

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Penelitian ini sebelumnya sudah pernah dilakukan oleh taruna angkatan XXIX Febrian Partil, tahun 2021 dengan judul “EVALUASI PELAKSANAAN TATA CARA PENGANGKUTAN KENDARAAN DI KMP. BAHTERAMAS PADA LINTASAN KENDARI - LANGARA PROVINSI SULAWESI TENGGARA”

Dibawah ini dapat dilihat beberapa perbedaan yaitu:

1. Waktu pelaksanaan survei
2. Lokasi survei
3. Judul yang digunakan
4. Surveyor
5. Format sistematika penulisan

Tabel 2.1 Perbandingan Penelitian Sebelumnya

No	Keterangan	Nama	
		Dhea Heristi Lia	Febrian Partil A.K
1	Judul	EVALUASI PELAKSANAAN TATA CARA PENGANGKUTAN KENDARAAN PADA KAPAL PENYEBERANGAN LINTASAN MERAK - BAKAUHENI	EVALUASI PELAKSANAAN TATA CARA PENGANGKUTAN KENDARAAN DI KMP BAHTERAMAS PADA LINTASAN KENDARI - LANGARA PROVINSI SULAWESI TENGGARA
2	Lokasi	Banten	Kendari
3	Tahun pelaksanaan	2022	2021
4	Pembahasan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Analisa Tata Cara Pengangkutan Kendaraan 2. Analisa Jarak Antar Kendaraan 3. Analisa Kebutuhan Jumlah Petugas Pengikatan Kendaraan 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Analisa Tata Cara Pengangkutan Kendaraan 2. Analisa Kebutuhan Alat Pengikat kendaraan 3. Analisa jumlah petugas pengikat dan klem roda kendaraan

Sumber : Hasil Analisa Penulis, 2022

B. Landasan Teori

1. Dasar Hukum

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

- a. Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
 - 1) Pasal 1 butir 3 : Angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.
 - 2) Pasal 1 butir 16 : Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar 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 antarmoda transportasi.
 - 3) Pasal 1 butir 20 : Terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau bertambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang.
 - 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 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan

- 1) Pasal 1 butir 2 : Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

c. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan pada Kapal Angkutan Penyeberangan terdapat bahasan tentang sebagai berikut :

- 1) Pasal 2 : Kapal penyeberangan wajib menyediakan alat pengikat kendaraan (*lashing*) dan klem roda kendaraan.
- 2) Pasal 4 ayat (1) : Setiap kendaraan wajib diikat selama dalam pelayaran.
- 3) Pasal 4 ayat (2) : Untuk pengikatan kendaraan (*lashing*) wajib dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (haluan), tengah (*midship*) dan belakang (buritan).
- 4) Pasal 4 ayat (3) : Kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan (*lashing*) sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib dilakukan klem pada roda kendaraan.

- 5) Pasal 5 ayat (1) : Jarak antara salah satu sisi kendaraan paling sedikit 60 cm.
 - 6) Pasal 5 ayat (2) : Jarak antara muka dan belakang masing-masing kendaraan paling sedikit 30 cm.
 - 7) 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*).
 - 8) Pasal 6 ayat (1) : Operator kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan.
 - 9) Pasal 6 ayat (2) : Jumlah petugas untuk mengikat kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayanan kapal.
 - 10) Pasal 8 : Pengawasan pelaksanaan pengikatan kendaraan pada kapal angkutan penyeberangan oleh Direktur Jenderal dalam hal ini dilakukan oleh Otoritas Pelabuhan Penyeberangan atau Unit Pelaksana Teknis Pelabuhan Penyeberangan.
- d. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal
- 1) Pasal 1 ayat (10) : Keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang mengangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.
 - 2) Pasal 1 ayat (13) : 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.

- 3) Pasal 3 ayat (1) : Setiap pelabuhan yang digunakan untuk mengangkut kendaraan dengan menggunakan kapal harus menyiapkan alat timbang kendaraan di area pelabuhan untuk menimbang kendaraan sebelum diangkut di atas kapal
- 4) Pasal 5 ayat (1) : Setiap kendaraan yang di angkut di atas kapal wajib dilengkapi informasi mengenai jenis dan berat muatan.
- 5) Pasal 5 ayat (2) : Kendaraan wajib terlebih dahulu ditimbang sebelum dimuat di atas kapal untuk memastikan berat kotor kendaraan beserta muatannya.
- 6) Pasal 8 ayat (1) : Perusahaan angkutan diperairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan kendaraan beserta penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.
- 7) 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*);
 - c) Rantai dengan penguat/pengencangnya (*chain with turnbuckle*)
- 8) Pasal 15 ayat (1) : Ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan lemak.
- 9) Pasal 17 ayat (1) : Kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal.

