

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Peranan

Dalam bab ini Penulis menyampaikan tentang istilah-istilah, dan teori-teori yang mendukung, dan berhubungan dengan pembahasan karya tulis ini, yang bersumber dari referensi buku-buku dan juga observasi selama penulis melaksanakan praktek darat. (Menurut Soejono Soekanto, 2012) peranan merupakan aspek dinamis kedudukan (status). Apabila seseorang melakukan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, dia menjalankan suatu peranan. Perbedaan antara kedudukan dan peranan adalah untuk kepentingan ilmu pengetahuan. Keduanya tak dapat dipisah - pisahkan karena yang satu tergantung pada yang lain dan sebaliknya. Tak ada peranan tanpa kedudukan atau kedudukan tanpa peranan. Sebagaimana dengan kedudukan, peranan juga mempunyai dua arti. Setiap orang mempunyai macam - macam peranan yang berasal dari pola-pola pergaulan hidupnya. Hal itu sekaligus berarti bahwa peranan menentukan apa yang diperbuatnya bagi masyarakat serta kesempatan - kesempatan apa yang diberikan oleh masyarakat kepadanya.

2.2 Pengertian Alat Bantu Navigasi

Berdasarkan PP No 5 2010 BAB VIII Pasal (119) UU 17 2008 Sarana Bantu Navigasi Pelayaran adalah peralatan atau system yang berada di luar kapal yang didesain dan dioperasikan untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi bernavigasi kapal atau lalu lintas kapal. Untuk menjamin keselamatan dan keamanan angkutan perairan Pemerintah melakukan perencanaan, pengadaan, pengoperasian, pemeliharaan dan pengawasan sarana bantu navigasi pelayaran dan telekomunikasi pelayaran sesuai dengan ketentuan internasional serta menetapkan alur pelayaran dan perairan pandu serta untuk menjamin keselamatan dan keamanan sarana bantu navigasi pelayaran dan telekomunikasi pelayaran,

pemerintah menetapkan zona keamanan dan keselamatan disekitar instalasi bangunan tersebut.

2.3 Pengertian keselamatan pelayaran

Didefinisikan sebagai suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhanan. Terdapat banyak penyebab kecelakaan kapal laut karena tidak diindahkannya keharusan tiap kendaraan yang berada di atas kapal untuk diikat (lashing), hingga pada persoalan penempatan barang yang tidak memperhitungkan titik berat kapal dan gaya lengan stabil. Dengan demikian penyebab kecelakaan sebuah kapal tidak dapat disebutkan secara pasti, melainkan perlu dilakukan pengkajian. Beberapa penyebab terjadinya kecelakaan angkutan laut yang menelan banyak korban jiwa dan harta benda terjadi silih berganti dalam pelayaran yaitu dengan disebabkan oleh beberapa faktor seperti

1. Faktor manusia

Faktor manusia merupakan faktor yang paling besar yang antara lain meliputi:

- a. Kecerobohan di dalam menjalankan kapal,
- b. kekurangan kemampuan awak kapal dalam menguasai berbagai permasalahan yang mungkin timbul dalam operasional kapal,
- c. secara sadar memuat kapal secara berlebihan

2. Faktor teknis

Faktor teknis biasanya terkait dengan kurang cermatan di dalam desain kapal, penelantaran perawatan kapal sehingga mengakibatkan kerusakan kapal atau bagian-bagian kapal yang menyebabkan kapal mengalami kecelakaan, terbakarnya kapal seperti yang dialami Kapal Tampomas diperairan Masalembo, Kapal Livina.

3. Faktor alam

Faktor cuaca buruk merupakan permasalahan yang seringkali dianggap sebagai penyebab utama dalam kecelakaan laut. Permasalahan yang biasanya dialami adalah badai, gelombang yang tinggi yang dipengaruhi oleh

musim/badai, arus yang besar, kabut yang mengakibatkan jarak pandang yang terbatas.

2.4 Pengertian Alur Pelayaran

Berdasarkan Kepmenhub 68 tahun 2011 mendefinisikan Alur Pelayaran di Laut adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari kapal angkutan laut.

