

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. Tinjauan Pustaka**

Sesuai dengan pengalaman yang di dapat oleh penulis selama praktek berlayar di atas MV. Lintas Damai 1 juga pengamatan dan penelitian yang dilakukan penulis sehubungan dengan permasalahan tentang terjadinya keadaan kapal larat pada saat kapal berlabuh jangkar, dapat dibuat suatu pernyataan bahwa ada beberapa faktor mendasar yang menyebabkan permasalahan larat. Di kaosal MV. Lintas Damai 1, merupakan kapal yang dikelola PT. Lima Utama wisesa yang berdiri hampir sepuluh tahun dan dikembangkan untuk keperluan bisnis pelayaran di bidang jasa angkut laut.

Kapal MV. Lintas Damai 1 ini diperuntukan untuk memuat baranag berupa curah dan struktur kerja di atas kapal sudah dibentuk sebelumnya oleh perwira diatas, terutama dalam menangani terjadinya jangkar larat pada saat berlabuh jangkar maupun keadaan berbahaya lainnya.

Dalam mendukung pembahasan mengenai masalah laratnya jangkar pada saat berlabuh jangkar di MV. Lintas Damai 1 maka perlu diketahui beberapa teori penunjang yang di ambil dari kepustakaan dan sumber data, juga dari pengalaman yang telah didapat penulisan selama melaksanakan praktek di atas kapal sebagai berikut ;

#### **1. Pengertian Analisa**

Menurut Smith dalam Nanang Martono (2012:86) “Analisa merupakan sebuah teknik yang digunakan untuk mendapatkan informasi yang diinginkan

dari tubuh materi secara sistematis dan objektif dengan mengidentifikasi karakteristik tertentu dari suatu materi”

## 2. Pengertian Pencegahan

“pencegahan berasal dari kata cegah yang mempunyai arti mengusahakan agar tidak terjadi dan kata pencegahan merupakan kata benda dari kata cegah yang berarti tindakan penolakan” Pius Abdilah dan Danu Prasetya (2006:139)

## 3. Pengertian Berlabuh Jangkar

Berlabuh jangkar adalah sistem yang dimaksud untuk menambatkan kapal yang berada pada perairan lepas pantai dengan aman dalam kondisi yang wajar. Sistem ini harus mampu menjaga posisi kapal dalam kondisi dan lingkungan yang aman pada saat berlabuh jangkar. Merupakan hal yang sangat penting bahwa sistem dispesifikasi, dirancang, dipasang, dioperasikan, dan dipelihara sesuai instruksi perusahaan, persyaratan kelas, dan kebutuhan pemilik.

Persiapan untuk pelaksanaan proses berlabuh jangkar sebagai berikut ;

- a. Satu jam sebelumnya KKM, perwira jaga, mesin diberitahu untuk menyiapkan mesin – mesinnya. Termasuk mesin jangkar, air deck, angin suling. ABK diberitahu.
- b. Peta rencana , teropong, peralatan menerima pandu disiapkan.
- c. Menyiapkan dokumen – dokumen *clereance* , seperti : dokumen imigrasi, dokumen kesehatan, dokumen bea cukai, dokumen kapal dan surat – surat kapal.
- d. Pada siang hari memasang bendera kebangsaan kapal, bendera kebangsaan negara yang dikunjungi dan bendera naman kapal.
- e. Mempersiapkan penerimaan pandu.

- f. Memilih tempat berlabuh jangkar.
- g. Selalu memperhatikan *VHF*

#### 4. Tugas Perwira Jaga Saat Berlabuh Jangkar

- a. Tugas dari *Officer On Watch* sebagai berikut ;Memeriksa kemungkinan adanya bahaya laratnya kapal, adanya kapal – kapal yang mendekat, adanya perubahan arus dan berputarnya kapal yang berhubungan dengan berputarnya kapal lain.
- b. Melaporkan ke nahkoda sesegera mungkin bila kapal larat.
- c. Memeriksa posisi kapal paling sedikit satu jam sekali atau lebih bila terdapat arus, angin dan gelombang yang kuat.
- d. Melaksanakan komunikasi dengan kapal lain yang mendekat bisa terdapat bahaya dan mengambil tindakan dengan sesegera mungkin.
- e. Menyalakan / mematikan lampu dek, dan lampu – lampu labuh jangkar, atau memperlihatkan sosok – sosok benda labuh jangkar.
- f. Memonitor berita navigasi.

