

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka

Di dalam bab ini penulis memaparkan tentang istilah dan teori yang mendukung dan berhubungan dengan pembahasan karya tulis ini, yang bersumber dari *reverensi* buku-buku juga observasi selama penulis melaksanakan praktek di kapal. Berikut adalah sedikit dari penulis mengenai navigasi dan lain-lain.

1. Pengetahuan

Dalam Pengetahuan atau sains didefinisikan sebagai studi sistematis yang diperoleh melalui suatu observasi, penelitian, serta telah diuji coba yang mengarah pada sebuah penentuan dengan sifat dasar atau berupa prinsip sesuatu yang sedang dipelajari, diselidiki, dan sebagainya. Pengetahuan memiliki ciri utama yaitu suatu studi yang berurusan dengan kumpulan fakta atau kebenaran yang disusun secara sistematis dan menunjukkan operasi hukum umum: misalnya, ilmu matematika.

Pengertian Pengetahuan Menurut Para Ahli :

- a. Menurut Notoatmodjo (dalam Wawan dan Dewi, 2010)
pengetahuan seseorang terhadap suatu objek mempunyai intensitas atau tingkatan yang berbeda.
- b. Pengetahuan adalah suatu hasil tau dari manusia atas penggabungan atau kerjasama antara suatu subyek yang mengetahui dan objek yang diketahui. Segenap apa yang diketahui tentang sesuatu objek tertentu (Suriasumantri dalam Nurroh 2017).
- c. Menurut Notoatmodjo dalam Yuliana (2017), pengetahuan adalah hasil penginderaan manusia, atau hasil tahu seseorang terhadap objek melalui indera yang dimiliki (mata, hidung,

telinga, dan sebagainya). Jadi pengetahuan adalah berbagai macam hal yang diperoleh oleh seseorang melalui panca indera.

- d. Pengetahuan adalah hasil penginderaan manusia, atau hasil tahu seseorang terhadap suatu objek dari indra yang dimilikinya (Notoatmodjo, 2012).

Dengan berbagai definisi yang telah disebutkan di atas, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa definisi pengetahuan adalah pemahaman yang dibangun oleh analisis informasi. Pengetahuan sering tertanam di dalam orang dan dapat ditingkatkan melalui informasi yang didapat serta hasil interaksi dengan orang lain.

2. Navigasi

Istilah navigasi sendiri dipakai untuk merujuk pada proses estimasi berbasis kinematik *vehicle state* (posisi, kecepatan, dan attitude) secara realtime sebagai acuan untuk menentukan pergerakan kendaraan sepanjang lintasan pergerakan. *Vehicle state* berguna untuk kontrol otomatis, *realtime planning*, data logging, *Simultaneous Location and Mapping* (SLAM), atau komunikasi operator yang dipakai pada navigasi. Navigasi sering digunakan untuk memandu suatu objek, baik manusia, kendaraan maupun robot, untuk melewati suatu daerah yang belum dikenali sebelumnya. Merujuk pada banyak literature tentang *autonomous vehicle* menyebutkan bahwa navigasi terbagi menjadi dua pengertian :

- a. Penentuan secara akurat kondisi/keberadaan kendaraan (*vehicle state*), antara lain posisi, kecepatan, dan sikap (*attitude*) nya.
- b. Merencanakan dan melaksanakan gerakan yang tepat yang berguna untuk perpindahan menuju lokasi yang diinginkan pendekatan pada perkiraan *vehicle state* adalah dengan melengkapi kendaraan dengan sensor inersia yang mampu mengukur percepatan dan kecepatan sudut kendaraan. Dengan kalibrasi dan inisialisasi yang sesuai, integrasi kecepatan sudut menyediakan sebuah perkiraan bagi *attitude*, ketika

diintegrasikan dengan percepatan maka akan menyediakan kecepatan dan posisi. Lingkungan integrasi pada pendekatan ini memiliki aspek positif dan negatif. Pada aspek positif, integrasi akan memperhalus kesalahan frekuensi tinggi (*sensor noise*). Pada aspek negatifnya, integrasi kesalahan frekuensi rendah

karena adanya bias, kesalahan faktor skala, atau ketidaklurusan akan menyebabkan peningkatan kesalahan antara *vehicle state* terestimasi dan *vehicle state* sebenarnya. Estimasi *vehicle state* dihitung dengan integrasi data dari *sensor high rate* yang dikoreksi menggunakan pengukuran dari *sensor low rate* yang sesuai.