Alur pelayaran bertujuan untuk mengarahkan kapal-kapal yang akan keluar masuk ke pelabuhan sehingga pelabuhan bisa lebih teratur. Alur pelayaran harus memiliki kedalaman dan lebar yang cukup agar bisa dilalui kapal-kapal yang direncanakan akan berlabuh.

Alur pelayaran di dalam pelabuhan bertujuan sebagai penghubung antara daerah tempat kapal melempar sauh (kapal menunggu biasanya di luar breakwater apabila ada) dengan daerah perairan dekat dermaga (biasanya di dalam breakwater, kolam pelabuhan).

Keberadaan alur pelayaran di pelabuhan salah satunya ditandai dengan adanya SBNP atau Sarana Bantu Navigasi Pelayaran, yang berfungsi sebagai penanda batas dari alur pelayaran. Didalam Alur Pelayaran ini terdapat aturan COLREG 1972 yaitu aturan 9 yang dimana isinya adalah :

Berbunyi: Alur Pelayaran Sempit

1. Kapal yang melayari sepanjang alur pelayaran sempit atau alur pelayaran harus menjaga melaju sedekat mungkin dengan bagian luar dari alur pelayaran sempit atau alur pelayaran pada lambung kanannya sepanjang aman dan dapat dilaksanakan.
2. Kapal yang panjangnya kurang dari 20 meter atau kapal layar tidak boleh menghalangi lintasan kapal yang hanya aman berlayar didalam alur pelayaran sempit atau alur pelayaran.
3. Kapal yang sedang menangkap ikan tidak boleh menghalangi lintasan kapal yang hanya aman berlayar didalam alur pelayaran sempit atau alur pelayaran.

4. Kapal tidak boleh memotong perairan sempit atau alur pelayaran bila pemotongan tersebut menghalangi lintasan kapal yang hanya aman berlayar didalam perairan sempit atau alur pelayaran. kapal yang disebut terakhir bila ragu dan untuk memberi perhatian kepada kapal yang memotong boleh memberikan isyarat bunyi sebagaimana ditentukan pada aturan 34(d).

2.5 Pengertian pelabuhan

(Menurut Triatmodjo, 2015) pelabuhan (*Port*) adalah perairan yang terlindung terhadap gelombang yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal bertambat untuk bongkar muat barang, gudang laut (*Transiot*) dan tempat – tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang – gudang dimana barang – barang dapat disimpan selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan. Pelabuhan merupakan suatu pintu gerbang dan pemelancar hubungan anatr daerah, pulau atau bahkan antar benua dan bangsa yang dapat memajukan daerah belakang atau daerah pengaruh.

Daerah belakang adalah daerah yang mempunyai kepentingan hubungan ekonomi, sosial, dll. Dengan pelabuhan tersebut (Menurut Triatmodjo, 1996) selain untuk kepentingan sosial dan ekonomi adapula pelabuhan yang dibangun untuk tegaknya suatu Negara. Dalam hal ini pelabuhan disebut dengan pangkalan angkatan laut atau pelabuhan militer.

2.6 IALA Maritime Bouyage System

Menurut Buku *IALA Maritime Bouyage System* Buku tersebut terdiri dari 8 *Chapter* yaitu : *Chapter 1 : Introduction, Description, New Dangers, Chapter 2 : Lateral Marks, Chapter 3 : Cardinal Marks, Chapter 4 : Isolated Danger Marks, Chapter 5 : Safe Water Marks, Chapter 6 : Special Marks, Chapter 7 : Emergency Wreck Marking Buoy, Chapter 8 : Charting*. Akan tetapi hanya ada enam jenis buoy yang ada di dalam delapan *chapter* tersebut, hal itu di karanakan *chapter* 1 dan 8 bukan termasuk jenis – jenis buoy. IALA Berperan penting dalam

mengatur sistem kepelampungan di dunia, berikut merupakan uraian selengkapnya dari IALA.

