

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. Pengertian Pengawasan

Menurut Schermerhorn, dalam buku *Controlling is the process of measuring performance and taking action to ensure desired results* (2002: 12) “Pengawasan adalah proses dalam menetapkan ukuran kinerja dan pengambilan tindakan yang dapat mendukung pencapaian hasil yang diharapkan sesuai dengan kinerja yang telah ditetapkan tersebut”.

Menurut Stoner, Freeman & Gilbert, dalam buku *The process of ensuring that actual activities conform the planned activities* (2005: 114) “Pengawasan adalah proses untuk memastikan bahwa segala aktifitas yang terlaksana sesuai dengan apa yang telah direncanakan. Dengan adanya pengawasan maka perencanaan yang diharapkan oleh manajemen dapat terpenuhi dan berjalan dengan baik. Pengawasan pada dasarnya diarahkan sepenuhnya untuk menghindari adanya kemungkinan penyelewengan atau penyimpangan atas tujuan yang akan dicapai. melalui pengawasan diharapkan dapat membantu melaksanakan kebijakan yang telah ditetapkan untuk mencapai tujuan yang telah direncanakan secara efektif dan efisien. Bahkan, melalui pengawasan tercipta suatu aktivitas yang berkaitan erat dengan penentuan atau evaluasi mengenai sejauhmana pelaksanaan kerja sudah dilaksanakan.

Pengawasan juga dapat mendeteksi sejauhmana kebijakan pimpinan dijalankan dan sampai sejauhmana penyimpangan yang terjadi dalam pelaksanaan kerja tersebut.

Menurut malik azis ahmad tentang pengawasan yang saya kutip <https://malikazisahmad.wordpress.com/2012/01/13/pengertian-pengawasan/> “pengawasan adalah suatu usaha agar suatu pekerjaan dapat dilaksanakan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan, dan dengan adanya pengawasan dapat memperkecil timbulnya hambatan, sedangkan hambatan yang telah terjadi dapat segera diketahui yang kemudian dapat dilakukan tindakan perbaikannya.”

Berdasarkan uraian tersebut, pengawasan merupakan bagian dari fungsi manajemen, dimana pengawasan dianggap sebagai bentuk pemeriksaan atau pengontrolan dari pihak atasan kepada pihak bawahan. Pengawasan pada saat olah gerak memasuki alur pelayaran sempit harus dilakukan dengan semaksimal mungkin, untuk mencegah timbulnya bahaya-bahaya navigasi yang tidak diinginkan. Maka untuk keamanan dalam pelaksanaan olah gerak di alur pelayaran sempit perlu di tingkatkan agar olah gerak berjalan lancar. Dalam pengalaman penulis di kapal MT. Anggraini Excellent mendapatkan masalah pada saat olah gerak memasuki alur pelayaran di sungai kapuas mesin induk kapal tiba-tiba mati sehingga Keadaan Darurat (*Emergency Situation*) adalah suatu keadaan diluar keadaan normal yang terjadi diatas kapal yang mempunyai tingkat kecenderungan akan dapat membahayakan jiwa manusia, harta benda dan lingkungan dimana kapal berada.

proses olah gerak kapal terhambat.

2. Pengertian Keadaan Darurat

Definisi dari beberapa sumber:

- a. Menurut Agus Hadi P, *Emergency Prosedure* dan SAR (2004: 01)

Keadaan Darurat (Emergency Situation) adalah suatu keadaan diluar keadaan normal yang terjadi diatas kapal yang mempunyai tingkat kecenderungan akan dapat membahayakan jiwa manusia, harta benda, dan lingkungan dimana kapal berada.

- b. Menurut Badan Diklat Perhubungan, *Personal Safety and Social Responsibility, Basic Safety Training* Modul 4.

Keadaan Darurat adalah keadaan yang lain dari keadaan yang lain dari keadaan normal yang mempunyai kecenderungan atau potensi tingkat yang membahayakan baik bagi keselamatan manusia, harta benda, maupun lingkungan.

