

# **IMPLEMENTASI PASAL 4 AYAT (1) PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 30 TAHUN 2016 TENTANG KEWAJIBAN PENGIKATAN KENDARAAN PADA KAPAL ANGKUTAN PENYEBERANGAN DI PELABUHAN PENYEBERANGAN KETAPANG, BANYUWANGI**

Oleh  
Anak Agung Dicky Arianto  
I Made Udiana  
I Made Dedy Priyanto

Bagian Hukum Perdata Fakultas Hukum Universitas Udayana

## **ABSTRAK**

Tulisan ini berjudul Implementasi Pasal 4 Ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan Di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, Banyuwangi. Aktivitas penyeberangan dalam lalu lintas laut menggunakan kapal sebagai alat transportasinya dan sudah seharusnya pengikatan kendaraan (*lashing*) dilakukan agar pemilik kendaraan merasa aman dalam aktivitas penyeberangan. Berdasarkan latar belakang tersebut maka rumusan masalahnya adalah; 1) Apakah kendala-kendala yang dihadapi GAPASDAP terkait dengan kewajiban pengikatan kendaraan pada kapal angkutan penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, Banyuwangi?; 2) Bagaimana pengawasan pengikatan kendaraan (*lashing*) pada kapal angkutan penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, Banyuwangi? Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode yuridis empiris, dikarenakan belum berlaku secara maksimal antara peraturan dengan penerapannya dilapangan. Kesimpulan yang diperoleh adalah kendala yang dihadapi GAPASDAP dalam melaksanakan pengikatan kendaraan diantaranya biaya, tenaga kerja, jarak yang pendek dan waktu yang singkat dan pengawasan yang kurang dari pengawas.

**Kata Kunci : Pengikatan Kendaraan, Kapal, Implementasi**

## **ABSTRACT**

*The title of this research is the Implementation of Article 4 paragraph (1) Minister of Transportation Regulations Number PM 30 Year 2016 concerning obligations of the binding of vehicles on the ship as the crossing transportation on Ketapang harbor, Banyuwangi. Crossing vehicles activity using the ship, sometimes had a problem, especially for the vehicles inside of the ship, for decrease that problem the Minister of Transportation need to protect that vehicles from the trouble inside of the ship in crossing activity. Issues discussed in this research is (1) What kind of constraints faced GAPASDAP in regard obligations associated with vehicles in ferry ship transport in harbor crossing at Ketapang, Banyuwangi?; (2) How is controlling the vehicles (*lashing*) of the crossing vehicles ship on Ketapang harbor, Banyuwangi?. The type of this research using the juridical empirical method, because not applicable onto maximally between the rule and application on the ground. Conclusion based on this*

*the obstacle of GAPASDAP that faced in implementing the binding of vehicles such a vehicle costs, labor, short distances and short time and less controlling by controller.*

**Keywords : Binding of Vehicles, Ship, Implementation.**

## **I. PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Transportasi merupakan sarana yang digunakan untuk mempermudah dalam melakukan perpindahan, selain itu juga transportasi telah merubah wajah dunia yang agraris menjadi dunia industri. Menurut Sri Astati Sukawati, transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan atau manusia dari tempat asal ketempat tujuan. Menurut beliau transportasi mengandung 3 (tiga) komponen penting, yaitu ada muatan yang diangkut, tersedia kendaraan sebagai alat angkut dan ada jalan yang dilalui.<sup>1</sup>

Kapal merupakan sarana transportasi laut yang berperan penting dalam pelaksanaan penyeberangan, maka pengoperasiannya harus mementingkan keselamatan penumpang khususnya bagi kendaraan yang masuk ke dalam kapal. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan dibuat untuk memberikan perlindungan terhadap kendaraan agar tidak terjadi peristiwa yang tidak diinginkan. Dalam pasal 40 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran juga memaparkan bahwa “perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkut” ketentuan pasal tersebut dengan jelas bahwa pengangkut bertanggung jawab terhadap kemungkinan yang nantinya menimpa penumpang. Maka perlunya pengikatan kendaraan (*lashing*) dilaksanakan untuk memberikan kenyamanan bersama baik itu kepada kendaraan dan pemilik kapal.

### **1.2 Tujuan**

Penulisan ini bertujuan untuk mengetahui kendala-kendala yang dihadapi oleh GAPASDAP terkait dengan kewajiban pengikatan kendaraan di kapal angkutan penyeberangan dan untuk mengetahui sejauh mana pengawasan pengikatan kendaraan pada kapal angkutan penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, Banyuwangi.

---

<sup>1</sup> Sri Astati Sukawati, 2013, *Transportasi Kota (Perencanaan, Manajemen dan Kebijaksanaan)*, Cet.I, Udayana University Press, Denpasar, h. 1.

## **II. ISI MAKALAH**

### **2.1 Metode Penelitian**

Jenis Penelitian yang dilakukan penulis adalah yuridis empiris, dimana didasarkan pada aturan-aturan hukum dalam mengkaji permasalahan yang ada dan dikaitkan dengan pelaksanaannya dimasyarakat. penelitian yuridis empiris digunakan dalam skripsi ini ditujukan untuk mengkaji ketentuan hukum yang terkait kemudian dikaitkan dengan kenyataan yang sebenarnya dilapangan.<sup>2</sup> Dalam skripsi ini adalah bagaimana pengikatan kendaraan (*lashing*) yang diatur dalam pasal 4 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberan tersebut sudah dilaksanakan atau tidak di Pelabuhan Ketapang, Banyuwangi.

