

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian Peranan.

Pengertian Peranan Peranan menurut terminology adalah seperangkat tingkah yang diharapkan dimiliki oleh yang berkedudukan di masyarakat. Dalam bahasa Inggris peranan disebut “role” yang definisinya adalah “*person’s task or duty in undertaking.*” Artinya “tugas atau kewajiban seseorang dalam suatu usaha atau pekerjaan.”

Menurut Soerjono Soekanto dalam buku yang berjudul *sosiologi suatu pengantar* (2012) menjelaskan pengertian peran merupakan aspek dinamis kedudukan (*status*). Apabila seseorang melakukan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, dia menjalankan suatu peran. Perbedaan antara kedudukan dan peran 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.

Berdasarkan beberapa pengertian diatas maka dapat diambil kesimpulan bahwa peran merupakan tindakan atau pola tingkah laku yang dilakukan oleh seseorang, sekelompok orang, organisasi ataupun suatu manajemen karena memiliki tugas dan fungsi yang melekat pada masing-masing karakteristik tersebut dalam rangka mengatasi suatu hal maupun permasalahan yang sedang terjadi.

Menurut Mintzberg dalam buku *Pengantar Manajemen Dan buku Kepemimpinan Dalam Manajemen* yang di tulis oleh Siswanto dan Miftah Thoha (2012), ada tiga peran yang dilakukan pemimpin dalam organisasi yaitu:

- a. Peran sebagai tokoh (*Figurehead*), yakni suatu peranan yang dilakukan untuk mewakili organisasi yang dipimpinnya didalam setiap kesempatan dan persoalan yang timbul secara formal.
- b. Peran sebagai pemimpin (*Leader*), dalam peranan ini atasan bertindak sebagai pemimpin. Ia melakukan hubungan interpersonal dengan yang dipimpin, dengan melakukan fungsi-fungsi pokoknya diantaranya pemimpin, memotifasi, mengembangkan, dan mengendalikan.
- c. Peran sebagai pejabat perantara (*Liaison Manager*), disini atasan melakukan peranan yang berinteraksi dengan teman sejawat, staf, dan orang-orang yang berada diluar organisasinya, untuk mendapatkan informasi.

Peran diartikan sebagai perangkat tingkah yang diharapkan dimiliki oleh orang yang berkedudukan dalam masyarakat. Sedangkan peranan merupakan tindakan yang dilakukan oleh seorang dalam suatu peristiwa.

Peranan (*role*) merupakan aspek 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 tak dapat dipisah-pisahkan karena yang satu tergantung pada yang lain dan sebaliknya. Tak ada peranan tanpa kedudukan atau kedudukan tanpa peranan. 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.

Menurut Ralph Linton dalam Soerjono Soekanto dan Budi Sulistyowati melalui buku Sosiologi Suatu Pengantar dijelaskan bahwa, peranan yang melekat pada diri seseorang harus dibedakan dengan posisi dalam pergaulan kemasyarakatan. Posisi seseorang dalam masyarakat (yaitu social-position) merupakan unsur statis yang menunjukkan tempat individu pada organisasi masyarakat. Peranan lebih banyak menunjuk pada fungsi, penyesuaian diri, dan sebagai suatu proses. Jadi, seseorang menduduki suatu posisi dalam masyarakat serta menjalankan suatu peranan.

Teori Peran (*Role Theory*) adalah teori yang merupakan perpaduan berbagai teori, orientasi, maupun disiplin ilmu. Istilah “peran” diambil dari dunia teater. Dalam teater, seseorang aktor harus bermain sebagai seorang tokoh tertentu dan dalam posisinya sebagai tokoh itu ia diharapkan untuk berperilaku secara tertentu. Selain itu, peranan atau role menurut Bruce J. Cohen,⁷ juga memiliki beberapa bagian, yaitu:

1. Peranan nyata (*Anacted Role*) adalah suatu cara yang betul-betul dijalankan seseorang dalam menjalankan suatu peranan.
2. Peranan yang dianjurkan (*Prescribed Role*) adalah cara yang diharapkan masyarakat dari kita dalam menjalankan peranan tertentu.
3. dan tujuan peranan yang saling bertentangan satu sama lain.
4. Kesenjangan Peranan (*Role Distance*) adalah Pelaksanaan Peranan secara emosional.
4. Rangkaian atau lingkup peranan (*Role Set*) adalah hubungan seseorang dengan individu lainnya pada saat dia sedang menjalankan perannya.
5. Ketegangan peranan (*Role Strain*) adalah kondisi yang timbul bila seseorang mengalami kesulitan dalam memenuhi harapan atau tujuan peranan yang dijalankan dikarenakan adanya ketidakserasian yang bertentangan satu sama lain. Pendapat lain dikemukakan oleh Livinson yang dikutip oleh Soerjono Soekanto bahwa :
 - a. Peranan sebagai Pemimpin yaitu dalam peranan ini atasan bertindak sebagai pemimpin, (Mintzberg, 2012: 21)

- b. Peranan sebagai Tokoh yakni suatu peranan yang dilakukan untuk mewakili organisasi yang di pimpinnya dalam setiap kesempatan dan persoalan yang timbul secara formal, (Mintzberg, 2012: 21)
- c. Peranan adalah suatu rangkaian perilaku yang teratur, yang ditimbulkan karena suatu jabatan tertentu atau karena adanya suatu kantor yang mudah dikenal, (Soejono Soekanto, 2012:12)

2.2. Pengertian Unit Penyelenggara Pelabuhan.

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.”
(*Pasal 1 Angka 27 UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*).

Peraturan menteri perhubungan nomor KM 62 tahun 2010. Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan adalah unit pelaksana teknis dilingkungan kementerian perhubungan yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada menteri perhubungan melalui Direktur Jendral Perhubungan laut.

Uu nomor 17 tahun 2008 pasal 1 ayat 27, kantor unit penyelenggara pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan pelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran pada pelabuhan, serta penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum diusahakan secara komersial.

2.3. Pengertian Keselamatan.

Keselamatan Pelayaran termasuk upaya penanggulangan kecelakaan dan merupakan faktor utama lancarnya arus pelayaran dalam transportasi laut,

berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 116 Ayat (1) “Keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim” b. Peraturan Peraturan merupakan salah satu bentuk keputusan yang harus ditaati dan dilaksanakan (Joko Untoro dan Tim Guru Indonesia). Peraturan yang menjelaskan tentang Keselamatan Pelayaran di Indonesia yaitu UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran pada Pasal 116 Ayat (1) “Keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim” dan Ayat (2) “Penyelenggaraan keselamatan dan keamanan pelayaran sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) dilaksanakan oleh Pemerintah”.⁹ Keselamatan dan Keamanan Angkutan di Perairan dimaksud dalam UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 117 Ayat (1) yaitu “Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan, kelaiklautan kapal dan kenavigasian”. c. Manajemen Pemilik atau Operator Kapal yang mengoperasikan kapal untuk jenis dan ukuran tertentu, harus memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapaldisebutkan dalam Pasal 169 Ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Kapal yang telah memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal sebagaimana dimaksud Ayat (1) diatas, diberikan sertifikat. Sertifikat Manajemen Keselamatan sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) diatas, berupa Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan (Document of Compliance-DOC) untuk perusahaan dan Sertifikat Manajemen (Safety Management Certificate-SMC) untuk kapal. Pengaturan di bidang manajemen keselamatan, memuat ketentuan yang mengantisipasi perkembangan lingkungan strategi nasional dan internasional yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, dengan mengakomodasikan ketentuan internasional terkait seperti International Safety Management Code