1. Pengertian IALA

IALA (*International Association on Lighthouse Authorities*) yaitu suatu badan internasional yang berwenang mengatur tentang suar dan pelampungan, IALA Merupakan suatu badan non pemerintah yang bersama para wakil daei negara – negara penyelenggara Sarana Bantu Navigasi Pelayaran untuk saling menukar informasi dan merekomendasikan improvisasi – improvisasi untuk Sarana Bantu Navigasi Pelayaran Berdasarkan teknologi terkini. IALA menetapkan bahwa dalam dunia maritim Negara dapat menggunakan salah satu dari dua system pelampungan yang disetujui, Keputusan menteri perhubungan nomor 137/AL.401/PHB-84 tentang berlakunya *The IALA Maritime Bouyage System* untuk *Region A* dalam tatanan sarana bantu navigasi pelayaran di Indonesia. Berikut ini merupakan penjelasan tentang *Region A* dan *Region B* sebagai berikut:
Region A : Adalah Sistem Pelampungan yang merupakan gabungan antara sistem kardinal dan sistem lateral. Sistem ini adalah yang digunakan kebanyakan Negara Maritim Termasuk Indonesia.

Region A : *Port Marks are red and may have a red flashing light of any rhythm, Starboard marks are Green and may have a Green flashing light of any rhythm*

Region B : Sistem Pelampungan yang hanya menggunakan sistem lateral saja. Tidak banyak Negara yang menggunakannya Contoh Negara yang menggunakannya adalah Jepang, USA dan Kanada.

Region B : *Port are Green and may have a Green flashing light of any rhythm, Starboard marks are red and may have a red flashing light of any rhythm*

2. Macam – Macam Sistem IALA

Pelampung Suar adalah alat pembantu navigasi yang sangat penting bagi para navigator untuk memasuki wilayah perairan suatu pelabuhan. Selain tipe pelampung yang berbeda beda, tiap –tiap Negara menggunakan sistem pelampungan yang berbeda, tiap Negara menggunakan sistem pelampungan yang berbeda pula. Sistem yang digunakan Negara yang satu dengan Negara yang lain

juga berbeda dan mungkin dalam beberapa hal juga berlawanan. Macam-Macam Sistem IALA :

a. Sistem Lateral

Adalah suatu sistem Pelampungan yang menunjukkan arah sisi kanan dan kiri dari lambung kapal untuk menunjukkan sisi perairan yang aman untuk di layari oleh kapal-kapal

Sistem Lateral :

- 1). Dipakai ditepi pantai dan sempit yang bisa dilayari
- 2). Diperairan pedalaman
- 3). Ditempat yang menandakan adanya bahaya
- 4). Dibedakan atas pelampungan sisi kiri dan sisi kanan
- 5). Diperairan yang ada hubungannya dengan perairan pedalaman yang biasa dilayari

