

## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### A. Tinjauan Pustaka

Dalam dunia pelayaran niaga kelaiklautan kapal (*seaworthiness*) diatur di dalam “*The Hague-Visby Rules* maupun *The Hamburg Rules*“. Kelaiklautan kapal selaku pengangkut tegas dinyatakan sebagai kewajiban dari pengangkut (*carrier*) atau pemilik kapal (*ship owner*) dikatakan antara lain: *The carrier should be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to: (a) make the ship seaworthy, (b) properly man, equip and supply the ship, (c) make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation*. Ketentuan ini diartikan sama dengan kapal laik laut (*ship seaworthy*), awak kapal laik laut (*crew seaworthy*), dan ruang muatan laik laut (*cargo seaworthy*) bagi pihak asuransi tidak akan menerima pertanggunggaan tanpa dokumen bukti atas kelaiklautan ini. Uraian tersebut dikuatkan dengan analisis yang dilakukan oleh Hopkins dalam Lasse (2014:124).

Menurut F.N. Hapkins bahwa *seaworthiness* berhubungan dengan tingkat kelayakan struktur, perlengkapan dan pengawakan kapal. Untuk keperluan asuransi laut, kapal dikatakan laik laut apabila kapal siap menghadapi segala tantangan maupun risiko di laut. Demikian juga untuk keperluan kontrak pengangkutan, kapal harus *cargo worthiness*. Dalam hal ini kapal yang tidak laik laut atau dinamakan *unsafe ship* tidak dapat dipertanggung jawabkan, tentu saja keadaan seperti ini tidak diinginkan dan dapat mengakibatkan kecelakaan.

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 51 tahun 2002 tentang perkapalan pada pasal 5 (ayat 1) bahwasannya setiap kapal wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang meliputi, keselamatan kapal, pengawakan kapal, manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal, pemuatan dan status hukum kapal. Sedangkan pada (ayat 2) nya menyebutkan bahwa pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud dalam (ayat 1) dibuktikan dengan sertifikat kapal dan/atau surat kapal sesuai dengan ketentuan yang telah diatur.

Dasar hukum dilaksanakannya kelaiklautan kapal dibedakan menjadi dua yaitu berdasarkan aturan internasional dan aturan nasional:

#### A. Aturan Internasional

1. Konvensi Solas 1974 dan amandemennya.
2. Konvensi STCW 1978/95 dan Amandemennya
3. Konvensi ILO
4. Konvensi TMS 1969
5. Konvensi Loadline 1966

#### B. Aturan Nasional

1. Undang-undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
2. PP. No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan
3. PP. NO. 7 Taun 2000 tentang Kepelautan
4. KEPMENHUB NO. 18 Tahun 1997 tentang Pendidikan, Ujian Negara dan Sertifikasi Kepelautan
5. KEPMENHUB NO. 43 Tahun 2005 tentang Organisasi dan Tata Keraj Departemen Perhubungan
6. SK. DIRJEN HUBLA NO. PY. 66/4/1/03 Tahun 2003 tentang penyelenggaraan Kelaiklautan Kapal

Pemenuhan semua persyaratan kelaiklautan kapal dibuktikan dengan dikeluarkannya sertifikat-sertifikat atau dokumen-dokumen yang dikeluarkan oleh pihak yang diberi wewenang oleh pemerintah. Secara garis besar

kelaiklautan kapal di Indonesia dilaksanakan oleh dua badan yaitu Pemerintah yang ditangani oleh Unit Penyelenggara DITJEN Hubungan Laut dan oleh Badan Klasifikasi.

Menurut Unus dalam Supanji dkk (2008, h.5), syarat-syarat kapal yang memenuhi kelaiklautan yaitu:

1. Keselamatan kapal, yaitu kapal dapat kembali pulang dengan selamat
2. Pengawakan, ABK memenuhi syarat atau memiliki ketrampilan
3. Muatan, tidak melebihi muatan yang seharusnya
4. Kesehatan dan kesejahteraan ABK
5. Status kapal, adanya sertifikat kebangsaan atau menggunakan bendera negara
6. Pencegahan pencemaran air laut, tidak mencemari perairan ketika berlayar

Menurut Undang-Undang No.17 tahun 2008 kelaik lautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan :

#### A. Keselamatan kapal

Keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan, dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta kapal.