(ISM Code).¹⁰ Sistem tersebut dirancang untuk menjamin terselenggaranya perlindungan yang efektif dari kemungkinan resiko dan bahaya yang dapat diperkirakan dan diantisipasi sebagai penyebab kecelakaan yang tidak seharusnya terjadi pada kegiatan pelayaran. Pemahaman arti “keselamatan” dalam standar ini adalah pernyataan bahwa resiko bahaya pada manusia dan kerusakan pada kapal serta laut dapat ditekan pada tingkatan yang ditentukan. Atau dapat diartikan sebagai “ Bebas dari bahaya ”, baik pada kapal – manusia – lingkungan. keselamatan adalah suatu usaha untuk mencegah terjadinya kecelakaan sehingga selamat dari penderitaan, kerusakan dan kerugian.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan, dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim.

Keselamatan Pelayaran didefinisikan sebagai suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhanan. Terdapat banyak penyebab kecelakaan kapal laut, karena tidak diindahkannya keharusan tiap kendaraan yang berada di atas kapal untuk diikat (lashing), hingga pada persoalan penempatan barang yang tidak memperhitungkan titik berat kapal dan gaya lengan stabil.

Kategori ini berkaitan dengan masalah atau kejadian yang memiliki potensi menyebabkan cedera dengan segera. Cedera tersebut biasanya disebabkan oleh kecelakaan kerja. Ini biasanya terjadi ketika risiko yang tidak dikendalikan dengan baik. Saat prosedur kerja aman tidak tersedia atau sebaliknya tetapi tidak diikuti. Sebagai contoh:

1. Alat berat jatuh menimpa kaki pekerja dan mengakibatkan patah tulang
2. Posisi papan perancah tidak benar dan jatuh ketika pekerja melangkah.

Selain kecelakaan kerja, terdapat kejadian yang tidak biasa di tempat kerja yang mungkin dapat berakibat membahayakan orang atau properti jika keadaan sedikit berbeda. Hal ini biasa disebut “Hampir celaka” Baik kecelakaan atau hampir celaka mengakibatkan cedera, masing-masing harus diselidiki untuk menentukan akar penyebabnya. Tindakan korektif kemudian dapat diambil untuk mencegah kemungkinan terulangnya kejadian dan cedera yang sama.

Kecelakaan atau hampir celaka jarang terjadi karena satu hal. Sebaliknya, seringkali dipicu oleh beberapa faktor kausal yang mengakibatkan kecelakaan. Faktor-faktor ini seperti penghubung dalam rantai yang berakhir dengan kecelakaan.

Keselamatan adalah suatu keadaan aman, dalam suatu kondisi yang aman secara fisik, sosial, spritual, finansial, politis, emosional, pekerjaan, psikologis, ataupun pendidikan dan terhindar dari ancaman terhadap faktor-faktor tersebut untuk mencapai hal ini, dapat di lakukan perlindungan terhadap suatu kejadian yang memungkinkan terjadinya kerugian ekonomi atau kesehatan.

2.3.1 Jenis jenis keselamatan.

Pada umumnya terdapat 3 jenis keselamatan yaitu :

1. Keselamatan *normatif* digunakan untuk menerangkan produk atau desain yang memenuhi standar desain.
2. Keselamatan *substantif* digunakan untuk menerangkan pentingnya keadaan aman, meskipun mungkin tidak memenuhi standar.

3. Keselamatan yang dirasakan digunakan untuk menerangkan keadaan aman yang timbul dalam persepsi orang. Sebagai contoh adalah anggapan aman terhadap keberadaan rambu lalu lintas.

Keselamatan umumnya didefinisikan sebagai evaluasi dampak dari adanya resiko kematian, cedera, atau kerusakan pada manusia atau benda. Resiko ini dapat timbul karena adanya situasi yang tidak aman atau tindakan yang tidak aman.

