

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Definisi Umum

2.1.1. Peran

Istilah peran dalam “Kamus Besar Bahasa Indonesia” mempunyai arti pemain sandiwara (film), tukang lawak pada permainan makyong, perangkat tingkah yang diharapkan dimiliki oleh orang yang berkedudukan di masyarakat.

Menurut Abu Ahmadi (1982) peran adalah suatu kompleks pengharapan manusia terhadap caranya individu harus bersikap dan berbuat dalam situasi tertentu yang berdasarkan status dan fungsi sosialnya.

Pengertian peran menurut Soerjono Soekanto, yaitu peran merupakan aspek dinamis kedudukan (status), apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, maka ia menjalankan suatu peranan. Dari hal diatas lebih lanjut kita lihat pendapat lain tentang peran yang telah ditetapkan sebelumnya disebut sebagai peranan normatif. Sebagai peran normatif dalam hubungannya dengan tugas dan kewajiban dinas perhubungan dalam penegakan hukum mempunyai arti penegakan hukum secara total *enforcement*, yaitu penegakan hukum secara penuh, Soerjono Soekanto.

Sedangkan peran ideal, dapat diterjemahkan sebagai peran yang diharapkan dilakukan oleh pemegang peranan tersebut. Misalnya dinas perhubungan sebagai suatu organisasi formal tertentu diharapkan berfungsi dalam penegakan hukum dapat bertindak sebagai pengayom bagi masyarakat dalam rangka mewujudkan ketertiban, keamanan yang mempunyai tujuan akhir kesejahteraan masyarakat, artinya peranan yang nyata, (Soerjono Soekanto).

Peran merupakan aspek dinamis dari kedudukan (status) yang dimiliki oleh seseorang, sedangkan status merupakan sekumpulan hak dan kewajiban yang dimiliki seseorang apabila seseorang melakukan hak-hak dan kewajiban-kewajiban sesuai dengan kedudukannya, maka ia menjalankan suatu fungsi.

Hakekatnya peran juga dapat dirumuskan sebagai suatu rangkaian perilaku tertentu yang ditimbulkan oleh suatu jabatan tertentu. Kepribadian seseorang juga mempengaruhi bagaimana peran itu harus dijalankan. Peran yang dimainkan hakekatnya tidak ada perbedaan, baik yang dimainkan / diperankan pimpinan tingkat atas, menengah maupun bawah akan mempunyai peran yang sama

Peran merupakan tindakan atau perilaku yang dilakukan oleh seseorang yang menempati suatu posisi di dalam status sosial, syarat-syarat peran mencakup 3 (tiga) hal, yaitu :

Peran 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 kemasyarakatan.

Peran adalah suatu konsep perilaku apa yang dapat dilaksanakan oleh individu-individu dalam masyarakat sebagai organisasi. Peran juga dapat dikatakan sebagai perilaku individu, yang penting bagi struktur sosial masyarakat.

Peran adalah suatu rangkaian yang teratur yang ditimbulkan karena suatu jabatan. Manusia sebagai makhluk sosial memiliki kecenderungan untuk hidup berkelompok. Dalam kehidupan berkelompok tadi akan terjadi interaksi antara anggota masyarakat yang satu dengan anggota masyarakat yang lainnya. Tumbuhnya interaksi diantara mereka ada saling ketergantungan. Dalam kehidupan bermasyarakat itu munculah apa yang dinamakan peran (*role*). Peran merupakan aspek yang dinamis dari kedudukan seseorang, apabila seseorang melaksanakan hak-hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya maka orang yang bersangkutan menjalankan suatu peranan. Untuk memberikan pemahaman yang lebih jelas ada baiknya terlebih dahulu kita pahami tentang pengertian peran, (Miftah Thoha, 1997).

Dari beberapa pengertian diatas, penulis menyimpulkan bahwa peran adalah suatu sikap atau perilaku yang diharapkan oleh banyak orang atau sekelompok orang terhadap seseorang yang memiliki status atau kedudukan tertentu. Berdasarkan hal-hal diatas dapat diartikan bahwa apabila dihubungkan dengan di-

nasperhubungan, peran tidak berarti sebagai hak dan kewajiban individu, melainkan merupakan tugas dan wewenang dinas perhubungan.

