

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian

1. Pengertian Peranan

Peranan (role) merupakan proses dinamis kedudukan (status). Apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, dia menjalankan suatu peranan. Perbedaan antara kedudukan dengan peranan adalah untuk kepentingan ilmu pengetahuan. Keduanya tidak dapat dipisah-pisahkan karena yang satu tergantung pada yang lain dan sebaliknya.

Mengenal peranan mencakup tiga hal, antara lain:

Peranan meliputi norma-norma yang dihubungkan dengan posisi atau tempat seseorang dalam masyarakat. Peranan dalam arti ini merupakan rangkaian peraturan-peraturan yang membimbing seseorang dalam kehidupan bermasyarakat. Peranan merupakan suatu konsep tentang apa yang dapat dilakukan oleh individu dalam masyarakat sebagai organisasi. Peranan juga dapat dikatakan sebagai perilaku individu yang penting bagi struktur sosial masyarakat.

Mengatakan bahwa peranan didefinisikan sebagai pola tingkah laku yang diharapkan masyarakat dari orang yang menduduki status tertentu. Sejumlah peran disebut sebagai perangkat peran (*role-set*). Dengan demikian perangkat peran adalah kelengkapan dari hubungan-hubungan berdasarkan peran yang dimiliki oleh orang karena menduduki status-status sosial khusus.

2. *Safety Equipment*

Safety equipment adalah alat-alat yang dibutuhkan untuk keselamatan kerja. Keselamatan kerja yang melingkupi seluruh badan dan jiwa manusia dalam dunia kerja khususnya membutuhkan yang namanya peralatan *safety*.

Ada banyak jenis, type, merk maupun kegunaan dari peralatan *safety* menurut fungsinya, mulai dari pelindung kepala, pelindung badan, pelindung telinga, pelindung mata, pelindung tangan, pelindung kaki, dll.

Bahkan dalam dunia konstruksi dan industri, keselamatan adalah nomor satu atau dengan istilah slogan "*Safety First!*". Dengan berdasarkan itu, maka peralatan keselamatan kerja akan semakin dibutuhkan dan merupakan keharusan, karena menyangkut keselamatan kerja daripada manusia/karyawan.

3. Pengecekan

Pengecekan alat navigasi dan *safetyequipment* ialah memantau alat alat sarana bantu navigasi atau alat keselamatan kerja, dan memeriksa atau mencoba alat tersebut untuk membuktikan bahwa alat itu siap digunakan.

4. Perawatan

Perawatan adalah suatu usaha yang dilakukan secara sengaja dan sistematis terhadap peralatan hingga mencapai hasil/kondisi yang dapat diterima dan diinginkan. Perawatan merupakan usaha/kegiatan yang dilakukan secara rutin/terus menerus agar peralatan atau sistem selalu dalam keadaan siap pakai.

5. Pemeliharaan

Pemeliharaan adalah suatu kombinasi dari berbagai tindakan yang dilakukan untuk menjaga suatu barang dalam, atau memperbaikinya sampai suatu kondisi yang bisa diterima. adalah tindakan merawat peralatan dengan memperbaharui umur masa pakai dan kegagalan/kerusakan.

6. Navigasi

Navigasi adalah proses mengarahkan gerak kapal dari satu titik ke titik yang lain dengan aman dan lancar serta untuk menghindari bahaya dan/atau rintangan-pelayaran.

7. Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran

Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran adalah peralatan atau sistem yang berada di luar kapal yang didesain dan dioperasikan untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi bernavigasi kapal dan/atau lalu lintas kapal.