Region A



Gambar 1 Tanda Lateral Pada Sistem Pelampungan A

Sumber : <http://seafarercommunity.blogspot.co.id>

Region B

Gambar 2 Tanda Lateral Pada Sistem Pelampungan B

Sumber : <http://seafarercommunity.blogspot.co.id>

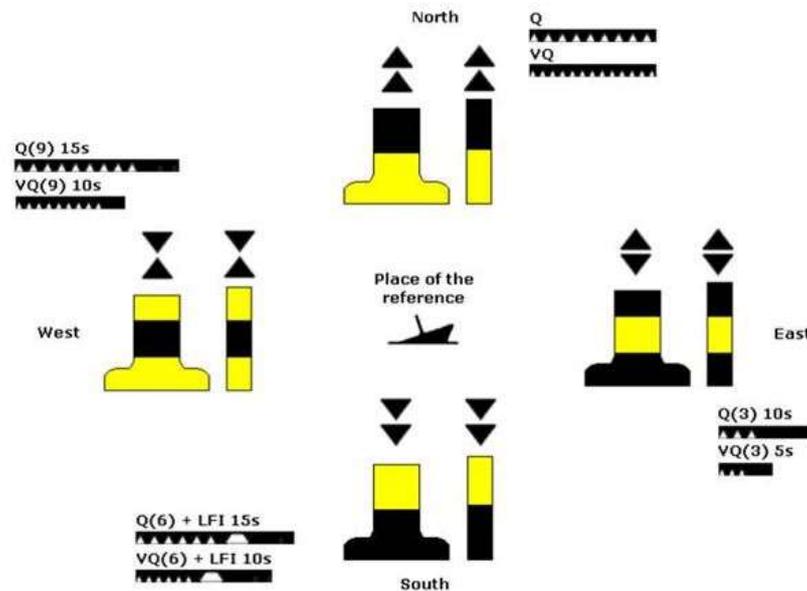
b. Sistem Kardinal

Adalah sistem pelampungan yang menunjukkan arah pelayaran yang harus diikuti sesuai arah mata angin (Utara, Selatan, Timur dan Barat)

Pelampung kardinal di lengkapi dengan pencahayaan putih tentang ritme khusus. Mereka adalah irama dasar yang bersinar: berkedip (Q) atau berkedip cepat (VQ). Lampu berkedip didefinisikan sebagai cahaya sekitar 60 atau 50 kilatan per menit. Cepat berkedip 120 atau 100 berkedip per menit

Keempat kwadran (Utara, Timur, Selatan, Barat) dibatasi oleh baringan – baringan benar, Barat laut – Timur Laut – Tenggara – Barat Daya diambil dari titik yang diamati

Sistem Kardinal :



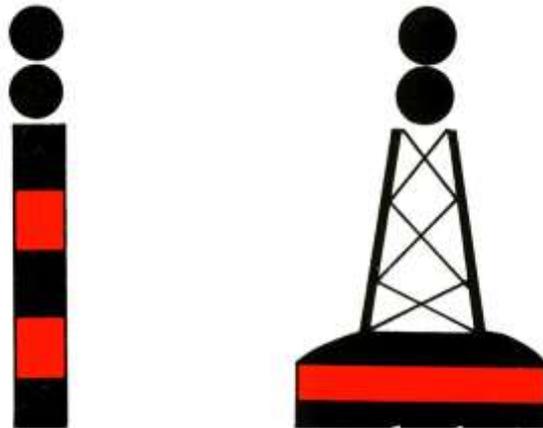
Gambar 3 Tanda Kardinal

Sumber : <http://seafarercommunity.blogspot.co.id>

- 1). Dipakai di laut lepas
- 2). Menandakan sector aman
- 3). Dibedakan atas sektor : Utara, Selatan, Timur dan Barat

c. *Isolated Danger Marks*

Adalah suatu sistem kepelampungan yang digunakan untuk menandai daerah berbahaya seperti batuan yang terndam sebagian. Memiliki warna hitam dengan sabuk merah horizontal, dua bola hitam yang ditempatkan secara vertikal merupakan tanda tertinggi, urutan khas dari buoy ini adalah lampu putih berkedipnya terdiri dari 2 kilatan cepat dengan interval 5 detik. Suatu tanda yang didirikan atau dilabuhkan pada atau diatas sebuah bahaya terpercil yang mempunyai perairan yang dapat dilalui sekelilingnya



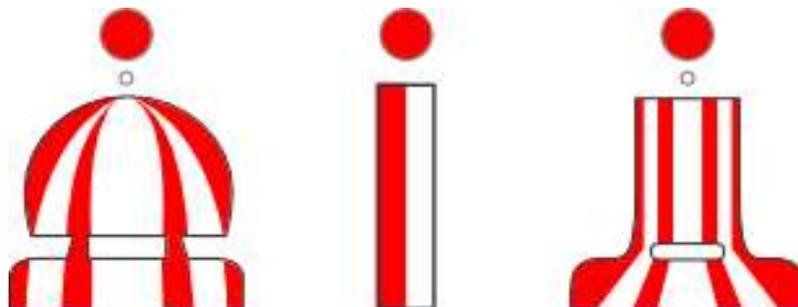
Gambar 4 Tanda Bahaya Terpencil

Sumber : <http://seafarercommunity.blogspot.co.id>

d. *Safe Water Marks Indicating*

Adalah tanda laut yang digunakan dalam untuk menunjukkan akhir saluran. Tanda ini biasanya menyiratkan bahwa perairan terbuka, dalam, dan aman berada di depan Penanda ini juga kadang di kenal sebagai Pelampung *Fairway*. Pelampung ini dapat dikenal dengan garis vertikal merah dan putih dan sering di sebut juga dengan (MPMT) Merah Putih Melajur Tegak.