Dari pengertian tersebut di atas jika dikaitkan dengan fungsi dari instansi pelabuhan yang merupakan pengelola pelabuhan, serta penyediaan jasa pelayaran dan kepelabuhanan, makapelabuhan Labuhan Lombok mempunyai peranan dan tanggung jawab yang menentukan tentang terselenggaranya kegiatan operasional terhadap penumpang, kendaraan dan muatan di pelabuhan secara aman dan tertib serta biayanya dapat dijangkau.

2.1.2 Syahbandar

Kata Syahbandar menurut etimologisnya terdiri dari kata Syahdan Bandar. Syah berarti penguasa dan kata Bandar berarti :

Pelabuhan-pelabuhan dan sungai - sungai yang digunakan sebagai tempat kepil atau tempat labuh, tempat -tempat kepil pada jembatan punggah dan jembatan-jembatan muat,dermaga-dermaga dan cerocok-cerocok dan tempat-tempat kepil lain yang lazim digunakan oleh kapal-kapal,juga daerah laut yang dimaksudkan sebagai tempat-tempat kepil kapal-kapal yang karena saratnya atau sebab lain, tidak dapat masuk dalam batas-batas tempat-tempat kepil yang lazim digunakan.

Berdasarkan pengertian di atas terlihat beberapa unsur yang berhubungan langsung satu sama lainnya yaitu adanya penguasa laut,sungai, dermaga, dan kapal. Atau dengan kata lain ada unsur manusia(pengusaha/pemerintah) dan unsur sarana dan prasarana yaitu laut dan sungai, dermaga dan kapal. Sarana dan prasarana harus diatur dan di tata sedemikian rupa sehingga dapat menunjang kelancaran lalulintas angkutan laut.

Syahbandar sebagai pejabat tertinggi dalam kepelabuhan tentunya memiliki kewenangan yang besar yang diberikan oleh aturan hukum Indonesia, oleh UU Nomor 17 Tahun 2008 maka syahbandar memiliki tugas sebagai berikut:

1. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan ketertiban dipelabuhan.

2. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur – alur pelayaran.
3. Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan.
4. Mengawasi pemanduan mengawasi kegiatan penundaan kapal.
5. Mengawasi kegiatan pekerjaan bawah air dan *salvage*.
6. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya.
7. Mengawasi pengisian bahan bakar.
8. Mengawasi pengerukan dan reklamasi
9. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan.

2.1.3 Otoritas pelabuhan

Otoritas Pelabuhan (*Port Authority*) adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial. Sedangkan, Unit Penyelenggara Pelabuhan adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, pengawasan kegiatan kepelabuhanan, dan pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.

2.1.4 Penanganan

Penanganan berasal dari kata dasar tangan. Penanganan memiliki arti dalam kelas nomina atau kata benda sehingga penanganan dapat menyatakan nama dari seseorang, tempat, atau semua benda dan segala yang dibendakan.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia , Penanganan adalah Nomina (kata benda) proses, cara, perbuatan menangani; penggarapan. Contoh kalimat dari kata penanganan adalah Penanganan kasus itu terkesan lambat.

2.1.5 Pengerukan

Pengerukan (bahasa Inggris: *Dredging*) berasal dari kata dasar keruk (*dredge*), menurut kamus berarti proses, cara, perbuatan mengeruk. Sedangkan definisi pengerukan menurut Asosiasi Internasional Perusahaan Pengerukan

