BAB 1
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia,yang diberi batas - batas,memiliki hak hak,dan kedaulatannya yang ditetapkan dengan Undang - Undang.Bahwa dalam upayanya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang - Undang Dasar 1945,mewujudkan wawasan nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional untuk mendukung pertumbuhan ekonomi,pengembangan wilayah, dan memperkokoh kedaulatan Negara. Bahwa pelayaran yang terdiri atas angkutan di perairan,kepelabuhanan,keselamatan dan keamanan pelayaran,serta perlindungan maritim.

Kapal merupakan transportasi nasional yang sangat efektif dan potensinya harus dikembangkan,agar perekonomian di Indonesia dapat merata.Kapal merupakan transportasi yang terhitung ekonomis dengan harga yang cukup terjangkau,dan dapat memasuki sampai daerah pelosok.

Untuk itu keselamatan pelayaran sangat penting untuk diperhatikan.Keselamatan pelayaran merupakan tugas dan tanggung jawab semua pihak yang berada di atas kapal.Tanggung jawab utama terletak di tangan Nakhoda. Apalagi kapal tempat taruna melakukan praktek berlayar di kapal penumpang,yang tentunya lebih banyak orang yang harus diperhatikan keselamatan jiwanya.

Dalam hal keselamatan pelayaran,terdapatfactor - faktor yang mempengaruhi keselamatan pelayaran itu sendiri,ada faktor internal ada pula faktor eksternal. Faktor*Intemal*,antara lain :

1. Kecakapan Mualim dalam hal bernavigasi.
2. Alat Alat navigasi yang baik.

3. Kesadaran penumpang akan keselamatan diri masing - masing, dengan memperhatikan peringatan peringatan yang ada.
4. Kondisi kapal layak laut, dan lain-lain.

Faktor eksternal adalah faktor alam.

Dalam pelayaran faktor alam sangat mempengaruhi proses bemavigasi diatas kapal,terutama jika dalam cuaca buruk Benavigasi di saat cuaca buruk cenderung harus lebih teliti dan aktif daripada saat cuaca baik.

Kita bisa mendapat informasi cuaca suatu perairan dari info BMKG pusat atau stasiun radio pantai terdekat.Dengan demikian kita dapat mengetahui apakah perairan yang akan kita layari dalam kondisi baik atau tidak.Sehingga kita dapat mengantisipasi segala kemungkinan yang terj adi.

Dalam hal keselamatan diatas kapal banyak konvensi konvensi yang telah dibuat,untuk menjadi panduan keelamatan di kapal.Sebagai contoh : pengaplikasian konvensi *The Standart of Training, Certification & Watchkeeping 1978 (STCW 1978), Safety of Life at Sea 1974 (SOLAS 1974),Collision Regulation 1972*.Berikut ini adalah kutipan dari beberapa konvensi konvensi yang telah disususun oleh IMO berkaitan dengan masalah yang penulis angkat.Antara lain :

a.*STCW* 1978 *Amendment* 2010

Konvensi internasional ini berisi tentang standar latihan, sertifikasi dan dinas jaga untuk pelaut. *(STCW) Amendment* 2010 telah menetapkan kualifikasi standar untuk kapten,perwira,dan petugas penjaga diatas kapal niaga yang berlayar.*Konvensi* ini lahir di London pada tahu 1978 dan mulai diterapkan pada tahun 1984.Konvensi ini menetapkan standar minimum yang berhubungan pada latihan,sertifikasi,dan dinas jaga untuk pelaut yangmewajibkan Negara - negaranya untuk memenuhinya.

b. *SOLAS* 1974 *Amendment* 1978

Adalah peraturan yang mengatur keselamatan jiwa di laut.*SOLAS* merupakan ketentuan yang sangat penting karena berkenaan dengan kapalkapal dagang dan dan merupakan konvensi tertua.

Berikut ini kutipan dari *SOLAS* 1974,Peraturan 12 tentang Penerbitan atau pengesahan sertifikat,*point*(i) : Sertifikat yang dinamakan Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang harus diterbitkan setelah survei awal atau pembaharuan terhadap sebuah kapal penumpang yang sesuai dengan ketentuan *relevan* dari Bab Bab sebelumnya.

c. *Collision Regulation* 1972

Adalah sebuah tatanan yang mengatur tentang bagaimana yang harus sebuah kapal lakukan jika terjadi kondisi kondisi tertentu,baik yang biasa terjadi ataupun diluar kendali.Sehingga kita dapat mengetahui apa tindakan yang harus kita ambil pada situasi tertentu.

Sebagai contoh kapal pada keadaan tampak terbatas,kita dapat melihat *Collreg* aturan 19 tentang Sikap Kapal Dalam Penglihatan Terbatas,yang isinya sebagai berikut :

1) Aturan ini berlaku bagi kapal yang tidak saling melihat jika sedang g berlayar di atau dekat satu daerah dengan pengglihatan terbatas.
2) Sebuah kapal harus bergerak dengan kecepatan aman yang disesuaikan dengan keadaan keadaan dan suasana penglihatan terbatas sebagaimana layaknya. Sebuah kapal tenaga,mesinnya harus selalu dalam keadaan siap untuk mengolah gerak.
3) Setiap kapal harus selalu memperhatikan dengan seksama keadaan keadaan dan suasana sehubungan dengan penglihatan terbatas yang ada, dalam memenuhi aturan - aturan pada seksi I dari bagian ini.
4) Sebuah kapal dapat mendeteksi dengan radar adanya kapal lain harus betul - betul menentukan apakah sedang berkembang keadaan terlalu dekat dan atau ada resiko tubrukan.Jika demikian halnya dia harus melakukan tindakan untuk menghindar dalam waktu yang cukup dengan ketentuan bahwa suatu perubahan haluan sej auh mungkin harus dihindari :
   a) Suatu perubahan haluan ke kiri untuk kapal yang berada di depan agak melintang selain daripada kapal yang sedang disusul.

