

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Riview Penelitian Sebelumnya

Tabel 2. 1 Review Penelitian Sebelumnya

Perbedaan	Besar Alviasnyah	Rizqi Amalia
Judul	Implementasi Pelaksanaan Pengangkutan di KMP. Singijai Pada Lintasan Jepara-Karimunjawa (Besar Alviansyah, 2021)	Implementasi Prosedur Pengangkutan Kendaraan di atas Kapal Penyeberangan Pada Lintasan Tebas Kuala-Perigi Piai (Rizqi Amalia, 2019)
Lokasi	Lintasan Jepara-Karimunjawa Provinsi Jawa Tengah	Lintasan Tebas Kuala-Perigi Piai Provinsi Kalimantan Barat
Permasalahan	<ol style="list-style-type: none">1. Bagaimanakah kondisi pengangkutan kendaraan di atas kapal KMP. Singijai yang beroperasi di Lintasan Jepara-Karimunjawa saat ini?2. Bagaimanakah kondisi pengikatan kendaraan yang diangkut di atas kapal KMP. Singijai yang beroperasi di Lintasan Jepara-Karimunjawa 2021	<ol style="list-style-type: none">1. Bagaimanakah kondisi pengangkutan kendaraan di atas kapal penyeberangan yang beroperasi pada Lintasan Tebas Kuala-Perigi Piai ?2. Bagaimanakah kesesuaian kondisi pengikatan kendaraan yang diangkut di atas kapal penyeberangan pada Lintasan Tebas Kuala-Perigi Piai

Perbedaan	Besar Alviansyah	Rizqi Amalia
	<p>yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016?</p> <p>3. Berapakah jumlah petugas <i>lashing</i> yang dibutuhkan untuk meningkatkan sistem pengangkutan Kapal KMP. Singijai yang beroperasi di lintasan Jepara-Karimunjawa</p>	<p>dengan peraturan yang berlaku ?</p> <p>3. Berapakah jumlah petugas <i>lashing</i> yang dibutuhkan dalam peningkatan pengangkutan di atas kapal penyeberangan pada Lintasan Tebas Kuala-Perigi Piai</p>

Sumber : Analisa Penulis, 2022

B. Landasan Teori

1. Dasar 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 1 ayat (6) : Trayek adalah rute atau lintasan pelayanan angkutan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya
- 3) Pasal 1 ayat (36) : Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk

kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

- 4) 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 61 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 kendaraan beserta muatannya.
 - 2) Pasal 79 Ayat (1) : Untuk kelancaran kegiatan angkutan di perairan, dapat diselenggarakan usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan.
 - 3) 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.
- 4) 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*.
- 5) 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.
- 6) 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.

- 7) Pasal 80 Ayat (4) : Kegiatan bongkar muat sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang dilakukan oleh perusahaan angkutan laut, izin usahanya melekat pada izin usaha pokoknya.
- 8) Pasal 80 Ayat (5) : Barang tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (3) meliputi barang:
 - a. milik penumpang,
 - b. curah cair yang dibongkar atau dimuat melalui pipa,
 - c. curah kering yang dibongkar atau dimuat melalui conveyor atau sejenisnya, dan
 - d. yang diangkut di atas kendaraan melalui kapal Ro-Ro.
- 9) Pasal 80 Ayat (6) : Perusahaan angkutan laut nasional dapat melakukan bongkar muat semua jenis barang apabila di pelabuhan tersebut tidak terdapat perusahaan bongkar muat barang.
- 10) Pasal 80 Ayat (7) : Perusahaan angkutan laut nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (6) harus memiliki kapal yang dilengkapi dengan peralatan bongkar muat barang dan tenaga ahli.
- 11) Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan
 - a) 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.

- b) Pasal 74 Ayat (2) : Pemberian konsesi kepada Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui mekanisme pelelangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan atau melalui penugasan/penunjukan.
- c. 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) : perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan kendaraan beserta penumpang dan/barang yang diangkutnya.

- 5) 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.
- 6) Pasal 12 ayat (1) : setiap kapal wajib menyediakan alat pengikat muatan yang cukup diatas kapal.
- 7) Pasal 12 ayat (2) : alat pengikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus sesuai dengan kondisi kapal dan jumlah serta ukuran muatan kendaraan yang diangkut.
- 8) Pasal 15 ayat (1) : ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan gemuk (grease).
- 9) Pasal 15 ayat (2) : Kapal harus memiliki perlengkapan pengikat yang sesuai untuk muatan yang akan diangkut dan dengan jumlah yang cukup.
- 10) 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.

