BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

Pada bab ini penulis akan menguraikan landasan teori yang berkaitan dengan judul "Peran Nakhoda dan Perwira Jaga Dalam Pengumpulan Data Terkait Pertimbangan Menghadapi Kecelakaan Di Boryeong Pada MV. Energy Prosperity". Oleh karena itu, penulis akan menjelaskan terlebih dahulu tentang pengertian dan definisi-definisi agar terciptanya korelasi pemahaman yang lebih jelas, salah satunya dengan mengikut sertakan kerangka berpikir dalam bab ini.

1. Nakhoda

Nakhoda adalah seorang pemimpin kapal. Istilah kapten juga lazimnya digunakan bagi seorang Nakhoda, yang memiliki arti sebagai orang yang pernah mengawal kapal. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, Nakhoda mengandung arti perwira laut yang memegang komando tertinggi di atas kapal niaga. Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Nakhoda merupakan salah seorang awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan memiliki wewenang serta tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Menakhodai berarti menjadi Nakhoda, menjadi ketua dalam setiap kegiatan yang berlangsung di atas kapal.

Menurut pasal 341 KUHD dan pasal 1 ayat 12 UU. NO. 21 Th.1992, Nakhoda kapal ialah seseorang yang sudah menanda tangani Perjanjian Kerja Laut (PKL) dengan Pengusaha Kapal dimana dinyatakan sudah memenuhi persyaratan sebagai Nakhoda dalam arti untuk memimpin kapal sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Sebagai perwakilan perusahaan di atas kapal membuat Nakhoda memikul tanggung jawab yang besar dan penting dalam memastikan dan mengawasi berlangsungnya proses pengoperasian kapal, baik dalam melakukan pelayaran dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya, proses pendistribusian muatan, hingga menekan resiko terjadinya kerugian materi maupun nyawa. Nakhoda harus mampu menciptakan suasana kerja yang kondusif agar tercapainya keselamatan dalam pelayaran, termasuk menjamin keselamatan para awak kapal yang berada di atas kapalnya, dan juga membuat kapalnya layak laut (*seaworthy)*. Hal-hal ini dapat didukung dengan dilakukannya persiapan untuk menghadapi situasi darurat yang muncul karena faktor-faktor penyebab kecelakaan.

Keberadaan Nakhoda di atas kapal menjadikan dirinya sebagai perwakilan perusahaan di atas kapal, hal tersebut memberikannya kewajiban sebagai notaris, pegawai pencatatan sipil, penegak hukum, pemimpin kapal, dan pemegang kewibawaan umum di atas kapal. Dalam melaksanakan beberapa tugas dan tanggung jawab tersebut di atas, mematuhi perintah Pengusaha Kapal menjadi sebuah keharusan bagi

Nakhoda selama hal tersebut tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Nakhoda kapal harus memenuhi beberapa persyaratan dalam menunjang performa kerja di atas kapal, meliputi pengalaman berlayar, kebugaran fisik, mental, serta rohani, dan umur yang mencukupi. Menurut STCW 2010 amandemen Manila, *Bridge Resource Management* yang menuntut agar Nakhoda yang bertanggung jawab memenuhi persyaratan kepemimpinan dan manajemen yang sudah ditentukan. Hal ini juga telah didukung oleh prosedur perekrutan kandidat Nakhoda yang dimana mereka harus memenuhi standar kecakapan kepemimpinan dan manajemen sesuai dengan STCW 2010 amandemen Manila. Perusahaan pelayaran bertanggung jawab untuk menyediakan sarana pelatihan guna menemui standardisasi Nakhoda yang baik.

Berdasarkan STCW 2010, Nakhoda harus mampu mengoperasikan *Electronic Chart Display and Information System (ECDIS)* untuk mempertahankan keselamatan dalam bernavigasi, berkontribusi dalam perihal keselamatan personal dan kapal, dan juga memiliki keterampilan untuk mengambil keputusan yang tepat dengan mempertimbangkan seluruh informasi dari alat-alat navigasi penunjang.