2.2 Landasan Antara Tentang Keselamatan Kerja

1. SOLAS

Kata solas adalah singkatan dari "*safety of life at sea*" lebih lengkapnya adalah *international convention for safety of life at sea*. Kalau di artikan ke dalam bahasa indonesia kurang lebih kata "*solas*" ini artinya adalah "keselamatan jiwa di laut ". *Crew* sebagai pelaut memiliki resiko yang cukup tinggi dan yang paling berat dan tidak bisa diduga adalah karena faktor alam. Seperti misalnya cuaca dilaut yang buruk, angin yang sangat kencang serta gelombang yang tinggi. Walaupun demikian faktor lain seperti peralatan mesin serta SDM juga tak kalah pentingnya berkaitan dengan keselamatan kapal.

Solas merupakan ketentuan yang sangat penting bahkan mungkin paling penting karena berkenaan dengan keselamatan kapal-kapal dagang dan juga yang paling tua. Pada versi yang pertama telah disetujui oleh 13 negara dalam tahun 1914, yaitu setelah terjadinya peristiwa tenggelamnya kapal titanic yang terjadi pada tahun 1912. Kalau mengingat perjalanan sejarah dari *solas* ini sempat mengalami perubahan-perubahan. Dalam dunia pelayaran dan perkapalan ada badan internasional yang sangat berperan mengenai *solas* yaitu *imco*.

Kepanjangan dari *imco* (*inter-governmental maritime consultative organization*), adalah suatu badan *internasional (organisasi internasional)*, yang pada tahun 1959 sudah mengambil alih beberapa konvensi yang telah di tetapkan, termasuk di dalamnya adalah mengenai *safety of life at sea* (keselamatan jiwa di laut) tahun 1948 dan *prevention of the pollution of the sea by oil* (pencegahan polusi di laut oleh minyak) tahun 1954. Pada saat dilangsungkannya konperensi *imco* untuk yang pertama kali yaitu pada tahun 1960, pada konferensi tersebut telah menghasilkan "*international convention on the safety of life at sea*" tahun 1960, dan mulai diberlakukan pada tahun 1965. Selanjutnya dengan memperhatikan dan melihat perkembangan-perkembangan yang sudah terjadi, negara-negara yang sudah melakukan penandatanganan (*contracting governments*), satu diantaranya adalah negara indonesia, dan agar dapat mengembangkan keselamatan waktu dilaut agar bisa lebih baik, maka ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam *solas* sering dirubah atau ditambah. Pada waktu konperensi yang diselenggarakan oleh *IMCO* tersebut (*inter-governmental consultative organization*), sekarang dikenal dengan *IMO (international maritime organization)*,

telah dihasilkan dengan apa yang disebut sebagai protokol (merupakan dokumen mengenai hal-hal yang sudah disetujui secara resmi). Kemudian atas undangan dari imco, di kota *London* negara *Inggris*, mulai dari tanggal 21 oktober tahun 1974 sampai tanggal 1 november tahun 1974 telah diselenggarakan konperensi yang dihadiri oleh 65 utusan negara penan-datangan, itu belum termasuk peninjau yang berasal dari negara-negara yang bukan penandatangan dan peninjau dari *organisasi-organisasi* dari *non-pemerintah*. Dan hasil dari konperensi *imco* tersebut adalah *solas 1974* atau *international convention for the safety of life at sea of 1974*. Walaupun sering terjadi perubahan dan juga adanya penambahan peraturan-peraturan (*regulations*) hendaknya kita tidak perlu khawatir, karena inti/dasar dari isi (pokok) dari *solas* adalah sama, artinya *solas* tahun 1960, *solas* untuk tahun 1974 dan *solas* ditahun 1997 isi pokoknya sama, hanya terdapat beberapa perubahan atau penambahan saja. Kemudian pada tahun 1948, *The United Nations Maritime Conference* telah menyetujui untuk membentuk sebuah badan *internasional*. Hal ini dimaksudkan hanya semata-mata untuk hal-hal (persoalan) kelautan dan untuk mengkoordinasi tindakan-tindakan yang diambil oleh negara-negara.

