

SBAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Tinjauan Pustaka

1. Prosedur

- a. “Prosedur adalah serangkaian aksi yang spesifik, tindakan atau oprasi yang harus dijalankan atau dieksekusi dengan cara yang baku / benar (sama) agar selalu memperoleh hasil yang sama /memuaskan dari keadaan yang sama semisal perosedur penyusunan rancangan pelayaran, perosedur keselamatan dll”.
- b. **Menurut Mulyadi** (2001:5) mendefinisikan :

“ Prosedur adalah suatu urutan kegiatan klerikal biasaya melibatkan beberapa orang dalam suatu departemen atau lebih yang di buat untuk menjamin penanganan secara seragam transaksi perubahanyang terjadi berulang-ulang. Di dalam suatu sistem, biasaya terdiri dari beberapa prosedur di mana prosedur-prosedur itu saling terkait dan saling mempengaruhi. Akibatnya jika terjadi perubahan maka salah satu prosedur, maka akan mempengaruhi perosedur-prosedur yang lain”.
- c. **Menurut Zaki Baridwan** (1990:3) :

“ Prosedur merupakan urutan pekerjaan klerikal yang melibatkan beberapa orang dalam suatu bagian atau lebih, di susun untuk menjamin adaya perlakuan yang seragam terhadap transaksi yang sering terjadi”.
- d. **Menurut Richardi f. Neuschel** (1971) yang di kutip oleh **Yogianto** (1996:4) mendefinisikan:

“ Suatu prosedur adalah suatu urutan-urutan kegiatan klerikal (tulis menulis), biasaya lebih departemen, yang di terapkan untuk menjamin

penanganan yang seragam dari transaksi-transaksi bisnis yang terjadi”.

sumber: Menurut *Wikipedia* bahasa indonesia *ensiklopedia*,(Jakarta : balai Pustaka 2001)

2. Mekanisme

Menurut Wiki pedia Bahasa Indonesia (2000:3). mekanisme berasal dari **bahasa** Yunani *mechane* yang memiliki arti instrumen, mesin pengikat beban, perangkat, peralatan untuk membuat sesuatu dalam kata mechos yang memiliki arti sarana dan cara menjalankan sesuatu. Mekanisme dapat di artikan dalam banyak pengertian yaang dapat di jelaskan menjadi 4 pengertian. Pertama, mekanisme adalah pandangan bahwa intraksi agian-bagian dengan bagian lainya dalam suatu keseluruhan atau sistim secara tanpa di sengaja menghasilkan kegiatan atau fungsi-fungsi sesuai dengan tujuan. Kedua, mekanisme adalah teori bahwa semua gejala dapat di jelaskan dengan perinsip-perinsip yang dapat di gunakan untuk menjelaskan mesin-mesin tanpa bantuan intelegensi sebagai suat sebab atau perinsip kerja. Ketiga mekanisme adalah teori bahwa semua gejala alam bersifat fisik dan dapat di jelaskan dalam kaitan dengan perubahan materi atau materi yang bergerak. Keempat, mekanisme adalah upaya memberikan penjelasan mekanis yakni dengan gerak setempat dari bagian yang secara intrinsik tidak dapat berubah bagi struktur internal benda alam dan bagi seluruh alam.

3. Penyusunan

Menurut *Appaarti.com* Penyusunan memiliki arti satu arti penyusunan berasal dari katadasar susun. Penyusunan memiliki arti dalam kelas nomina atau kata benda sehingga penyusunan dapat menyatakan nama dari seseorang , tempat. Atau semua benda dan segala yang di bendakan.

4. Rancangan

Menurut *nindy zoraya.wordpress*, Rancangan adalah suatu kesatuan rencana terinci dan spesifik mengenai cara memperoleh, menganalisis, dan menginterpretasi data. Berisi tentang hal-hal dan kondisi umum yang melatarbelakangi dilaksanakan hal tersebut.

5. *Passage plan* (perencanaan pelayaran)

a. Menurut SOLAS 1974 *Passage Plan* adalah perencanaan pelayaran kapal dari suatu tempat ketempat yang lain dengan aman, cepat, *efisien*, dan ekonomis serta selamat sampai tujuan. Pengiriman *cargo* dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain melibatkan kerja koordinasi.

Pengiriman *cargo* dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain melibatkan kerja terkoordinasi dari beberapa pihak darat maupun awak kapal. Salah satu bagian yang paling penting dari operasi pengiriman adalah *passage plan* atau perencanaan pelayaran, yang terutama dilakukan oleh perwira navigasi kapal Mualim II.

