkut kendaraan yang dibangun dengan peletakan lunas pada atau setelah tanggal 1 juli 2017
  - y. Pasal 24 ayat (2) : bagi kapal yang sudah beroperasi (*existing ship*) diberlakukan setelah pelaksanaan pemeriksaan pembaharuan pertama yang dihitung 2 (dua) tahun semenjak penetapan peraturan menteri ini.
  - z. Jenis Alat Pengikat
    - 1) 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*).



Sumber: Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

Gambar 2.1 Tali Pengikat Kendaraan (Rope Automobile Tiedown)

- 2) 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, digunakan untuk kendaraan dengan berat muatan 30 – 40 ton.



Sumber: Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

Gambar 2.2 Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (Ratchet Strap Assembly) Model Ganco pada Kedua Ujung Sisinya

- 3) 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



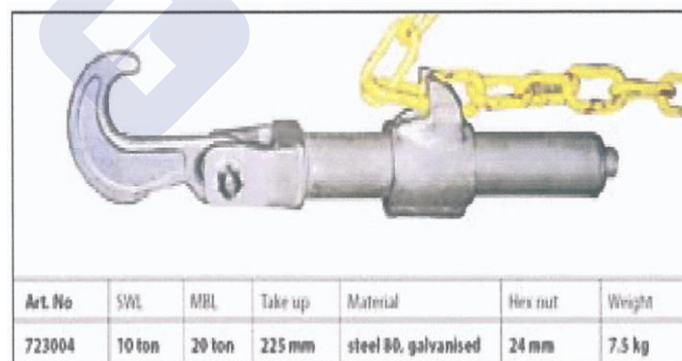
kerja dari ganco pada kedua ujung sisi ini yaitu 1,033 LBS/458 Kg dan batas maksimal 3.100 LBS/1,406 Kg. Ganco jenis ini pun memiliki berat 1,75 LBS/0,78 Kg, digunakan untuk kendaraan dengan berat muatan 3,5 – 20 ton.



Sumber: Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

Gambar 2.3 Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (Ratchet Strap Assembly) Model Ganco Pada Satu Sisinya

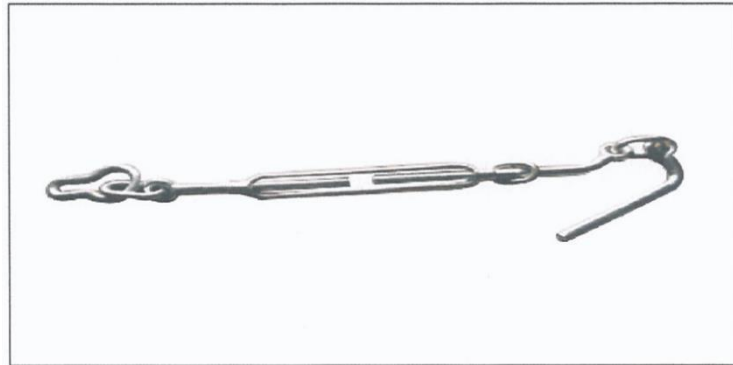
- 4) Sling pengikat dengan kunci bergigi model ganco yang terdapat pada satu sisi ini memiliki panjang 3 m dimana memiliki beban kerja 10 ton dan batas maksimal 20 ton dengan berat 1 kg, digunakan untuk kendaraan dengan berat muatan 3,5 – 20 ton.



Sumber: Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

Gambar 2.4 Rantai dengan Ganco (Rope Automobile Tiedown)

- 5) 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, digunakan untuk kendaraan dengan berat muatan 3,5 – 20 ton.



Sumber: Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

Gambar 2.5 Pengikat (turnbuckle) yang dapat disambung dengan rantai

- 6) Turnbuckle yaitu jarum keras atau spanskrup 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, digunakan untuk kendaraan dengan berat muatan 3,5 – 20 ton.



Sumber: Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

Gambar 2.6 Ganco Dengan Rantai Dan Pengencangnya

- 7) 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, digunakan untuk kendaraan dengan berat muatan 3,5 – 20 ton.