2. **Perwira Jaga**

Perwira adalah anak buah kapal (ABK) yang memiliki ijazah pelayaran niaga Nautika maupun Teknika, sehingga memperoleh kedudukan atau jabatan sebagai perwira di atas kapal. Istilah masinis diperuntukkan bagi perwira mesin (*Engineer)* sedangkan mualim untuk perwira nautika (*Deck Officer*). Dalam pembagian tugas dan tanggung jawab, mualim di atas kapal dibedakan menjadi Mualim I (*Chief Officer)*, Mualim II (*Second Officer*), dan Mualim III (*Third Officer*). Masing-masing perwira memiliki tugas dan tanggung jawabnya masing-masing, meliputi:

a. Mualim I

Memiliki tanggung jawab untuk menjadi kepala kerja di *Deck Department*, meliputi efektivitas dan keselamatan kerja di atas kapal, hingga keselamatan serta keutuhan muatan yang diangkut selama pelayaran. Selain itu ia membantu Nakhoda mengatur dan mengkoordinasikan perintah-perintah Nakhoda mengenai dinas umum.

b. Mualim II

Bertugas untuk membuat alur pelayaran (*passage planning)* yang akan dilalui kapal dari pelabuhan muat ke pelabuhan tujuan sehingga dapat terciptanya suatau pelayaran yang ekonomis dan terhindar dari bahaya-bahaya navigasi. Hal tersebut menjadikan Mualim II sebagai orang yang mempunyai wewenang untuk mengatur dan memelihara seluruh alat

bantu navigasi di anjungan, meliputi perbaharuan peta-peta, pengaturan arah navigasi kapal, hingga menjadi operator radio di atas kapal.

c. Mualim III

Memiliki tugas untuk mengatur, memeriksa, dan memelihara seluruh alat-alat keselamatan meliputi *Life Saving Appliances* dan *Fire Fighting Appliances* di atas kapal.

Perwira kapal memiliki mandat untuk melakukan dinas jaga laut saat kapal berlayar maupun tugas jaga pelabuhan saat berlabuh jangkar di dermaga pelabuhan. Perwira Jaga merupakan istilah yang dipergunakan untuk perwira yang sedang dinas jaga aktif atau disebut juga *Officer On Watch* (OOW). Dengan kata lain, perwira jaga merupakan representatif Nakhoda yang mana bertangung jawab dalam mematuhi aturan pelayaran berdasarkan COLREGS. Dalam periode jaganya, perwira jaga bertanggung jawab atas segala permasalahan yang timbul, sehingga dalam penanganannya tidak mempengaruhi atau menyimpang dari rencana awal yang telah disetujui oleh Nakhoda, ia diperbolehkan untuk berimprovisasi bila kapal menghadapi kondisi yang dapat membahayakan keselamatannya sehingga memerlukan penyesuaian agar terhindarnya kapal dari kecelakaan.

Tugas dan tanggung jawab utama perwira jaga melibatkan unsur penting seperti mempertahankan observasi dan pengawasan kapal secara menyeluruh, mencatat aktivitas di anjungan, dan memonitor perkembangan kapal terhadap rancangan pelayaran yang telah ditetapkan.

Perwira Jaga menjadi pihak yang berperan untuk memberikan pemahaman dasar pada setiap anggota petugas jaga tentang tugas dan tanggung jawabnya masing-masing, oleh karena itu perwira jaga juga harus mampu mengoptimalkan pelaksanaan tugas jaga sebaik mungkin dan menekan kemungkinan kesalahpahaman yang dapat berujung pada kecelakaan. Hal tersebut ditunjang dengan kecakapan dalam pengoperasian alat-alat bantu navigasi, memahami input informasi dan menjaga komunikasi yang baik dalam segala situasi, dan familiar dengan atmosfer kerja di anjungan. Faktor di atas dirasa penting untuk membantu petugas jaga memahami tugasnya dengan baik agar mereka mampu memberikan kontribusi yang maksimal.

Pada dasarnya menjadi perwira kapal harus memenuhi kompetensi dasar agar dapat mendukung produktivitas kerja di atas kapal, seperti pengalaman berlayar, kebugaran fisik, mental, serta rohani, dan umur yang mencukupi. Hal ini juga sudah termasuk sertifikasi kecakapan pelaut seperti radar atau ARPA, GMDSS, dan lainnya yang merujuk pada tugas keselamatan menurut tipe kapal masing-masing.