Sementara membuat rencana, perwira harus mengingat bahwa kapal harus mencapai tujuan secara aman dengan mematuhi baik aturan dan peraturan lokal dan internasional. *Passage plan* sebuah kapal melibatkan empat langkah tahapan antara lain penilain, perencanaan, pelaksanaan, pemantaun.

Setiap tahap perencanaan sangat penting untuk melaksanakan dengan hati-hati dan *up-to date* terhadap publikasi untuk memastikan berlayar yang aman. Di awal, perkiraan kasar terdiri dari proses berlayar secara keseluruhan. Begitu rencana kasar siap, dengan berbagai rincian yang diperoleh dari buku publikasi, routing cuaca dll, proses ini dilakukan di seluruh tahap penilaian dan perencanaan. Dalam dua tahap berikutnya yaitu, pelaksanaan dan monitoring, rencana tersebut digunakan sebagai pedoman, dan berlayar yang dieksekusi dengan mempertimbangkan berbagai faktor, baik diamati dan diprediksi.

b. Menurut **Rahardjo** ada empat aspek perencanaan Pelayaran digambarkan secara umum dibawah ini.

1) persiapan

Pada tahap ini, Kapten kapal membahas dengan perwira navigasi atau mualim II, bagaimana ia bermaksud untuk berlayar ke pelabuhan tujuan. (Dalam beberpa hal kapten menjadi penentu).Mengingat pedoman pertimbangan kapten, pedoman perusahaan kapal, kargo kapal, lingkungan laut, dan semua faktor lain yang dapat mempengaruhi kapal, perwira navigasi mengacu pada trek umum, yang harus diikuti kapal. Untuk memudahkan perencanaan, rencana ini pertama kali diletakkan pada peta skala kecil, yang kemudian dipindahkan ke grafik skala yang lebih besar, dan kemudian perubahan kecil yang dibuat dan ketika dianggap perlu.

2) Perencanaan

Pada tahap ini program dimaksudkan kapal benar-benar posisikan di peta dengan skala yang sesuai dengan menambahkan informasi-informasi bernavigasi. Rencana tersebut ditata dari dermaga ke dermaga, termasuk perairan pemanduan. Ini adalah tahap yang penting untuk menandai daerah-daerah berbahaya seperti bangkai kapal didekatnya. Air dangkal, karang, pulau-pulau kecil, posisi darurat pelabuhan dan informasi lainnya yang mungkin membantu navigasi yang aman.

3) Eksekusi

Tahap ketiga ini adalah eksekusi. *IMO* telah berhati-hati dengan memasukkan eksekusi sebagai bagian dari perencanaan pelayaran (*passage plan*). Pada tahap ini kembali mengingatkan kepada tanggung jawab kapten, untuk menganggap *passage plan* sebagai

“dokumen yang hidup” yang bisa di tinjau ulang atau diganti dalam suatu kasus tidak biasa yang akan timbul di sebuah keadaan.

4) Pemantauan

Ketika pelayaran dimulai, maka sepanjang rute yang telah ditetapkan harus tetap dipantau, yang berarti menentukan posisi kapal dengan berbagai metode, menggunakan metode-metode yang standar termasuk ilmu pelayaran datar, ilmu pelayaran astronomi, dan ilmu pelayaran elektronik. (2014 : 14 – 16).

Sumber :*SOLAS* 1974 dan **Rahardjo**, 2011:342.

Menurut **Hananto Soewodo** (2007 : 23-25) Mampu mengaplikasikan penggunaan peta topogarapi dan alat pedoman arah serta alat pendukung lainnya untuk penggunaan di lapangan. Untuk menguasai ketiga kunci tersebut, pemahaman terhadap materi secara teoritis adalah mutlak dan praktek menggunakannya di lapangan adalah keharusan, karena banyak kasus-kasus yang terjadi di lapangan tidak bisa dipecahkan hanya dengan mengandalkan materi secara teoritis yang di dapat di kelas atau dari hasil bacaan buku semata, perlu banyak pengalaman praktek di lapangan untuk mengasah skill dan feeling dalam memecahkan kasus-kasus yang berbeda pada tiap kawasan. Beda tempat, beda kasus dan beda pula cara pemecahannya, semakin banyak praktek pada medan yang berbeda, semakin terasah *skill* dan *feeling* seseorang dalam bernavigasi.

