

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1.1 LANDASAN HUKUM

Adapun dasar hukum yang diambil sebagai landasan teori yang langsung berkaitan dengan masalah yang diteliti, yaitu:

1. Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

a. Pasal 1 ayat (32)

Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.

b. Pasal 1 ayat (34)

Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memengaruhi 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.

c. Pasal 124 ayat (1)

Setiap pengadaan, pembangunan dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal

d. Pasal 124 ayat (2)

Persyaratan keselamatan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi :

- 1) material;
 - 2) konstruksi;
 - 3) bangunan;
 - 4) permesinan dan perlistrikan;
 - 5) stabilitas;
 - 6) tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio; dan
 - 7) elektronika kapal.
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan
- a. Pasal 1 ayat (1)

Keselamatan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.
 - b. Pasal 1 ayat (2)

Penyelenggara sarana dan prasarana serta sumber daya manusiabilang transportasi sungai, danau dan penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi standar keselamatan;
 - c. Pasal 1 ayat (3)

Standar keselamatan bidang transportasi sungai, danau dan penyeberangan sebagai dimaksud pada ayat (2), merupakan acuan bagi penyelenggara sarana dan prasarana bidang transportasi sungai, danau dan penyeberangan yang meliputi:

 - 1) Sumber Daya Manusia;
 - 2) Sarana dan/atau Prasarana;
 - 3) Standar Operasional Prosedur;
 - 4) Lingkungan.

3. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL – 12 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 80 Tentang Perlengkapan penolong kapal penumpang daerah pelayaran lokal yaitu:
 - a) Sekoci Penolong (*Lifeboat*)
 - b) Rakit Penolong (*Liferaft*)
 - c) Pelampung Penolong (*Lifebouy*)
 - d) Jeket Penolong (*Lifejaket*)

2.2 LANDASAN TEORI

1. Transportasi

Menurut Fidel Miro (2005), menyatakan bahwa Transportasi adalah usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana ditempat lain objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu.

2. Kapal Penyeberangan

Menurut Iskandar Abu Bakar dkk pada tahun 2011, menyatakan bahwa Kapal Penyeberangan adalah sebagai salah satu moda transportasi yang cukup berkembang di Indonesia merupakan bagian dari sistem Transportasi Nasional yang memiliki karakteristik tersendiri. Kapal Penyeberangan berdasarkan fungsinya terbagi atas 3 (tiga):

- a. Kapal Penyeberangan yang memuat Penumpang.
- b. Kapal Penyeberangan yang memuat Kendaraan.
- c. Kapal Penyeberangan yang memuat Penumpang dan Kendaraan.

3. Perlengkapan Keselamatan

Safety Equipment atau perlengkapan keselamatan yaitu segala peralatan dan perlengkapan yang digunakan untuk melindungi jiwa awak kapal maupun penumpang pada waktu dalam keadaan darurat (Mutholib,

2013). Dalam upaya meningkatkan keselamatan angkutan laut dan penyeberangan, pemeriksaan fasilitas keselamatan harus dilaksanakan pada setiap kapal yang akan berangkat berlayar.

Untuk mencapai suatu keberhasilan yang maksimal di dalam proses penyelamatan di laut selain diperlakukan peraturan tersebut, juga diperlakukan kesiapan-kesiapan baik personil atau awak kapal yang dalam keadaan bahaya, serta perlengkapan dan alat-alat penolong diatas kapal (Maritim World, 2011). Keselamatan jiwa di laut, tidak saja bergantung dari kapalnya, awak maupun peralatannya, tetapi juga kesiapan dari peralatan – peralatan tersebut untuk dapat digunakan setiap saat, baik sebelum berangkat maupun di dalam perjalanan.

Perlengkapan keselamatan memiliki persyaratan umum yang harus dipenuhi, antara lain :

- a. Dibuat dari bahan yang tepat oleh orang yang ahli.
 - b. Harus tahan pada suhu -30°C sampai dengan $+65^{\circ}\text{C}$.
 - c. Harus diberi warna yang mencolok.
 - d. Dilengkapi dengan bahan yang dapat memantulkan cahaya (*Reflection Tape*).
 - e. Dapat dioperasikan dengan mudah dan baik dalam segala kondisi laut.
 - f. Diberi tanda masa berlakunya dengan jelas
4. Sekoci Penolong (*Lifeboat*)

Kunco Wati (2019), Mengatakan bahwa sekoci merupakan perahu keselamatan yang digunakan untuk meninggalkan kapal apabila kapal dalam keadaan darurat. Berikut syarat-syarat yang harus dipenuhi untuk kelayakan sekoci penolong, antara lain :

