

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

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

Tabel 2.1 Perbedaan Penelitian

Perbedaan	M.Rusedky	M.Adief Abdiatama
Judul	Kajian Sistem Pemuatan Kendaraan Di Atas Kapal Penyeberangan Milik Pt.Asdp Pada Lintasan Hunimua – Waipirit Provinsi Maluku.	Optimalisasi Keselamatan Dan Keamanan Dalam Pengangkutan Penumpang, Barang Dan Kendaraan Di Atas Kapal KMP. Tarusi Dan KMP.Lohoraung Di Lintasan Likupang – Pananaru Dan Likupang – Biaro Provinsi Sulawesi Utara
Lokasi	Pelabuhan Penyeberangan Hunimua Provinsi Maluku	Pelabuhan Penyeberangan Likupang Provinsi Sulawesi Utara
Permasalahan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jarak Antar Kendaraan 2. Kondisi Pengikatan 3. Kurangnya Petugas 	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Manifest</i> Penumpang dan Kendaraan 2. Tata cara pengangkutan kendaraan

		3. Kewajiban pengikatan pada kendaraan
Analisis Masalah	Analisis Keadaan Di Lapangan (<i>Exisiting</i>) Dengan Keadaan Seharusnya	Analisis Keadaan Di Lapangan (<i>Existing</i>) Dengan Keadaan Seharusnya
Tahun	2020	2022

A. Landasan Teori

1. Landasan Hukum

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

a. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

- 1) Pasal 1 ayat (3) : Angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.
- 2) 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.

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

1) Pasal 79 Ayat (1)

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

2) 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.

3) 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*.

4) 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.

5) 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.

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

1) Pasal 74 Ayat (1)

Konsesi diberikan kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 69 ayat (1) yang dituangkan dalam bentuk perjanjian.

2) Pasal 74 Ayat (2)

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

d. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 25 tahun 2016 tentang Daftar Penumpang dan Kendaraan Angkutan Penyeberangan

1) Pasal 2 ayat (1) dan (2)

a) Setiap kapal angkutan penyeberangan yang akan berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar.

b) Untuk mendapatkan Surat Perstujuan Berlayar, sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib melampirkan daftar penumpang dan kendaraan di atas kapal angkutan penyeberangan.

2) Pasal 3

Daftar penumpang dan kendaraan di atas kapal angkutan penyeberangan terdiri atas:

- a) Penumpang pejalan kaki;
- b) Penumpang pada kendaraan;
- c) Kendaraan golongan I s/d IX.

3) Pasal 4 ayat (3)

Data identitas penumpang paling sedikit memuat:

- a) Nama;
- b) Jenis kelamin;
- c) Usia;
- d) Alamat (domisili); dan
- e) Nomor paspor penumpang asing.

4) Pasal 6

Pengemudi kendaraan wajib menyampaikan informasi kepada penumpang mengenai larangan penumpang berada dalam kendaraan selama pelayaran, sebelum memasuki pelabuhan.

5) Pasal 7

Pengemudi kendaraan yang menggunakan jasa angkutan penyeberangan terdiri atas:

- a) Pengemudi kendaraan perorangan untuk angkutan penumpang dan untuk angkutan barang;
 - b) Pengemudi kendaraan angkutan umum untuk angkutan barang dan angkutan orang yang melayani trayek tetap lintas antar negara, antarkota, antarprovinsi dan antarkota dalam provinsi.
- 6) Pasal 8 ayat (1), (2) dan (3)
- a) Pengemudi kendaraan sebelum membeli tiket wajib mengisi daftar penumpang dan data kendaraan pada formulir yang telah disediakan oleh operator pelabuhan.
 - b) Daftar penumpang pada kendaraan memuat :
 - 1) Nama penumpang termasuk balita dan awak kendaraan
 - 2) Jenis kelamin
 - 3) Usia
 - 4) Alamat (kota domisili)
 - 5) Nomor kendaraan bermotor
 - 6) Jenis / golongan
 - c) Pengemudi yang tidak menyerahkan daftar penumpang pada kendaraan dan kendaraan tidak akan dilayani pembelian tiketnya.
- 7) Pasal 10 ayat (1)
- Perusahaan angkutan umum di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang melayani trayek tetap lintas antar negara, antar provinsi maupun antar kota wajib membuat *manifest*.