3. **Pengertian kecelakaan**

Istilah kecelakaan merujuk kepada peristiwa yang terjadi akibat unsur ketidak sengajaan beberapa pihak dan terjadi secara tidak terduga, mengakibatkan kerugian harta benda, lingkungan, bahkan korban jiwa. Pada dasarnya peristiwa ini memiliki potensi untuk menimbulkan bahaya yang mengancam keamanan dan keselamatan manusia. Proses investigasi

kecelakaan menjadi salah satu pendekatan yang dilakukan untuk melaporkan analisa lebih lanjut seputar insiden terkait, sehingga dapat menekan potensi terulangnya kejadian yang serupa melalui diskusi dalam komite kesehatan dan keselamatan di atas kapal. Walaupun kecelakaan dapat diperkirakan probabilitas terjadinya, namun sifatnya tidak mutlak, sehingga tidak dapat dikategorikan sebagai hal yang dapat dipertanggung jawabkan ke pihak yang tersalahkan. Suatu peristiwa dapat digolongkan ke dalam kecelakaan bila menyimpang dari perencanaan dan prosedur yang telah disepakati sehingga menimbulkan kerugian.

Dengan pesatnya pertumbuhan ekonomi yang berimbas pada meningkatnya jumlah permintaan, proses pendistribusian suatu komoditas menggunakan kapal niaga harus memenuhi persyaratan dasar meliputi aspek kemanan dan keselamatan yang menyangkut angkutan perairan di perairan dan kepelabuhanan. Sudah dipahami bersama bahwa kewajiban dalam memenuhi persyaratan dasar terkait aspek keselamatan, kesehatan, dan keamanan dalam sektor transportasi maritim merupakan prioritas utama dari pihak pemerintah, pemilik kapal, dan pelaut itu sendiri.

Adapun jenis-jenis kecelakaan yang biasa terjadi dalam dunia pelayaran adalah tubrukan, kebakaran, kandas, cidera personal, kerusakan muatan, orang jatuh ke laut, polusi atau pencemaran, dan lainnya. Secara umum penyebab terjadinya kecelakaan terbagi menjadi dua, *Active Failures* dan *Latent Failures. Active Failures* umumnya menjadi alasan utama terjadinya kecelakaan, karena bersifat langsung memicu suatu

kecelakaan. Namun peneliti menyimpulkan bahwa *Latent Failures* memiliki kemungkinan ancaman yang lebih besar dan berbahaya. Akibatnya, hal ini menciptakan situasi dimana *Active Failures* menjadi sangat mungkin dan meningkat tingkat keseriusannya. Sama seperti penyakit, dibutuhkan analisa serta evaluasi lebih lanjut untuk dapat mengindikasikan kemungkinan *Latent Failures* agar tidak perlu menunggu jatuhnya korban.

Human error termasuk ke dalam kategori faktor aktif (*Active Failures*) yang menyebabkan kecelakaan, hal tersebut secara tidak sadar dilakukan oleh manusia sebagai efek dari kelalaian dalam bekerja, beberapa bukti menunjukkan kebiasaan dan asumsi yang keliru dalam pekerjaan dapat dikategorikan sebagai *human error*, sehingga faktor tersebut menjadi sebab-akibat dalam terjadinya kecelakaan. Terdapat beberapa faktor yang harus dipenuhi untuk menjadi tolak ukur probabilitas terjadinya kecelakaan, yaitu:

1) *Procedure*

   Terdiri dari pola kerja yang dijelaskan dalam langkah-langkah yang harus diikuti untuk mencapai suatu tujuan yang telah ditentukan. Hal ini menjadikannya pedoman dalam bertindak bagi setiap pekerja, sehingga menjadi parameter apakah prosedurnya sudah cukup jelas dan memenuhi standard.

2) *Ship's Hardware*

Meliputi perlatan pengemudian, penambatan, permesinan, hingga keselamatan yang pengadaannya di kapal bertujuan untuk menunjang seluruh aktivitas operasional kapal. Kelayakan dari peralatan penunjang menjadi unsur yang penting karena memiliki peran yang sifatnya aktif.