- a. Panjang rata-rata sekoci penolong tidak boleh kurang dari 24 kaki atau 7,3 meter.
 - b. Harus mempunyai stabilitas yang baik dilaut terbuka dengan penuh muatan serta cukup lambung bebas.
 - c. Harus mempunyai tenaga apung yang terpasang tetap, dan tangkitangkinya tidak boleh terpengaruh oleh karat atau minyak
 - d. Jika dipasang motor maka harus dipasang pelindung dari masuknya air dari muka.
 - e. Berat maksimum dengan segala isinya tidak boleh lebih dari 20 long Ton atau 20.320 kg.
 - f. Sekoci yang bisa lebih dari 60 orang tapi kurang dari 100 orang harus memakai penggerak baling-baling yang digerakan dengan tenaga (mechanically propeller)
 - g. Bangku yang melintang dan yang dipinggir harus dipasang serendah mungkin.
 - h. Block Coeficient harus lebih dari 0,64 (bahan bukan dari kayu).
5. Rakit Penolong (*Liferaft*)

Mohamad Rahju (2019), Mengatakan bahwa Liferaft merupakan alat keselamatan kapal berbentuk kapsul kembang yang penempatan posisinya ada di bagian boat dek kapal. Berikut merupakan syarat-syarat dari rakit penolong :

- a. Harus mampu bertahan terapung selama 30 hari.
- b. Harus mampu dilemparkan dari ketinggian 18 meter.
- c. Dilengkapi dengan sarana pelindung.
- d. Kapasitas minimal 6 orang
- e. Dilengkapi dengan 4 roket pelontar obor berparasut; 6 buah obor tangan; 2 isyarat asap apung.
- f. Jalan masuk ke rakit minimal 1 buah

- g. Terbuat dari karet
 - h. Harus dilengkapi dengan repair kit.
 - i. Pompa udara
 - j. Harus mempunyai stabilitas yang baik ketika terapung dengan isinya sudah terbuka.
 - k. Kalau dijatuhkan dari ketinggian 18 meter (60 kaki), beserta isinya tidak rusak.
 - l. Tutup rakit secara otomatis akan terbuka pada tempatnya ketika rakit mengembang. Tutup ini harus berfungsi juga sebagai pelindung terhadap orang-orang yang cedera dan mempunyai alat yang menampung air hujan. Diatasnya dilengkapi penerangan dan warna tutup harus menyolok.
 - m. Rakit ini harus dilengkapi dengan painter yang diikat pada bagian luar life line dan harus tersimpan dibagian dalam.
 - n. Harus bisa ditegakkan oleh satu orang, jika pada waktu terkembang terbalik.
 - o. Harus dilengkapi dengan pintu masuk yang dilengkapi dengan alat untuk naik dari air ke dalam rakit.
 - p. Pengembangan rakit kapsul dengan gas tidak mempengaruhi orang cedera (kompres gas), harus secara otomatis dengan menarik tali atau yang lainnya.
 - q. Alasnya harus kedap air dan harus cukup melindungi terhadap dingin.
6. Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

Adi Guna Santara (2014), Mengatakan bahwa pelampung yang menyelamatkan nyawa dirancang untuk dilempar kepada seseorang didalam air. Syarat pelampung penolong :

- a. Diameter luar 800 mm dan diameter dalam 400 mm.

- b. Dibuat dari bahan apung yang menyatu.
- c. Dapat mengapung 24 jam.
- d. Tidak terbakar/meleleh setelah terkurung api selama 2 detik.
- e. Dapat dilemparkan dari ketinggian 30 meter.
- f. Dilengkapi tali pegangan dan tali penyelamat 15 depa.
- g. Dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri.
- h. Mempunyai berat tidak kurang dari 2,5 kg.
- i. Dilengkapi dengan alat pemantul cahaya.
- j. Tidak boleh rusak oleh pengaruh minyak.
- k. Harus diberi warna yang mencolok/oranye.
- l. Harus diberi nama kapal.
- m. Semua pelampung penolong tidak boleh diikat kuat ke badan kapal tapi harus dengan mudah bisa dipakai.

7. Jaket Penolong (*Lifejacket*)

Adi Guna Santara (2014), Mengatakan bahwa jaket penolong yang melindungi pengguna yang bekerja diatas air atau di permukaan air agar terhindar dari bahaya tenggelam dan atau mengatur daya apung pengguna agar dapat berada pada posisi tenggelam atau melayang di dalam air. Syarat-syarat baju penolong :

- a. Harus dibuat dari bahan yang baik dan dikerjakan dengan sempurna.
- a. Harus dibuat sedemikian rupa untuk mengurangi kekeliruan memakai atau terbalik.
- b. Harus mampu menahan di atas air dengan badan terlentang dalam suatu sudut miring.
- c. Harus mampu membalikan badan dari segala macam posisi ke posisi terlentang.
- d. Tidak boleh rusak oleh pengaruh minyak.
- e. Harus berwarna yang mencolok/oranye.

- f. Tidak terbakar/meleleh setelah terkurung api selama waktu 2 detik.
- g. Harus mudah dan cepat digunakan (+ 1 menit), enak dipakai.
- h. Harus mempunyai daya apung dan stabilitas tinggi.
- i. Daya apung tidak boleh berkurang lebih dari 5% setelah terendam dalam air selama 24 jam.
- j. Harus dilengkapi dengan peluit.
- k. Dilengkapi dengan alat pemantul cahaya.