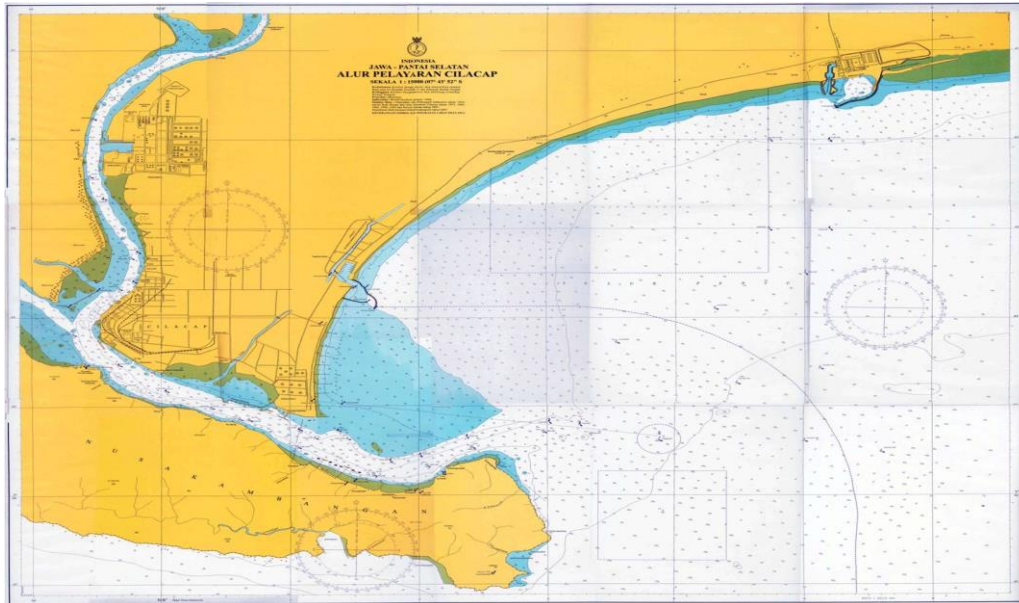
adalah mengambil tanah atau material dari lokasi di dasar air, biasanya perairan dangkal seperti danau, sungai, muara ataupun laut dangkal, dan memindahkan atau membuangnya ke lokasi lain. Atau, Pengerukan adalah pekerjaan mengubah bentuk dasar perairan untuk mencapai kedalaman dan lebar yang dikehendaki atau untuk mengambil material dasar perairan yang dipergunakan untuk keperluan tertentu. Pekerjaan pengerukan dilakukan untuk:

1. Membangun alur - pelayaran dan atau kolam pelabuhan laut;
2. Membangun alur - pelayaran dan atau kolam terminal khusus;
3. Memelihara alur - pelayaran dan atau kolam pelabuhan laut;
4. Memelihara alur - pelayaran dan atau kolam terminal khusus;
5. Pembangunan pelabuhan laut;
6. Pembangunan penahan gelombang;
7. Penambangan; dan
8. Membangun, memindahkan, dan atau membongkar bangunan lainnya.

2.1.5 Alur Pelayaran

Alur pelayaran adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar, dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari oleh kapal di laut, sungai atau danau. Alur pelayaran dicantumkan dalam peta - pelayaran serta diumumkan oleh instansi yang berwenang. Alur pelayaran digunakan untuk mengarahkan kapal masuk ke kolam pelabuhan, oleh karena itu harus melalui suatu perairan yang tenang terhadap gelombang dan arus yang tidak terlalu kuat.

Alur pelayaran digunakan untuk mengarahkan kapal yang akan digunakan untuk mengarahkan kapal yang akan masuk ke kolam pelabuhan. Alur pelayaran dan kolam pelabuhan harus cukup tenang terhadap pengaruh gelombang dan arus. Perencanaan alur pelayaran dan kolam pelabuhan ditentukan oleh kapal besar yang akan masuk kepelabuhan dan kondisi metereologi dan oseanografi.



Gambar 2.1 Peta Alur Pelayaran Pelabuhan Tanjung Intan

Sumber : Salinan dokumen KSOP Kelas II Cilacap



Gambar 2.2 Alur Pelayaran Pelabuhan Tanjung Intan dari Satelit

Sumber : Salinan dokumen KSOP Kelas II Cilacap

2.2 Dasar Hukum

2.2.1 Tentang Pengerukan

1. Hukum Internasional

Safety of life at Sea 1974 diperbaiki dengan Amandemen 1978 berlaku bagi semua kapal yang melakukan pelayaran antara pelabuhan - pelabuhan di dunia.