3) *Design*

Merupakan proses kreatif untuk menciptakan suatu objek baru yang mempertimbanglan aspek fungsi dan estetikanya. Namun, rancangan yang buruk dapat memicu tindakan yang tidak aman.

4) *Maintenance Management*

Seluruh aktivitas yang dibutuhkan untuk memelihara suatu sistem beserta komponen dalam suatu kerangka kerja. Pemeliharaan dari komponen kerja merupakan tujuan utama, maka dari itu perencanaan yang baik sangat dibutuhkan dalam pelaksanaannya agar tidak mengalami penundaan.

5) *Error Enforcing Conditions*

Hal ini merupakan faktor yang membuat kecelakaan lebih mungkin terjadi. Seperti faktor tekanan waktu dan kelelahan, ketersediaan informasi dalam situasi tertentu, kondisi kerja yang buruk, dan lainnya.

6) *Housekeeping*

UK Club Inspector menemukan bahwa pembenahan menjadi indikator yang dapat diandalkan untuk menilai kualitas kapal secara menyeluruh.

7) *Incompatible Goals*

Ketidak sesuaian dalam mencapai tujuan harus dicegah agar konflik internal dapat dihindari, seperti prioritas antara keselamatan dan produktivitas kerja, prosedur tertulis dibandingkan dengan unsur kearifan lokal dalam bekerja, hingga gangguan personal dan permintaan pekerjaan.

8) Communication

Kemudahan akses dan jaringan komunikasi mendukung keberlangsungan kerja, perputaran informasi dapat berlangsung lebih efisien sehingga kemungkinan miskomunikasi dapat ditekan. Maka dari itu perpindahan informasi harus dipastikan dapat dipahami dengan baik.

9) *Organization*

Bekerja sama secara rasional dan sistematis, terencana, terpimpin dan terkendali untuk mewujudkan satu tujuan yang sama merupakan tujuan diadakannya pengorganisasian. Otoritas tertinggi kapal harus mengalokasikan kerja dalam kelompok sehingga mendorong kontribusi yang maksimal dari setiap orang di atas kapal.

10) *Training*

Setiap kru kapal wajib mengikuti pelatihan dasar yang mencakup kecakapan serta keterampian pelaut, yang dimaksudkan sebagai tahap familiarisasi dengan kehidupan di kapal, tidak hanya melalui pelatihan formal namun juga pelatihan kerja di lapangan.

11) *Defences*

Sebagai salah satu media tolak ukur yang digunakan untuk mengontrol serta memonitor kemungkinan terjadinya bahaya berdasarkan bahaya yang dikandungnya, maka konsekuensi dari kejadian tersebut dapat diperkirakan pula.

4. **Regulasi Navigasi**

Peraturan Internasional untuk mencegah tubrukan di laut (PIMTL) merupakan instrument penting yang dibuat oleh Organisasi Maritim Internasional (*International Maritime Organisation - IMO*), dibuat berdasarkan kesadaran akan pentingnya meningkatkan keselamatan pelayaran, baik di laut-wilayah suatu negara maupun di laut-bebas. Pokok pembahasan yang dimuat meliputi Konvensi Internasional tentang Peraturan untuk Mencegah Tubrukan di laut tahun 1972 (*COLREGS 1972*), metode serta aturan dalam melaksanakan tugas dinas jaga, juga pengetahuan tentang kecakapan pelaut yang baik untuk meningkatkan keselamatan navigasi di laut.

Seiring dengan tumbuhnya kesadaran akan pentingnya aturan serta tata cara berlalu lintas di laut, urgensi tersebut mewajibkan seluruh anggota IMO untuk menerapkan regulasi tersebut untuk menjadi panduan dalam melaksanakan pelayaran.