- c. Jenis-jenis keadaan darurat

Gangguan pada saat kapal berlayar dapat disebut sebagai keadaan darurat. Keadaan darurat adalah keadaan diluar keadaan normal yang cenderung dapat mengancam keselamatan awak kapal, kapal dan muatannya. Sehingga keadaan darurat itu dapat dicontohkan sebagai berikut:

- 1) Tubrukan Kapal di Laut (*collision in the sea*)

Keadaan darurat karena tubrukan kapal dengan kapal atau kapal dengan dermaga maupun dengan benda terapung lainnya akan mengakibatkan terjadinya kerusakan pada kapal

dan dapat menimbulkan korban manusia, tumpahan minyak ke laut pada kapal tanki dan kebakaran. Situasi lainnya adalah kepanikan atau ketakutan bagi penumpang kapal yang justru memperlambat tindakan bagi para anak buah kapal dalam menangani atau berusaha untuk memperkecil keadaan darurat tersebut.

2) Ledakan/Kebakaran di Kapal (*fire on the ship*)

Kebakaran di kapal dapat terjadi di berbagai lokasi di kapal yang mempunyai syarat terjadinya api.

3) Kapal Kandas (*grounding*)

Kapal kandas pada umumnya didahului dengan tanda-tanda putaran baling-baling terasa berat, asap dicerobong mendadak menghitam, badan kapal bergetar dan kecepatan kapal berubah kemudian berhenti mendadak. Pada saat kapal berhenti mendadak perwira jaga diharuskan segera memeriksa posisi kapal di peta dan membandingkan antara kedalaman perairan dengan draft kapal sehingga dapat menentukan apakah kapalnya kandas atau tidak. Posisi kapal pada waktu kandas akan sangat tergantung pada permukaan dasar laut atau sungai. Apabila dasar laut/perairan karang akan menimbulkan kerusakan yang parah pada kapal, tentunya badan kapal bocor pada tanki muatan sehingga menimbulkan pencemaran atau bahaya tenggelam jika air yang masuk kedalam kapal tidak dapat diatasi.

4) Kapal tenggelam/kebocoran (*sinking/leakege*)

Kebocoran pada saat kapal dapat terjadi karena kapal kandas, tetapi dapat juga terjadi karena tubrukan maupun kebakaran serta kerusakan kulit plat kapal karena korosi, sehingga kalau tidak segera diatasi kapal akan segera tenggelam karena air yang masuk dengan cepat sementara kemampuan untuk mengatasi kebocoran terbatas, bahkan kapal menjadi miring membuat situasi sulit diatasi

5) Orang jatuh ke laut (*man over boat*).

Orang jatuh ke laut merupakan salah satu bentuk kecelakaan yang membuat situasi menjadi darurat dalam upaya melakukan penyelamatan/pertolongan

6) Pencemaran (*pollusion*)

Pencemaran laut dapat terjadi karena pembuangan sampah dan tumpahan minyak, baik pada saat bunkering, pembuangan limbah muatan setelah *tank cleaning* pada kapal tanki, pembuanagn limbah kamar mesin yang melebihi ambang 15 ppm dan juga karena muatan kapal yang tumpah akibat tubrukan.

3. Pengertian Olah Gerak

Mengolah gerak kapal dapat di artikan sebagai penguasaan kapal, baik dalam keadaan diam maupun bergerak untuk mencapai tujuan pelayaran yang aman dan efisien, dengan mempergunakan sarana dan prasarana yang terdapat di kapal itu sendiri seperti mesin, kemudi, dan lain-lain.

Menurut subandrijo, Olah Gerak dan Pengendalian Kapal (2015:

1) pada bab 1 disebutkan bahwa kemampuan sebuah kapal dalam berolah gerak dipengaruhi oleh beberapa faktor, adapun faktor tersebut baik yang ada pada kapal itu sendiri dari dalam (internal) maupun yang datang dari luar kapal (external).

Menurut Agus Hadi Purwantomo, Kumpulan Soal Jawab Teknik Pengendalian dan Olah Gerak Kapal (2007: 1), faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan olah gerak kapal yaitu faktor yang berasal dari dalam kapal dan faktor yang berasal dari luar kapal.

a. Faktor yang berasal dari dalam kapal

Faktor yang berasal dari dalam kapal terdiri dari dua faktor diantaranya yaitu faktor yang bersifat tetap dan faktor yang bersifat tidak tetap berikut penjelasannya:

1) Faktor-faktor yang bersifat tetap

a) Bentuk kapal.