Persyaratan keselamatan kapal diatur berdasarkan SOLAS 1974 :

- Bagi pelaut yang telah disijilkan dapat diberikan Buku Pelaut
- Buku Pelaut adalah identitas bagi pelaut dan berlaku sebagai dokumen perjalanan bagi pelaut yang akan naik kapal di luar negeri atau menuju Indonesia setelah turun dari kapal di luar negeri. Buku pelaut seperti: nama, tempat, dan tanggal lahir, kebangsaan ijazah yang dimiliki serta pengalaman berlayar.
- Persyaratan untuk bekerja di kapal :

- a. Berumur sekurang-kurangnya 18 tahun
- b. Sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan dari rumah sakit yang ditunjuk pemerintah
- c. Memiliki sertifikat Keahlian Pelaut dan/atau Sertifikat Ketrampilan Pelaut
- d. Disjil

#### B. Pencegahan pencemaran

Pencegahan pencemaran dari kapal diatur berdasarkan Konvensi Internasional untuk pencegahan pencemaran dari kapal (MARPOL 73/78).

MARPOL 73/78 terdiri dari 6 lampiran (*Annex*) :

1. *Annex I* : Peraturan pencegahan pencemaran oleh minyak.
2. *Annex II* : Peraturan pengawasan pencemaran oleh zat cair beracun yang diangkut dalam bentuk cair.
3. *Annex III* : Peraturan pencegahan pencemaran oleh barang berbahaya yang diangkut dalam kemasan.
4. *Annex IV* : Peraturan pencegahan oleh kotoran (*sewage*) dari kapal.
5. *Annex V* : Peraturan pencegahan pencemaran oleh sampah dari kapal.
6. *Annex VI* : Peraturan pencegahan pencemaran udara dari cerobong kapal

#### C. Pengawakan

Kapal harus diawaki dengan awak kapal yang cukup, cakap dan memiliki sertifikat yang diharuskan serta sehat jasmani dan rohani sesuai pemeriksaan dari rumah sakit yang ditunjuk Pemerintah. Setiap awak kapal

harus *familiar* dengan tugas-tugasnya di kapal dan menguasai peralatan yang ada di kapal serta dapat berkoordinasi dengan baik dalam menanggulangi keadaan darurat. Jumlah awak kapal minimum sesuai dengan *Safe Manning Certificate* dan susunan Perwiranya sesuai ketentuan Pemerintah.

#### D. Pemuatan

- 1) Susunan pemuatan harus diperhatikan baik yang menyangkut stabilitas kapal maupun yang menyangkut masalah keselamatan. Muatan tidak boleh mengganggu pemandangan dari anjungan serta tidak mengganggu operasi alat-alat penolong dan pemadam kebakaran. Stabilitas kapal harus baik dan selamat untuk berlayar.
- 2) Batas benaman tidak boleh melebihi garis *Plimsol* sesuai daerah dan musim. Penentuan letak *Plimsol Mark* didasarkan perhitungan sesuai *Load Line Convention 1996* dimana sertifikatnya harus ada di kapal.

#### E. Kesejahteraan dan kesehatan awak kapal

Persediaan permakanan harus mencukupi selama pelayaran baik untuk awak kapal maupun untuk penumpang. Jumlah kamar mandi serta persediaan air tawar harus cukup untuk awak kapal dan penumpang. Ketentuan mengenai persyaratan diatur dalam PP No. 7 tahun 2000 dan Konvensi ILO 147.

#### F. Status hukum kapal

Kapal harus mempunyai surat tanda kebangsaan yang masih berlaku sesuai ukuran kapal.

Kondisi kapal yang baik adalah kewajiban dari setiap pemilik kapal dan pengguna kapal. *Maintenance* dan *repair* yang baik akan memberikan keuntungan ekonomis dan teknis terhadap kapal. *Maintenance* dan *repair* secara berkala di dok atau lebih dikenal dengan *docking* kapal dilakukan setiap dua tahun sekali. Hal ini sudah diatur oleh IACS (*International Association of Classification Societies*) tentang kewajiban *dry docking* untuk *merchant ship*. Proses perbaikan (*docking*) kapal baiknya selalu dilakukan tepat waktu dan tidak ditunda-tunda. Proses perbaikan kapal dilakukan di galangan kapal yang berkapasitas untuk melakukan perbaikan. Proses perbaikan kapal yang baik tentunya dilakukan oleh galangan dengan manajemen pekerjaan yang baik. Didukung oleh *Quality Control* dan *Quality Assurance* yang baik dan dipatuhi oleh seluruh sumber daya manusianya. Galangan kapal merupakan unsur penunjang untuk memenuhi kebutuhan kelaikan kapal melalui perawatan beserta mesinnya.

Pelaksanaan pekerjaan reparasi dikategorikan dalam 3 macam yaitu (Soeharto dan Soejitno, 1996):

1. *Docking repair*

*Docking repair* dilaksanakan khususnya untuk mereparasi ataupun merawat bagian – bagian kapal yang berada dibawah garis air. Pekerjaan tersebut meliputi:

- a) Pergantian pelat
- b) Pergantian *zinc anode*
- c) Reparasi *propeller* dan pelepasan poros

d) Pembersihan dan pengecatan pelat dibawah garis air

## 2. *Special repair*

*Special repair* dilakukan setiap empat tahun sekali. Pekerjaan yang dilakukan seperti *annual repair* ditambah penggantian pelat di beberapa tempat yang ketebalannya sudah tidak memenuhi syarat lagi.