8) Pasal 11

Pengemudi kendaraan angkutan umum sebelum masuk pelabuhan wajib melakukan pengecekan dan/atau penyempurnaan *manifest*.

9) Pasal 12 ayat (1),(2) dan (3)

1. Pengemudi sebelum membeli tiket wajib menyerahkan manifest tersebut kepada petugas loket sebagai persyaratan membeli tiket,

b) Pengemudi yang tidak menyerahkan manifest tersebut tidak akan dilayani pembelian tiket,

c) Manifest tersebut sekurang-kurangnya memuat:

- 1) Nama penumpang
- 2) Jenis kelamin
- 3) Usia
- 4) Alamat (kota domisili)
- 5) Nomor kendaraan bermotor
- 6) Jenis/golongan

10) Pasal 24 ayat (1)

Dirjen selaku pemberi izin memberikan sanksi administratif kepada operator kapal berupa pembekuan persetujuan pengoperasian kapal dan pencabutan persetujuan pengoperasian kapal.

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

1) Pasal 2 : kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan alat pengikat kendaraan (*lashing*) dan klem roda kendaraan.

- 2) Pasal 4 ayat (1) : setiap kendaraan wajib diikat selama pelayaran.
 - 3) Pasal 4 ayat (2) : untuk pengikatan kendaraan (*lashing*) wajib dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (haluan), tengah (*mid ship*) dan belakang (buritan).
 - 4) Pasal 5 ayat (1) : Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang – kurangnya 60 cm
 - 5) Pasal 5 ayat (2) : Jarak antara muka dan belakang masing – masing kendaraan sekurang – kurangnya 30 cm
 - 6) 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*).
- f. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal.
- 1) Pasal 5 ayat (1) : Setiap kendaraan yang diangkut di atas kapal wajib dilengkapi informasi mengenai jenis dan berat muatan.
 - 2) 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.
 - 3) 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.

- 4) 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.
- 5) Pasal 8 ayat (1) : perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan kendaraan beserta penumpang dan/barang yang diangkutnya.
- 6) 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 tumbuckle*)
- 7) Pasal 11 ayat (1) : Setiap kapal yang mengangkut kendaraan darat harus memiliki titik tempat mengikat dengan ketentuan sebagai berikut:
 - a) Jarak membujur antara titik tempat mengikat maksimal 2,5 meter.
 - b) Jarak melintang antara titik tempat mengikat antara 2,8 s.d 3,0 meter.
 - c) Memiliki kekuatan tanpa kerusakan permanen sampai dengan 120 KN.
- 8) Pasal 12 ayat (1) : setiap kapal wajib menyediakan alat pengikat muatan yang cukup diatas kapal.
- 9) Pasal 12 ayat (2): alat pengikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus sesuai dengan kondisi kapal dan jumlah serta ukuran muatan kendaraan yang diangkut.

- 10) Pasal 15 ayat (1) : ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan gemuk (grease).
- 11) Pasal 15 ayat (2) : Kapal harus memiliki perlengkapan pengikat yang sesuai untuk muatan yang akan diangkut dan dengan jumlah yang cukup.
- 12) 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.
- 13) Pasal 17 ayat (1) : kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal.
- 14) Pasal 17 ayat (2) : ruang penempatan kendaraan harus steril dari adanya penumpang selama pelayaran.
- 15) 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.
- 16) 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.
- 17) 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

18) Pasal 19 ayat (1) : setiap kendaraan wajib dilakukan pengikatan selama pelayaran.

19) Pasal 19 ayat (2) : Pengikatan sebagaimana dimaksud pada ayat 1 dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (haluan), tengah (midship) dan belakang (buritan).