Indonesia sebagai negara yang masuk ke dalam Anggota Dewan IMO pada Kategori c, telah meratifikasi SOLAS 1974 sebagaimana dituangkan ke dalam Keppres 65 tahun 1980. Konsekuensinya, Pemerintah Indonesia wajib melaksanakan SOLAS 1974, yaitu dengan membuat instrumen – instrumen hukum nasional mulai dari Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, sampai peraturan-peraturan pelaksanaan baik Peraturan Menteri maupun Peraturan Dirjen. Undang – undang Pelayaran pertama yang merefleksikan pelaksanaan dari SOLAS 1974 adalah Undang-Undang RI nomor 21 tahun 1982, yang sekarang sudah diganti dengan Undang - Undang RI nomor 17 tahun 2008, yang tidak hanya merefleksikan SOLAS 1974 saja, tetapi juga MARPOL 1973/78, Load Line Convention 1966, MLC dan ketentuan internasional lain baik yang sudah maupun yang belum diratifikasi. Namun sampai saat ini Indonesia belum meratifikasi SOLAS *Protocol* 1988.

2. Hukum Nasional

a. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;

Bagian Ketiga Keselamatan dan Keamanan Pelabuhan Pasal 120 Pembangunan dan pengoperasian pelabuhan dilakukan dengan tetap memperhatikan keselamatan dan keamanan kapal yang beroperasi di pelabuhan, bongkar muat barang, dan naik turun penumpang serta keselamatan dan keamanan pelabuhan. Pasal 121 Keselamatan dan keamanan pelabuhan yaitu kondisi terpenuhinya manajemen keselamatan dan sistem pengamanan fasilitas pelabuhan meliputi:

1). Prosedur pengamanan fasilitas pelabuhan;

- 2). Sarana dan prasarana pengamanan pelabuhan;
- 3). Sistem komunikasi; dan
- 4). Personel pengaman. Pasal 122 Setiap pengoperasian kapal dan pelabuhan wajib memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim.

Bagian Keempat Perlindungan Lingkungan Maritim Pasal 123
Perlindungan lingkungan maritim yaitu kondisi terpenuhinya prosedur dan persyaratan pencegahan dan penanggulangan pencemaran dari kegiatan:

- 1). kepelabuhanan;
- 2). pengoperasian kapal;
- 3). pengangkutan limbah, bahan berbahaya, dan beracun di perairan;
- 4). pembuangan limbah di perairan; dan
- 5). penutuhan kapal.

b. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian.

Pasal 6

- (1) Penyelenggaraan alur-pelayaran dilaksanakan oleh Pemerintah.
- (2) Penyelenggaraan alur-pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat 1 meliputi perencanaan, pembangunan, pengoperasian, pemeliharaan, dan pengawasan.
- (3) Badan usaha dapat diikutsertakan dalam pembangunan, pengoperasian, dan pemeliharaan alur-pelayaran yang menuju ke terminal khusus yang dikelola oleh badan usaha.
- (4) Penyelenggaraan alur-pelayaran oleh badan usaha sebagaimana dimaksud pada ayat 3 dilakukan setelah mendapat izin dari Menteri.

Pasal 7

- (1) Alur-pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) meliputi: a. alur-pelayaran di laut; dan b. alur-pelayaran sungai dan danau.
- (2) Alur-pelayaran di laut sebagaimana dimaksud pada ayat 1 huruf a terdiri atas: a. alur-pelayaran umum dan perlintasan; dan b. alur-pelayaran masuk pelabuhan.
- (3) Alur-pelayaran sungai dan danau sebagaimana dimaksud pada ayat 1 huruf b terdiri atas: a. alur-pelayaran sungai; dan b. alur-pelayaran danau.

Pasal 8

Untuk penyelenggaraan alur-pelayaran di laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) huruf a, Menteri wajib menetapkan: a. alur-pelayaran; b. sistem rute; c. tata cara berlalu lintas; dan d. daerah labuh kapal sesuai dengan kepentingannya.

Pasal 9

- (1) Untuk penyelenggaraan alur-pelayaran sungai dan danau sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) huruf b, Menteri menetapkan:
 - a). alur-pelayaran;
 - b). sistem rute;
 - c). tata cara berlalu lintas; dan
 - d). daerah labuh kapal sesuai dengan kepentingannya.
- (2) Dalam menetapkan alur-pelayaran sungai dan danau sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a Menteri berkoordinasi dengan instansi yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pengelolaan sumber daya air.