Perbandingan antara panjang dan lebar kapal, mempunyai pengaruh yang cukup besar terhadap gerakan kapal pada waktu merubah haluan. Kapal yang pendek akan lebih mudah membelok daripada kapal yang panjang.

b) Macam dan kekuatan mesin.

Mesin uap torak, jenis ini mempunyai beberapa keuntungan dan kerugian. Keuntungan gerakan, maju ke mundur cepat dengan pengaturan kopling. Kerugiannya,

persiapan terlalu lama dan tidak ekonomis karena memakan ruangan besar.

- c) Jumlah, tempat dan *type* baling-baling kapal.
 - d) Jumlah, *type* dan ukuran daun kemudi
- 2) Faktor-faktor yang bersifat tidak tetap

- a) Sarat kapal.

Pada sarat kapal besar berarti kapal mempunyai berat benaman yang besar, maka massa kapal juga besar.

Kapal dengan sarat kecil, bangunan atasnya banyak dipengaruhi oleh angin dan ombak sehingga menyulitkan olah gerak.

- b) Trim kapal.

Trim adalah perbedaan sarat depan dan belakang

- c) Kemiringan kapal.

Kemiringan kapal terjadi karena pembagian bobot yang tidak simetris dikapal atau karena GM negatif, tentu saja kapal miring sulit untuk diolah gerak, bahkan mungkin dapat membahayakan.

- d) Kondisi pemuatan di atas kapal.

Salah satu azas pemuatan adalah, “ *to provide for rapid and systematic discharging and loading*”, mempunyai pengertian bahwa pemadatan muatan secara cepat dan sistimatis, serta pembagian bobot yang merata transversal, *vertical* dan *horizontal*.

e) Kondisi stabilitas kapal.

Trim yang negatif susah untuk di olah gerak.

f) Teritip yang menempel pada lambung kapal.

Teritip yang tebal akan menimbulkan gesekan dan mengurangi laju kapal. Kapal baru atau turun dok, lambungnya bersih dari teritip, maka pengaruh gesekan berkurang.

a. Faktor yang berasal dari luar kapal

Faktor yang berasal dari luar kapal ada dua faktor yaitu faktor dari keadaan laut dan keadaan perairan berikut untuk penjelasanya:

1) Keadaan laut

a) Kekuatan dan arah angin.

Angin sangat mempengaruhi olah gerak, terutama ditempat-tempat yang sempit dan sulit dalam keadaan kapal kosong, walaupun pada situasi tertentu angin dapat pula digunakan untuk mempercepat olah gerak kapal.

b) Kekuatan dan arah arus.

Arus adalah gerakan air dengan arah dan kecepatan tertentu, menuju kesuatu tempat tertentu pula. Dikenal arus tetap dan arus tidak tetap. Rimban yang disebabkan oleh arus, tergantung dari arah dan kekuatan arus dengan arah dan kecepatan kapal. Semua benda yang terapung dipermukaan arus dan didalamnya, praktis akan bergerak dengan arah dan kekuatan arus tersebut. Di perairan

bebas pada umumnya arus akan menghanyutkan kapal, sedangkan diperairan sempit atau ditempat-tempat tertentu arus dapat memutar kapal. Pengaruh arus terhadap olah gerak kapal, sama dengan pengaruh angin.

c) Tinggi dan arah ombak / alun.

2) Keadaan perairan

a) Lebar sempitnya perairan.

Pada perairan sempit, jika lunas kapal berada terlalu dekat dengan dasar perairan maka akan terjadi ombak haluan atau buritan serta penurunan permukaan air diantara haluan dan buritan disisi kiri atau kanan kapal serta arus bolak balik. Hal ini disebabkan karena pada waktu baling-baling bawah bergerak keatas terjadi pengisapan air yang membuat lunas kapal mendekati dasar perairan, terutama jika berlayar dengan kecepatan tinggi, maka kapal akan terasa menyentak-nyentak dan dapat mengakibatkan kemungkinan menyentuh dasar. Gejala penurunan tekanan antara dasar laut dengan lunas kapal berbanding terbalik dengan kwadrat kecepatannya.

b) Lurus berbeloknya perairan.

c) Ramai tidaknya perairan.