Peraturan *safety of life at sea (solas)* adalah peraturan yang mengatur keselamatan maritim paling utama. Demikian untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup dilaut dimulai sejak tahun 1914, karena saat itu mulai dirasakan bertambah banyak kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa dimana-mana. Pada tahap permulaan mulai dengan memfokuskan pada peraturan kelengkapan *navigasi*, kekedapan dinding penyekat kapal serta peralatan berkomunikasi, kemudian berkembang pada konstruksi dan peralatan lainnya. (*IMO SOLAS Consolidated, 2014:5*)

2. *ISM Code*

ISM Code adalah salah satu contoh standar sistem manajemen K3 dan Lingkungan. Lebih kurang sejajar dengan OHSAS 18001:2007 dan ISO 14001:2004. ISM Code bukanlah standar sistem manajemen yang dijalankan atas asas sukarela melainkan merupakan standar manajemen K3 dan Lingkungan yang di persyaratkan melalui peraturan perundangan dan persyaratan lain.

Di Republik Indonesia, sistem manajemen K3 yang jelas-jelas merupakan kewajiban berdasarkan peraturan perundang-undangan adalah Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) yang telah diamanatkan melalui Peraturan Pemerintah No 50 Tahun 2012.

ISM Code lahir dari kebutuhan pengelolaan keselamatan di kapal yang disebabkan oleh tingginya angka kecelakaan kerja di bidang maritim dan dunia pelayaran. Berdasarkan resolusi IMO A.741(18) yang disahkan pada tanggal 4 November 1993 lahirlah International Management Code for the Safe Operation and for Pollution Prevention. Code atau ketentuan ini kemudian diadopsi oleh SOLAS (Safety of Life At Sea) dalam satu bab sendiri yaitu pada bab IX. SOLAS salah satu konvensi internasional untuk keselamatan di dunia maritim.

Di dalam Bab IX SOLAS ini, ISM Code dijelaskan sebagai Ketentuan Manajemen Internasional untuk pengoperasian kapal secara aman dan pencegahan pencemaran yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A.741.

Di Republik Indonesia sendiri, penerapan ISM Code (yang merupakan bagian dari SOLAS juga) dipersyaratkan berlandaskan kepada beberapa peraturan perundangan sebagai berikut:

- a. UU No 21 tahun 1992 tentang Pelayaran.
- b. UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yang merupakan penyempurnaan dari UU No 21 Tahun 1992.
- c. Keppres No 65 tahun 1980 tentang Ratifikasi SOLAS.
- d. SK Dirjen Perla No PY. 67/1/6-96 tanggal 12 Juli 1996 tentang Pemberlakuan Manajemen Keselamatan Kapal (ISM Code).

Berdasarkan SK Dirjen tersebut ISM Code berlaku bagi kapal-kapal berbendera Indonesia yang digunakan untuk pelayaran dalam negeri dan internasional. Mobile Offshore Drilling Unit (yang berbobot kotor lebih dari 500 ton) atau MODU yang digunakan dalam proses pengeboran minyak juga termasuk dalam kapal yang diwajibkan memberlakukan ISM Code ini.

Seperti halnya OHSAS 18001:2007 dan ISO 14001:2004, ISM Code terdiri dari beberapa elemen/klausul atau di ISM disebut sebagai Code. Code tersebut lebih kurang identik dengan klausul-klausul yang menjadi persyaratan OHSAS dan ISO.

Berikut adalah aturan, ketentuan, kode (atau klausul) yang terdapat di ISM:

1. Code 1: Umum (terdiri dari Definisi, Tujuan, Aplikasi dan persyaratan fungsional untuk safety management system)
2. Code 2: Kebijakan Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan
3. Code 3: Tanggung Jawab dan Kewenangan Perusahaan
4. Code 4: Personil yang ditunjuk
5. Code 5: Tanggung Jawab dan Kewenangan Nakhoda
6. Code 6: Sumber Daya dan Personil
7. Code 7: Pengembangan Rencana Pengoperasian di Kapal
8. Code 8: Kesiagaan Keadaan Darurat
9. Code 9: Laporan dan Analisis Ketidaksesuaian, Kecelakaan dan Kejadian Berbahaya
10. Code 10: Pemeliharaan Kapal dan Peralatannya
11. Code 11: Dokumentasi
12. Code 12: Verifikasi, Peninjauan dan Evaluasi Perusahaan
13. Code 13: Sertifikasi, Verifikasi dan Pengendalian