20) Pasal 19 ayat (3) : Kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan sebagaimana dimaksud pada ayat 2 wajib dilakukan klem pada roda kendaraan

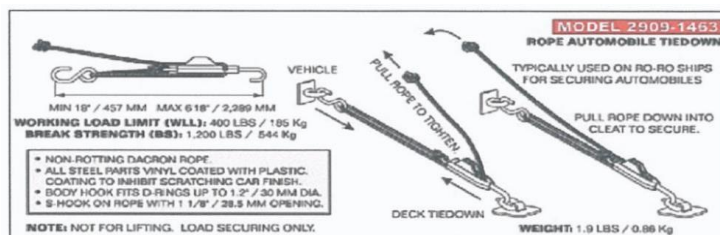
21) Pasal 20 persyaratan untuk jarak antar muatan kendaraan sebagai berikut:

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

21) Lampiran Jenis – jenis alat pengikat dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal.

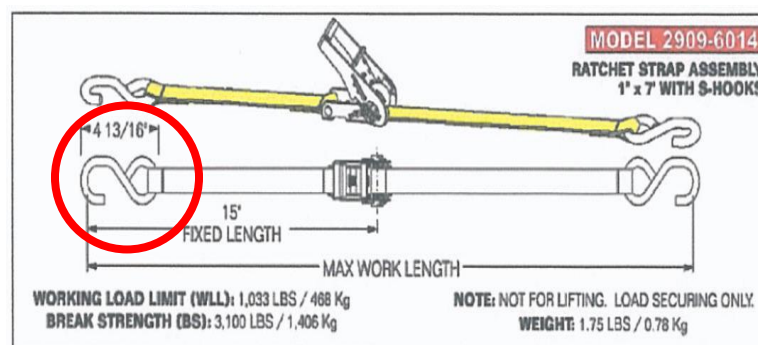
1) Jenis Alat Pengikat

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*)
Sumber : Lampiran Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

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.



Gambar 2. 2. Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (*Ratchet Strap Assembly*) Model Ganco Pada Kedua Ujung Sisinya
Sumber : Lampiran Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

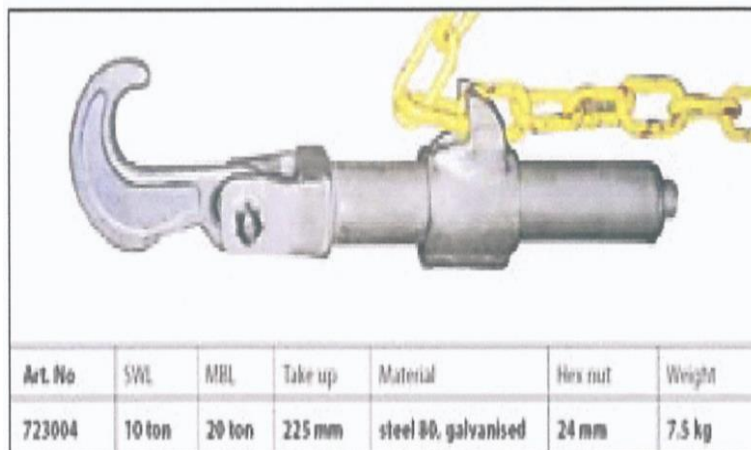
Ganco adalah alat yang digunakan untuk membantu mengangkat beban dengan cara di kaitkan. Ganco ini berbentuk seperti tanda tanya karena bentuk tanda tanya sangat cocok untuk model dari ganco itu sendiri yang fungsinya sebagai alat pengangkat atau alat kait. Ganco memiliki nama lain juga yaitu hook. Batas 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 Sisinya