### **2.2 Hasil Dan Pembahasan**

#### **2.2.1 Kendala-kendala yang dihadapi GAPASDAP terkait dengan kewajiban pengikatan kendaraan pada kapal angkutan penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, Banyuwangi**

GAPASDAP merupakan semua pengusaha nasional dalam bidang angkutan umum di Sungai, Danau, dan Penyeberangan yang dapat dikatakan sebagai operator dalam melaksanakan peraturan yang dikeluarkan oleh pemerintah dalam bidang pelayaran. GAPASDAP selaku asosiasi pemilik kapal berkewajiban menyediakan sarana dan prasarana dalam memberikan perlindungan terhadap kapal dan penumpang demi mewujudkan keselamatan pelayaran, meliputi: keselamatan kapal, keselamatan berlayar, keselamatan penumpang, kendaraan dan barang.<sup>3</sup> Dalam hal ini keselamatan kendaraan penting diperhatikan oleh pemilik kapal dengan melakukan pengikatan kendaraan (*lashing*) yang diatur jelas dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 30 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan. Untuk memenuhi hal tersebut seperti diatur dalam pasal 8 ayat (3) Surat Keputusan Musyawarah Nasional (MUNAS) Anggota GAPASDAP Ke VII Tahun 2011 Nomor: 003/MUNAS GAPASDAP/VII/X/2011 tentang Pengesahan Hasil Sidang Komisi A Bidang Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga GAPASDAP Tahun 2011 berisikan tugas dari GAPADAP adalah:

---

<sup>2</sup> H. Zainuddin Ali, 2014, *Metode Penelitain Hukum*, Cet. V, Sinar Grafika, Jakarta, h. 30.

<sup>3</sup> Kuntoro et. al., 2000, *Analisis dan Evaluasi Hukum Tentang Keselamatan Pelayaran*, tanpa penerbit, Jakarta, h. 6-17.

“Membantu melaksanakan kebijakan pemerintah dibidang Angkutan Sungai, Danau, dan penyeberangan dan menempatkan para anggotanya sebagai mitra pemerintah” isi dalam pasal tersebut dengan jelas menyebutkan bahwa GAPASDAP harus menjalankan pengikatan kendaraan (*lashing*) tersebut. Namun dalam pengimplementasian pasal 4 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan Ketapang, Banyuwangi tidak dapat dilaksanakan GAPASDAP dikarenakan adanya 4 (empat) pertimbangan/faktor, diantaranya: biaya, tenaga kerja, jarak yang pendek dan waktu yang singkat. Dalam pengimplementasian pasal 4 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan Ketapang, Banyuwangi tidak seharusnya dijadikan alasan untuk tidak menjalankan pengikatan kendaraan (*lashing*) tersebut.

### **2.2.2 Pengawasan pengikatan kendaraan pada kapal angkutan penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, Banyuwangi**

Pengawasan dilaksanakan oleh Syahbandar (Unit Penyelenggara Pelabuhan) dan Otoritas Pelabuhan Penyeberangan yang selanjutnya disingkat (OPP) sebagai aparatur negara yang ditunjuk untuk malakukan kegiatan pengawasan aktivitas penyeberangan laut. Pengawasan pengikatan kendaraan (*lashing*) dilakukan oleh OPP dimana termuat dalam pasal 8 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan yang berisikan “pengawasan pelaksanaan pengikatan kendaraan pada kapal angkutan penyeberangan oleh Direktur Jendral dalam hal ini dilakukan oleh Otoritas Pelabuhan Penyeberangan atau Unit Pelaksanaan Teknis Pelabuhan Penyeberangan” dari penjelasan pasal tersebut menjadi tanggung jawab OPP untuk melakukan pengawasan terhadap pengikatan kendaraan (*lashing*), namun dalam penerapannya dilapangan OPP tidak dapat secara maksimal melaksanakan tugas tersebut dikarenakan jumlah pengawas lapangan yang kurang melihat beban kinerja dilakukan oleh OPP tergolong banyak seperti diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 98 Tahun 2014 tentang Peta Jabatan Dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan Di Lingkungan Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jendral Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan.

### **III. KESIMPULAN**

Berdasarkan pembahasan di atas maka dapat ditarik kesimpulan yang dapat disampaikan sebagai berikut:

1. Kendala-kendala yang dihadapi GAPASDAP terkait dengan kewajiban pengikatan kendaraan pada kapal angkutan penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, Banyuwangi diantaranya : biaya, tenaga kerja, jarak yang pendek, dan waktu yang singkat.
2. Pengawasan pada Pelabuhan Ketapang, Banyuwangi dilaksanakan oleh Syahbandar dan OPP. Dalam pengawasan pengikatan kendaraan (*lashing*) dilakukan oleh OPP, namun pelaksanaan pengikatan (*lashing*) tidak terlaksana dikarenakan jumlah pengawas lapangan yang kurang dengan beban kinerja yang banyak.

### **DAFTAR PUSTAKA**

H. Zainuddin Ali, 2014, *Metode Penelitain Hukum*, Cet. V, Sinar Grafika, Jakarta.

Kuntoro et. al., 2000, *Analisis dan Evaluasi Hukum Tentang Keselamatan Pelayaran*, tanpa penerbit, Jakarta.

Sri Astatu Sukawati, 2013, *Transportasi Kota (Perencanaan, Manajemen dan Kebijaksanaan)*, Cet.I, Udayana University Press, Denpasar.

### **PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN**

Indonesia, Undang-Undang Tentang Pelayaran Nomor 17 tahun 2008, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 98 Tahun 2014 Tentang Peta Jabatan Dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan Di Lingkungan Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jendral Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan.

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

Surat Keputusan Musyawarah Nasional (MUNAS) Anggota GAPASDAP Ke VII Tahun 2011 Nomor: 003/MUNAS GAPASDAP/VII/X/2011 tentang Pengesahan Hasil Sidang Komisi A Bidang Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga GAPASDAP Tahun 2011.