Berdasarkan penjelasan di atas, penulis memutuskan untuk memilih beberapa unsur penting yang memiliki keterkaitan dengan

permasalahan yang akan dibahas lebih mendalam. Adapun poin-poin tersebut antara lain sebagai berikut:

1) Aturan No. 5 (*Look-out*)

   Baik dalam kondisi penglihatan ‘tampak terbatas’ dan ‘saling melihat’, setiap kapal diwajibkan untuk senantiasa melakukan pengamatan keliling yang layak dengan menggunakan penglihatan dan pendengaran serta menggunakan semua peralatan navigasi. Hal ini dimaksudkan agar memudahkan manusia dalam menilai akan situasi dan resiko tubrukan yang dihadapi.

2) Aturan No. 6 (*Safe speed*)

   Kecepatan aman diartikan sebagai kecepatan sedang atau cukup yang dimana dengan kondisi demikian memberikan kapal waktu yang cukup untuk mengambil tindakan dengan tepat dan efektif untuk meghindari tubrukan dan dapat berhenti pada jarak yang tepat sesuai dengan keadaan dan kondisi yang ada. *Safe Speed* ditentukan dengan mempertimbangkan kondisi penglihatan, kepadatan lalu-lintas, sarat kapal dan kemampuan olah geraknya, input informasi yang didapat dari deteksi radar atas adanya gangguan keadaan laut, serta kemungkinan adanya kapal-kapal kecil dan benda terapung lainnya. Karena masing-masing kapal memiliki karakteristik olah gerak yang berbeda, kecakapan pelaut yang baik dibutuhkan dalam menentukan kecepatan aman mengingat tidak ada rumus pasti atau ketentuan tertulis.

3) Aturan No. 7 (*Risk of Collision*)

   Dalam proses penilaian akan ancaman bahaya tubrukan di laut, munculnya keraguan menjadi salah satu faktor bahwa kemungkinan resiko tubrukan harus dianggap ada, dan hal tersebut tidak boleh didasarkan atas informasi yang tidak valid.

4) Aturan No. 8 (*Action to Avoid Collision*)

   Tindakan untuk menghindari tubrukan harus jelas, dilakukan pada waktu yang tepat, serta tidak menyalahi aturan-aturan dalam COLREGS 1972. Hal ini dimaksudkan agar perubahan haluan atau kecepatan dapat diketahui oleh kapal lain baik secara visual maupun menggunakan radar, maka dari itu perubahan haluan sedikit demi sedikit sebaiknya dihindari. Ketepatan tindakan yang diambil untuk menghindari tubrukan harus sampai kapal lain lewat dengan jarak yang aman, oleh sebab itu perwira jaga harus memastikan bahwa kapal sudah aman dari bahaya tubrukan.

5) Aturan No. 18 (*Responsibilities Between Vessels*)

   Ketentuan ini mengatur kapal yang sedang menangkap ikan dan juga berlayar sebaiknya harus menghindari lintasan kapal yang tidak dapat diolah gerak dan kapal yang olah geraknya terbatas.