- 11) Pasal 17 ayat (1) : kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal.
- 12) Pasal 17 ayat (2) : ruang penempatan kendaraan harus steril dari adanya penumpang selama pelayaran.
- 13) 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.
- 14) 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.
- 15) 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.

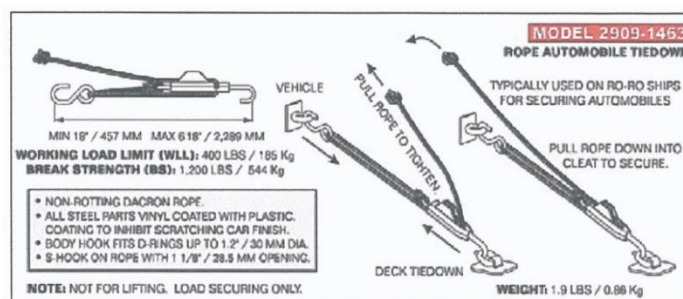
- b) Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 20 (dua puluh) ton sampai 30 (tiga puluh) ton, harus menggunakan sekurang-kurangnya 3 (tiga) alat pengikat (*lashing gear*) dengan beban kerja yang aman (*safe working load*) yang sesuai pada masing-masing sisi kendaraan.
 - c) Kendaraan yang berat keseluruhannya 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
- 16) Pasal 19 ayat (1) : Pengikatan sebagaimana dimaksud pada ayat 1 dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (haluan), tengah (midship) dan belakang (buritan).
- 17) Pasal 19 ayat (3) : Kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan sebagaimana dimaksud pada ayat 2 wajib dilakukan klem pada roda kendaraan
- 18) 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.
- d. 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*)

- 7) Pasal 6 ayat (1) : operator kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan.
- 8) Pasal 6 ayat (2) : jumlah petugas untuk mengikat kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayan kapal.

e. Jenis Alat Pengikat

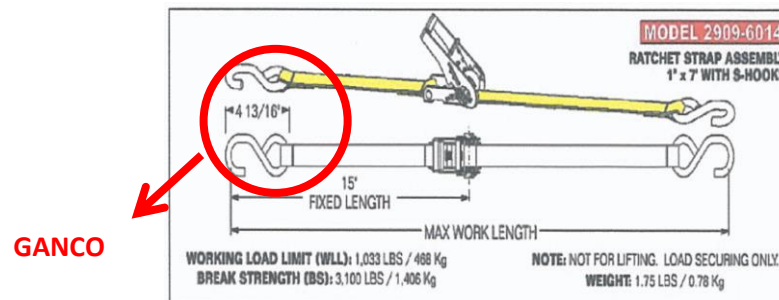
Alat pengikat (*lashing gear*) muatan adalah semua alat baik yang terpasang permanen atau alat – alat yang dapat dipindah – pindah, yang digunakan untuk mengikat dan mendukung unit – unit muatan. Pemerintah telah mengeluarkan aturan tentang jenis alat pengikat yang digunakan, seperti tali pengikat kendaraan (*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 Permenhub N0.115 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 Permenhub No.115 Tahun 2016

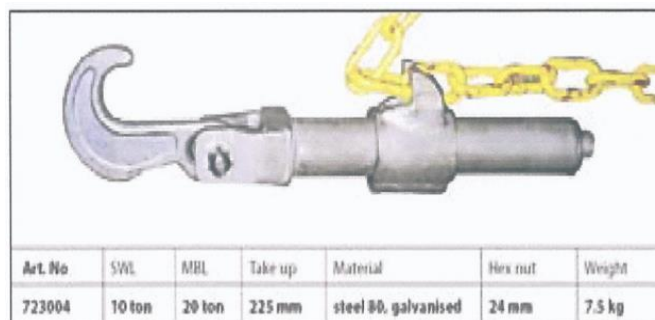
Ganco adalah alat yang digunakan untuk membantu mengangkat beban dengan cara di kaitkan. Ganco ini berbentuk seperti tanda tanya karena bentuk tanda tanya sangat cocok untuk model dari ganco itu sendiri yang fungsinya sebagai alat pengangkat atau alat kait. Ganco memiliki nama lain juga yaitu hook. Batas 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 Permenhub No.115 Tahun 2016