2.3.2 Alat – Alat Keselamatan.

1. Sekoci penyelamat (*life boat*) : Gunanya terkecuali difungsikan buat menyelamatkan sekian banyak orang dalam keadaan bahaya serta diperlukan buat memimpin pesawat luput maut. Sekoci berupa perahu mungil yg berapa di kanan & kiri kapal bidang atas atau tepatnya di deck sekoci. Terhadap kapal barang rata rata ada dua buah sekoci, sedangkan terhadap kapal penumpang atau pesiar sebanyak pas dgn gede atau kecilnya kapal tersebut. Sekoci umumnya berjumlah 12 buah. Sekoci - sekoci tersebut terbuat dari logam, kayu atau serat fiber.
2. Pelampung Penolong (*Life Buoys*) : Gunanya untuk mengapungkan orang yang menggunakannya diatas air. Life buoys ini berbentuk seperti ban mobil. Pelampung ini bakal dilempar ke laut apabila ada satu orang penumpang yg jatuh ke laut. Sarana ini rata rata terbuat dari gabus pejal & tahan kepada minyak. Pelampung ini mesti mempunyai warna yg mencolong biar gampang dikenali. Kepada pelampung ada tanda lurus balok cocok dgn nama kapal atau pelabuhan ruangan kapal itu tercatat.
3. Jaket Penolong (*Life Jackets*) : berbentuk seperti pakaian. Jaket penolong ini dimanfaatkan penumpang biar gampang terapung di laut diwaktu

berlangsung kondisi darurat. Jaket penolong pula mesti mempunyai warna yg mencolok supaya enteng di lihat. Jaket ini mesti di lengkapi bersama peluit yg dikaitkan bersama tali utk menarik perhatian penolong.

4. Isyarat visual (*Pyrotechnis*) : Gunanya juga sebagai isyarat tanda bahaya bilamana penyelamat menyaksikan ada kapal penolong, isyarat ini hanya dapat dilihat oleh mata pada siang hari dipakai isyarat asap apung (*bouyant smoke signal*). Kepada tengah tengah malam hari dapat digunakan obor tangan (*red hand flare*) atau obor parasut (*parachute signal*)

2.4 Pengertian Pelayaran.

Pelayaran di dalamnya terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim, merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis. Pelayaran memiliki Undang-Undang tersendiri yaitu Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

Menurut Sugiyono (2011:12) Pelayaran adalah badan usaha milik negara atau swasta, berbentuk perusahaan negara persero, yaitu perseroaan Terbatas (PT), Perseroaan Comanditer (CV), dan lain – lain yang melakukan usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan kapal laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang (orang) dan barang (dagangan) dari suatu pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar), baik di dalam negeri (interinsulair) maupun luar negeri (ocean going shipping). Menurut Undang – Undang Republik Indonesia Tentang Pelayaran Nomor 17 Tahun (2008:138) Pasal 1 Pelayaran adalah satu

kesatuan system yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritime.⁷ Menurut Suwarno (2011:127) Pelayaran dilihat dari Keegiatannya ada 2 macam, antara lain

1. Pelayaran Niaga (Shipping Bussines, Comercial Shipping atau Merchant Marine) adalah usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan pada angkutan air atau angkutan laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang dan barang dagangan dari suatu pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar), baik didalam negeri (interinsulair) maupun luar negeri (ocean going shipping)

2. Pelayan bukan niaga, yaitu : pelayaran angkutan perang, pelayaran dinas pos, pelayaran dinas penambang, pelayaran penjagaan pantai, pelayaran hidrografi, dan sebagainya.