- 10) Pasal 17 ayat (2) : Ruang penempatan kendaraan harus *steril* dari adanya penumpang selama pelayaran.
- 11) Pasal 17 ayat (4) : Mesin kendaraan harus dimatikan, persneling dan rem tangan harus diaktifkan serta semua kendaraan harus diikat (*lashing*) dengan alat *lashing* yang sesuai dengan dengan jarak dan kondisi cuaca pelayaran serta roda kendaraan harus diganjal.
- 12) Pasal 18 : Pengikat kendaraan harus 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

13) 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 dindin dalam atau sisi luar gading – gading.
- e. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 103 Tahun 2017 tentang Pengaturan Dan Pengendalian Kendaraan Yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan.
- 1) Pasal 2 ayat (1) : Setiap pelabuhan penyeberangan wajib menyediakan fasilitas portal dan jembatan timbang.
 - 2) Pasal 2 ayat (2) : Fasilitas portal dan jembatan timbang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditempatkan sebelum loket penjualan tiket kendaraan.
 - 3) Pasal 2 ayat (3) : Fasilitas portal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) memiliki ketinggian yang disesuaikan dengan tinggi geladak kapal pada lintasan.
 - 4) Pasal 2 ayat (4) : Setiap kendaraan beserta muatannya yang akan diangkut menggunakan kapal angkutan penyeberangan wajib diketahui :
 - a) dimensi (tinggi) ; dan

- b) berat kendaraan
- 5) Pasal 3 ayat (1) : Dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (4) huruf a sekurang – kurangnya harus diketahui ukuran tinggi kendaraan beserta muatannya
 - 6) 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.
 - 7) Pasal 5 ayat (1) : Operator pelabuhan penyeberangan berhak menolak kendaraan yang tidak menaati ketentuan sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri ini.
 - 8) Pasal 5 ayat (2) : Kendaraan yang tidak menaati ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikeluarkan dari lajur antrian pembelian tiket.

2. Dasar Teori

Mendukung dasar hukum yang sudah ada, maka perlu adanya teori pendukung pada penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini. Teori yang terkait dalam penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini adalah sebagai berikut:

a. Pelabuhan

Berdasarkan Undang - Undang Nomor 17 tentang Pelayaran (2008), pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas –batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai

tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Berdasarkan definisi di atas, fungsi utama pelabuhan adalah sebagai tempat perpindahan muatan dari suatu moda ke moda lain.

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 dibelakangnya.
- 4) Menunjang pembentukan ketahanan nasional.

Fasilitas – fasilitas pelabuhan yaitu :

- 1) Fasilitas untuk labuh dan tambat kapal.
- 2) Fasilitas untuk penyimpanan muatan dan fasilitas terminal penumpang.
- 3) Fasilitas untuk bongkar muat barang atau naik turun penumpang.
- 4) Fasilitas untuk parkir kendaraan.
- 5) Pengertian Angkutan Penyeberangan

b. Dermaga

Menurut *Triadmojo, B.* (2009:47), dermaga adalah bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapatnya kapal dan menambatkannya pada waktu bongkar muat barang.

c. Evaluasi

Menurut Arifin, Z. (2014:5), evaluasi adalah suatu proses yang sistematis dan berkelanjutan untuk menentukan kualitas (nilai dan arti) dari sesuatu, berdasarkan pertimbangan dan kriteria tertentu dalam rangka pembuatan keputusan.

d. Kapal Penyeberangan

Menurut Iskandar, A. (2014:30), kapal penyeberangan merupakan salah satu moda transportasi yang cukup berkembang di Indonesia yang merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang memiliki karakteristik tersendiri

e. *Lashing* Kendaraan di Kapal

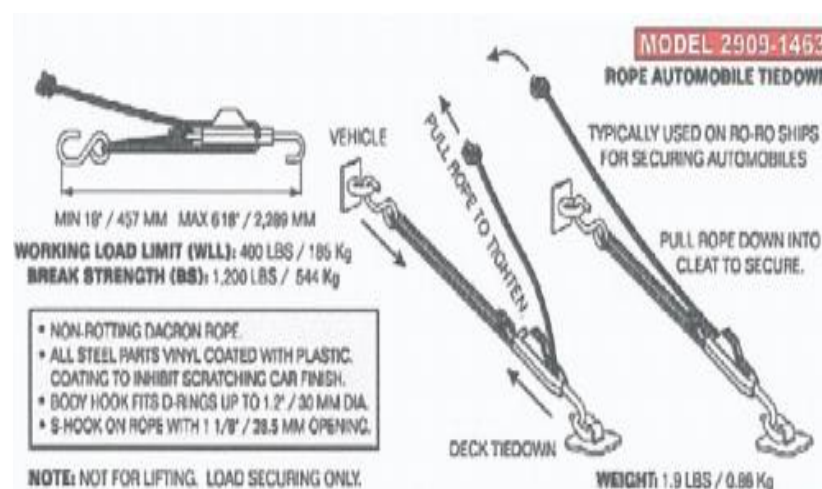
Menurut Iskandar, A. (2014:76), *lashing* kendaraan yaitu penggunaan tali atau rantai yang dilengkapi pengetat atau sabuk *lashing* digunakan untuk meredam gaya horizontal untuk menghindari muatan kendaraan bergeser atau terbalik, yang terpenting tidak terlalu longgar atau terlalu ketat. Alat pengikat (*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*).

f. Jenis - 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 atau pengencangnya (*chain with turnbuckle*). Yang terdapat pada lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016.