6. Alur Pelayaran Sempit (Sungai)

- a. Menurut UU No. 17 Tahun 2008 Alur pelayaran adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar, dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari. (UU No.17 Tahun

2008). Alur pelayaran sempit termasuk alur pelayaran yang tidak mudah untuk dijelaskan. Faktor penting untuk menyatakan jika sebuah alur dalam kenyataannya adalah alur pelayaran sempit bila:

- 1) Lebar alur pelayaran dapat dilayari (dapat dilayari merupakan konsep yang berbeda untuk setiap jenis kapal).
- 2) Ukuran kedalaman kapal dan kemampuan olah gerak kapal juga merupakan hal penting yang terkait dengan alur pelayaran penerapan (P2TL) aturan 9 (*collision Regulation*).

Sumber : UU No. 17 Tahun 2008.

b. Alur Pelayaran Sempit Menurut Penerapan P2TL Aturan 9 (*collision regulation*):

Perairan sempit yang berbeda dengan pelayaran terbuka. Perairan sempit diartikan sebagai perairan yang banyak terdapat rintangannya misalnya banyak terdapat gugusan karang, bentangan melintang perairan yang tidak lebar sehingga diperlukan tingkat kehati-hatian yang tinggi dalam menavigasi kapal. Sekali salah memilih alur resiko kandas atau menabrak. Salah satu pelayaran di perairan sempit yang cukup mempunyai resiko kecelakaan tinggi yaitu pelayaran di perairan karang, sempit.

c. Menurut *International Regulations For Preventing Collisions at Sea, 1972* (COLREGS), ada aturan tentang Pelayaran di Alur pelayaran sempit antara lain :

- 1) Kapal yang berlayar mengikuti air pelayaran sempit atau alur pelayaran harus mempertahankan jarak sedekat mungkin dengan batas luar alur pelayaran atau air pelayaran sempit yang berada dilambung kanannya, selama masih aman dan dapat dilaksanakan.
- 2) Kapal yang panjangnya kurang dari 20 meter atau kapal layar tidak boleh merintang jalannya kapal lain yang dapat berlayar dengan aman di alur pelayaran atau air pelayaran sempit.

- 3) Kapal yang sedang menangkap ikan tidak boleh merintanginya setiap kapal lain yang sedang berlayar di alur pelayaran atau air pelayaran sempit.
- 4) Kapal tidak boleh memotong alur pelayaran atau air pelayaran sempit, jika merintanginya kapal yang hanya dapat berlayar dengan aman dalam air pelayaran sempit atau alur pelayaran demikian itu
- 5) (i) Didalam air pelayaran sempit atau alur pelayaran, penyusulan dapat dilaksanakan, hanya jika kapal yang disusul itu melakukan tindakan untuk memungkinkan penglewataan dengan aman, kapal yang bermaksud menyusul harus menyatakan maksudnya dengan membunyikan isyarat yang diatur dalam aturan 34 (c). (i).
- 6) Kapal yang disusul, jika telah setuju harus memperdengarkan isyarat yang sesuai seperti diatur dalam aturan 34 (c). (ii). dan mengambil langkah untuk melakukan penglewatan aman. Jika ragu-ragu ia boleh memperdengarkan isyarat-isyarat sesuai yang diatur dalam aturan 34 (d).
- 7) (ii). Aturan ini tidak membebaskan kapal yang menyusul dari kewajibannya yang diatur dalam aturan 13.
- 8) Kapal yang mendekati tikungan atau daerah air pelayaran atau alur pelayaran, dimana kapal-kapal lain mungkin terhalang penglihatannya oleh rintangan, harus berlayar dengan penuh kewaspadaan dan hati-hati, serta memperdengarkan isyarat yang diatur dalam aturan 34 (e).
- 9) Setiap kapal, jika keadaan mengijinkan, menghindari berlabuh jangkar didalam air pelayaran sempit.

Sumber : *International Regulations For Preventing Collisions at Sea*, 1972

2.2. Contingency Plan

Merupakan proses keseluruhan untuk mempersiapkan atas kejadian yang tidak terduga. Tujuan pertama untuk perencanaan ini adalah untuk meminimalisasi biaya yang di keluarkan serta dampak yang terjadi akibat kejadian yang tak terduga. Ada 4 komponen terhadap dalam *CP*, antara lain :

1. Business impact analysis

Pada komponen tahap ini, tim *CP* dilengkapi dengan informasi dan *tantangan* yang mereka hadapi. Setiap informasi yang di peroleh akan diidentifikasi dan dibuat perencanaan per setiap unit bisnis untuk mengembangkan skenario kesuksesan organisasi. Setelah sekenario selesai, maka di lakukan tindakan lanjut untuk menanggapi kejadian tak terduga untuk selanjutnya di lakukan analisis biaya, perencanaan lanjut, serta hasil yang mungkin terjadi sebagai evaluasi organisasi di masa yang akan datang.