b) Suatu perubahan haluan ke arah kapal tepat melintang atau di belakang arah melintang.

c) Kecuali apabila telah diyakini bahwa tidak ada bahaya tubrukan,maka setiap kapal yang mendengar isyarat kabut kapal lain yang menurut pertimbangannya berada lebih di depan arah melintangnya,harus mengurangi kecepatannya seminimum mungkin sehingga dengan kecepatan itu kapal tersebut masih dapat mempertahankan haluannya.Jika dianggap perlu kapal tersebut harus menghentikan kecepatannya sama sekali dan tetap berlayar dengan sangat hati - hati sampai bahaya tubrukan telah berlalu.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan, maka masalah dalam penelitian ini dapat di identifikasikan menjadi suatu fokus masalah dalam kasus kasus satu persatu yang sangat erat hubungannya antara satu dengan yang lain sehingga dapat diambil rumusan masalah sebagai berikut :

1. Apa saja peralatan navigasi diatas kapal menurut *Safety of life at sea (SOLAS)Regulation 1974/1978* ?
2. Apa saja tugas dan tanggung Jawab perwira deck pada saat mengoptimalkan bemavigasi ketika menghadapi cuaca buruk ?
3. Apa saja tugas mualim jaga mengenai pengamatan dan komunikasi ketika cuaca buruk untuk mengoptimalkan bernavigasi ?

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penulisan

1 Tujuan Penulisan

Dengan berdasarkan uraian latar belakang yang telah penulis jelaskan diatas,penulis mempunyai beberapa tuj uan,seperti berikut ini :

a. Untuk memastikan peralatan navigasi apa saja di atas kapal yang sesuai dengan*Safety of life at sea (SOLAS) 1974 Regulation 1974/ 1978.*

b. Untuk mengetahui tugas dan tanggung jawab perwira deck saatmengoptimalkan bemavigasi ketika menghadapi cuaca buruk.

c. Untuk meningkatkan kemarnpuan perwira jaga dalam bemavigasi dan berolah gerak.

2. Kegunaan Penulisan

Pada penulisan karya tulis inipenulis berharap dapat bermanfaat bagi :

a. Bagi Perusahaan

Dapat menjadi masukan untuk perusahaan agar lebih memperhatikan alat alat navigasi di atas kapal agar siap digunakan,dan apabila ada kerusakan segera ada perbaikan, Agar kapal dapat bernavigasi dengan baik dalam segala kondisi. Lebih memperhatikan kerja dari awak kapal, agar bekerja sesuai dengan *SOP*.

b. Bagi Awak Kapal

Agar lebih sadar dan bertanggung jawab akan tugas masing masing,sehingga pelayaran dapat berjalan dengan lebih aman dan terjamin.

c. Bagi Pembaca

Dapat menambah pengetahuan pembaca mengenai dunia maritim,dan tugas dari masing masing perwira di kapal.Serta meningatkan pembaca untuk lebih bertanggung jawab atas pekerjaan masing - masing, Untuk mengatasi segala resiko erja, Tidak hanya di dunia maritim.

d. Bagi Civitas Stimart “AMNI” Semarang

Untuk menambah pengetahuan dan dapat menjadi motivasi agar lebih semangat belajar agar dapat bernavigasi dengan baik.

e. BagiPenulis

Menambah pengetahuan penulis dalam hal beravigasi pada saat melakukan pelayaran.Serta mengetahui alat - alat navigasi apa saja yang digunakan dalam bernavigasi.

1.4 Sistematika penulisan

Untuk mempermudah pembaca memahami dan mengetahui pokok-pokok permasalahan dan bagian-bagiannya,maka penulis membagi karya tulis ini menjadi 5 bab,yaitu:

Bab 1 :Pendahuluan

Dalam bab ini penulis mengemukakan mengenai Hal-hal yang berhubungan dengan pembuatan karya tulis yaitu : latar belakang,perumusan masalah, tujuan karya tulis dan manfaat karya tulis.

Bab 2 :Tinjauan pustaka

Dalam babini penulis membahas mengenai tinjauan pustaka dan gambaran umum obyek penelitian sesuai dengan judul karya tulis yang penulis ambil yaitu "*Optimalisasi Bernavigasi* di MT. Pacific Pride DM Sea Logistic"

Bab 3 : Gambaran umum obyek riset

Dalam bab ini berisi tentang *Profil* Gambaran umun tentang MT. Pacific Pride.

Bab 4 :Hasil dan pembahasan

Dalam bab ini penulis menguraikan fakta-fakta yang terjadi diatas kapal tempat penulis melakukan penelitian,dan pemecehan masalah dari keseluruhan masalah yang ada dikarya tulis ini secara jelas sesuai dengan apa yang menjadi pokok permasalahan.

Bab 5 :Penutup

Bab ini berisi tentang kesimpulan dan saran dari hasil penelitian.