Pasal 10

- (1) Alur-pelayaran di laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 dimuat dalam peta laut dan buku petunjukpelayaran.
- (2) Alur-pelayaran sungai dan danau sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) dimuat dalam peta sungai dan danau serta buku petunjuk-pelayaran di sungai dan danau.

Pasal 11

- (1) Alur-pelayaran di laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 diumumkan oleh instansi yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang pemetaan laut.
- (2) Alur-pelayaran sungai dan danau sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) diumumkan oleh Menteri.

Pasal 12

- (1) Alur-pelayaran sungai dan danau sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) ditetapkan berdasarkan klasifikasi yang terdiri atas:
 - a). Alur - pelayaran kelas I;
 - b). Alur - pelayaran kelas II; dan
 - c). Alur - pelayaran kelas III.
- (2) Klasifikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan berdasarkan kriteria: a. kedalaman sungai; b. lebar sungai; dan c. tinggi ruang bebas di bawah bangunan yang melintas di atas sungai.

Pasal 13

- (1) Untuk kepentingan keselamatan dan kelancaran berlayar pada perairan tertentu, Menteri menetapkan sistem rute sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 huruf b yang meliputi:
 - a). skema pemisah lalu lintas di laut;

- b). rute dua arah;
 - c). garis haluan yang dianjurkan;
 - d). rute air dalam;
 - e). daerah yang harus dihindari;
 - f). daerah lalu lintas pedalaman; dan
 - g). daerah kewaspadaan.
- (2) Penetapan sistem rute sebagaimana dimaksud pada ayat 1 didasarkan pada:
- a). kondisi alur-pelayaran; dan
 - b). pertimbangan kepadatan lalu lintas.
- (3) Sistem rute sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dicantumkan dalam peta laut dan buku petunjuk pelayaran dan diumumkan oleh instansi yang berwenang.

Pasal 14

- (1) Nakhoda yang berlayar di wilayah perairan Indonesia wajib melaporkan identitas dan data pelayarannya kepada Menteri melalui stasiun radio pantai.
- (2) Laporan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: a. data statik berupa nama kapal dan tanda panggilan (call sign), Maritime Mobile Services Identities (MMSI), bobot kapal, dan panjang kapal; dan b. data dinamik berupa tujuan berlayar dengan waktu tiba, kecepatan, dan haluan kapal.
- (3) Sistem pelaporan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menggunakan:
- a). Sistem identifikasi otomatis (Automatic Identification System/AIS);
 - b). Sistem manual peralatan radio komunikasi; dan
 - c). Sistem monitoring pergerakan kapal jarak jauh (*Long Range Identification and Tracking of Ships/LRIT*).

3. Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 52 Tahun 2011 Tentang Pengerukan dan Reklamasi.

Pasal 2

Pekerjaan pengerukan dilakukan untuk:

- a. Membangun alur-pelayaran dan atau kolam pelabuhan laut;
 - b. Membangun alur-pelayaran dan atau kolam terminal khusus;
 - c. Memelihara alur-pelayaran dan atau kolam pelabuhan laut;
 - d. Memelihara alur-pelayaran dan atau kolam terminal khusus;
 - e. Pembangunan pelabuhan laut;
 - f. Pembangunan penahan gelombang;
 - g. Penambangan; dan
 - h. Membangun, memindahkan, dan/ atau membongkar bangunan lainnya.
4. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.
 5. Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim
 6. Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 36 Tahun 2012 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.135 Tahun 2015.

2.3 Pengetahuan Dasar

2.3.1 Tentang Alur Pelayaran

Alur Pelayaran adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar, dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari. Alur dan Perlintasan adalah bagian dari perairan yang dapat dilayari sesuai dimensi

spesifikasi kapal di laut, sungai dan danau. Alur pelayaran digunakan untuk mengarahkan kapal yang akan masuk kekolam pelabuhan. Alur pelayaran dan kolam pelabuhan harus cukup tenang terhadap pengaruh gelombang dan arus. Perencanaan alur pelayaran dan kolam pelabuhan ditentukan oleh kapal terbesar yang akan masuk ke pelabuhan dan kondisi meteorologi dan oseanografi.