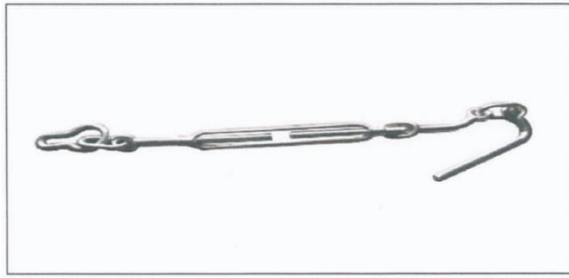
Sling pengikat dengan kunci bergigi model ganco yang terdapat pada satu sisi ini memiliki panjang 3 m dimana memiliki beban kerja 10 ton dan batas maksimal 20 ton dengan berat 1 kg.



Gambar 2. 4 Rantai Dengan Ganco

Sumber : Lampiran pada Permenhub No.115 Tahun 2016

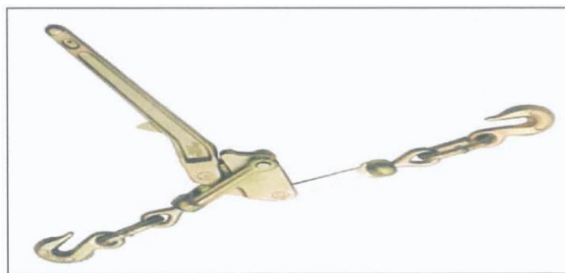
Alat pengikat dengan jenis rantai dengan ganco ini memiliki beban kerja 10 ton dengan batas maksimal 20 ton, berat pada rantai ganco ini pun 7,5 Kg.



Gambar 2. 5 Pengikat (*turnbuckle*) yang dapat disambung dengan rantai

Sumber : Lampiran pada Permenhub No.115 Tahun 2016

Turnbuckle yaitu jarum keras atau spanskrap 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 Permenhub No.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.

f. Klem Pada Roda Kendaraan

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:



Gambar 2. 7 Jenis – Jenis Klem Roda Kendaraan

2. Dasar 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 Salim (2000), transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari satu tempat ke tempat lain.

Dalam transportasi terlihat ada dua unsur yang terpenting yaitu:

- 1) Pemindahan pergerakan (movement)
- 2) Secara fisik mengubah tempat dari barang (komoditi) dan penumpang ke tempat lain.

Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Penduduk di negara maju jarang yang mempunyai kendaraan pribadi karena mereka sebagian besar menggunakan angkutan umum sebagai alat transportasi mereka.

b. Angkutan penyeberangan

Menurut Abubakar dkk (2013), 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,
- 7) Tidak mengangkut barang yang diturunkan dari kendaraan pengangkutannya,
- 8) Rencana tata ruang wilayah.

- 9) Jaringan trayek angkutan laut sehingga dapat mencapai optimalisasi keterpaduan angkutan antar dan intramoda.

d. Pelabuhan

Menurut Lasse (2014), pelabuhan dapat diartikan sebagai tempat kapal berlabuh (*anchorage*), mengolah gerak (*maneuver*), dan bertambat (*berthing*) untuk melakukan kegiatan menaik dan/ atau menurunkan penumpang dan barang secara aman (*securely*) dan selamat (*safe*)

Fungsi utama pelabuhan adalah sebagai tempat perpindahan muatan dari suatu moda ke moda lain. Sedangkan untuk peranan pelabuhan adalah sebagai berikut :