Sertifikat ISM Code ini terdiri dari dua sertifikat yaitu Document of Compliance (DOC) dan Safety Management Certificate (SMC). DOC diberikan kepada Perusahaan pemilik kapal sedangkan SMC diberikan kepada Kapal. Untuk kapal berbendera Indonesia, baik DOC dan SMC diterbitkan oleh Pemerintah Indonesia.

Sedangkan untuk kapal berbendera asing, sertifikatnya diterbitkan oleh negara asal. Kedua. Sertifikat ini berlaku selama 5 tahun. Sebagai konsekuensi kegagalan penerapan ISM Code di Indonesia sebagaimana telah diamanatkan melalui persyaratan perundang-undangan, apabila kapal-kapal berbendera Indonesia belum dilengkapi dengan sertifikat ISM Code, maka kapal tersebut tidak diperkenankan untuk

melakukan pelayaran internasional untuk menyinggahi pelabuhan-pelabuhan mereka. Demikian pula kapal-kapal asing yang singgah di Indonesia.

Sebagaimana disebutkan bahwa sertifikatnya diterbitkan oleh pemerintah, di Indonesia melalui peraturan perundangan pula, ditunjuk satu lembaga sebagai perwakilan pemerintah untuk melakukan audit penerapan ISM Code ini, baik kepada perusahaan (untuk mendapatkan DOC) dan kapal (untuk mendapatkan SMC). Dalam sertifikasi penerapan OHSAS 18001 dan ISO 14001 dikenal pre-assessment, audit surveillance dan audit sertifikasi. Dalam penerapannya di Indonesia, ISM Code dapat diaudit melalui 5 macam jenis audit yaitu Audit Pertama (registrasi), Audit Tahunan, Audit Antara, Audit Pembaharuan dan Audit Setiap saat.

4. Secara Aturan Keselamatan Kerja

Modernisasi peraturan SOLAS sejak tahun 1960, mengganti Konvensi 1918 dengan SOLAS 1960 dimana sejak saat itu peraturan mengenai desain untuk meningkatkan faktor keselamatan kapal mulai dimasukkan seperti :

- a. Desain konstruksi kapal
- b. Permesinan dan instalasi listrik
- c. Pencegah kebakaran
- d. Alat-alat keselamatan
- e. Alat komunikasi dan keselamatan navigasi

Usaha penyempurnaan peraturan tersebut dengan cara mengeluarkan peraturan tambahan (*amandement*) hasil konvensi IMO, dilakukan berturut-turut tahun 1966, 1967, 1971 dan 1973. Namun demikian usaha untuk memberlakukan peraturan-peraturan tersebut secara Internasional kurang berjalan sesuai yang diharapkan, karena hambatan prosedural yaitu diperlukannya persetujuan 2/3 dari jumlah Negara anggota untuk meratifikasi peratruran dimaksud, sulit dicapai dalam waktu yang

Karena itu pada tahun 1974 dibuat konvensi baru SOLAS1974 dengan prosedur baru, bahwa setiap amandement diberlakukan sesuai target waktu yang sudah ditentukan, kecuali ada penolakan 1/3 dari jumlah Negara anggota atau 50 % dari pemilik tonnage yang ada di dunia. Kecelakaan tanker terjadi secara beruntun pada tahun 1976 dan 1977, karena itu atas prakarsa Presiden Amerika Serikat JIMMY

CARTER, telah diadakan konferensi khusus yang menganjurkan aturan tambahan terhadap *SOLAS 1974* supaya perlindungan terhadap Keselamatan Maritim lebih efektif.

Pada tahun 1978 dikeluarkan konvensi baru khusus untuk *tanker* yang dikenal dengan nama *Tanker Safety and Pollution Prevention (TSPP 1978)* yang merupakan penyempurnaan dari *SOLAS 1974* yang menekankan pada perencanaan atau desain dan penambahan peralatan untuk tujuan keselamatan operasi dan pencegahan pencemaran perairan. Kemudian diikuti dengan tambahan peraturan pada tahun 1981 dan 1983 yang diberlakukan bulan September 1984 dan Juli 1986.

2.3 Sarana Bantu Navigasi

Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran adalah peralatan atau sistem yang berada di luar kapal yang didesain dan dioperasikan untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi bernavigasi kapal dan/atau lalu lintas kapal.

Jenis-jenis sarana bantu *navigasi* pelayaran yang ditempatkan pada alur-alur pelayaran, dipelabuhan maupun pulau meliputi:

- a. **Menara Suar**, yaitu alat penerang (*lensa*, lampu, dsb) yang mampu mengeluarkan sinar dengan sifat tertentu yang dipasang diatas menara ditempatkan di sepanjang pantai atau di dalam pelabuhan, dan berfungsi sebagai tanda bagi kapal-kapal yang bernavigasi dari lepas pantai ke darat atau sepanjang pantai untuk memastikan tempat pendaratan, titik koeksi atau posisi kapal.
- b. **Rambu Suar**, yaitu suatu alat penerang (*lensa*, lampu dsb) yang mampu mengeluarkan sinar dengan sifat tertentu yang dipasang diatas menara atau dilabuhkan di dasar laut yang ditempatkan di perairan pantai pantai atau di dalam pelabuhan, dan berfungsi memberikan informasi kepada kapal-kapal yang bernavigasi di daerah sekitarnya mengenai lokasi-lokasi di pelabuhan, posisi alur masuk dan alur keluar, tempat-tempat dangkal, lain-lain halangan di bawah air beserta alur-alur pelayaran yang aman.
- c. **Suar Spot**, adalah suatu alat penerang (*lensa*, lampu dsb) yang mengeluarkan sorot sinar tak berputar, dipasang di atas bangunan sejenis menara di sepanjang pantai atau pelabuhan yang berfungsi untuk memberikan informasi kepada kapal-kapal yang

beroperasi di sekitar daerah itu akan adanya benda-benda berbahaya dengan penyinaran atas karang atau tempat-tempat dangkal yang bersangkutan.

- d. **Suar Penuntun (*landing light*)**, yaitu suatu alat penerang (*lensa*, lampu dsb) yang mampu memberikan penerangan dengan sifat sinar tertentu, dipasang diatas bangunan sejenis menara di dalam pelabuhan atau selat yang berfungsi untuk memberikan informasi kepada kapal-kapal yang beroperasi di alur-alur pelayaran yang sulit dan sempit di pelabuhan atau selat.
- e. **Suar Pengarah**, yaitu suatu alat penerang yang yang mampu sekaligus memberikan tiga jenis sinar yang berbeda dengan ciri tertentu. Dipasang diatas bangunan sejenis menara di dalam pelabuhan atau selat yang berfungsi untuk memberikan informasi kepada kapal-kapal yang beroperasi di alur-alur pelayaran yang sulit dan sempit dengan sinar putih ditengah diapit oleh sinar hijau dan sinar merah.
- f. **Stasiun Rambu Radio Gelombang Menengah**, yaitu perlengkapan radio (*transmitter*, antena dan lain-lain) untuk menyiarkan sinyal-sinyal (gelombang menengah) agar kapal-kapal yang dilengkapi dengan pencari arah radio dapat memanfaatkan pancaran sinyal tersebut untuk menentukan posisi.