Sumber : Lampiran Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

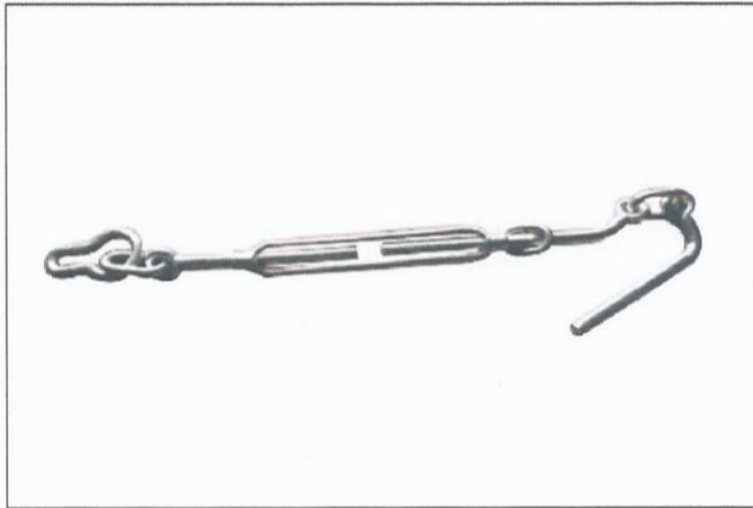
Sling pengikat dengan kunci bergigi model ganco yang terdapat pada satu sisi ini memiliki panjang 3 m dimana memiliki beban kerja 10 ton dan batas maksimal 20 ton dengan berat 1 kg.



Gambar 2. 4. Rantai Dengan Ganco

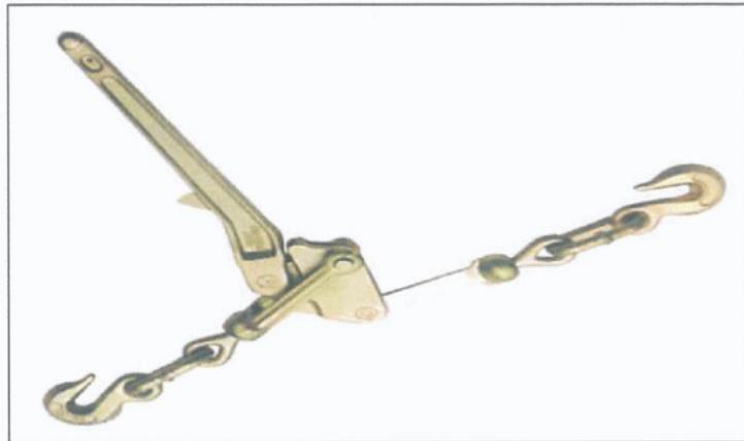
Sumber : Lampiran Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

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 rantai
Sumber : Lampiran Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

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.



Gambar 2. 6. Ganco Dengan Rantai Dan Pengencangnya
Sumber : Lampiran Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

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.

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:

a. Transportasi

Menurut Miro Fidel (2004), Transportasi secara umum dapat diartikan sebagai usaha pemindahan, atau penggerakkan orang atau barang dari suatu lokasi, yang disebut lokasi asal, ke lokasi lain, yang biasa disebut lokasi tujuan, untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu pula.

b. Definisi Pelabuhan

Menurut Triadmojo Bambang (2010), Pelabuhan (*port*) adalah daerah perairan yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga di mana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, kran-kran (*crane*) untuk bongkar muat barang, guang laut (*transito*) 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. Terminal ini dilengkapi dengan jalan kereta api dan/atau jalan raya.

c. Dermaga

Menurut Triadmojo Bambang (2010), dermaga adalah bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapatnya kapal dan menambatkannya pada waktu bongkar muat barang.

d. Pengertian angkutan penyeberangan

Menurut Iskandar Abubakar (2010), 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 muatannya. 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;
- 6) Jaringan trayek angkutan laut sehingga dapat mencapai optimalisasi keterpaduan angkutan antar dan intramoda.

d. Lintas Penyeberangan

Menurut Iskandar Abubakar (2010), 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

api. 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.

e. Produktifitas

Menurut Herjanto (2007) produktivitas merupakan istilah dalam kegiatan produksi sebagai perbandingan antara luaran (*output*) dengan masukan (*input*). Produktivitas juga merupakan suatu ukuran yang menyatakan bagaimana baiknya sumber daya diatur dan dimanfaatkan untuk mencapai hasil yang optimal, serta dapat digunakan sebagai tolak ukur keberhasilan suatu industri / UKM dalam menghasilkan barang / jasa.

f. Pengangkutan

Menurut Tjakranegara Soegijatna (2003), pengangkutan adalah memindahkan barang atau *commodity of goods* dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, sehingga pengangkut menghasilkan jasa angkutan