Kondisi tempat perairan yang ramai akan mengakibatkan kapal sulit untuk mengolah gerak sehingga untuk dapat mengolah gerak kapal diperlukan kondisi perairan yang tidak begitu ramai.

d) Kondisi penglihatan pada perairan tersebut.

4. Pengertian Alur Pelayaran Sempit

Pengertian dari alur peayaran sempit hasil kutipan yang diambil dari internet https://id.wikipedia.org/wiki/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 laut dan buku petunjuk-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”.

Berikut adalah aturan kapal saat berada di alur pelayaran sempit menurut *Collision Regulation (1972)*.

a. Aturan 9 tentang Alur Pelayaran Sempit:

- 1) Kapal jika berlayar mengikuti arah alur pelayaran atau air pelayaran sempit harus berlayar sedekat mungkin dengan batas luar alur pelayaran yang terletak di sisi lambung kanannya selama masih aman dan dapat dilaksanakan.
- 2) Kapal dengan panjang kurang dari 20 meter atau kapal layar tidak boleh menghalang-halangi jalannya kapal lain yang hanya dapat berlayar di dalam alur pelayaran atau air pelayaran sempit.

- 3) Kapal yang sedang menangkap ikan tidak boleh menghalangi jalannya kapal lain yang berlayar di dalam alur pelayaran atau air pelayaran sempit.
- 4) Kapal tidak boleh memotong alur pelayaran sempit jika pemotongan demikian itu menghalangi jalannya kapal yang hanya dapat berlayar dengan aman di dalam alur pelayaran atau air pelayaran demikian itu. Kapal yang disebut belakangan boleh menggunakan isyarat bunyi yang diatur dalam aturan 34 d jika ragu-ragu mengenai maksud pada kapal yang memotong haluan itu.
- 5) Di alur atau air pelayaran sempit jika penyusulan dapat dilaksanakan, hanya kapal yang disusul melakukan tindakan untuk memungkinkan dilewatinya dengan aman, maka kapal yang bermaksud untuk menyusul harus menunjukkan maksudnya dengan membunyikan isyarat yang sesuai diisyaratkan dalam aturan 24(c) (i). Kapal yang disusul itu jika menyetujui harus memperdengarkan isyarat sesuai dengan yang ditentukan dalam aturan 34(c) (ii) dan mengambil langkah untuk memungkinkan dilewati dengan aman. Jika ragu-ragu boleh membunyikan isyarat-isyarat yang diatur dalam aturan 13. Aturan ini tidak membebaskan kapal yang menyusul dari kewajibannya berdasarkan aturan 13.
- 6) Kapal yang sedang mendekati tikungan atau daerah pelayaran atau air pelayaran sempit dimana kapal-kapal lain dapat

dikaburkan oleh kewaspadaan dan hati-hati dan harus membunyikan isyarat yang sesuai yang diisyaratkan dalam aturan 34 (e). Setiap kapal, jika keadaan memungkinkan harus menghindarkan diri dari berlabuh jangkar di alur pelayaran sempit.

- 7) Setiap kapal, jika keadaan mengijinkan harus menghindari dirinya berlabuh jangkar di dalam alur pelayaran sempit.

5. Pengertian Kapal

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, “kapal” adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Berdasarkan pengertian diatas definisi kapal adalah alat transportasi yang digunakan di perairan laut dengan menggunakan mesin atau tidak sebagai alat penggerak. Kapal dibagi dalam beberapa jenis yaitu:

- a. Kapal barang (*Cargo Vessel*)

Kapal yang dibangun khusus untuk tujuan mengangkut barang-barang menurut jenis barang masing-masing dari pelabuhan satu ke pelabuhan yang lainnya dengan aman tanpa mengurangi nilai suatu barang. Jenis kapal barang antara lain:

1) Kapal Bermuatan Curah (*Bulk Cargo Carrier*)

Kapal yang dibangun untuk mengangkut muatan dalam bentuk curah yang dikapalkan dalam jumlah yang banyak sekaligus.

2) Membawa Muatan Umum (*General Cargo Carrier*)

Kapal yang dibangun untuk mengangkut muatan umum yang terdiri dari macam-macam barang dan dapat dimuat secara bersama dalam satu kapal yang dibungkus dalam peti, box, karung dan lain-lain dalam jumlah yang banyak.

