

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Definisi Umum**

Dalam bab ini Penulis memaparkan 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 (prada).

##### **1. Peranan**

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. Sarana Bantu Navigasi**

Berdasarkan PP No 5 2010BAB 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.

### 3. Pengertian Keselamatan Pelayaran

Menurut Peraturan Pemerintah 20 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Pelayaran menjelaskan bahwa keselamatan pelayaran adalah suatu keadaan yang terpenuhinya persyaratan keselamatan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan dan lingkungan maritim.

### 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 di anggap aman dan selamat untuk dilayari oleh kapal di laut, sungai atau danau. Alur pelayaran di pergunakan untuk mengarahkan kapal masuk ke dalam pelabuhan maupun keluar pelabuhan, oleh karena itu harus melalui suatu perairan yang tenang terhadap gelombang dan arus yang tidak terlalu kuat.

Otoritas pelabuhan berkewajiban untuk melakukan perawatan terhadap alur pelayaran, perambuan dan pengendalian penggunaan alur.

Persyaratan pelabuhan harus menjaminkeselamatan berlayar, kelestarian lingkungan, tata ruang pengairan untuk pekerjaan di sungai dan danau. Peran pemerintah Dalam alur pelayaran :Menetapkan Alur-Pelayaran, Menetapkan Sistem Rute, Menetapkan Tata Cara Berlalu Lintas, Menetapkan Daerah Labuh Kapal

### 5. Pengertian pelabuhan

Menurut **Muhamad Sudarjo** (2008) Pelabuhan adalah fasilitas di ujung samudra, sungai, atau danau untuk menerima kapal dan memindahkan barang kargo maupun penumpang ke dalamnya. Pelabuhan biasanya memiliki alat-alat yang dirancang khusus untuk

memuat, dan membongkar muatan kapal-kapal yang berlabuh. *Crane* dan gudang berpendingin juga di sediakan oleh pihak pengelola maupun pihak swasta yang berkepentingan. Sering pula di sekitarnya di bangun fasilitas penunjang seperti pengalengan, dan pemrosesan barang. Peraturan Pemerintah RI No. 69 Tahun 2001 mengatur tentang pelabuhan, dan fungsi serta penyelenggaraannya. Pelabuhan juga dapat di definisikan sebagai daerah perairan yang terlindungi dari gelombang laut dan di lengkapi dengan fasilitas terminal meliputi :

- a. Dermaga tempat dimana kapal dapat bersandar untuk bongkar muat barang
- b. *Crane* untuk melaksanakan bongkar muat barang
- c. Gudang laut (*transit*) tempat untuk menyimpan muatan dari kapal, atau yang akan di pindah ke kapal.

## 2.2 *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 dari 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 antarsistem 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>

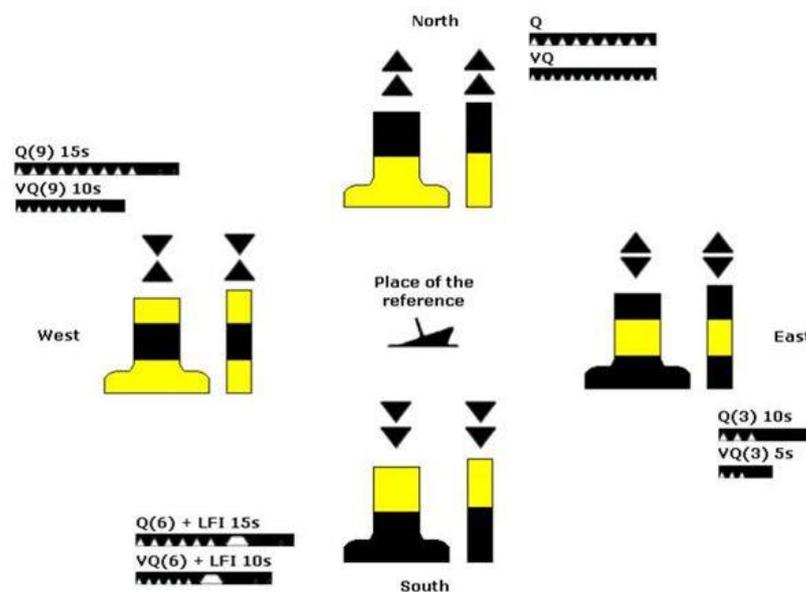
b. Sistem Kardinal

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

Pelampung kardinal dilengkapi 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