2. Incident Response Plan

Tahap ini bertujuan untuk menganalisis aktivitas sebagai deteksi dan antisipasi atas efek yang terjadi akibat dari kejadian yang tak terduga. Pada komponen tahap ini dilakukan pengukuran yang dilakukan ketika kejadian, lalu di bandingkan dengan kondisi sesudah dan sebelum kejadian. Tim juga di harapkan dapat merencanakan dan mendeteksi respon serta aksi yang harus dilakukan untuk menanggapi kejadian tersebut.

3. Disaster Recovery Plan

Tahap komponen dimana perencanaan dilakukan atas antisipasi dan persiapan dari kejadian yang tak terduga. Pada tahap ini disusun

skanario lanjut mulai dari peroses yang paling penting bagi organisasi, serta melakukan restorasi sistem dan data penting perusahaan. Tahap ini juga menyiapkan kebijakan yang mendukung elemen-elemen seperti misalnya ruang lingkup, kebutuhan sumberdaya, pelatihan, *maintenance*, dll.

4. *Business Continuity Plan*

Tahap ini bertujuan untuk memastikan bahwa bisnis / pekerjaan akan tetap dapat berjalan apabila terjadi kejadian yang tidak di inginkan. Pada tahap inidianalisis strategi berkelanjutan untuk masa mendatang serta manajemen resiko dan krisis atas respon kejadian tersebut.

2.3.Dasar Hukum Pembuatan *Passage Plan* di Negara Republik Indonesia

Dalam pelaksanaan buku harian dan perencanaan pelayaran di atur oleh/atas nama mentri perhubungan pasal 349 KUHD. Perencanaan pelayaran dan pengisian buku harian kapal dalam peraturan kapal-kapal UU pasal 162 yaitu kapal-kapal yang berukuran isi kotor 500 M3 atau lebu harus melaksanakan perencanaan pelayaran dan buku harian kapal sebagai sarana prosedur keselamatan dalam proses pelayaran.

Passage plan merupakan elemen kunci dari keselamatan bernavigasi yang digunakan untuk menjalani transit yang aman sepanjang rute pelayaran. Sebuah *passage plan* digunakan dari awal pelayaran hingga akhir pelayaran sebuah kapal, hingga sandar di pelabuhan tujuan, atau biasa di kenal dengan istilah kade ke kade. Ketika pembuatan *passage plan* di Alur pelayaran sempit seharusnya mempertimbangkan berbagai keterbatasan baik dalam olah gerak kapal

maupun keterbatasan pandangan, yang mana informasinya didapat dari publikasi nautika ataupun dari otoritas setempat seperti pandu, karena banyak alur pelayaran sempit mewajibkan penggunaan pandu yang lebih mengetahui kondisi perairan, meskipun begitu tanggung jawab atas sebuah tindakan terhadap kapal tidak terlepas dari kapten dan perwira jaga.

1. Tujuan pembuatan Dasar Hukum tentang *passage plan* :

- a. Mengurangi kasus kecelakaan di laut yang disebabkan karena kurangnya persiapan/kelayakan kapal saat akan melakukan pelayaran.
- b. Untuk mengatur pelaut-pelaut yang berlayar di perairan Indonesia dengan landasan Hukum tersebut agar peningkatan kesadaran terhadap pentingnya keselamatan pelayaran dapat tercapai sehingga mengurangi tingkat kecelakaan di laut Indonesia.
- c. Untuk mempersiapkan pelayaran dengan aman dari satu pelabuhan tolak ke pelabuhan tujuan dengan memperhatikan keadaan perairan.
- d. Meningkatkan kewaspadaan seorang pelaut dalam keadaan kapal-kapal sekelilingnya dan lingkungannya setiap saat.

2. Keuntungan pembuatan *passage plan* :

- a. Mendapatkan Metode Navigasi yang handal yang dapat digunakan pada pelayaran yang sama.
- b. Dan dalam alur pelayaran sempit atau terbatas dapat berkonsentrasi dengan bantuan teknik pemanduan.
- c. Mengajarkan salah satu bentuk tanggung jawab kapten dan perwira jaga.

