

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Definisi Umum

Kelaiklautan kapal, berdasarkan pasal 1 poin 33 jo. Pasal 117 ayat 2 UU Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, definisikan sebagai keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan, yaitu ketika sebuah kapal memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

Dalam pengoprasian kapal memenuhi persyaratan untuk berlayar di perairan tertentu dalam hal pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Menurut pasal 117 UU Pelayaran, keselamatan dan keamanan pengangkutan perairan baru dapat terjadi ketika persyaratan kelaiklautan kapal dan kenavigasian terpenuhi. Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal sebagai mana di maksud pada ayat (1) yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal dan kenavigasian. Yang dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal.

Keselamatan kapal merupakan hal yang penting dalam pelayaran nasional maupun internasional. Sebuah kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal di beri sertifikat keselamatan oleh menteri (pasal 126 ayat 1 UU 17/2008), sedangkan terhadap kapal yang telah memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan penilikan secara terus menerus sampai kapal tidak digunakan lagi. Pemeriksaan dan pengujian serta penilikan

tersebut wajib dilakukan oleh pejabat pemerintah yang di beri wewenang dan memiliki kompetensi.

Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

Persyaratan keselamatan kapal merupakan tanggung jawab dari nahkoda dan/atau anak buah kapal yang mana harus memberi tahu kepada pejabat pemeriksa keselamatan kapal. Jika mengetahui kondisi kapal atau bagian dari kapal yang dinilai tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal (ayat 1 pasal 128 UU 17/2008). Untuk itu pemilik, operator kapal dan nahkoda. Wajib membantu pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian.

Pasal 130 UU 17/2008 menegaskan bahwa setiap kapal yang memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud dalam pasal 126 ayat (1) wajib di pelihara sehingga tetap memenuhi persyaratan keselamatan kapal dan oleh karenanya pemeliharaan kapal sebagaimana dimaksud adalah dilakukan secara berkala dan sewaktu-waktu. Kemudian dalam keadaan tertentu menteri dapat memberikan pembebasan sebagian persyaratan.

Adapun permasalahan yang seringkali timbul terkait law inforcemen keselamatan kapal, adalah ketika sertifikat telah di keluarkan, namun ternyata kapal tersebut tidak memenuhi syarat kelaiklautan kapal sehingga tidak memenuhi syarat keselamatan kapal sesuai peraturan perundang-undangan tentang pelayaran.

Sebenarnya, ketika sertifikat telah diperoleh, maka pejabat yang berwenang wajib terus menerus melakukan penilikan sampai kapal tidak digunakan lagi, guna memastikan ulang kebenaran fakta syarat-syarat kelaiklautan kapal tersebut. Tidak hanya pejabat, nahkoda dan/atau anak buah

kapal serta pemilik, dan operator kapal wajib mendukung pelaksanaan dan kepastian kelaiklautan kapal sebagai mana tersebut diatas.

Keadaan dimana dalam surat keterangan susunan perwira dinyatakan belum memenuhi syarat atau keadaan dimana nahkoda tidak ada dalam kapal, maka hal ini merupakan pelanggaran dalam pemenuhan persyaratan keselamatan kapal. Hal ini bukan sekedar tanggung jawab Syahbandar, maka nahkoda dan/atau anak buah kapal, serta pemilik dan operator kapal wajib bertanggung jawab atasnya.

2.2 Pengertian Keselamatan Pelayaran

Menurut UU No. 17 2008 tentang pelayaran keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhan, dan lingkungan maritim.

Menurut UU No. 17 2008 tentang pelayaran keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesianan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang di buktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

2.3 Faktor-faktor Keselamatan Didalam Kapal

Keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material konstruksi, bangunan, permesianan dan kelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk radio dan elektronika kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian :

1. Pencegahan pencemaran laut dari kapal
2. Pengawakan kapal (kecukupan dan kualifikasi)
3. Garis muat kapal dan pemuatan
4. Kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang

5. Status hukum kapal
6. Manajemen keselamatan dan manajemen keamanan kapal
7. Kenavigasian (perambuan/SBNP, telkomp pelayaran, hidrografi dan meteorologi)
8. Alur dan perlintasan, pengerukan dan reklamasi
9. Pemanduan dan penundaan kapal
10. Penanganan kerangka kapal
11. *Salvage* dan pekerjaan bawah air
12. Keselamatan dan keamanan pelabuhan .(Dimas Prayogo,2012)

2.4 Definisi Kecelakaan Kapal

Kecelakaan kapal diatur didalam pasal 245 sampai dengan pasal 249 Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran. Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 245 memberikan definisi mengenai kecelakaan kapal yakni kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan dan kapal kandas. Didalam Peraturan pemerintah No. 1 tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kapal juga memberikan definisi mengenai kecelakaan kapal yang diatur didalam pasal 2 ayat (2) bahwa kecelakaan kapal meliputi kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, kecelakaan kapal yang menyebabkan jiwa manusia dan kerugian harta benda serta kapal kandas.