#### 5. Penyebab Terjadinya Jangkar Larat

Jangkar larat dapat terjadi pada kapal yang sedang berlabuh jangkar baik itu dalam keadaan kapal kosong atau muat, adapun faktor penyebabnya adalah;

- a. Adanya arus yang sangat kuat, sehingga dapat merubah posisi kapal yang sedang berlabuh ke posisi yang ada di samping atau yang ada di belakang Dasar perairan yang berupa lumpur atau pasir yang dapat menyebabkan jangkar tidak bisa makan dan menahan posisi kapal. Sehingga kapal mudah untuk larat.

- b. Adanya angin kencang dan permukaan air yang tidak tenang sehingga menggeser posisi kapal.
- c. Kurangnya pengetahuan berlabuh jangkar yang baik yang dimiliki oleh mualim dan *crew*/ awak kapal.

#### 6. Bahaya Yang Ditimbulkan

Permasalahan jangkar larat pada saat kapal berlabuh jangkar pada daerah yang terbatas dan padat jika tidak ditanggulangi dapat membahayakan keselamatan, baik itu pada kapal, muatan maupun *crew* kapal antara lain;

- a. Bahaya tibrukan dengan kapal lain yang berada di belakang atau samping yang dalam keadaan berlabuh jangkar pula.
- b. Merusakkan jangkar dan rantai jangkar serta dapat mengakibatkan rantai jangkar putus dan kehilangan jangkar.
- c. Para mualim dapat disalahkan karena tidak waspada pada saat berlabuh jangkar, bahkan dapat dikenakan denda / sanksi oleh syahbandar dan pihak kapal lain yang tertabrak oleh kapal larat.
- d. Karena jangkar yang larat dapat mengakibatkan kerugian dalam hal waktu dan tenaga.

Dari pengamatan secara langsung oleh penulis selama melaksanakan praktek berlayar di atas kapal, dapat ditinjau mengenai segala sesuatu yang mendukung terjadinya permasalahan kapal larat pada saat berlabuh jangkar, yaitu dari berbagai kondisi khusus dari kapal MV. Lintas Damai 1 maupun lingkungannya antara lain;

- i. Setiap kapal MV. Lintas Damai 1 melakukan kegiatan berlabuh jangkar, tanpa adanya persiapan yang baik yang dilakukan oleh mualim dan awak

kapal lainya, padahal untuk berlabuh jangkar diperlukan persiapan oleh awak kapal baik itu *deck* maupun *engine*.

- ii. Tidak memahami keadaan arus serta angin yang berlangsung di daerah berlabuh jangkar, sehingga faktor tersebut diabaikan dan menyebabkan kapal berlabuh jangkar tidak aman.
- iii. Tidak adanya kewaspadaan dalam jaga labuh sehingga tidak diketahui bahwa kapal tersebut larat dan membahayakan kapal lainya.\
- iv. Setiap *crew* kapal harus memiliki rasa tanggung jawab untuk menghindari jangkar larat disaat berlabuh jangkar.

## 7. Pelabuhan Umum gresik

Keadaan perairan yang ada di daerah pelabuhan umum gresik sangatlah padan dan tempat berlabuh sangatlah terbatas jaraknya sehingga jarak labuh antar kapal sangat rapat, sehingga jarak yang sangat rapat ini akan membahayakan kapal sayng sedang berlabuh.

Begitu juga dengan kekuatan arus yang berlangsung disini, arus yang berada di dasar laut juga sangatlah kencang. Ditambah dasar laut yang berupa lumpur sangatlah membahayakan kapal yang sedang berlabuh jangkar dan tidak memperhatikan situasi sekitarnya. Pelayaran alur disini juga sangat ramai oleh kapal – kapal, hal ini dapat membahayakan kapal lainnya yang sedang keluar masuk pelabuhan guna mengadakan kegiatan bongkar muat barang bila terjadi kapal larat pada saat sedang berlabuh jangkar. Jadi setiap permasalahan yang timbul tidak bisa diduga terutama keadaan alam baik itu arus dan kedalaman perairan. Sehingga banyak mengalami kendala di Pelabuhan Umum gresik oleh MV. Lintas Damai 1 yaitu ;

- a. Usia kapal yang sudah tua dan kondisi alat pembantu
- b. Kurangnya pemahaman awak kapal dalam proses berlabuh jangkar.
- c. Tanggung jawab awak kapal sangat kurang atau solidaritas yang kurang terhadap pekerjaan yang diberikan oleh perwira jaga kepada *crew*-nya.