1) Tali Pengikat Kendaraan (*Rope Automobile Tiedown*)

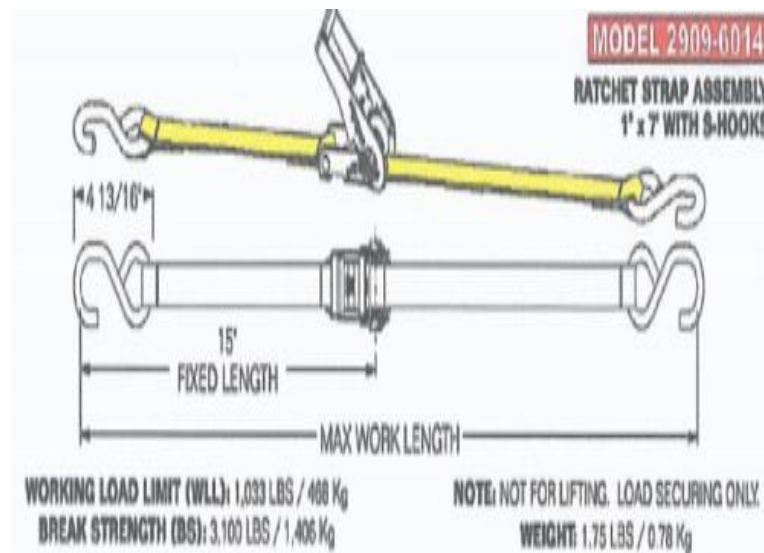
Memiliki batas beban kerja 400 LBS/185 Kg, batas maksimal 1.200 LBS/544 Kg. Pada *Rope Automobile Tiedown* semua bagian baja vinil dilapisi dengan lapisan plastik untuk menghambat goresan *finish* mobil, *body hook* cocok dengan cincin sampai 1,2 /30 MM DLA. Serta *S-Hook on rope* dengan 1,1/8 /28,5 MM *opening*.



Gambar 2.1 Tali Pengikat Kendaraan (*Rope Automobile Tiedown*)
 Sumber : Lampiran Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun (2016)

2) Model Ganco Pada Kedua Ujung Sisinya (*Assembly*)

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 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 2.2 Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (Ratchet Strap)

Sumber : Lampiran Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

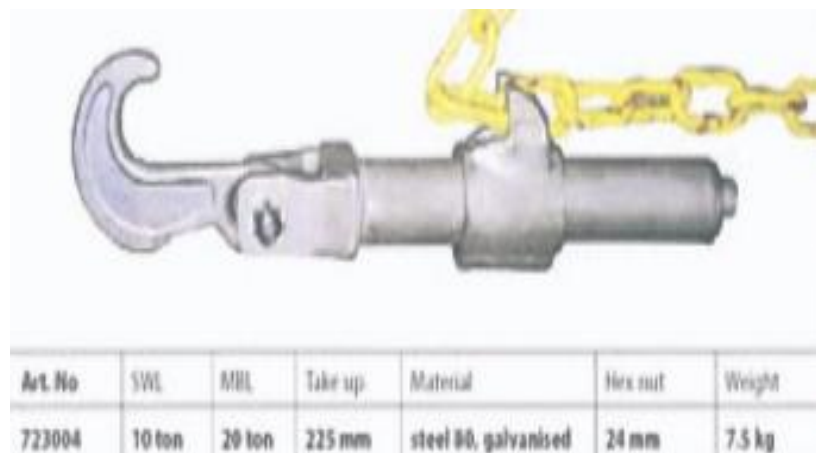
3) Model Ganco Pada Satu Sisinya

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 2.3 Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (*Ratchet Strap Assembly*)
 Sumber : Lampiran Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

- 4) 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 2.4 Rantai Dengan Ganco
 Sumber : Lampiran Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

- 5) *Turnbuckle* yaitu jarum keras atau spanskruk 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 2.5 Pengikat *turnbuckle* yang dapat disambung dengan rantai
 Sumber : Lampiran Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

- 6) Ganco dengan jenis ini memiliki dua sisi dengan material pengikat rantai yang memiliki alat pengencang dibagian tengahnya, alat ini memiliki beban berat maksimal 20 ton.