## 3. Rehabilitasi

Rehabilitasi adalah perbaikan yang dilakukan secara besar-besaran atau yang dapat juga disebut *rebuild*.

## 4. *Emergency* (perbaikan tak terduga).

Adalah perbaikan yang dilaksanakan diatas dock atau dapat dilaksanakan dalam keadaan terapung / *floating repair*. Kerusakan dapat disebabkan oleh tabrakan, kandas dan sebab-sebab lain.

Sarana pokok untuk pekerjaan bangunan baru dan reparasi meliputi  
(W. P. Shepherd and Baron, 1968):

### 1. *Graving dock*

*Graving Dock* atau dok kolam atau *dry dock*, merupakan suatu struktur permanen yang seluruhnya digali pada tanah atau dibuat dengan mengeruk dan menempatkan material (pasir, batu dan beton) disamping area dok (R.L. Storch, 1995).

### 2. *Slipway*

Konstruksi *slipway* terdiri dari rel yang dipasang pada landasan beton seperti pada *building berth*, dan kereta (*cradle*) diatasnya. *Cradle* dapat naik turun diatas rel dengan bantuan kabel baja (*slink*) yang ditarik mesin derek.



### 3. *Floating dock*

Merupakan tipe dok yang *portable* sehingga dapat dipindahkan. Proses pendedokan dilakukan dengan cara menenggelamkan *dock* kemudian diapungkan pada sarat air tertentu dimana dalam pengoperasiannya dibantu dengan pompa- pompa pengisi.

### 4. *Lifting dock*

*Lift dock* atau *ship lift* merupakan sebuah tipe dari *dry dock* yang diangkat atau dinaik-turunkan. Landasan tempat pengerjaan kapal-kapal dari *lift dock* berupa sebuah *platform* dan diturunkan ke dalam air secara vertikal dan dihentikan sampai kedalaman tertentu. Naik turunnya *platform* dibantu dengan pesawat angkat (*hoist crane*).

## B. Definisi operasional

Untuk memudahkan pembaca dalam memahami istilah-istilah yang terdapat dalam skripsi ini, maka peneliti memberikan pengertian-pengertian yang dapat membantu pembaca untuk memahami dan memberikan kemudahan peneliti dalam pembahasan skripsi, yaitu sebagai berikut:

### 1. *International Maritime Organization (IMO)*

Adalah badan khusus dari Persatuan Bangsa-bangsa (PBB) yang telah membuat dan mengembangkan peraturan internasional di bidang maritim.

### 2. *IACS (International Association of Classification Societies)*

Adalah kumpulan dari 12 biro klasifikasi di dunia. IACS sendiri berfungsi untuk membuat regulasi tentang kelautan seperti kapal, bangunan lepas pantai dan fasilitas yang berada di laut.



3. *Merchant Ship*

Adalah perahu atau kapal yang mengangkut kargo, atau juga membawa penumpang untuk disewa.

4. *Safety Of Life at Seat (SOLAS)*

Adalah peraturan yang mengatur keselamatan maritim paling utama. Demikian untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup di laut dimulai sejak tahun 1914, karena saat itu mulai dirasakan bertambah banyak kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa dimana-mana.

5. *Marine Pollution 73/78 (MARPOL 73/78)*

Adalah Konvensi Internasional untuk Pencegahan Pencemaran Dari Kapal, 1973 sebagaimana telah diubah oleh Protokol 1978.

6. *International Labour Organization (ILO)*

Adalah badan khusus yang menampung isu buruh internasional di bawah PBB.

7. *Safe Manning Certificate*

Adalah sertifikat yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional yang menerangkan jumlah awak kapal yang diwajibkan dan sertifikat keahlian.

8. *Plimsol Mark*

Adalah sebuah tanda pada lambung kapal untuk membatasi draft maksimum sebuah kapal demi keamanan dan keselamatan kapal sesuai dengan daerah/musim dimana kapal tersebut berlayar.

### 9. *Building Berth*

Adalah tempat perakitan kapal dan sekaligus tempat peluncuran kapal bila sudah selesai dikerjakan.

### 10. *Hoist Crane*

Adalah salah satu dari jenis pesawat angkat yang banyak dipakai sebagai alat pengangkat dan pengangkut pada industri-industri, pabrik, maupun bengkel.