3. *Safety Of Life At Sea (SOLAS)*

Solas adalah perjanjian antara pemerintah yang dilakukan untuk memberikan efek terhadap ketentuan-ketentuan konvensi ini merupakan lampiran tambahan, akhirnya ini merupakan negara bendera dimana kapal pesiar terdaftar yang bertanggung jawab untuk interpretasi dan implementasi dari peraturan.

Sebuah protokol 1978 (SOLAS protokol 1978) berurusan dengan masalah keselamatan yang berhubungan dengan kapal tanker. Dan mulai berlaku pada tahun 1981. Selama 20 tahun terakhir telah ada beberapa amandemen kedua dokumen perjanjian. Amandemen telah menambah bab ekstra untuk SOLAS, untuk GMDSS, ISM, dll.

SOLAS hanya berlaku bagi kapal yang mengikuti perjalanan dari mana konvensi internasional. Yang didefinisikan sebagai perjalanan dari mana konvensi ini berlaku untuk pelabuhan di luar negeri seperti, atau sebaliknya.

SOLAS merupakan ketentuan yang sangat penting bahkan mungkin paling penting karena berkenaan dengan keselamatan kapal-kapal dagang dan juga yang paling tua. Pada versi yang pertama telah disetujui oleh 13 negara dalam tahun 1914, yaitu setelah terjadinya peristiwa tenggelamnya kapal titanic yang terjadi pada tahun 1912.

Dalam dunia pelayaran dan perkapalan ada badan internasional yang sangat berperan mengenai SOLAS yaitu IMCO. Kepanjangan dari IMCO (*Inter Governmental Maritime Consultative Organization*), adalah suatu badan internasional (organisasi internasional). Yang pada tahun 1959 sudah mengambil alih beberapa konvensi yang telah ditetapkan, termasuk di dalamnya adalah mengenai *Safety Of At Sea* (keselamatan jiwa di laut) tahun 1948 dan *Prevention Of the Pollution of the sea by oil* (pencegahan polusi di laut oleh minyak) tahun 1954.

Pada saat dilangsungkannya konferensi IMCO untuk yang pertama kali yaitu pada tahun 1960, konferensi tersebut telah menghasilkan "*Internasional Convention on the Safety of Life at Sea*" tahun 1960, dan mulai di berlakukan pada tahun 1965. Selanjutnya dengan memperhatikan dan melihat perkembangan-perkembangan yang sudah terjadi, negara-negara yang sudah melakukan penandatanganan (*contracting governments*), satu di antaranya adalah negara indonesia, dan agar dapat mengembangkan keselamatan di laut agar bisa lebih baik, maka ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam SOLAS sering dirubah atau ditambah.

Konferensi yang diselenggarakan oleh IMCO tersebut (*internasiol govrenment consultative organization*), sekarang dikenal dengan IMO (*international maritime organization*), telah dihasilkan dengan apa yang disebut sebagai protokol (merupakan dokumen mengenai hal-hal yang sudah disetujui secara resmi).

Atas undangan dari IMCO, di kota London negara inggris, mulai dari tanggal 21 oktober tahun 1974 sampai tanggal 1 November tahun 1974 telah diselenggarakan konferensi yang dihadiri oleh 65 utusan negara penandatanganan, itu belum termasuk peninjau yang berasal dari negara-negara yang bukan penandatanganan dan peninjau dari organisasi-organisasi dari non-pemerintah.