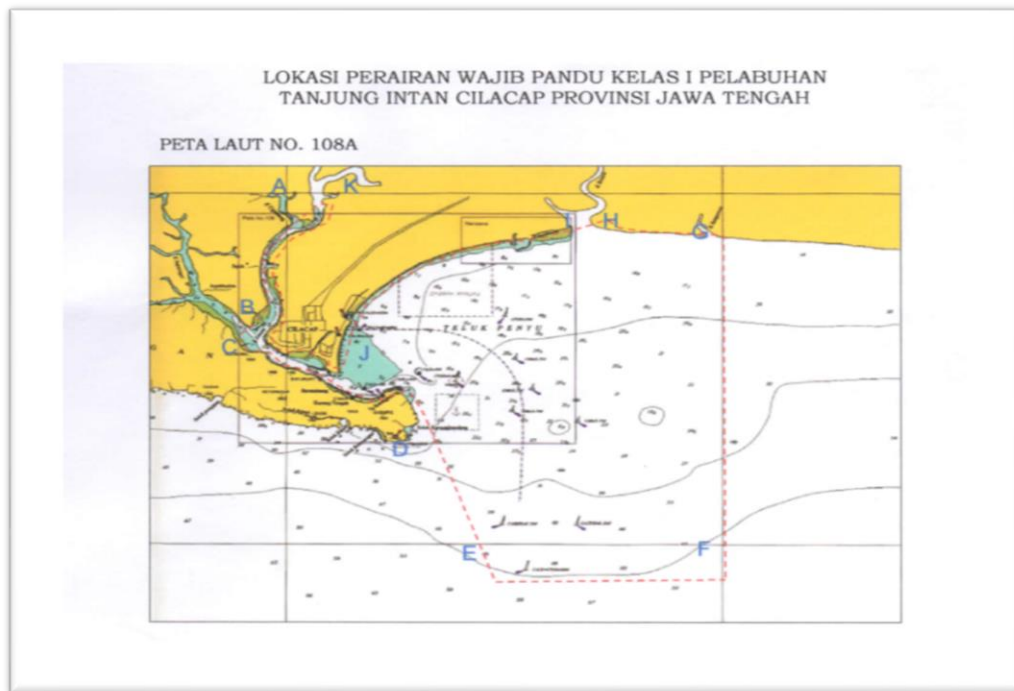
Dalam perjalanan masuk ke pelabuhan melalui alur pelayaran, kapal mengurangi kecepatannya sampai kemudian berhenti di dermaga. Secara umum ada beberapa daerah yang di lewati selama perjalanan tersebut yaitu :

1. Daerah tempat kapal melempar sauh di luar pelabuhan
2. Daerah pendekatan di luar alur masuk
3. Alur masuk diluar
4. Saluran menuju ke dermaga, apabila pelabuhan berada di dalam daratan
5. Kolam putar

Alur pelayaran ini di tandai dengan alat bantu pelayaran yang berupa pelampung dan lampu - lampu. Pada umumnya daerah - daerah tersebut mempunyai kedalaman yang kecil, sehingga sering diperlukan pengerukan untuk mendapatkan kedalaman yang diperlukan.

- a. Berdasarkan Undang-Undang Pelayaran No. 17 Tahun 2008, Pemerintah mempunyai kewajiban untuk:
 - 1). Menetapkan alur pelayaran;
 - 2). Menetapkan sistem rute;
 - 3). Menetapkan tata cara berlalu lintas; dan
 - 4). Menetapkan daerah labuh kapal sesuai dengan kepentingannya.
- b. Faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan karakteristik alur masuk ke pelabuhan:
 - 1). Keadaan trafik kapal.
 - 2). Keadaan geografi dan meteorologi di daerah alur.
 - 3). Sifat-sifat fisik dan variasi dasar saluran.

- 4). Fasilitas - fasilitas atau bantuan - bantuan yang diberikan pada pelayaran.
- 5). Karakteristik maksimum kapal-kapal yang menggunakan pelabuhan.
- 6). Kondisi pasang surut, arus dan gelombang.



Gambar 2.3 Peta Perairan Wajib Pandu Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap

Sumber : Salinan dokumen KSOP Kelas II Cilacap