### 11. *Propeller*

Baling-baling adalah kitiran untuk menjalankan kapal atau pesawat terbang. Kitiran ini mengkonversi gerakan rotasi menjadi daya dorong

### 12. *Load Line Convention 1996*

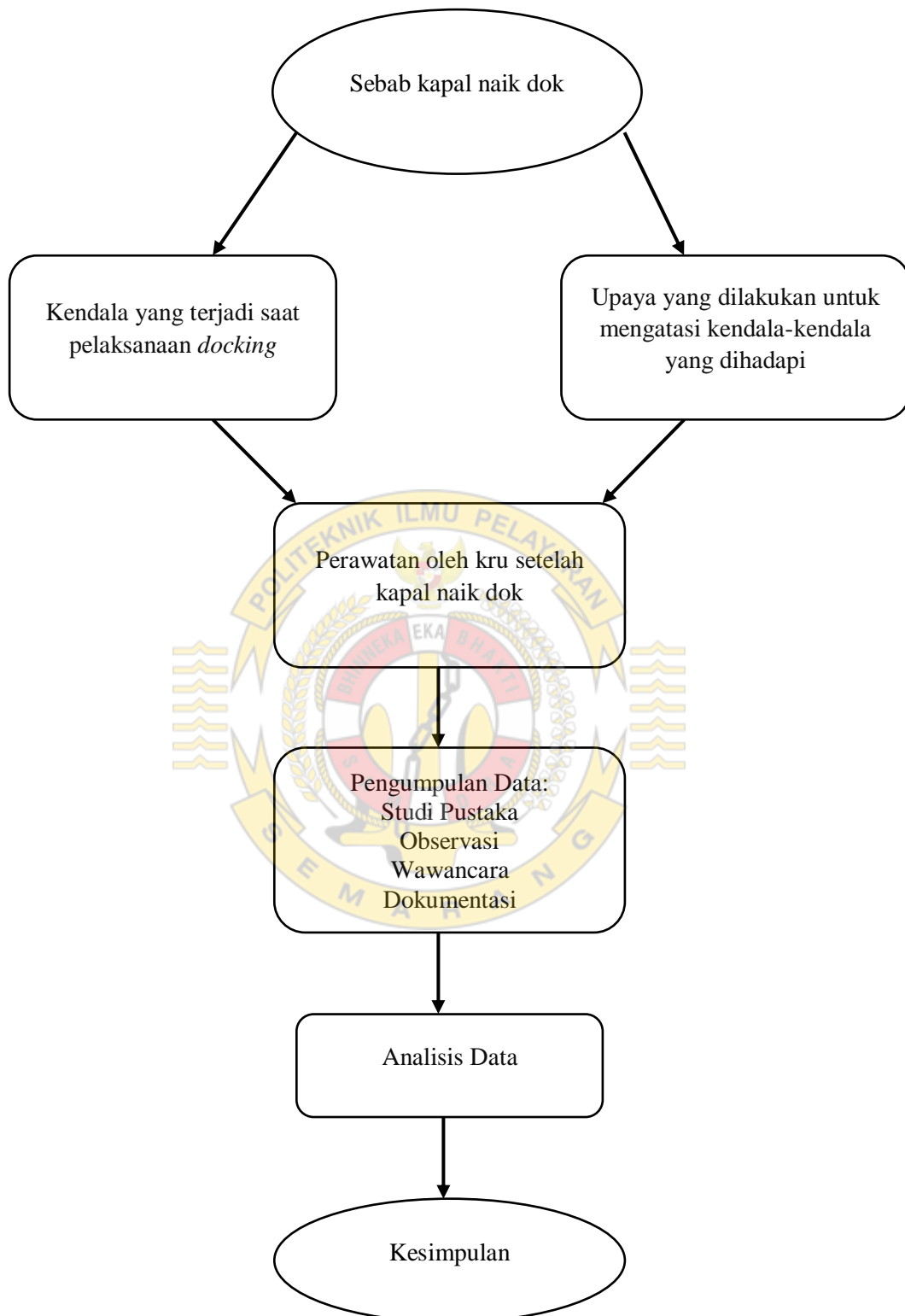
Adalah suatu sertifikat yang di terbitkan oleh pemerintah negara kebangsaan kapal, berdasarkan perjanjian internasional (konvensi) tentang garis muat dan lambung timbul (*free board*) yang memberikan pembatasan garis muat untuk tiap tiap musim atau daerah atau jenis perairan di mana kapal berlayar.

### 13. *Zinc anode*

Anode adalah zinc (timah), aluminium, atau magnesium yang digunakan untuk melindungi besi terhadap *corrosion* atau karat.

## **C. Kerangka pikir**

Untuk mempermudah pembahasan skripsi mengenai pentingnya pelaksanaan *docking* untuk menjaga kelaiklautan kapal, maka perlu untuk memfokuskan data-data agar dapat ditarik kesimpulan. Untuk lebih jelasnya langkah yang dilaksanakan sebagai berikut :



**Gambar 2.1.**  
**Kerangka pikir penelitian**