6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 103 Tahun 2017 Tentang Pengaturan dan Pengendalian Kendaraan yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan.
  - a. Pasal 2 ayat (1) : Setiap pelabuhan penyeberangan wajib menyediakan fasilitas portal dan jembatan timbang.
  - b. Pasal 2 ayat (2) : Fasilitas portal dan jembatan timbang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) ditempatkan sebelum loket penjualan tiket kendaraan.
  - c. Pasal 2 ayat (3) : Fasilitas portal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) memiliki ketinggian yang disesuaikan dengan tinggi geladak kapal pada lintasan.
  - d. Pasal 2 ayat (4) : Setiap kendaraan beserta muatannya yang akan diangkut menggunakan kapal angkutan penyeberangan wajib diketahui :
    - a. dimensi (tinggi); dan
    - b. berat kendaraan.
  - e. Pasal 3 ayat (1) : dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 ayat (4) huruf a sekurang-kurangnya harus diketahui ukuran tinggi kendaraan beserta muatannya.
  - f. Pasal 3 ayat (2) : pemuatan kendaraan beserta muatannya ke dalam kapal harus memperhitungkan jarak aman (*clearance*) dengan *sprinkler* yang terdapat di ruang kendaraan agar *sprinkler* dapat bekerja maksimum pada saat terjadi kebakaran.
  - g. Pasal 5 ayat (1) : operator pelabuhan penyeberangan berhak menolak kendaraan yang tidak menaati ketentuan sebagaimana diatur dalam peraturan menteri ini.
  - h. Pasal 5 ayat (2) : kendaraan yang tidak menaati ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikeluarkan dari lajur antrian pembelian tiket.

## 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:

### 2.2.1 Pelabuhan

Pelabuhan menurut Bambang Triatmodjo (2010) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, krankran (crane) untuk bongkar muat barang, gudang laut (transit) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang di mana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan.

### 2.2.2 Kapal Penyeberangan

Kapal Penyeberangan menurut Iskandar Abubakar (2010), sebagai salah satu moda transportasi yang cukup berkembang di Indonesia merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang memiliki karakteristik tersendiri. Kapal Penyeberangan berdasarkan fungsinya terbagi atas 3 (tiga) yaitu :

- a. Kapal Penyeberangan yang memuat Penumpang (*Passenger*)
- b. Kapal Penyeberangan yang memuat Kendaraan (*Ro-ro*)
- c. Kapal Penyeberangan yang memuat penumpang dan kendaraan (*Ro-pax*).

### 2.2.3 Pengangkutan

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

#### 2.2.4 Pemuatan

Menurut M. Nur Nasution (2015), pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan itu dimulai ke tempat tujuan, dan kemana kegiatan pengangkutan itu diakhiri. Sedangkan menurut Arso Martopo dan Soegiyanto (2004), pemuatan merupakan kegiatan mengangkat, mengangkut serta memindahkan muatan dari kapal ke dermaga pelabuhan atau sebaliknya.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), arti kata pemuatan adalah proses, cara, perbuatan memuatkan (memasukkan) sesuatu ke dalam wadah. Pemuatan berasal dari kata dasar muat. Pemuatan berasal dari kata dasar muat. Pemuatan memiliki arti dalam kelas nomina atau kata benda sehingga pemuatan dapat menyatakan nama dari seseorang, tempat, atau semua benda dan segala yang dibendakan.

#### 2.2.5 Klem Pada Roda Kendaraan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), klem diartikan sebagai alat untuk menjepit, memegang atau menekan suatu objek atau benda. Klem juga diartikan sebagai alat menjepit kendaraan agar tidak bergerak atau bergeser. Klem pada roda kendaraan memiliki berbagai jenis seperti berikut:



Sumber: Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

Gambar 2.7 Jenis - Jenis Klem Roda Kendaraan

### 2.2.6 Pengikatan Kendaraan di Kapal

Menurut Iskandar Abubakar (2010), pengikatan kendaraan yaitu penggunaan tali atau rantai yang dilengkapi pegetat atau sabuk yang digunakan untuk meredam gaya horizontal untuk menghindari muatan kendaraan bergeser atau terbalik, yang terpenting tidak terlalu longgar atau terlalu ketat. Bila kendaraan diangkut pada bidang dengan kelandaian tertentu, maka perlu adanya upaya penambahan *lashing* agar kendaraan tidak meluncur di medan yang ada kelandaiannya.