Gambar 2.6 Ganco Dengan Rantai Dan Pengencangnya
 Sumber : Lampiran Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016

- g. 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 :



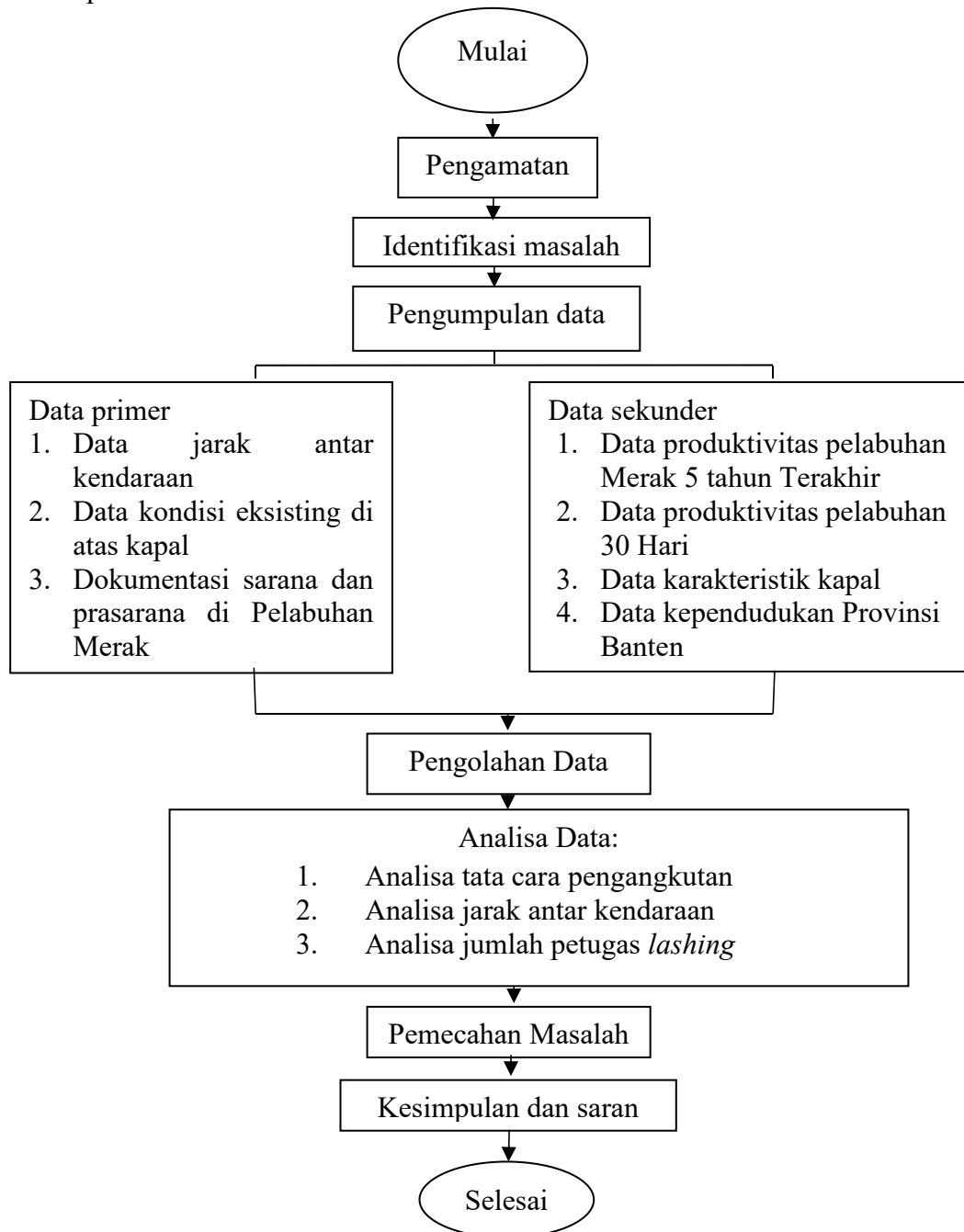
Gambar 2.7 Klem Roda Kendaraan
Sumber : Google (2022)

h. Waktu *Lashing*

Menurut Utomo, A & Susilowati, I (2017), dalam jurnal nya yang berjudul implementasi yuridis kewajiban pengikatan kendaraan pada kapal angkutan penyeberangan di lintas penyeberangan Ketapang-Gilimanuk waktu untuk melakukan *lashing* satu kendaraan bisa mencapai waktu 3-5 menit yang dikerjakan oleh 1-2 orang.

C. Kerangka Penelitian

Agar tujuan penelitian ini terarah dan mencapai target, maka disusunlah Kerangka penelitian. Adapun kerangka penelitian dapat dilihat pada Gambar 2.8 :



Gambar 2.8 Kerangka Pikiran