Pada dasarnya pemahaman anak buah kapal akan arti penting berlabuh jangkar agar terhindar dari laratnya jangkar sangat kurang, sehingga sering terjadi di MV. Lintas Damai 1. Mereka masih menganggap ringan dan bahkan tidak mempermasalahkan keadaan larat yang sedang terjadi, pada masalah yang sering terjadi di kapal sebagai satu masalah besar yang harus sedini mungkin diupayakan pemecahan dan penyelesaian masalahnya. Serta peralatan keamanan harus sesuai SOLAS.

Untuk selanjutnya kapal di pelabuhan umum Gresik sering melakukan manuvering mendekati daerah labuh. Pada saat kapal mendekati daerah berlabuh biasanya dapat dilakukan oleh nahkoda dibantu oleh mualim senior tanpa adanya pandu di atas kapal. Hal ini dapat dilakukan oleh kapal dimana nahkoda sudah benar – benar mengetahui akan keadaan dari pelabuhan tersebut serta sering memasuki daerah labuh tersebut. Bagi kapal dimana nahkoda belum pernah memasuki daerah pelabuhan dapat meminta jasa pandu dalam membawa kapal masuk ke daerah labuh. Adapun manfaat jasa pandu asangat beas bagi keselamatan kapal karena pandu sudah hafal dan benar – benar mengetahui keadaan daerah pelabuhan tersebut. Prosedur permohonan pandu dapat pembaca temukan pada lampiran skripsi ini. Selama pandu di atas kapal tanggung jawab diserahkan dari nahkoda kepada pandu dalam

memberikan komando navigasi maupun saat kapal berolah gerak ketika kegiatan berlabuh jangkar.

Pada situasi kapal berlabuh pada daerah padat diharapkan menggunakan jasa pandu dalam olahgerak terutama di pelabuhan umum Gresik. Proses olah gerak kapal mendekati tempat berlabuh, dipilih beberapa baringan minimum 2 buah yang pasti dengan cara mengikuti salah satu baringan dengan pengawasan dari baringan lain. Kemudian mengatur kecepatan kapal seefisien mungkin cukup untuk mengolah gerak.

## B. Definisi Operasional

1. *SOLAS (Safety of Life At Sea)* adalah perjanjian/konvensi paling penting untuk melindungi keselamatan kapal dagang. Versi pertama diterbitkan pada tahun 1914 sebagai akibat tenggelamnya kapal RMS Titanic. Dimana diatur mengenai ketentuan tentang jumlah sekoci/rakit penolong dan perangkat keselamatan lain serta peralatan yang dibutuhkan dalam prosedur penyelamatan, termasuk ketentuan untuk melaporkan posisi kapal melalui radio komunikasi
2. *VHF (Very High Frequency)* adalah frekuensi radio yang berkisar 2.310-25820 MHz.
3. Jangkar perangkat penambat kapal ke dasar perairan, di laut, sungai, maupun danausehinggah tidak berpindah tempat karena hembusan angin, arus ataupun gelombang. Jangkar dihubungkan dengan rantai yang terbuat dari besi ke kapal dan dengan tali pada kapal kecil, perahu. Larat memiliki arti. Larat adalah sebuah *homonim* karena arti-artinya memiliki ejaan dan pelafalan yang sama tetapi maknanya berbeda. Arti dari larat bisa masuk