Hasil dari konferensi IMCO tersebut adalah SOLAS 1974 atau *internasional convention for the safety of live at sea of 1974*. Walaupun sering terjadi

perubahan dan juga adanya penambahan peraturan-peraturan (*regulation*) hendaknya kita tidak perlu khawatir, karena inti/dasar dari isi (pokok) dari SOLAS adalah sama, artinya SOLAS tahun 1960, SOLAS untuk tahun 1974 dan SOLAS di tahun 1997 isi pokoknya sama, hanya terdapat beberapa perubahan atau penambahan saja.

Tahun 1948, *the United Nations maritime Conference* telah menyetujui untuk membentuk sebuah badan internasional. Hal ini dimaksudkan hanya semata-mata untuk hal-hal (personal) kelautan dan untuk mengkoordinasikan tindakan-tindakan yang diambil oleh negara-negara. Badan internasional itu adalah IMCO (*inter-governmental maritime consultative organization*), bertempat di kota london. IMCO lahir pada tahun 1958 dan mulai aktif tahun 1959. Beberapa ketentuan-ketentuan mulai diambil alih, diantaranya ialah *Safety Of Life at sea of 1948 dan prevention of the pollution of the sea by oil of 1954*.

Tahun 1982 IMCO berubah menjadi IMO (*international maritime organization*). Tujuan utama dari IMO diantaranya adalah untuk menentukan standar yang dapat diterima, serta membangun ketentuan internasional yang sangat berhubungan dan berkaitan dengan perkapalan, memonitor implementasinya oleh pemerintah-pemerintah, membuatnya selalu terkini (*up to date*) sejalan dengan kemajuan teknologi. Saat dilangsungkannya konferensi yang pertama kali pada tahun 1960, di kota london negara inggris, yang menghasilkan *international convention for the prevention of pollution from ship* yang di hasilkan tahun 1973, yang kemudian di gabungkan (*corporated*) dalam *convention of 1978*, yang akhirnya terkenal sebagai MARPOL 73/78. Bagian 1 – sebagian besar buku ini, sampai ke halaman 493 – berisi pasal-pasal yang sebenarnya dari konvensi internasional untuk keselamatan jiwa di laut, 1974, dan orang –protokol 1988 dan sisanya adalah teks konsolidasi dari lampiran pada konvensi dan protokol.

4. Alur pelayaran

Alur pelayaran adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar, dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari oleh kapal di laut, sungai atau danau. Alur pelayaran dicantumkan dalam peta laut dan buku petunjuk-pelayaran serta diumumkan oleh instansi yang berwenang. Alur pelayaran digunakan untuk mengarahkan kapal masuk ke kolam pelabuhan, oleh karena itu harus melalui suatu perairan yang tenang terhadap gelombang dan arus yang tidak terlalu kuat.

Alur pelayaran digunakan untuk mengarahkan kapal yang akan digunakan untuk mengarahkan kapal yang akan masuk kekolam pelabuhan. Alur pelayaran dan kolam pelabuhan harus cukup tenang terhadap pengaruh gelombang dan arus. Perencanaan alur pelayaran dan kolam pelabuhan ditentukan oleh kapal besar yang akan masuk kepelabuhan dan kondisi metereologi dan oseanografi.

Dalam perjalanan masuk kepelabuhan melalui alur pelayaran, kapal mengurangi kecepatan sampai kemudian berhenti di dermaga. Secara umum ada beberapa daerah yang dilewati selama perjalanan tersebut yaitu :

- a. Daerah tempat kapal melempar sauh diluar pelabuhan
- b. Daerah pendekatan diluar alur masuk
- c. Alur masuk diluar pelabuhan dan kemudian didalam daerah terlindung
- d. Saluran menuju kedermaga, apabila pelabuhan berada didalam daerah daratan
- e. Kolam putar

Penguasa pelabuhan berkewajiban untuk melakukan perawatan terhadap alur pelayaran, perambuan dan pengendalian penggunaan alur. Persyaratan perawatan harus menjamin: keselamatan berlayar, kelestarian lingkungan, tata ruang perairan dan tata pengairan untuk pekerjaan di sungai dan danau.

(sunting) Peranan pemerintah

Berdasarkan Undang-Undang Pelayaran No. 17 Tahun 2008, Pemerintah mempunyai kewajiban untuk:

- a. menetapkan alur-pelayaran

- b. menetapkan sistem rute
- c. menetapkan tata cara berlalu lintas dan
- d. menetapkan daerah labuh kapal sesuai dengan kepentingannya.

5. Peralatan keselamatan

- a. Dokumen atau *documentation*
- b. Peralatan Navigasi atau *Safety of Navigation*
- c. Perlengkapan penyelamat jiwa atau *life saving appliances*
- d. Pompa pemadam, hidran, selang dan alat pemadam atau *fire pumps, hydrants, hoses and extinguishers*.
- e. Perlengkapan pemadam kebakaran untuk ruang muat atau *fire appliances in cargo spaces*
- f. Perlengkapan pemadam lain atau *other fire appliances*

- a. Dokumen atau *documentation*

Dokumen untuk keselamatan sangat penting keberadaanya dikapal, antara lain yang dipersyaratkan adalah :

1. *Fire control plan*, adalah merupakan gambar atau denah yang menunjukkan letak, posisi, jenis dan jumlah alat keselamatan dan pemadam kebakaran dikapal.
2. *Muster list and emergency procedure*, merupakan daftar dan tugas awak kapal untuk keadaan darurat.
3. *Nautical publication*, terdiri dari buku atau terbitan termasuk peta laut, yang menjelaskan secara lengkap arah berlayar, daftar rambu suar, daftar pasang surut dan informasi lain yang diperlukan.
4. *International code of signal* berisi daftar isyarat int. ter masuk daftar *call sign* dari kapal.

b. Peralatan Navigasi atau *Safety of Navigation*

Perlengkapan penyelamat jiwa atau *life saving appliances* Yang termasuk dalam peralatan ini adalah :

Peralatan dianjungan terdiri *Line throwing appliances* (alat pelempar tali), lengkap dengan roketnya.

1. Parachute *distress signal* (isyarat bentuk parasit)
2. Peralatan radio untuk survival
3. Sekoci (*life boat*) merupakan boat penolong dengan kapasitas sesuai jumlah penumpang pada setiap sisi Sekoci dilengkapi dengan bermacam perlengkapan, untuk digunakan sebagai alat survival (lihat daftar).
4. Dewi-dewi (*davits*) adalah peralatan untuk menurunkan atau meluncurkan, sekoci ke laut, sistem peluncuran ini juga dilengkapi beberapa peralatan, penunjang seperti tali, tangga, lampu.
5. Rakit penolong kembung (*inflatable liferaft*) peralatan penolong berupa rakit penyelamat yang terbuka menyerupai perahu karet setelah dilempar kelaut.
6. Rakit penolong ini ditempatkan disisi kiri dan kanan kapal dengan kapasitas setiap sisi sesuai penumpang.
Untuk kapal yang memiliki panjang lebih dari 100 m dipersyaratkan untuk menempatkan satu *life raft* berkapasitas min. 6 orang dibagian depan (*forward*). Pada *life raft* terdapat beberapa perlengkapan survival dan pada tabung (*capsule*) *life raft* terdapat identifikasi nama kapal, *port of registry* dan kapasitas. *Life raft* memiliki konstruksi penopang didek yang secara mudah dapat diluncurkan, atau secara otomatis akan terlepas apabila kapal tenggelam.
7. *Life jacket*, jaket pelampung merupakan pelampung yang harus memenuhi syarat dan dilengkapi dengan peluit serta lampu. Pelampung harus

berwarna orange dan ditambah material *reflective* supaya terlihat dari jauh dan pada malam hari saat pencarian

8. *Lifebuoys*, ban pelampung untuk menolong orang yang tercebur jatuh kelaut. Pelampung ini dilengkapi dengan tali sepanjang 27.5 m, ada yang dilengkapi *smoke signal* dan lampu yang dapat menyala sendiri (*self igniting light*). Pada pelampung ditulis nama kapal dan pelabuhan pendaftaran. Untuk kapal yang memiliki *bridge deck* atau bangunan atas yang tinggi, dilengkapi alat peluncur pelampung secara cepat dari deck anjungan.
9. Jumlah pelampung minimum 8 bh, 4 dilengkapi lampu, 2 dilengkapi *smoke signal* dan dua hanya dilengkapi tali.
10. *Pilot ladder* atau tangga pandu, yang digunakan untuk naik dan turun pandu kapal. Daerah tangga harus dilengkapi lampu penerangan. Ada jenis tangga pilot yang dilengkapi dengan sistim mekanis, tangga dapat naik turun dengan *winch*.

c. Perlengkapan penyelamat jiwa atau *life saving appliances*

1. Sekoci penyelamat (*life boat*)

Alat Keselamatan Diatas Kapal yang pertama Sekoci penyelamat (*life boat*) : Gunanya untuk menyelamatkan sekian banyak orang dalam keadaan bahaya. Sekoci berupa perahu kecil yang berada di kanan dan kiri kapal atau tepatnya di deck sekoci. Pada kapal barang rata rata ada dua buah sekoci, sedangkan pada kapal penumpang atau pesiar sesuai dengan besar atau kecilnya kapal tersebut. Sekoci umumnya berjumlah 12 buah. Sekoci – sekoci tersebut terbuat dari logam, kayu atau serat *fiber* – Armada Kapal Di dalam sekoci rata-rata telah sedia perlengkapan keselamatan jiwa seperti makanan, minuman, obat – obatan dan sarana bantu untuk mencari bantuan ke kapal lain

2. Pelampung Penolong Bentuk Cincin (*Ring Life Buoys*)

Pelampung penolong dan jaket/rompi penolong (*Life Jacket*) : Gunanya untuk mengapungkan orang diatas air. *Life buoys* ini berbentuk seperti ban mobil. Pelampung ini akan dilempar ke laut apabila ada satu orang penumpang yang jatuh ke laut. Pelampung ini harus mempunyai warna yang mencolok agar mudah dikenali.

3. Jaket Penolong (*Life Jackets*)

Life jacket (Jaket penolong) berbentuk seperti pakaian. Jaket penolong ini dimanfaatkan penumpang untuk mengapung di laut saat terjadi kondisi darurat. Jaket penolong juga harus mempunyai warna yang mencolok supaya mudah di lihat. Jaket ini harus dilengkapi dengan peluit yang dikaitkan pada tali untuk menarik perhatian penolong.

4. Rakit Penolong Tiup (*Inflatable Liferaft*)

Rakit penolong terdiri dari dua tipe, pertama adalah rakit kaku dan yang kedua adalah rakit tiup. Tipe yang kedua ini dipakai jikalau tidak berhasil menurunkan sekoci. Rakit penolong harus dilengkapi dengan penutup yang berfungsi untuk melindungi penumpang. Warna rakit ini rata-rata mencolok, seperti warna jingga agar mudah terlihat. Sekarang ini rakit yang dikembangkan berbentuk seperti kapsul dengan kapasitas besar dan dilengkapi tali pembuka yang panjang. Penggunaannya dengan cara dilemparkan ke laut kemudian ditarik talinya. Sesudah tali ditarik, rakit akan secara otomatis mengembang. Di dalamnya terdapat perlengkapan keselamatan jiwa seperti makanan, minuman, dan obat – obatan. Kapasitas rakit dapat mengangkut hingga 25 orang.

5. Pelempar Tali Penolong (*Line Throwing Apparatus*)

Alat Keselamatan Diatas Kapal berikutnya Roket pelempar tali (*line throwing appliances*) : Gunanya yang adalah alat penghubung pertama

antara survivor dengan penolong yang mempermudah proses pendekatan, bisa juga dipakai untuk kepentingan lainnya. Alat pelempar tali ini harus bisa melempar tali paling dekat sejauh 230 meter.

6. *Survival suit* dan *Immersion suit*

Gunanya sebagai pelindung dan mencegah suhu tubuh turun akibat dinginnya air laut.

7. Media pelindung panas (*Thermal Protective Aid*)

Gunanya juga sebagai pelindung tubuh, mengurangi hilangnya panas badan.

8. Pompa pemadam, *hidran*, selang dan alat pemadam atau *fire pumps, hydrants, hoses and extinguishers*.

d. Perlengkapan pemadam kebakaran untuk ruang muatan *atau fire appliances cargo spaces*

Pada umumnya ruang muat menggunakan sistim pemadam kebakaran CO2 Instalasi CO2 dipasang pada bagian atas ruang muat, pipa akan mengalirkan CO2 mulai dari CO2 dalam tabung yang disimpan di ruang tabung CO2. Pipa tersebut akan menembus bulkhead secara baik dan berujung di seluruh ruang muat.

Pengaturan pengaliran CO2 dapat diatur dari panel kontrol yang terdapat di disekitar ruang tabung CO2. Supaya pemadaman dapat dilaksanakan secara efektif maka seluruh lubang pada ruang palkah harus dapat ditutup rapat, termasuk lubang ventilasinya. Secara berkala instalasi CO2 harus diperiksa dan tabung ditimbang

e. Perlengkapan pemadam lain atau *other fire appliances*

Dikalpal dilengkapi perlengkapan lain sebagai penunjang pemadam kebakaran adalah *firemen outfit*, yaitu baju pemadam yang digunakan saat pemadaman lengkap dengan *safety lamp, life line, axe, helmet*, baju, celana, sepatu dan sarung tangan tahan api. Alat pernafasan (oksigen) yang terdiri dari masker dan tabung oksigen yang dapat dikenakan pada saat pemadaman lengkap dengan beberapa

tabung cadangan Jumlah baju pemadam dan alat bantu pernafasan diatur sesuai persyaratan SOLAS atau sesuai dengan ketentuan pemerintah bendera Kotak pasir dan sekop, harus tersedia disekitar ruang mesin dan kapak besar tersedia ditempat yang mudah dijangkau Kapal dilengkapi pula dengan fasilitas *international shore connection*.

6. Tugas

Tugas adalah wujud pertanggungjawaban pribadi ataupun organisasi. Di samping tugas, terdapat status, faedah dan peran menurut keterangan dari hirarki. Tugas pun dapat ditafsirkan sebagai suatu kegiatan dan tanggung jawab seseorang. Pekerjaan yang dibebankan, sesuatu yang wajib dilaksanakan atau ditentukan guna perintah supaya melakukan sesuatu dalam jabatan tertentu. Contoh penerapan tugas dalam organisasi ialah Adanya merupakan pekerjaan yang sudah direncanakan dalam suatu organisasi. Tanpa organisasi tidak barangkali seseorang dapat mengerjakan pekerjaan. Pekerjaan yang dimaksud ialah disini ialah tugas atau perintah yang diserahkan oleh atasan untuk bawahan sebagai tanggungjawab dalam sebuah jabatan atau bidang dalam suatu organisasi.

Dalam keterangan diatas dapat dipungut kesimpulan bahwa tugas ialah pekerjaan seseorang dalam organisasi atas pemberian dalam suatu jabatan. Sehingga dalam menjalankan tugasnya, seseorang dapat mengetahui tugas dan faedah kerja dengan baik dan cocok aturan yang berlaku pada organisasi tersebut.

Oleh karna tersebut dalam mengemban tugas dan tanggungjawab dalam jabatan organisasi. Perlu adanya kerja sama dengan bidang – bidang lain. Ini dimaksudkan Dalam mengerjakan tugas, masing-masing bidang di organisasi mesti mempunyai garis koordinasi dan kerja sama yang baik untuk menjangkau tujuan yang telah diputuskan bersama.

7. Tanggung Jawab

Istilah tanggungjawab pasti sudah tidak asing lagi di telinga Anda. Tanggungjawab secara mudah diartikan sebagai perwujudan kesadaran akan kewajiban.

Sedangkan definisi tanggung jawab secara harafiah dapat diartikan sebagai keadaan wajib menanggung segala sesuatunya jika terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan atau juga berarti hak yang berfungsi menerima pembebanan sebagai akibat sikapnya oleh pihak lain.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) tanggung jawab adalah keadaan dimana wajib menanggung segala sesuatu, sehingga berkewajiban menanggung, memikul jawab, menanggung segala sesuatunya atau memberikan jawab dan menanggung akibatnya.

Rasa tanggungjawab muncul karena manusia menyadari akibat baik dan buruk perbuatannya. Selain itu ia menyadari pihak lain akan membutuhkan pengorbanannya.

Rasa tanggungjawab juga muncul karena ada rasa peduli dan merasa diri harus terlibat dalam menyelesaikan masalah orang lain.

Adapun pengertian tanggungjawab menurut ahli adalah sebagai berikut:

a. *Friedrich August von Hayek*

Istilah tanggungjawab pribadi atau tanggungjawab sendiri sebenarnya “mubadzir”. Suatu masyarakat yang tidak mengakui bahwa setiap individu mempunyai nilainya sendiri yang berhak diikutinya tidak mampu menghargai martabat individu tersebut dan tidak mampu mengenali hakikat kebebasan.

b. *George Bernard Shaw*

Shaw mengatakan orang yang dapat bertanggungjawab terhadap tindakannya dan mempertanggungjawabkan perbuatannya hanyalah orang yang mengambil keputusan dan bertindak tanpa tekanan dari pihak manapun atau secara bebas.

c. *Carl Horber*

Horber berpendapat orang yang terlibat dalam organisasi-organisasi seperti ini adalah mereka yang melaksanakan tanggungjawab pribadi untuk diri sendiri dan

orang lain. Semboyan umum semua birokrat adalah perlindungan sebagai ganti tanggung jawab.

8. Perwira

Adalah seorang pemimpin kapal. Istilah kapten pula digunakan bagi seorang nakhoda yang pernah mengawal sebuah kapal. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, Nakhoda adalah perwira laut yang memegang komando tertinggi di atas kapal niaga atau kapten kapal. Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Nakhoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

9. Kapal

Di dalam Peraturan Pemerintah No. 17 tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Pengangkutan Laut, yang disebut dengan kapal adalah “alat apung dengan bentuk dan jenis apapun.” Definisi ini sangat luas jika dibandingkan dengan pengertian yang terdapat di dalam pasal 309 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) yang menyebutkan kapal sebagai “alat berlayar, bagaimanapun namanya, dan apapun sifatnya.” Dari pengertian berdasarkan KUHD ini dapat dipahami bahwa benda-benda apapun yang dapat terapung dapat dikatakan kapal selama ia bergerak, misalnya mesin penyedot lumpur atau mesin penyedot pasir.

Definisi lebih spesifik dan detail disebutkan di dalam Undang-undang no. 17 tahun 2008 mengenai Pelayaran, yang menyebutkan Kapal adalah “kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan

bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.” Dengan demikian, kapal tidaklah semata alat yang mengapung saja, namun segala jenis alat yang berfungsi sebagai kendaraan, sekalipun ia berada di bawah laut seperti kapal selam.

Kecuali pada KUHD, istilah kapal meliputi alat apung, alat berlayar, atau kendaraan air yang berada di segala jenis perairan, yaitu laut, selat, sungai, dan danau. Di dalam KUHD, istilah kapal khusus mengacu pada kapal laut.

Disini penulis menjalankan praktek darat di Kapal Negara (KN.prajapati) pada tanggal 24 februari 2019 disnav kelas 1 surabaya melakukan kegiatan acara pelepasan KN.Prajapati menuju dermaga distrik navigasi kelas III cilacap.