2.5 Pengertian Kecelakaan.

Kecelakaan Kapal berdasarkan Maritime Glossary, adalah suatu kejadian atau peristiwa yang mengakibatkan terjadinya hal-hal berikut:

1. Kematian/hilangnya nyawa seseorang, cedera/luka berat atas seseorang yang disebabkan karena atau berkaitan dengan kegiatan pelayaran atau operasional kapal.
2. Hilangnya atau menghilangnya sebuah kapal atau lebih.
3. Kandasnya atau tidak mampunya sebuah kapal atau lebih, atau keterlibatan sebuah kapal dalam kejadian tabrakan.
4. Kerusakan material/barang yang disebabkan Karena atau berkaitan dengan pengoperasian kapal. Kecelakaan Kapal Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 245 yaitu “Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa, kapal tenggelam, kapal

terbakar, kapal tubrukan, dan kapal kandas.”¹¹ b. Peraturan Peraturan yang menjelaskan tentang Kecelakaan Kapal berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yaitu:

- a. Pasal 246, “Dalam hal terjadi kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 setiap orang yang berada di atas kapal yang mengetahui terjadi kecelakaan dalam batas kemampuannya harus memberikan pertolongan dan melaporkan kecelakaan tersebut kepada Nahkoda dan/atau Anak Buah Kapal.”
 - b. Pasal 247, “Nahkoda yang mengetahui kecelakaan kapalnya atau kapallain wajib mengambil tindakan penanggulangan, meminta dan/atau memberikan pertolongan, dan menyebarluaskan berita mengenai kecelakaan tersebut kepada pihak lain.”
 - c. Pasal 248, “Nahkoda yang mengetahui kecelakaan kapalnya atau kapal lain wajib melaporkan kepada :
 - 1) Syahbandar pelabuhan terdekat apabila kecelakaan kapal terjadi di dalam wilayah perairan Indonesia.
 - 2) Pejabat Perwakilan Republik Indonesia terdekat dan pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang apabila kecelakaan kapal terjadi di luar wilayah perairan Indonesia.”¹²
- c. Faktor Kecelakaan-kecelakaan yang terjadi pada transportasi laut telah banyak yang terjadi. Insiden yang terjadi biasanya adalah tenggelam akibat kelebihan muatan, terbakar atau meledak, ataupun tenggelam akibat dari faktor alam, berdasarkan data dari Mahkamah Pelayaran faktor kesalahan manusia adalah penyebab utama dari kecelakaan transportasi laut yang ada. Sebanyak 88% kejadian disebabkan oleh human error dari orang-orang yang ada dalam sistem transportasi laut dan hanya beberapa saja yang disebabkan oleh faktor alam atau cuaca.

1. Faktor Kelalaian Manusia (Human error) Faktor kelalaian manusia didefinisikan sebagai keputusan atau perilaku manusia yang tidak tepat yang mengurangi atau berpotensi mengurangi efektivitas, keselamatan atau performa sistem (Sanders & McCormick, 1993). Kesalahan-kesalahan yang disebabkan oleh manusia menimbulkan dampak negatif bagi performansi perusahaan. Menurut Meister dalam Eviyanti, 2013, 20%-50% kegagalan yang terjadi dalam suatu sistem disebabkan oleh human error. Menurut Meister dalam Soesanto (2010), human error adalah probabilitas keandalan manusia untuk menyelesaikan suatu aktivitas secara sukses dalam kurun waktu tertentu.
2. Faktor Alam (Force Majeur) Faktor Alam (force majeure) adalah peristiwa atau bencana yang ditimbulkan dari perubahan keadaan alam di luar jangkauan dan kekuasaan manusia, sering disebut sebagai bencana alam seperti, tsunami, gelombang kuat, gempa bumi, banjir, angin topan, tanah longsor.
3. Faktor lainnya (Others Factor) Kecelakaan yang disebabkan oleh faktor lainnya secara umum dapat disimpulkan bahwa kecelakaan yang disebabkan oleh faktor lainnya ini dikarenakan tidak dipatuhinya klausul layak laut dalam ISM Code yaitu yang berkenaan dengan pengoperasian kapal. Perusahaan atau pemilik kapal seharusnya telah membuat prosedur, rencana dan instruksi termasuk hal-hal yang menjadi perhatian utama untuk pengoperasian kapal yang menyangkut keamanan awak kapal, kapal sendiri dan perlindungan maritim