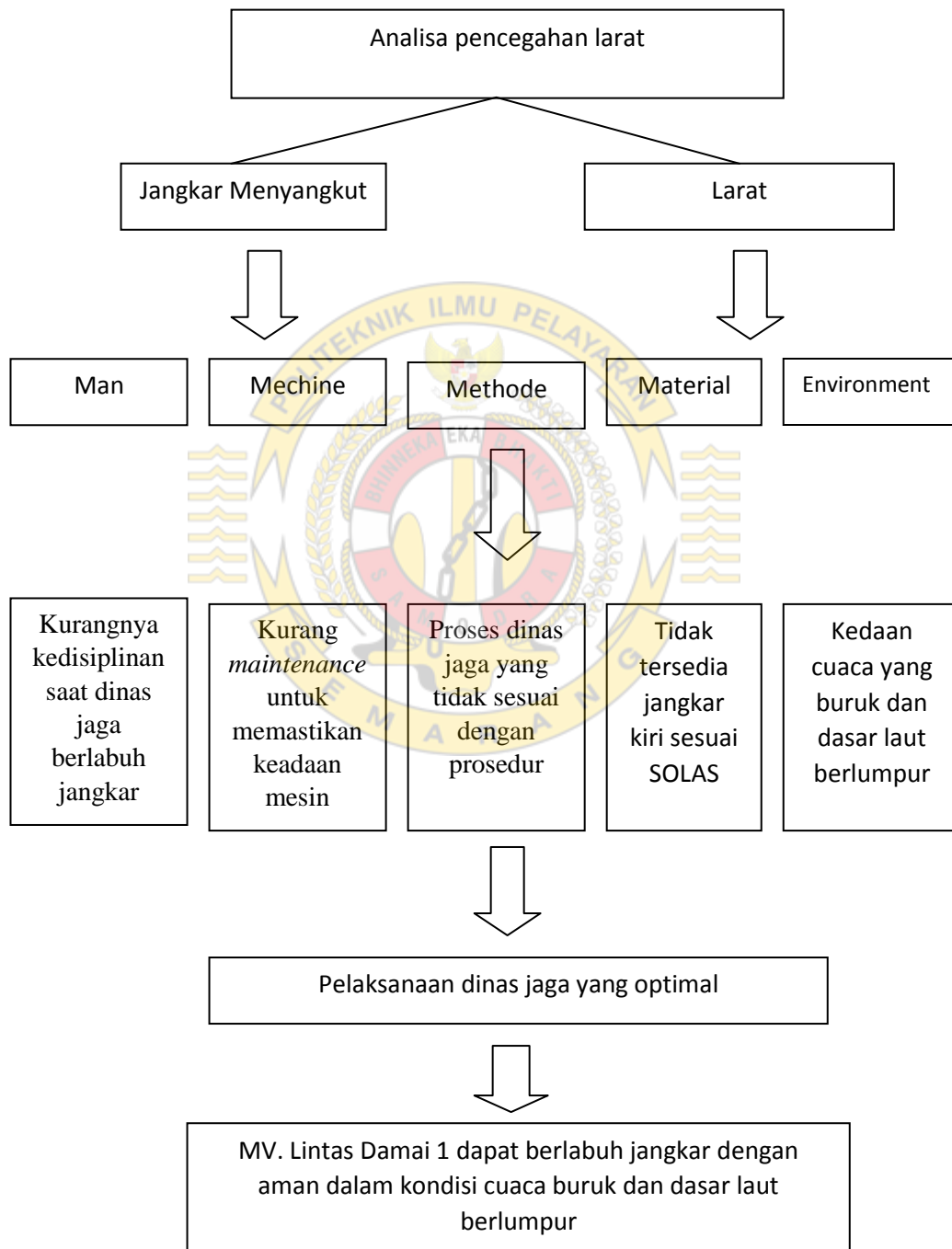
dalam jenis kiasan sehingga penggunaan larat bisa bukan dalam arti kata yang sebenarnya. Larat memiliki arti dalam kelas *verba* atau kata kerja sehingga larat dapat menyatakan suatu tindakan, keberadaan, pengalaman, atau pengertian dinamis lainnya dan *adjektiva* atau kata sifat sehingga larat dapat mengubah kata benda atau kata ganti, biasanya dengan menjelaskannya atau membuatnya menjadi lebih spesifik, yang berarti hanyut dan tidak menyangkut: sauh kapal itu larat hingga tidak dapat mengait dasar laut.

4. Muatan Curah adalah komoditas yang ditangani, ditransportasikan, dan didistribusikan dalam jumlah besar dan tidak terkemas. Bahan curah juga mengacu pada suatu bahan yang berwujud fluida (cair dan gas) dan butiran, yang setiap individu butirannya memiliki massa yang sangat kecil dibandingkan massa keseluruhan bahan yang dimuat. Contoh bahan curah yaitu minyak bumi, sereal, batu bara, dan bahan bangunan. Kargo yang memuat bahan curah biasanya ditumpahkan isinya, dituang, atau dipindahkan dengan sekop atau ember untuk membongkarnya. Bahan curah biasanya dimuat dalam kargo tangker yang dibawa oleh kapal tangker, kereta, truk tangker, atau truk semi-trailer, ataupun dialirkan melalui saluran (misal pipa). Dalam jumlah yang sedikit, bahan curah dapat dimuat di dalam drum, kotak, karung, dan sebagainya.
5. Pandu adalah sebuah karier profesional internasional yang mana hampir semua negara memiliki pandu, dalam bahasa Internasionalnya disebut PILOT, mungkin jika kita mendengar kata "pilot" yang terlintas adalah



pesawat terbang dan pramugari sehingga lebih tepatnya Pandu disini adalah Maritime Pilot/ Sea pilot/ Harbour Pilot/ Deep Sea Pilot

### C. Kerangka Pikir



Gambar 2.1 Kerangka Pikir