Didalam KUHD kecelakaan kapal lebih dikenal dengan kerugian laut. Menurut KUHD kerugian laut adalah kerugian-kerugian akibat adanya tubrukan kapal, kapal karam, kapal kandas, penemuan barang di laut dan avari (*avarij, average*). Pengertian tubrukan kapal menurut pasal 534 ayat (2) ialah yang dinamakan tubrukan kapal adalah tabrakan atau penyentuhan antara kapal-kapal satu dengan yang lainnya.

Pengertian lain mengenai tubrukan kapal terdapat dalam pasal 544 dan 544a, yang dapat diperjelas sebagai berikut :

1. Apa bila sebuah kapal, sebagai akibat dari caranya berlayar atau karena tidak memenuhi suatu ketentuan undang-undang, sehingga menimbulkan kerugian pada kapal lain, barang-barang atau orang dalam pengertian “tubrukan kapal”. Disini tidak terjadi tabrakan singgungan antara kapal satu dengan lainnya meskipun peristiwa ini dimasukkan dalam pengertian “tubrukan kapal” (Pasal 544).
2. Jika sebuah kapal menabrak benda lain yang bukan sebuah kapal, baik yang berupa benda tetap maupun bergerak, misalnya pangkalan laut atau dermaga, lentera laut, rabu-rambu laut dan lain-lain, maka peristiwa tabrakan antara kapal dengan benda lain yang bukan merupakan kapal tersebut disebut “tubrukan kapal” (pasal 544a). (**Dimas Prayogo**, 2012)

2.5 Faktor Terjadinya Kecelakaan Kapal

Keselamatan kapal dan pelayaran meliputi berbagai aspek yang sangat luas yang menyangkut antara lain hal-hal sebagai berikut :

1. Beberapa hal yang menyebabkan kecelakaan diatas kapal yang membahayakan keselamatan pelayaran :
 - a. Faktor manusia merupakan faktor yang paling besar yang antara lain meliputi :
 - 1) Kecerobohan didalam menjalankan kapal
 - 2) Kekurang mampuan awak kapal dalam menguasai berbagai permasalahan yang mungkin timbul dalam operasional kapal
 - 3) Secara sadar memuat kapal secara secara berlebihan
 - b. Faktor teknis biasanya terkait dengan kurang cermatan didalam desain kapal, penelantaran perawatan kapal sehingga mengakibatkan kerusakan kapal atau bagian-bagian kapal yang menyebabkan kapal

mengalami kecelakaan, terbakarnya kapal seperti yang dialami kapal tampomas di perairan masalembo, kapal Livina.

- c. Faktor alam, faktor cuaca buruk merupakan permasalahan yang sering kali dianggap sebagai penyebab utama dalam kecelakaan laut. Permasalahan yang biasanya dialami biasanya adalah badai, gelombang yang tinggi yang dipengaruhi oleh musim/badai, arus yang besar, kabut yang mengakibatkan jarak pandang yang terbatas. (Rudi Rianta, 2009)

2. Untuk mengendalikan keselamatan pelayaran secara internasional diatur dengan ketentuan-ketentuan sebagai berikut :

- a. *International Convention for the Safety of Life at Sea*

(*SOLAS*) *amandement* 1974, sebagai mana telah disempurnakan. Aturan internasional ini menyangkut ketentuan-ketentuan sebagai berikut :

- 1) Konstruksi (struktur, stabilitas, permesianan dan instalasi listrik, perlindungan api, dan pemadam kebakaran).
- 2) Komunikasi radio, keselamatan navigasi
- 3) Perangkat penolong, seperti pelampung, keselamatan navigasi.
- 4) Penerapan ketentuan-ketentuan untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran termasuk didalamnya penerapan *International Safety Management (ISM) Code* dan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*.

- b. *International Convention Standards of Training, Certification dan Watchkeeping For Seafarers*, tahun 1978.

- c. *International Convention on Maritime Search dan Rascue*, 1979.

- d. *Internasional Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (LAMSAR)* dalam 3 jilid antara lain :

- 1) *Organization and Management*

(*volume 1*) *discusses the global SAR system concept, establishment and improvement of national and regional SAR*

system and co-operation with neighbouring states to provide effective and economical SAR services.