3. Dalam Pembuatan passage plan hal yang perlu diperhatikan adalah:

- a. *Under Keel Clearence* yang cukup sepanjang pelayaran .
- b. Jarak aman dari bahaya navigasi .
- c. Posisi merubah haluan yang terkontrol oleh radar / *visual* .
- d. Melewati bagan pemisah dg aman
- e. Menentukan *Paralel Indeks* yang Tepat
- f. Jarak tampak lampu / suar / *bouy* yang dilewati .
- g. Kecepatan aman sepanjang *route* .
- h. Posisi lapor / *Reporting Point*
- i. Penerbitan Navigasi yang *Up To Date* .
- j. Saat mengganti peta tidak ditempat yang kritis / banyak bahaya .

4. Poin-poin yang harus diingat ketika memasuki alur pelayaran sempit :

Memasuki alur pelayaran sempit / *Narrow Chanel* memang membutuhkan ke extra hati hatian didalamnya dikarenakan jika melakukan sedikit saja kesalahan maka keselamatan kapal bahkan crew dapat terancam. Disini kerjasama tim di Anjungan serta *Enggine Room* sangat di butuhkan terutama *Officer deck* yang selalu melaksanakan tugasnya dengan penuh tanggung jawab. Dibawah ini ada beberapa hal hal penting yang harus dilakukan perwira *deck* ketika memasuki alur pelayaran sempit :

- a. Mengetahui rambu rambu perairan setempat

Di alur pelayaran sempit kepadatan lalu lintas kapal akan jauh lebih ramai dibandingkan di laut terbuka. Dengan ruang yang terbatas dan kapal kapal besar yang melintasi menyebabkan resiko tubrukan akan jauh lebih tinggi. *Officer* jaga harus terlatih dan pintar

dalam situasi alur pelayaran sempit serta selalu mengamati keadaan sekitar melalui *bridge wings* ataupun memantau melalui radar. Dan yang terpenting mematuhi peraturan alur yang berlaku di perairan setempat atau sesuai aturan (P2TL) tentang alur pelayaran sempit.

b. Menghubungi VTS

Salah satu langkah terbaik untuk menghindari kecelakaan saat berada di alur pelayaran sempit adalah berkomunikasi dengan VTS (*Vessel Traffic Services*). Mereka memiliki informasi yang jelas serta sistem yang terintegrasi dalam memantau pergerakan kapal. mengikuti petunjuk mereka mengurangi resiko bahaya yang dapat terjadi.

c. Komunikasi *Bridge to Bridge* (kapal ke kapal)

Saluran *Vhf* menjadi bagian penting dalam berkomunikasi agar dapat berkomunikasi *bridge to bridge* saluran international sudah ditetapkan di *chanel 16* Alat bantu *AIS* memudahkan *Officer* mengetahui atau mengidentifikasi kapal disekitarnya.

d. Arus

Kondisi arus harus selalu diperhitungkan ketika memasuki alur sempit sehingga dapat menghindari posisi yang tidak tepat

e. Selalu *mengeplot* posisi kapal di peta

Semua alat navigasi bantu seperti *Ecdis*, *Radar*, *Ais* Dll tidak akan berguna jika tidak dimaksimalkan dengan tepat. Jika hal itu terjadi sangat penting untuk selalu memplot peta secara terus menerus dengan *interval* yang rutin selama memasuki alur pelayaran sempit.

f. Titik Berputar

Keadaan yang paling menantang ketika memasuki alur pelayaran sempit adalah titik dimana kapal membutuhkan waktu untuk berputar ini sangat membutuhkan keahlian dan pengalaman untuk melakukannya

g. Kecepatan

Harus selalu menjaga kecepatan yang aman ketika memasuki alur pelayaran sempit.

h. Komunikasi dengan *Engine Room*

Sebelum memasuki alur sempit tes peralatan yang diperlukan dan beritahu *engine room*. *Engine room* harus diberitahu tentang keadaan perairan mungkin dibutuhkan *manuover* yang *extreme* sehingga dapat dipersiapkan dengan baik. Ketika memasuki alur pelayaran sempit membutuhkan skill yang mendukung dalam proses tersebut ketika terdapat sesuatu yang mengancam di depan maka dapat mengambil tindakan yang cepat. Tips - tips diatas ini semoga dapat bermanfaat baik bagi *officer* yang berpengalaman maupun *officer* yang masih *fresh*. Semua pengetahuan yang didapat semoga dapat diaplikasikan kedalam kehidupan sehari hari.