Berkedip panjang setiap 10 detik (L FI 10s)

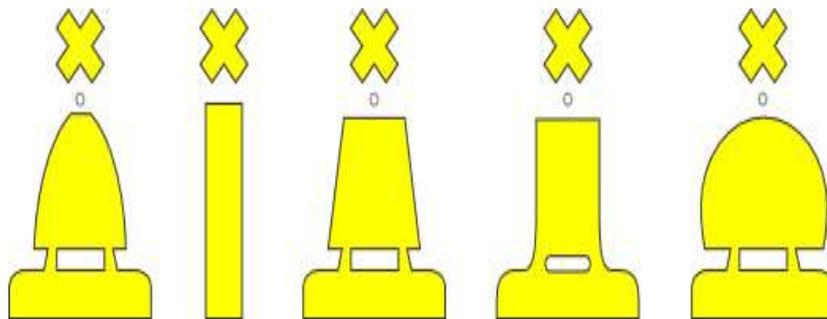


Gambar 5 Tanda Perairan Aman

Sumber : <http://seafarercommunity.blogspot.co.id>

e. *Special Buoy Water Marks*

Adalah tanda laut yang di gunakan untuk membantu navigasi, sebuah pelampung khusus yang di gunakan untuk menunjukkan ara atau fitur khusus seperti zona latihan militer, zona rekreasi, pemisah lalu lintas dan sebagainya. Pelampung ini sama dalam sistem pelampung IALA dan ditandai dengan warna kuningnya serta tanda X.

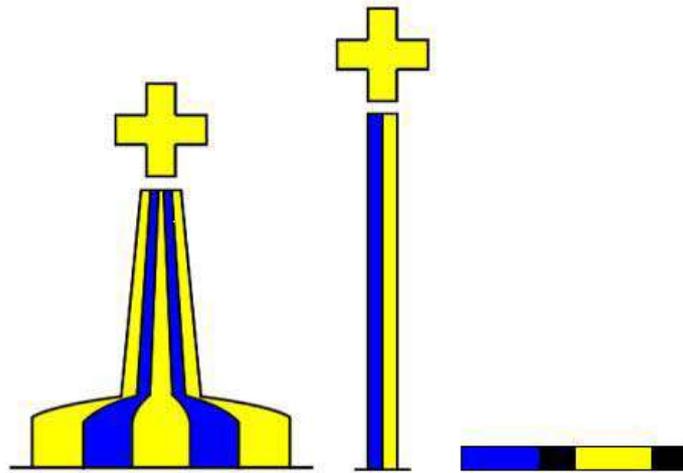


Gambar 6 Tanda Khusus

Sumber : <http://seafarercommunity.blogspot.co.id>

f. *Emergency Wreck Water Marks*

Adalah tanda laut yang di gunakan sebagai suatu tanda untuk memperingatkan sebuah kecelakaan baru yang belum tercantum dalam dokumen maritim. Pelampung ini diperkirakan akan di pasang 24-72 jam pertama setelah kecelakaan terjadi. Setelah waktu itu pelayaran yang lebih permanen. Pelampung dirancang untuk memberi tanda “jelas dan tidak ambigu” dari bahaya baru dan yang belum di petakan, Pelampung dilukis dengan garis vertikal 4, 6 atau 8 dari garis kuning dan biru alternatif, Cahaya berkedip alternatif kuning dan biru untuk satu detik masing-masing dengan jarak setengah detik masing-masing dengan jarak setengah detik. IALA mendefinisikan pelampung tersebut sebagai tanggapan atas tenggelamnya MV Tricolor dan benturan selanjutnya dengan kecelakaan kapal Belanda Nicola dan pembawa bahan bakar Turki Vicky.



Gambar 7 Tanda Kerangka Kapal

Sumber : <http://seafarercommunity.blogspot.co.id>