

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 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.

3. Pengertian Keselamatan Pelayaran

Menurut PM 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 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 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. Selaintipe 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 lainjuga 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>

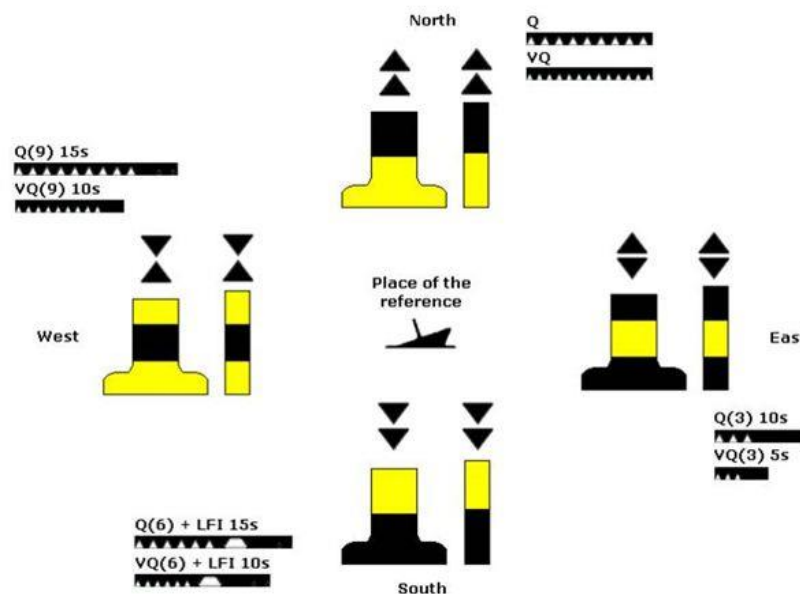
b. Sistem Kardinal

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

Pelampung kardinal 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 :



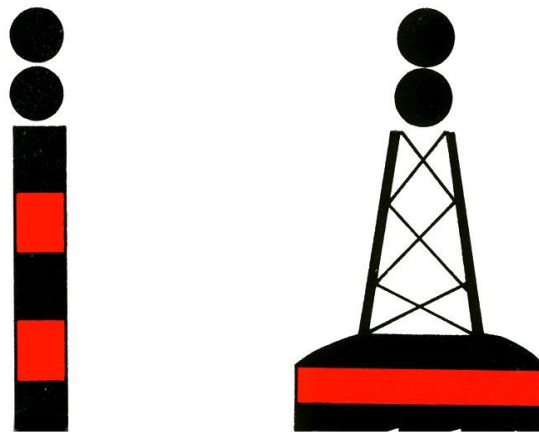
Gambar 3 Tanda Kardinal

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

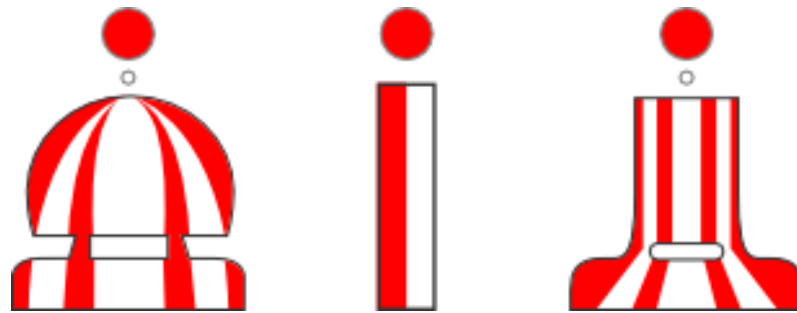
Sumber : <http://seafarercommunity.blogspot.co.id>

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)

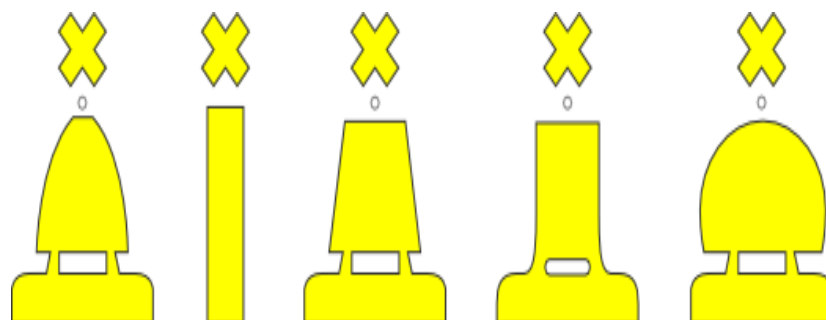


Gambar 5 Tanda Perairan Aman

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.

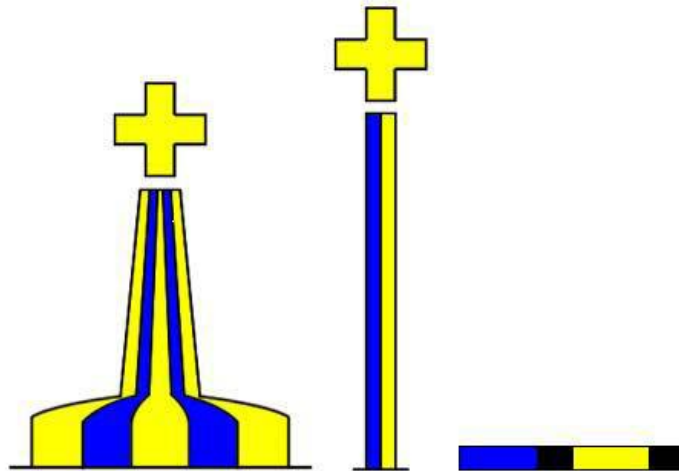


Gambar 6 Tanda Khusus

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>