2) *Mission Co-ordination*

(volume 11) assists personnel who plan and co-ordinate SAR operations and exercises.

3) *Mobile Facilities*

(volume 111) is intended to be carried on board rescue units, aircraft and vessels to help with aspects of SAR that pertain to their own emergency

2.6 Peran Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

Dalam melaksanakan tugasnya, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan menyelenggarakan fungsi :

1. Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hokum kapal;
2. Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal;
3. Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik layar dan kepelautan, tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal, serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar;

4. Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal, pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, penanganan musibah di laut, pelaksanaan perlindungan lingkungan *maritime* dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran;
5. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran;
6. Pelaksanaan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan, serta pengawasan penggunaannya, pengusulan tariff untuk ditetapkan Menteri;
7. Pelaksaaan penyediaan, pengaturan, dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan jalan serta Sarana Bantu Navigasi Pelayaran;
8. Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, keamanan, dan ketertiban, kelancaran arus barang di pelabuhan;
9. Pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal ke luar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan dan atau pelayanan jasa kepelabuhanan serta pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan;
10. Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan; dan
11. Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan. (En J, 2017)

2.7 Pengertian Pelabuhan

Pelabuhan adalah sebuah fasilitas di ujung samudera, 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 disediakan oleh pihak pengelola maupun pihak swasta yang berkepentingan. Sering pula disekitarnya dibangun 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 terlindung dari gelombang laut dan di lengkapi dengan fasilitas terminal meliputi :

- a) *dermaga*, tempat di mana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang.
- b) *crane*, untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat barang.
- c) *gudang laut (transito)*, tempat untuk menyimpan muatan dari kapal atau yang akan di pindah ke kapal.

Pelabuhan juga merupakan suatu pintu gerbang untuk masuk ke suatu daerah tertentu dan sebagai prasarana penghubung antar daerah, antar pulau, bahkan antar negara. (**Triatmodjo**, 2009)

2.8 ISM CODE (*International Safety Management Code*)

International Safety Management Code adalah standar Internasional manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya pencegahan / pengendalian pencemaran lingkungan.

Sesuai dengan kesadaran terhadap pentingnya faktor manusia dan perlunya peningkatan manajemen operasional kapal dalam mencegah terjadinya kecelakaan kapal, manusia, muatan barang/cargo dan harta benda

serta mencegah terjadinya kecelakaan laut, maka *IMO* mengeluarkan peraturan tentang manajemen keselamatan kapal dan perlindungan lingkungan laut yang dikenal dengan Peraturan *International Safety Management (ISM Code)* yang juga dikonsolidasikan dalam *SOLAS Convention*.

Elemen *ISM Code*

Ada 16 Elemen dari *ISM CODE* apa kah itu ? Mari kita baca sampai Selesai tentang 16 Elemen *Ism CODE*.

Umum Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan Tanggung jawab dan wewenang perusahaan Designated person Tanggung jawab dan wewenang Nakhoda Sumber daya dan tenaga kerja Pengembangan pengoperasian kapal Kesiapan menghadapi keadaan darurat Pelaporan dan analisis ketidak sesuaian kecelakaan dan kejadian berbahaya Pemeliharaan kapal dan perlengkapannya Dokumentasi Verifikasi tinjauan dan evaluasi perusahaan Sertifikasi Verifikasi dan Pengawasan Sertifikasi sementara Formulir sertifikat Verifikasi Ketentuan-ketentuan dalam *ISM Code*

1. Umum

Sebuah pendahuluan yang menjelaskan tujuan umum dari *ISM Code* dan sasaran-sasaran yang hendak dicapai.

2. Kebijakan mengenai keselamatan dan perlindungan lingkungan

Perusahaan harus menyatakan secara tertulis kebijakannya (*policy*) tentang keselamatan dan perlindungan lingkungan maritim (kelautan) dan memastikan bahwa setiap orang dalam perusahaannya mengetahui dan mematuhi.

3. Tanggung jawab dan wewenang perusahaan

Perusahaan harus memiliki cukup orang-orang yang mampu bekerja di atas kapal dengan peranan dan tanggung jawab yang didefinisikan secara tertulis dengan jelas (siapa yang bertanggung jawab atas apa).

4. Orang yang ditunjuk sebagai koordinator/penghubung antara pimpinan perusahaan dan kapal (DPA)

Perusahaan harus menunjuk/mengangkat seseorang atau lebih di kantor pusat di darat yang bertanggung jawab untuk memantau dan mengikuti semua kegiatan yang berhubungan dengan “Keselamatan” kapal.