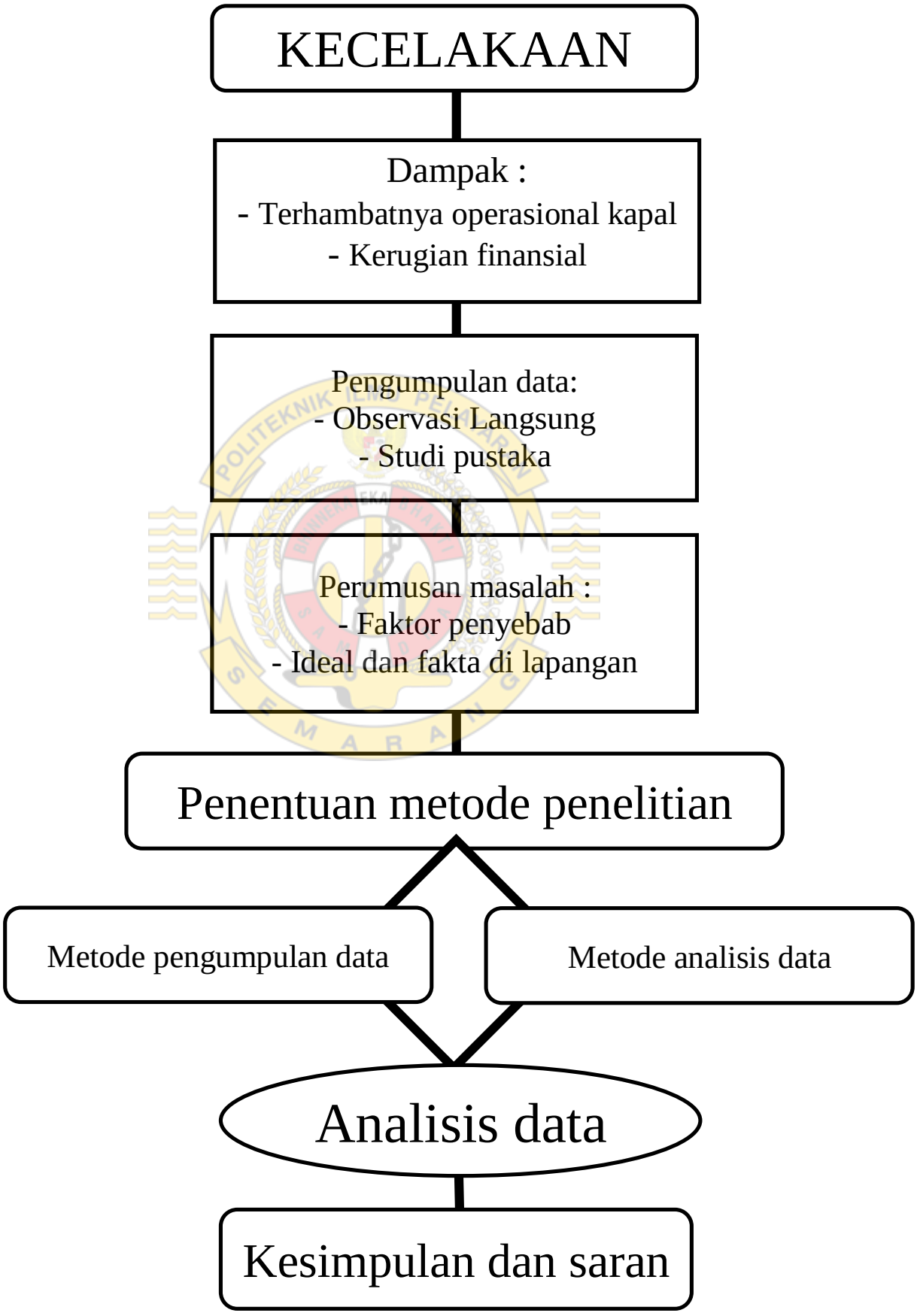
6) Aturan No. 19 (*Conduct of Vessels in Restricted Visibility*)

   Aturan ini berlaku untuk kapal yang tidak saling melihat satu dengan yang lain bila bernavigasi di daerah dan di dekat daerah jarak penglihatan terbatas, dan mewajibkannya untuk berlayar dengan

kecepatan aman. Kapal tenaga harus senantiasa menyiapkan mesinnya untuk berolah-gerak, sehingga mesin kapal dapat dihentikan atau digerakkan mundur dengan segera. Namun dalam usahanya menghindari tubrukan, kapal harus dapat diolah gerak dan tidak menjadi kapal yang tidak dapat dikendalikan.

B. Kerangka pikir penelitian

Kerangka pikir penelitian adalah bagan dari suatu alur pemikiran seseorang terhadap apa yang sedang dipahaminya untuk dijadikan sebagai acuan dalam memecahkan suatu permasalahan yang sedang diteliti secara logis dan sistematika. Setiap bagan atau kerangka pikir yang dibuat mempunyai kedudukan atau tingkatan yang dilandasi dengan teori-teori yang *relevan* agar permasalahan dalam penelitian tersebut dapat terpecahkan.

Kerangka pemikiran disusun untuk mempermudah pembahasan suatu laporan penelitian yang dirangkum menjadi skripsi, dalam hal ini penulis mengambil pembahasan tentang peran Nakhoda dan perwira jaga dalam pengumpulan data terkait tertimbangan menghadapi kecelakaan di Boryeong pada MV. Energy Prosperity. Adapun kerangka pikir yang penulis susun sebagai berikut:

Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran