

BAB 2

TINJAUAN PUSTRAKA

2.1 Tinjauan Pustaka

1. Pengertian Peranan

Berdasarkan kamus besar Bahasa Indonesia, peranan adalah sesuatu yang menjadi bagian atau memegang pimpinan terutama dalam terjadinya suatu hal atau peristiwa. Menurut Soejono Soekanto dalam buku yang berjudul *sosiologi suatupengantar* (2012:212), menjelaskan pengertian peranan merupakan aspek dinamis kedudukan (*status*). Apabila seseorang melakukan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, dia menjalankan suatu peranan. Perbedaan antara kedudukan dan peranan adalah untuk kepentingan ilmu pengetahuan. Keduanya tak dapat dipisah-pisahkan karena yang satu tergantung pada yang lain dan sebaliknya. Tak ada peranan tanpa kedudukan atau kedudukan tanpa peranan. Sebagaimana dengan kedudukan, peranan juga mempunyai dua arti. Setiap orang mempunyai macam-macam peranan yang berasal dari pola-pola pergaulan hidupnya. Hal itu sekaligus berarti bahwa peranan menentukan apa yang diperbuatnya bagi masyarakat serta kesempatan-kesempatan apa yang diberikan oleh masyarakat kepadanya. Peranan adalah suatu rangkaian perilaku yang teratur, yang ditimbulkan karena suatu jabatan tertentu, atau karena adanya suatu kantor yang mudah dikenal. Kepribadian seseorang barangkali juga amat mempengaruhi bagaimana peranan harus dijalankan. Peranan timbul karena seseorang memahami bahwa ia bekerja tidak sendirian. Mempunyai lingkungan, yang setiap saat diperlukan untuk berinteraksi

2. Pengertian Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP)

Sarana Bantu Navigasi adalah fasilitas yang dibangun untuk maksud tertentu yang mengkomunikasikan informasi kepada seseorang pengamat terlatih di kapal untuk membantu tugas navigasi. Proses komunikasi ini dikenal sebagai isyarat pelayaran (*marine signaling*) contoh yang umum tentang Sarana Bantu Navigasi Visual meliputi menara suar, rambu, rambu garis tuntun, kapal suar, pelampung suar, tanda siang serta isyarat lalu lintas.

3. Pengertian Keselamatan Pelayaran

Keselamatan Pelayaran adalah sebagai suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhanan Terdapat banyak penyebab kecelakaan kapal laut, karena tidak di indahkannya keharusan tiap kendaraan yang berada di atas kapal untuk diikat (*lashing*), hingga pada persoalan penempatan barang yang tidak memperhitungkan titik berat kapal dan gaya lengan stabil. Dengan demikian penyebab kecelakaan sebuah kapal tidak dapat disebutkan secara pasti, melainkan perlu dilakukan pengkajian

2.2 Aturan (SBNP) Menurut IALA

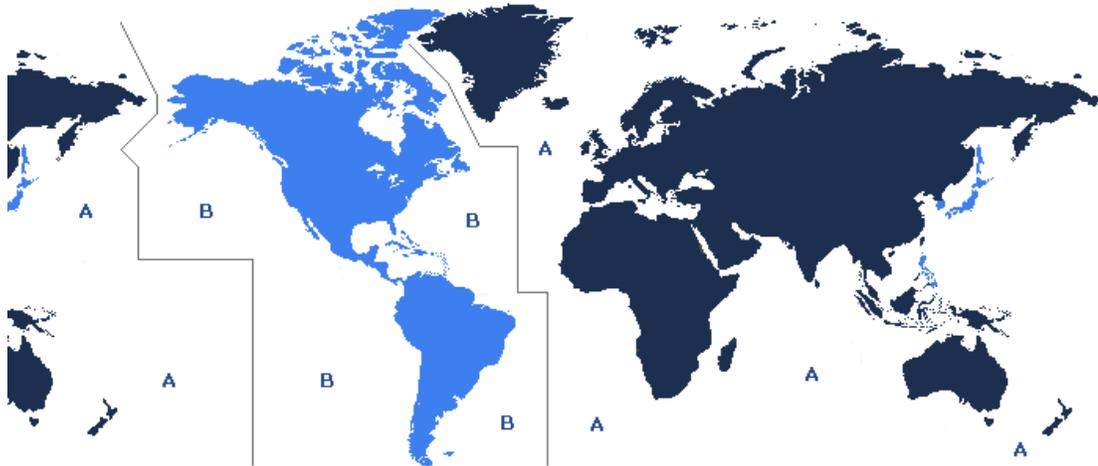
Ada lebih dari tiga puluh sistem buoyage yang berbeda digunakan di seluruh dunia, banyak dari sistem ini memiliki aturan dalam konflik lengkap satu sama lain. Telah lama ada ketidaksepakatan tentang bagaimana pelampung lampu harus digunakan sejak mereka pertama kali muncul menjelang akhir abad ke-19. Secara khusus, beberapa negara lebih suka menggunakan lampu merah untuk menandai sisi kiri dan yang lain lebih menyukai mereka untuk menandai merah sebagai sisi kanan, Perbedaan pendapat utama lainnya berkisar pada prinsip-prinsip yang akan diterapkan ketika meletakkan tanda untuk membantu pelaut. Sebagian besar negara mengadopsi prinsip sistem Lateral dimana tanda menunjukkan

pelabuhan dan sisi kanan rute yang harus diikuti sesuai dengan beberapa arah yang disepakati. Namun, beberapa negara juga lebih suka menggunakan prinsip tanda Kardinal di mana bahaya ditandai oleh satu atau lebih pelampung atau suar yang diletakkan di kuadran kompas untuk menunjukkan di mana bahaya terletak dalam kaitannya dengan tanda, sistem ini sangat berguna dalam laut terbuka di mana arah buoyage Lateral mungkin tidak terlihat. Pendekatan terdekat untuk perjanjian internasional tentang sistem terpadu buoyage dicapai di Jenewa pada tahun 1936. Perjanjian ini, yang disusun di bawah naungan Liga Bangsa-Bangsa, tidak pernah diratifikasi karena pecahnya Perang Dunia II. Perjanjian ini mengusulkan penggunaan tanda Cardinal atau tanda Lateral tetapi memisahkannya menjadi dua sistem yang berbeda. Ini disediakan untuk penggunaan warna merah pada tanda tangan port dan sebagian besar dicadangkan warna hijau untuk menandai kecelakaan.

Pada akhir Perang Dunia II banyak negara menemukan alat bantu navigasi mereka hancur dan proses pemulihan harus segera dilakukan. Dengan tidak adanya sesuatu yang lebih baik, aturan Jenewa diadopsi dengan atau tanpa variasi untuk menyesuaikan dengan kondisi lokal dan peralatan yang tersedia. Hal ini menyebabkan perbedaan yang luas dan kadang-kadang bertentangan khususnya di perairan yang ramai di Eropa Barat Utara. Pada tahun 1957, kemudian, Asosiasi Internasional Otoritas Mercusuar (IALA) dibentuk untuk mendukung tujuan dari konferensi mercu suar teknis yang telah diselenggarakan sejak tahun 1929. Upaya untuk membawa persatuan lengkap hanya sedikit berhasil. Dorongan baru diberikan kepada tugas Komite Teknis (IALA), oleh serangkaian bangkai kapal yang menghancurkan di wilayah Dover Strait pada tahun 1971. Bangkai kapal ini, terletak di satu jalur skema pemisahan lalu-lintas, menentang semua upaya untuk menandai mereka dalam cara yang dapat dengan mudah dipahami oleh pelaut. Adapun aturannya sebagai berikut

1. Lateral A dan B

Mereka memeriksa pada konferensi IALA pada bulan November 1980 dan proposal untuk menghubungkan sistem yang dikerjakan di awal buoyage telah disetujui Sistem A (warna merah - tangan kiri kapal) dan Sistem B (warna merah - tangan kanan dari kapal) menjadi satu sistem yang diberi nama Sistem IALA. Sebuah prinsip regional tanda-tanda sisi lukisan dalam sistem kuno dilestarikan di IALA System A dan B. Anda yang menerima warna merah untuk tanda-tanda sisi tangan kiri yang mereka nilai di antara wilayah 'A'. Di antara Anda yang mengambil warna hijau untuk tanda sisi dari tangan kiri yang mereka beri peringkat di antara wilayah 'B'. Di kedua arah fairway mengambil wilayah ke rekening dari laut (jika itu berbeda, informasi khusus sedang dicetak tentang hal itu).



Gambar 2.1 Pembagian Sarana Bantu Navigasi Di Dunia

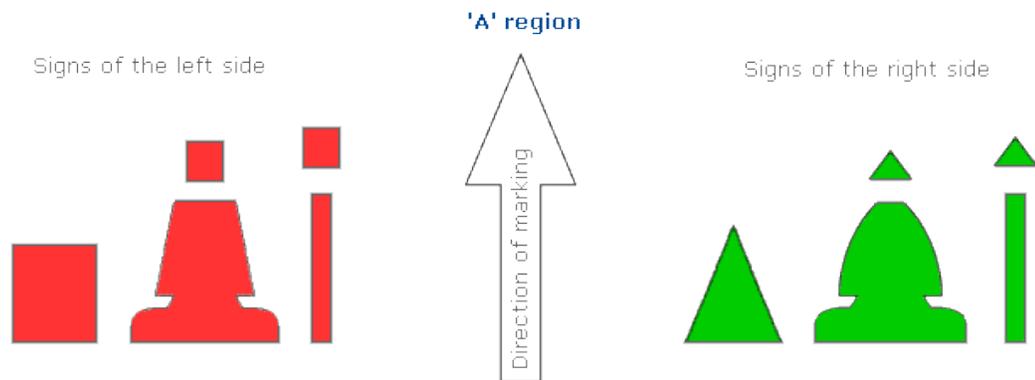
Sumber www.nauticalissues.com

Ada informasi yang dimasukkan dalam kaitannya dengan pembagian regional menandai dalam Sistem IALA, pada peta: Sistem IALA (Wilayah A) atau Sistem IALA (wilayah B).

Sistem IALA memprediksi lima jenis tanda yang memungkinkan untuk mengambil semua jenis kombinasi. Tanda memiliki elemen identifikasi karakteristik

yang memungkinkan pelaut membedakannya dengan mudah. Tanda-tanda samping berbeda di 'A Region' dan 'B Region', namun empat jenis tanda tetap dibagikan untuk kedua wilayah.

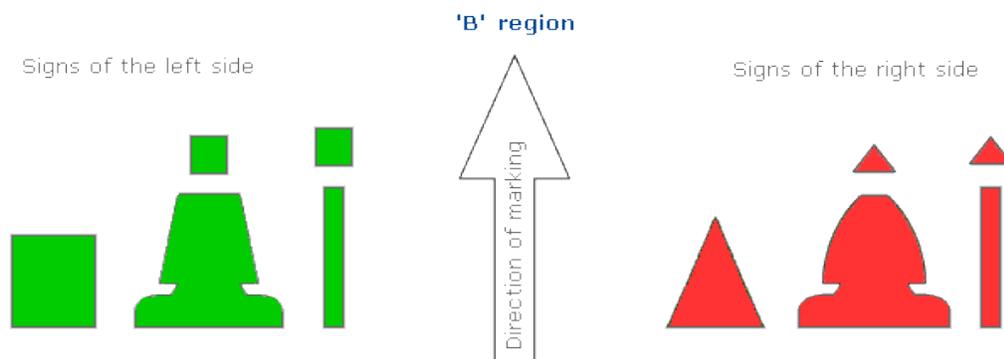
Pelampung dan tanda lateral disesuaikan dengan arahan yang diterima untuk menandai halaman kanan dan kiri fairway. Dalam 'A Region' warna hijau dipatuhi pada siang dan malam hari untuk menandai sisi kanan fairway, dan untuk tangan kiri warna merah.



Gambar 2.2 Pelampung Lateral *Region A*

Sumber www.nauticalissues.com

'B Region' menerapkan warna terbalik: untuk sisi kanan - warna merah, untuk kiri - warna hijau.



Gambar 2.3 Pelampung Lateral *Region B*

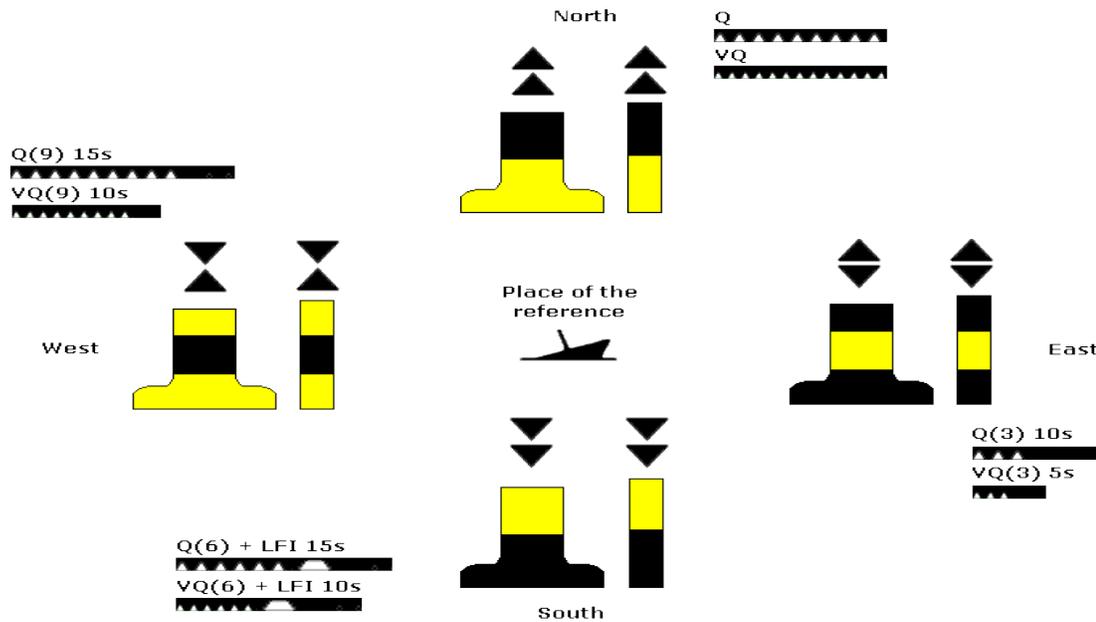
Sumber www.nauticalissues.com

Ketika membagi jalan berbicara di fairway tentang arah yang diterima menandai, arah jalan utama sedang ditunjukkan dengan pelampung lateral yang dimodifikasi untuk rekomendasi itu, ia memutar fairway utama.

2. Kardinal

Pelampung KARDINAL sedang menunjukkan bahwa air terdalam muncul di halaman nama untuk tanda. Mereka diarahkan ke tengah malam, siang, timur atau barat dari bahaya. Kardinal pelampung biasanya memiliki bentuk kolom atau bar (kutub). Mereka selalu dicat ke sabuk kuning dan hitam horisontal tetapi tanda-tanda tertinggi mereka (dua kerucut) selalu hitam. Pengaturan kerucut adalah tanda menempatkan sabuk hitam di tanda tertinggi (ikat pinggang).

- a. kerucut dengan bagian atas: sabuk hitam di atas kuning
- b. kerucut dengan puncak ke bawah: sabuk hitam di bawah kuning
- c. kerucut dengan basis untuk diri sendiri: sabuk hitam di atas dan di bawah strip kuning
- d. kerucut dengan puncak untuk diri sendiri: sabuk hitam, dan di bawahnya sabuk kuning



Gambar 2.4 Pelampung Cardinal

Sumber www.nauticalissues.com

Pelampung kardinal dilengkapi dengan pencahayaan putih tentang irama khusus. Mereka adalah irama dasar bersinar: flashing (Q) atau fast flashing (VQ). Lampu yang berkedip didefinisikan sebagai cahaya sekitar 60 atau 50 kilatan per menit. Berkedip cepat - 120 atau 100 berkedip per menit.

- e. Aturan lampu menurut IALA adalah sebagai berikut:
- 1) Kuadran N: VQ atau Q berkelanjutan.
 - 2) E kuadran: VQ (3) atau Q (3) yang terjadi setelah pemadaman listrik.
 - 3) S kuadran: VQ (6) atau Q (6) yang mana pemintal panjang akan langsung datang setelahnyadan setelah itu mati.
 - 4) Kuadran W: VQ (9) atau Q (9) yang terjadi pemadaman listrik. Jumlah kedipan 3, 6 dan 9 di kuadran E, S dan W dia memfasilitasi identifikasi pelampung kardinal sejak nomor yang diingat membentuk hubungan dengan jenis penanda arah yang sedang 3, 6 dan 9 pada dial jam. Pemintal panjang yang berlangsung

tidak sebentar dari 2 detik langsung setelah VQ (6) atau Q (6) adalah karakteristik kuadran 'S'. Sebuah perhatian sedang dikembalikan bahwa masih ada dua pelampung, yang cahaya putih patuhi, namun ritme cahaya ini jelas berbeda dan tidak mungkin untuk membingungkan dia dengan irama cahaya putih yang diterima untuk pelampung kardinal.