3) Tanker (*Kapal Bermuatan Minyak*)

Kapal tanker adalah kapal yang dirancang untuk mengangkut minyak atau produk turunannya. Jenis utama kapal tanker adalah tanker minyak, tanker kimia dan pengangkut LNG.

4) Kapal Peti Kemas (*Container Vesel*)

Kapal yang dibangun untuk mengangkut *general cargo* yang sudah dimasukkan kedalam peti kemas.

b. Kapal Penumpang (*Passenger Ship*)

Kapal yang dibangun secara khusus untuk mengangkut penumpang dalam jumlah banyak, kapal penumpang dibangun dengan banyak geladak yang masing-masing geladak terdapat ruangan penumpang yang dibagi-bagi dalam berbagai tingkat.

c. Kapal Barang Penumpang (*Cargo-Passenger Vessel*)

Kapal yang dibangun untuk mengangkut penumpang dan muatan secara bersama-sama sekaligus. ini adalah kapal yang

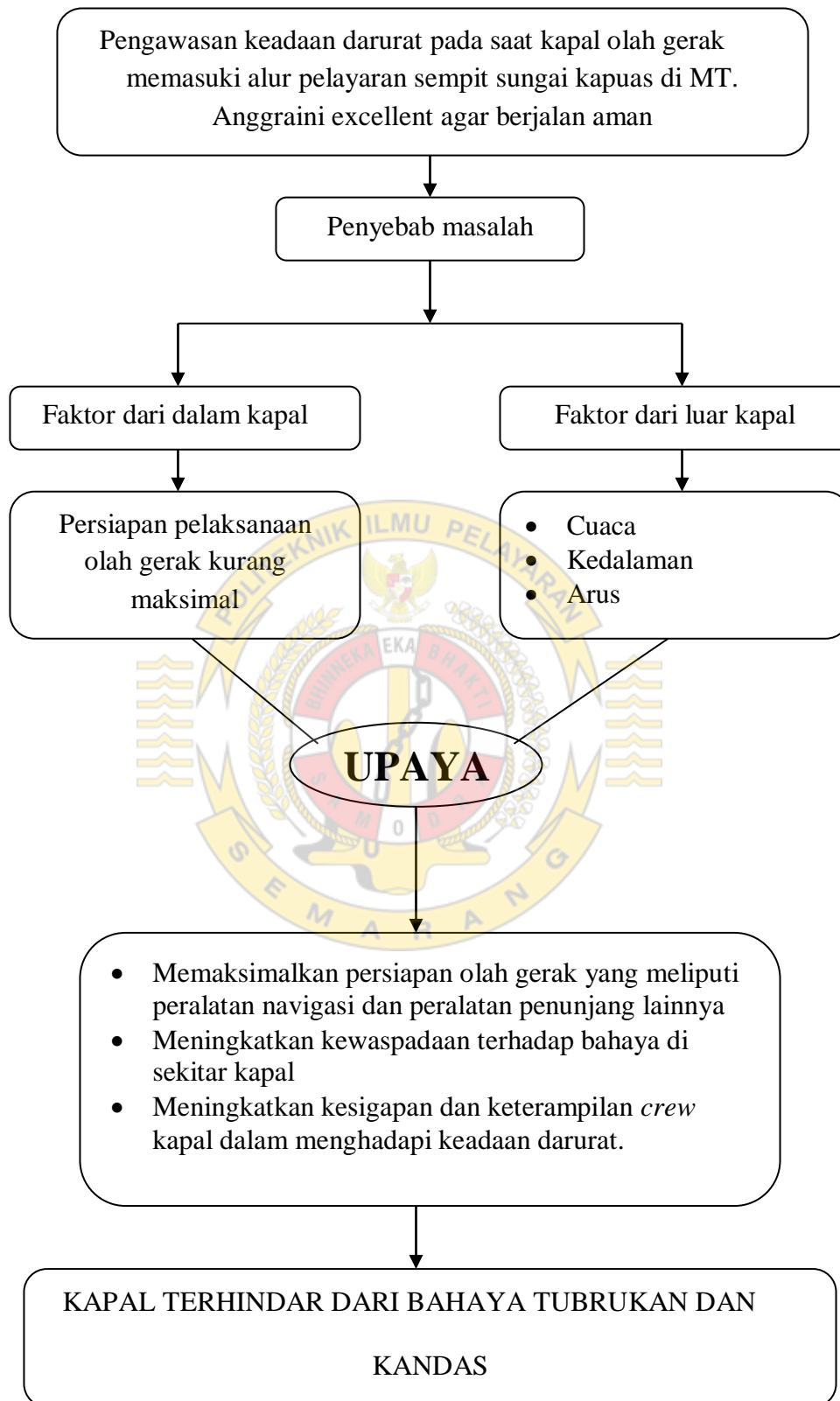
mempunyai banyak geladak. Kapal ini sangat cocok untuk pengangkutan antar pulau dimana jarak antara satu pelabuhan ke pelabuhan yang lain dekat-dekat saja.

B. KERANGKA BERFIKIR

Agar penulisan ini menjadi jelas dan dapat dipahami maka penulis akan memberi beberapa alasan tentang penulisan judul skripsi Pengawasan Keadaan Darurat Pada Saat Olah Gerak Memasuki Alur Pelayaran Sempit Sungai Kapuas di MT. Anggraini Excellent. Berdasarkan pengamatan, pengalaman dan data-data yang diperoleh bahwa pengawasan keadaan darurat pada saat olah gerak memasuki alur pelayaran sempit sangat di perlukan untuk menunjang dan juga memastikan bahwa proses olah gerak memasuki alur dalam keadaan aman.

Oleh karena itu untuk meningkatkan kesiapan dalam mengolah gerak kapal perlu diadakan pelatihan-pelatihan dengan tujuan agar dalam menghadapi keadaan darurat sesungguhnya tidak terjadi kerancuan dalam mengambil suatu keputusan. Dari penelitian ini, diharapkan agar setiap *crew* kapal dapat benar” mampu melaksanakan tugas dan tanggung jawab dalam melaksanakan tindakan menanggulangi keadaan darurat.

Disamping itu perwira kapal harus dapat mengidentifikasi keadaan darurat dengan cepat agar kerusakan yang ditimbulkan dapat dihindari. Peranan perwira kapal dalam memberikan tugas ataupun perintah kepada anak buah secara jelas adalah hal yang diharapkan, sehingga *crew* dapat bekerja lebih efektif dan terarah. Kualitas kepemimpinan sangat penting bagi setiap perwira dalam suatu organisasi ataupun kegiatan untuk mencapai tujuan.



Gambar 2.1 Kerangka fikir

C. DEFINISI OPERSIONAL

1. *Nakhoda* :

Pemimpin tertinggi di kapal yang mempunyai tanggung jawab besar terhadap keputusan, perwira diatas kapal yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran sebagai pemimpin umum diatas kapal.

2. *Olah gerak* :

Semua rangkaian kegiatan aktif dan pasif dalam mengarahkan gerakan kapal baik di laut maupun pelabuhan.

3. *Teritip* :

Hewan laut yang menempel pada lambung kapal

4. *Kapal* :

Semua jenis pesawat air termasuk pesawat yang tidak memindahkan air dan pesawat-pesawat terbang laut yang dipakai atau dapat dipakai sebagai alat pengangkut diatas air (PIMTL 1972).

5. *Anak Buah Kapal (ABK)*:

Seluruh *crew* kapal selain nakhoda.

6. *Tanda isyarat bahaya* :

Tanda-tanda atau isyarat-isyarat yang dipergunakan untuk menunjukkan bahwa suatu daerah atau keadaan sedang darurat dan membutuhkan pertolongan dari pihak lain.

7. *Alur pelayaran*:

Perairan yang dari segi kedalaman lebar dan bebas hambatan lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari.

8. Navigasi:

Proses olah gerak kapal dalam keadaan diam dari satu titik ke titik lain dengan aman, selamat dan lancar serta untuk menghindari bahaya dan rintangan pelayaran.

9. Tubrukan:

Keadaan darurat karena tubrukan kapal dengan kapal atau kapal dengan dermaga maupun dengan benda tertentu akan mungkin terdapat situasi kerusakan pada kapal seperti mesin, kemudi, dan lain-lain.

10. Kandas:

Suatu keadaan dimana kapal berhenti mendadak karena duduk pada dasar perairan

11. Arus:

Gerakan air dengan arah dan kecepatan tertentu menuju kesuatu tempat tertentu.