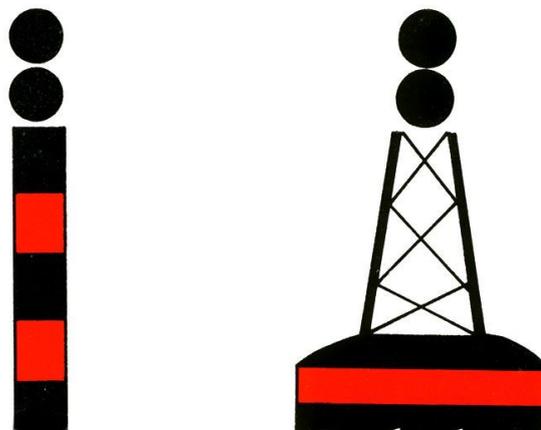
Sumber : <http://seafarercommunity.blogspot.co.id>

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 terendam 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 terpencil yang mempunyai perairan yang dapat dilalui sekelilingnya



Gambar 4 Tanda Bahaya Terpencil

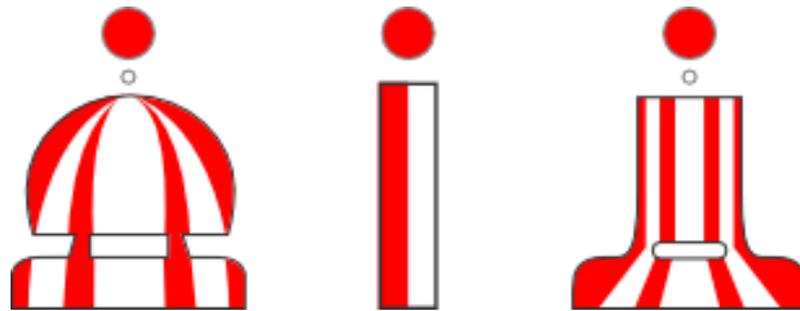
Sumber : <http://seafarercommunity.blogspot.co.id>

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)

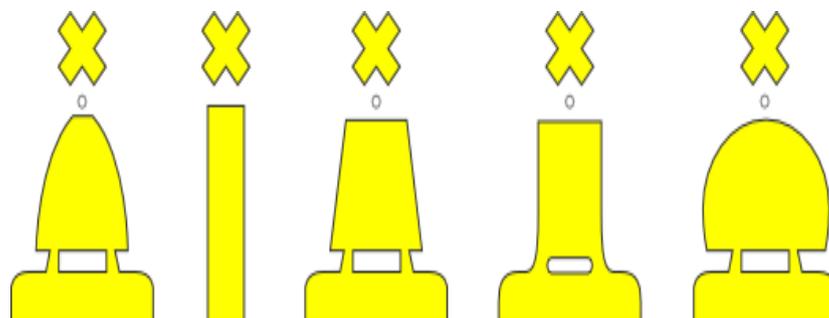


Gambar 5 Tanda Perairan Aman

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 pelampungan IALA dan ditandai dengan warna kuningnya serta tanda X.

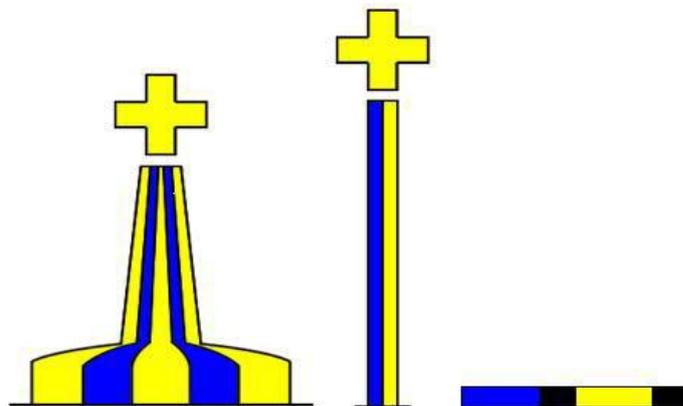


Gambar 6 Tanda Khusus

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>

## 2.3. Landasan Antara Tentang Keselamatan Kerja

### 1. SOLAS 74/78

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 konferensi 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 konferensi yang dihadiri oleh 65 utusan negara penandatangan, itu belum termasuk peninjau yang berasal dari negara-negara yang bukan penandatangan dan peninjau dari *organisasi-organisasi* dari *non-pemerintah*. Dan hasil dari konferensi *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* di tahun 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*, kedapan dinding penyekat kapal serta peralatan berkomunikasi, kemudian berkembang pada konstruksi dan peralatan lainnya. (*IMO SOLAS Consolidated,2014:5*)

## 2. ISM Code

*ISM Code* merupakan produk dari *IMO (International Maritime Organization)* yang akhirnya diadopsi oleh *SOLAS* pada tahun 1994 (*Safety of Life at Sea*). *ISM Code* merupakan standard Sistem Manajemen Keselamatan untuk pengoperasian kapal secara aman dan untuk pencegahan pencemaran di laut. Intinya *ISM* ini bertujuan untuk menjamin keselamatan di laut, mencegah kecelakaan atau kematian, dan juga mencegah kerusakan pada lingkungan dan kapal. Sebelum perusahaan dan kapalnya dioperasikan keduanya harus disertifikasikan terhadap *ISM Code*.

Sertifikat *ISM Code* dapat diartikan sebagai suatu lisensi untuk menjadi *Ship Operator*:

- a. Mempersiapkan penyediaan latihan latihan keselamatan pengoperasian kapal dan keselamatan lingkungan.
- b. Menetapkan kebijaksanaan tentang usaha usaha perlindungan terhadap semua resiko yang sudah dikenal.

Secara terus menerus meningkatkan keterampilan personil dalam manajemen keselamatan didarat dan diatas kapal , termasuk juga kesiapan terhadap keadaan darurat yang berhubungan dengan keselamatan perlindungan lingkungan *ISM Code* menjadikan kapal sebagai tempat yang aman untuk bekerja.

- 1) *ISM Code* melindungi laut dan lingkungan / wilayah perairan.
- 2) *ISM Code* mendefinisikan tugas secara jelas.
- 3) *ISM Code* adalah hukum

Sesuai dengan kesadaran terhadap pentingnya faktor manusia dan perlunya peningkatan manajemen operasional kapal dalam mencegah terjadinya kecelakaan kapal, manusia, cargo dan harta benda serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut, maka *IMO* mengeluarkan peraturan tentang manajemen keselamatan kapal & perlindungan lingkungan laut yang dikenal dengan *Code International Safety Management (ISM Code)* yang juga dikonsolidasikan dalam *SOLAS Convention*

Sejumlah kecelakaan kecelakan yang sangat serius, yang terjadi sepanjang akhir tahun 1980 - an, jelas-jelas disebabkan oleh kesalahan dari manusianya , kesalahan ini di sebabkan oleh sistem manajemen yg salah di terapkan, inilah sebagai faktor penyebabnya. **Lord Justice Sheen** dalam penyelidikannya terhadap hilangnya *Herald of Free Enterprise* yg terkenal itu, menjelaskan kegagalan tersebut disebabkan oleh sistem manajemen yg salah sebagai “penyakit-kecerobohan”. Pada *Assembly ke 16 pada 4 November 1993, IMO* mengadopsi resolusi A.741, tentang petunjuk petunjuk sistem Manajemen dalam mengatur keamanan, Pengoperasian untuk Kapal kapal dalam Pencegahan Pencemaran di laut. Tujuannya dari pada itu adalah untuk memastikan keamanan dan untuk mencegah kecelakaan atau hilangnya nyawa manusia, dan juga untuk menghindari kerusakan terhadap lingkungan, khususnya lingkungan laut, dan harta - benda.lainya. Panduan ini juga didasarkan pada prinsip-prinsip umum yg bertujuan untuk mempromosikan suara evolusi terhadap tidakanan yg di ambil untuk pengaturan / manajemen di dalam mengoperasikan industri kapal secara keseluruhan. Setelah beberapa pengalaman dalam pelaksanaan menggunakan petunjuk ini, pada tahun 1993 *IMO* mengadopsi Manajemen Internasional Kode untuk keamanan Pengoperasian Kapal kapal dalam Pencegahan dan Pencemaran di laut (dalam *ISM Code*). Pada tahun 1998, *ISM Code* menjadi wajib.

Kode atau aturan ini menetapkan tujuan dari pengelolaan keamanan memerlukan sistem manajemen keselamatan (*SMS*) yang akan dibuat oleh "Perseroan", yang didefinisikan sebagai pemilik kapal atau setiap orang, seperti manajer atau Bareboat menyewa, ikut serta bertanggung jawab terhadap pengoperasian kapal kapal di laut. Perusahaan diwajibkan untuk membangun atau membuat dan menerapkan kebijakan agar tercapai maksud dari tujuan ini. termasuk juga dalam mempersiapkan sumber daya manusia yang diperlukannya serta dukungan dari staf – staf *crew* di darat.

Setiap perusahaan di haruskan "untuk menunjuk salah seseorang atau beberapa orang staf di darat yang mempunyai / memiliki akses langsung ke

pimpinan tertinggi dari perusahaan tersebut". aturan yang diminta oleh Kode ini, semua dokumen dokumen harus didokumentasikan dan dikumpulkan dalam sistem Manajemen Keamanan Manual, dan salinan dokumen harus di simpan diatas kapal. Yang terjadi sekarang banyak kemudahan - kemudahan yang dibuat oleh pihak terkait untuk mengambil keuntungan - keuntungan pribadi dan mengabaikan prosedur dan aturan yang sudah berlaku dan yang seharusnya berjalan, sehingga akhir - akhir ini banyak terjadi kecelakaan dilaut.

Dalam hal ini diperlukan suatu pengawasan ataupun evaluasi dalam setiap prosedur, baik itu sistemnya maupun sumber daya manusianya, jika SDM nya kurang baik diganti dengan yang baik, jika sistemnya yang salah maka sistemnya dirubah. Maka dari itu diperlukan seseorang yang mampu untuk melakukan hal tersebut dengan melihat latar belakang permasalahan (*Responsif*), melihat hubungan - hubungan yang terkait (*Generative*), dan hal-hal lain yang timbul baik secara sikap, mental dan latar belakang budaya (*Cultur Approach*) tidak hanya melakukan tindakan-tindakan yang Reaktif

*International Safety Management (ISM) Code* atau Aturan Manajemen Internasional untuk operasi kapal dengan aman dan untuk Pencegahan Pencemaran, yang diterapkan oleh Sidang *IMO* dan dapat diamanatkan oleh Organisasi. Perusahaan berarti pemilik kapal, atau organisasi lain atau perorangan, seperti manajer atau pencarter kapal polos (*bareboat*), yang oleh pemilik diberikan tanggung jawab atas operasi kapal, dan dengan pengambil alihan tanggung jawab tersebut, bersedia mengambil alih seluruh tugas dan tanggung jawab yang disyaratkan dalam *Code*. Administrasi adalah Pemerintah suatu negara yang benderanya berhak dikibarkan oleh kapal.

Tujuan dari *Code* ini adalah memastikan keselamatan di laut, mencegah cedera atau hilangnya jiwa manusia serta menghindari kerusakan lingkungan, khususnya lingkungan di laut dan kerusakan harta benda. Tujuan manajemen keselamatan dari perusahaan antara lain meliputi:

- a. Menyiapkan praktek keselamatan dalam operasi kapal dan keselamatan lingkungan kerja.
- b. Menciptakan perlindungan atas semua risiko yang diketahui, dan secara terus-menerus meningkatkan ketrampilan manajemen keselamatan dari personil darat dan kapal, termasuk kesiapan dalam keadaan darurat yang ada hubungannya dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.