5. Tanggung jawab dan wewenang Nakhoda / Master

Nakhoda bertanggung jawab untuk membuat sistem tersebut berlaku di atas kapal. Ia harus membantu memberi dorongan / motivasi kepada ABK untuk melaksanakan sistem tersebut dan memberi mereka instruksi-instruksi yang diperlukan. Nakhoda adalah “bos” di atas kapal dan bila dipandang perlu untuk keselamatan kapal atau awaknya dia dapat melakukan penyimpangan terhadap semua ketentuan yang dibuat oleh kantor mengenai “Keselamatan” dan “Pencegahan” yang sudah ada.

6. Sumber daya dan personalia

Perusahaan harus mempekerjakan orang-orang “yang tepat” di atas kapal dan di kantor serta memastikan bahwa mereka semua: Mengetahui tugas-tugas mereka masing-masing.

Menerima instruksi-instruksi tentang cara melaksanakan tugasnya. - Mendapat pelatihan jika perlu.

7. Pengembangan program untuk keperluan operasi-operasi di atas kapal

Buatlah program mengenai apa yang anda harus lakukan dan lakukanlah apa yang sudah anda programkan”. Anda perlu membuat program mengenai pekerjaan anda di atas kapal dan melakukan pekerjaan anda sesuai dengan program yang telah dibuat.

8. Kesiapan terhadap keadaan darurat

Anda harus siap untuk hal-hal yang tidak terduga (darurat). Itu dapat terjadi setiap saat. Perusahaan harus mengembangkan rencana-rencana

untuk menanggapi situasi-situasi darurat di atas kapal dan mempraktikkan kepada mereka.

9. Laporan-laporan dan analisis mengenai penyimpangan (*non – conformity*), kecelakaan-kecelakaan dan kejadian - kejadian yang membahayakan.

Tidak ada orang atau sistem yang sempurna. Hal yang baik tentang sistem ini adalah bahwa sistem ini memberikan kepada anda suatu cara untuk melakukan koreksi dan memperbaikinya. Jika anda menemukan sesuatu yang tidak benar (termasuk kecelakaan dan situasi-situasi yang berbahaya atau juga yang nyaris terjadi / near miss) laporkan hal itu. Hal-hal yang tidak benar tersebut akan dianalisis dan keseluruhan sistem dapat diperbaiki.

10. Pemeliharaan kapal dan perlengkapannya

Kapal dan perlengkapannya harus dipelihara dan diusahakan selalu baik dan berfungsi. Anda harus selalu mentaati semua ketentuan / aturan dan peraturan-peraturan yang berlaku. Semua peralatan / perlengkapan yang penting bagi keselamatan anda harus selalu terpelihara dan diyakinkan akan berfungsi dengan baik melalui pengujian secara teratur / berkala. Buatlah record / catatan tertulis semua pekerjaan-pekerjaan yang dilakukan.

11. Dokumentasi

Sistem kerja anda (Sistem Manajemen Keselamatan-SMS) harus dinyatakan secara tertulis (didokumentasikan) dan dapat dikontrol. Dokumen-dokumen tersebut harus ada di kantor dan di atas kapal. Anda harus mengontrol semua pekerjaan administrasi anda yang berkaitan dengan sistem tersebut (yakni : laporan-laporan tertulis dan formulir-formulir).

12. Tinjauan terhadap hasil verifikasi dan evaluasi perusahaan

Perusahaan harus mempunyai metode-metode untuk melakukan pemeriksaan internal untuk memastikan bahwa sistem tersebut berfungsi dan terus meningkat

13. Sertifikasi, verifikasi dan kontrol

Pemerintah di negara bendera (*Flag administration*) atau suatu badan/organisasi yang diakui olehnya (RO), akan mengirimkan auditor-auditor eksternal untuk mengecek sistem manajemen keselamatan dari perusahaan di kantor dan di atas kapal-kapalnya. Setelah ia memastikan dirinya bahwa sistem tersebut telah berjalan, pemerintah negara bendera kapal akan mengeluarkan *Document of Compliance* untuk kantor dan *Safety Management Certificate* untuk setiap kapalnya. (Wikipedia, 2019)

2.9 SOLAS (*Safety Of Life At Sea*)

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. 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 dimasukan seperti :

1. Desain konstruksi kapal
2. Permesinan dan instalasi listrik

3. Pencegah kebakaran
4. Alat-alat keselamatan
5. 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 peraturan dimaksud, sulit dicapai dalam waktu yang diharapkan.

Karena itu pada tahun 1974 dibuat konvensi baru *SOLAS 1974* 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.

Peraturan baru *Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)* pada tahun 1990 merupakan perubahan mendasar yang dilakukan *IMO* pada sistem komunikasi maritim, dengan memanfaatkan kemajuan teknologi di bidang komunikasi seperti satelit dan akan diberlakukan secara bertahap dari tahun 1995 s/ 1999.

Konsep dasar adalah, Badan SAR di darat dan kapal-kapal yang mendapatkan berita kecelakaan kapal (*vessel in distress*) akan segera disiagakan agar dapat membantu melakukan koordinasi pelaksanaan operasi SAR. (Crayon Pedia, 2010).

2.10 Muatan

Pengertian Muatan

Muatan kapal (*cargo*) merupakan objek dari pengangkutan dalam sistem transportasi laut, dengan mengangkut muatan sebuah perusahaan pelayaran niaga dapat memperoleh pendapatan dalam bentuk uang tambang (*freight*) yang sangat menentukan dalam kelangsungan hidup perusahaan dan membiayai kegiatan dipelabuhan.

Pengertian Muatan Kapal menurut **Sudjatmiko** (1995:64) adalah : "Muatan kapal adalah; segala macam barang dan barang dagangan (*goods and merchandise*) yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal, guna diserahkan kepada orang/barang dipelabuhan atau pelabuhan tujuan". Pengertian Muatan Kapal menurut PT Pelindo II (1998:9) adalah "Muatan kapal dapat disebut, sebagai seluruh jenis barang yang dapat dimuat ke kapal dan diangkut ke tempat lain baik berupa bahan baku atau hasil produksi dari suatu proses pengolahan".

Menurut **Arwinas** (2001:9) muatan kapal laut dikelompokkan atau dibedakan menurut beberapa pengelompokan sesuai dengan jenis pengapalan, jenis kemasan, dan sifat muatan. Pengelompokan muatan berdasarkan jenis pengapalan adalah :

1. Muatan Sejenis (*Homogenous Cargo*)

Adalah semua muatan yang dikapalkan secara bersamaan dalam suatu kompartemen atau palka dan tidak dicampur dengan muatan lain tanpa adanya penyekat muatan dan dimuat secara curah maupun dengan kemasan tertentu.

2. Muatan campuran (*Heterogenous Cargo*)

Muatan ini terdiri dari berbagai jenis dan sebagian besar menggunakan kemasan atau dalam bentuk satuan unit (*bag, pallet, drum*) disebut juga dengan muatan *general cargo*.

Pengelompokan muatan berdasarkan jenis kemasannya

a. Muatan *unitized*

Yaitu muatan dalam unit-unit dan terdiri dari beberapa jenis muatan dan digabung dengan menggunakan *pallet, bag, karton*, karung atau pembungkus lainnya sehingga dapat disusun dengan menggunakan pengikat.

b. Muatan curah (*bulk cargo*)

Muatan curah (*bulk cargo*) adalah muatan yang diangkut melalui laut dalam jumlah besar.

Pengertian Muatan Curah menurut **Sudjatmiko** adalah “Muatan Curah (*bulk cargo*) adalah muatan yang terdiri dari suatu muatan yang tidak dikemas yang dikapalkan sekaligus dalam jumlah besar”. Dari kedua pendapat di atas dapat disimpulkan bahwa muatan *Bulk cargo* ini tidak menggunakan pembungkus dan dimuat kedalam ruangan palka kapal tanpa menggunakan kemasan dan pada umumnya dimuat dalam jumlah banyak dan homogen. Muatan curah dibagi menjadi:

1. Muatan Curah Kering

Merupakan muatan curah padat dalam bentuk biji-bijian, serbuk, bubuk, butiran dan sebagainya yang dalam pembuatan/pembongkaran dilakukan dengan mencurahkan muatan ke dalam palka dengan menggunakan alat-alat khusus. Contoh muatan curah kering antara lain biji gandum, kedelai, jagung, pasir, semen, klinker, soda dan sebagainya.

2. Muatan Curah Cair (*liquid bulk cargo*)

Yaitu muatan curah yang berbentuk cairan yang diangkut dengan menggunakan kapal-kapal khusus yang disebut kapal tanker. Contoh muatan curah cair ini adalah bahan bakar, *crude palm oil (CPO)*, produk kimia cair dan sebagainya.

3. Muatan curah gas

Yaitu muatan curah dalam bentuk gas yang dimampatkan, contohnya gas alam (*LPG*).

4. Muatan Peti Kemas

Yaitu muatan berupa wadah yang dari baja, besi, aluminium yang digunakan untuk menyimpan atau menghimpun barang.