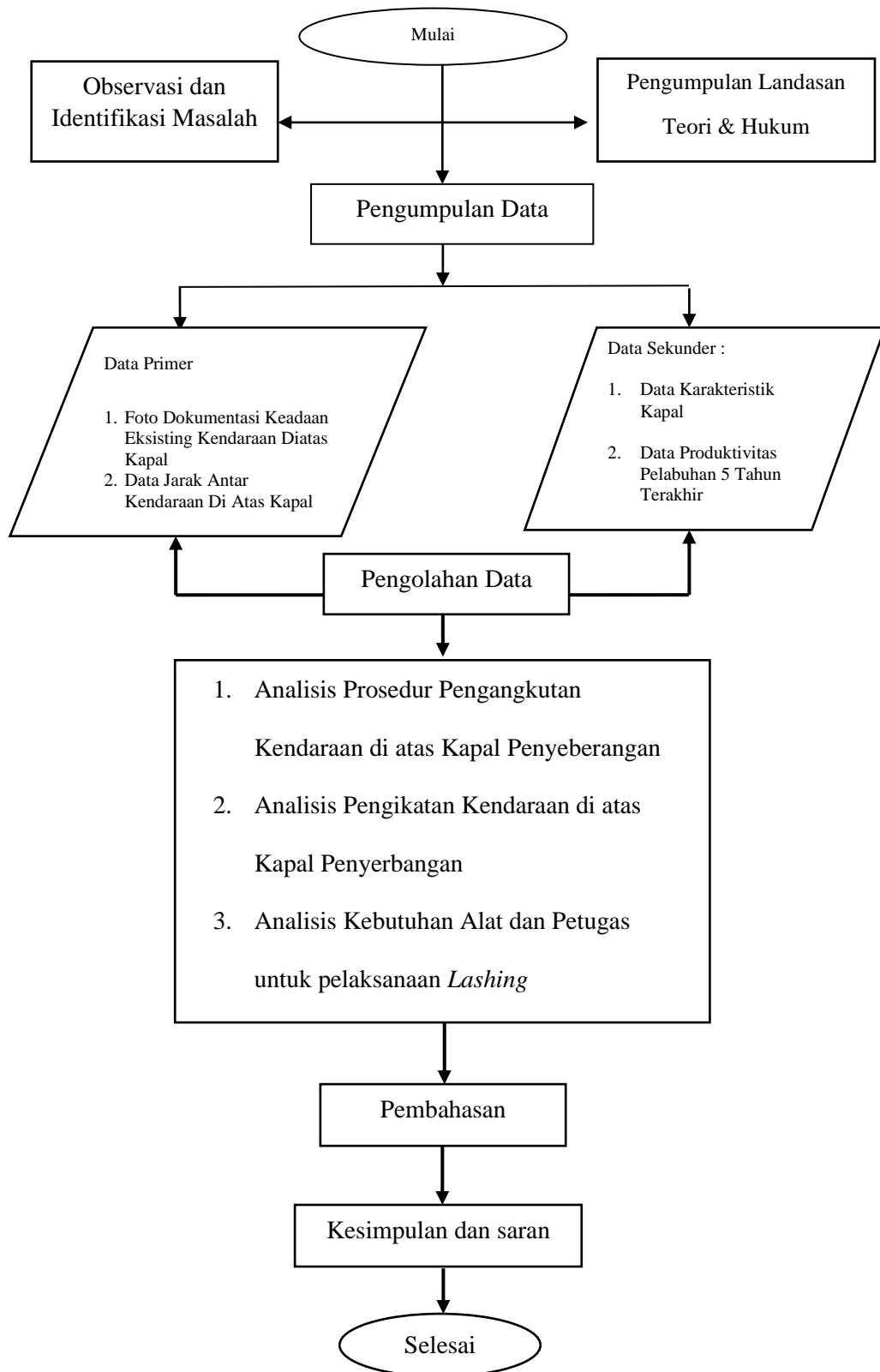
- 1) Sebagai titik simpul dari beberapa moda angkutan,
- 2) Menunjang pola perdagangan dan pola distribusi barang,
- 3) Merangsang aktivitas ekonomi dan memecah isolasi daerah di belakangnya,
- 4) Menunjang pembentukan ketahanan nasional.

Macam pelabuhan ditinjau dari segi penyelenggaraannya adalah:

- 1) Pelabuhan Umum, yaitu pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan umum dilakukan oleh Pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada badan usaha milik negara yang didirikan dengan maksud tertentu.
- 2) Pelabuhan Khusus, yaitu diselenggarakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu.

C. Kerangka Penelitian

Kerangka pikir penelitian adalah bagan dari suatu alur pemikiran terhadap apa yang sedang dipahaminya untuk dijadikan sebagai sebuah acuan dalam memecahkan suatu permasalahan yang sedang diteliti secara logis dan sistematis. Kerangka pikir yang dibuat mempunyai kedudukan atau tingkatan yang dilandasi dengan teori-teori yang relevan agar permasalahan dalam penelitian dapat terpecahkan. Kerangka pemikiran disusun dalam upaya memudahkan pembahasan penelitian terapan yang dirangkum menjadi Kertas Kerja Wajib tentang Implementasi Prosedur Pengangkutan Kendaraan di atas Kapal Penyeberangan Pada Lintasan Tebas Kuala-Perigi Piai. Berikut adalah gambar kerangka penelitian :



Gambar 3. 1 Kerangka Penelitian