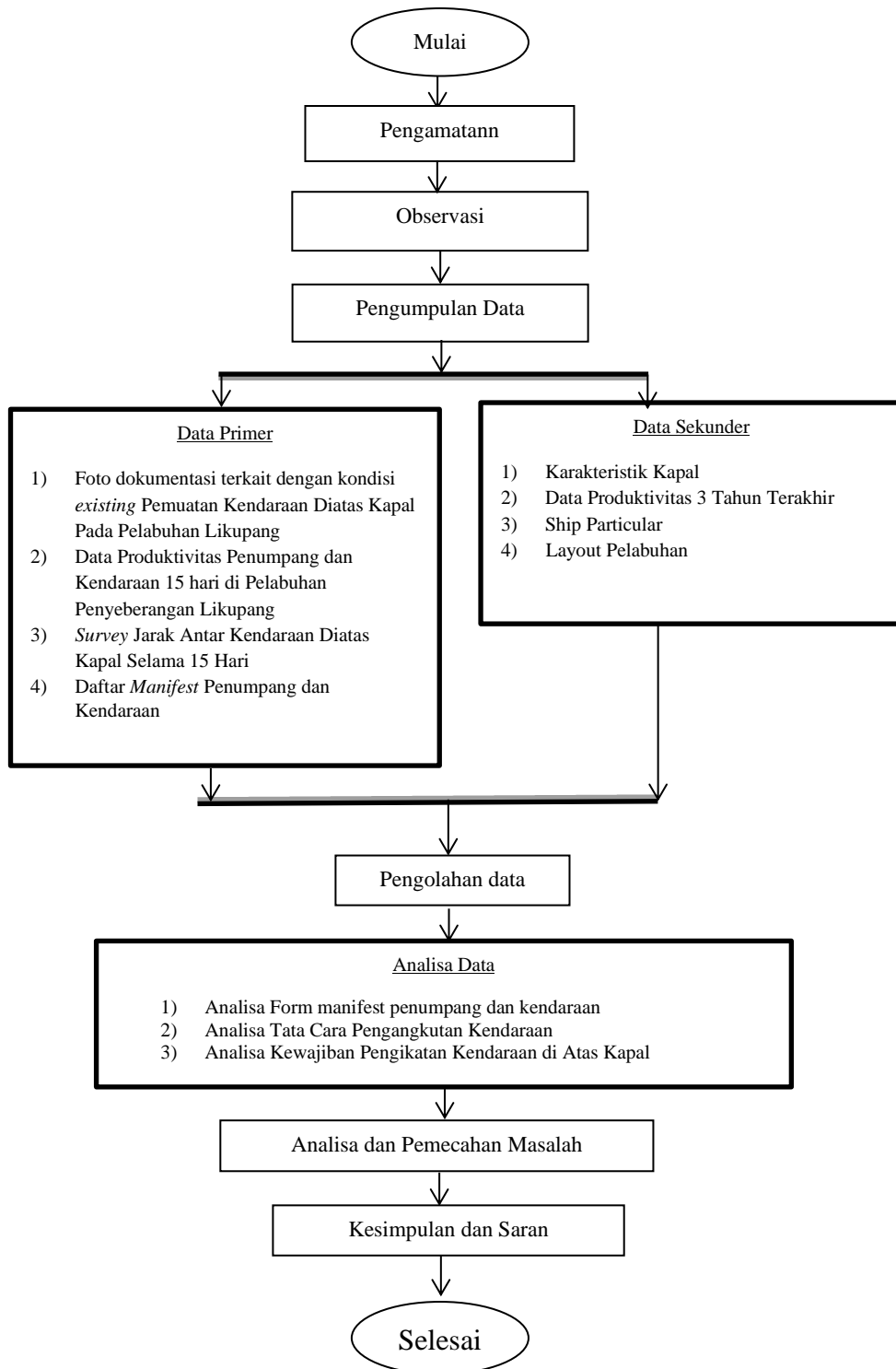
atau produksi jasa bagi masyarakat yang dibutuhkan untuk pemindahan atau pengiriman.

g. Pengikatan Kendaraan di Kapal

Menurut Iskandar Abubakar (2013), 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.

B. Kerangka Penelitian

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



Gambar 2.7 Bagan Alur Penelitian