

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

a. Definisi Kapal

Menurut Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Pasal 1 mengenai definisi kapal. 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.

Jadi sangat jelas sekali kalau menurut Undang-undang ini bahwa semua jenis kendaraan air adalah kapal. Tetapi kalau meninjau dari ketentuan umum yang berpedoman pada konvensi internasional *IMO*, terutama *SOLAS & ILLC*, yang sudah banyak diadopsi oleh banyak negara-negara yang ada di dunia termasuk di negara Indonesia, disini terlihat kalau dari konvensi internasional tersebut lebih memfokuskan pada aplikasinya untuk jenis kapal-kapal yang menempuh jalur Pelayaran Internasional.

Dengan demikian untuk kapal-kapal yang tidak termasuk dalam kriteria diatas tidak tercakup dalam aturan konvensi, sehingga untuk istilah yang secara umum diberikan pada jenis jenis kapal-kapal tersebut adalah kategori Kapal Non-konvensi atau "*Non-convention Ship*".

Menurut Pasal 1 Angka 38 UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Kapal Negara adalah kapal milik negara yang digunakan oleh instansi pemerintah tertentu yang diberi fungsi dan kewenangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menegakkan hukum serta tugas-tugas Pemerintah lainnya dan termasuk dalam kategori Kapal Non-konvensi atau "*Non-convention Ship*". Dalam pembahasan ini Kapal Negara yang dimaksud adalah KN. KARAKATA (*Buoy Tender Vessel*).

b. Kapal Perambuan KN. KARAKATA

Kapal Perambuan adalah kapal yang khusus untuk memasang dan merawat rambu-rambu laut yang berada dalam perairan indonesia. Kapal perambuan dibagi

kedalam 3 (tiga) jenis kapal di lihat dari tugas pokoknya yaitu Kapal Induk perambuan , Kapal Bantu Perambuan dan Kapal Pengawas Perambuan.

Kapal Induk perambuan menjadi pokok bahasan di dalam penelitian ini , kapal induk perambuan memiliki ciri ciri sebagai berikut :

- a. Kelas kapal berada di kelas 1
- b. Panjang kapal diatas 52 meter
- c. Crane kapal atau derek utama memiliki kemampuan angkat diatas 15 Ton
- d. Deck kerja yang rendah untuk melakukan pekerjaan pemasangan pelampung suar, dan menjadi ciri khusus dari kapal induk perambuan.

Kapal Negara Karakata (KN. Karakata) yang termasuk dalam Kapal Induk Perambuan , dibuat dijepang dan 40 tahun yang lalu dan masih menjadi ujung tombak dalam melaksanakan tugas perawatan, pemasangan, dan pengawasan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP).

- a. Tugas perawatan yang dilakukan KN. Karakata meliputi Perawatan Pelampung Suar (Pelsu), Rambu Suar (Ramsu), Menara Suar (Mensu) seperti pekerjaan melakukan perawatan pada lampu apabila lampu yang terdapat di Pelsu, Ramsu, dan Mensu mati atau tdk hidup lagi. Dan melakukan pergantian Accu yang apabila sudah tidak berfungsi lagi (soak), melakukan pengecatan kembali apabila warna dari SBNP tersebut sudah using.
- b. Tugas Pemasangan Baru Sarana Bantu Apung / Pelampung Suar (Pelsu) seperti pekerjaan melakukan pergantian baru SBNP Pelsu yang apabila Pelsu tersebut larat dan hanyut sampai ketepi daratan atau hilang, dan sudah tidak layak kembali dipergunakan sebagai SBNP Pelsu.
- c. Tugas Pengawasan yang dilakukan seperti mengawasi dan mengecek bagaimana keadaan periode lampu apakah masih menyala dengan baik, mengecek keadaan solar cell berfungsi atau tidak, serta mengawasi posisi dari SBNP Pelsu tersebut masih berada pada posisinya atau tidak.

Dengan wilayah kerja di Teluk Jakarta – Selat Sunda – Perairan Barat Lampung – Pelabuhan Bengkulu – Selat Bangka – Selat Gaspar – Selat Karimata – sampai Perairan Cirebon. Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) terdiri dari

beberapa jenis yaitu Pelampung Suar (Pelsu), Rambu Suar (Ramsu), Menara Suar (Mensu).

Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) yang ada di Distrik Navigasi Kelas 1 (satu) Tg. Priok meliputi :

a. Menara Suar (Mensu) dan Lokasi :

Teluk Jakarta	: Mensu P. Edam, Mensu P. Peniki, Mensu P. Jaga Utara, Mensu P. Segama. (Kepulauan Seribu) :
Cirebon	: Mensu Cirebon
Sukabumi	: Mensu Ujung Genteng
Indramayu	: Mensu P. Rakit
Serang	: Mensu P. Payung, Mensu P. Tunda, Mensu P. Tempurung
Merak	: Mensu P. Cikoneng
Ujungkulon	: Mensu Tg. Layar
Teluk Lampung	: Mensu Maitem, Mensu Gunung Kunyit, Mensu Serdang, Mensu Cikoneng
Lampung Barat	: Mensu Belimbing, Mensu Walor
Bengkulu	: Mensu P. Tikus, Mensu Enggano
Bangka	: Mensu P. Dapur, Mensu P. Besar, Mensu P. Nangka
Belitung	: Mensu P. Mendanau, Mensu P. Lengkuas, Mensu P. Serutu, Mensu P. Semut, Mensu P. Undip (Semedang)

b. Rambu Suar (Ramsu) dan Lokasi :

Teluk Jakarta	: Ramsu Karang Jong, Ramsu P. Gosong Dapur.
Laut Jawa	: Ramsu Tg. Lesung, Ramsu P. Rakata, Ramsu P. Sebuku, Ramsu P. Tiga, Ramsu Condong Laut, Ramsu Tg. Tua, Ramsu Bintuhan, Ramsu Tg. Mana, Ramsu P. Pisang, Ramsu Gosong Serdang, Ramsu Beting Eka, Ramsu Beting Raja.
Cirebon	: Ramsu Tg. Tanah, Ramsu Senggarong.
Lampung Timur	: Ramsu P. <i>Mundu</i> , Ramsu Gosong <i>Menjangan</i> , Ramsu <i>Maringgai</i> .
Selat Bangka	: Ramsu P. Maspari, Ramsu Toboali, Ramsu Tg. Papa, Ramsu Tg. Selokan, Ramsu Tg. Tuing, Ramsu Tg. Raja.

Belitung : Ramsu Karang Genting, Ramsu Gosong Abadi, Ramsu Gosong Mapanggo, Ramsu Karang Batuan, Ramsu Karang Aldelade, Ramsu Gosong Aling.

c. Pelampung Suar (Pelsu) dan Lokasi :

Teluk Jakarta : Pelsu MPMT Tg. Priok, Pelsu No.1 Tg. Priok, Pelsu No.2 Tg. Priok, Pelsu No.3 Tg. Priok, Pelsu No.4 Tg. Priok, Pelsu No.5 Tg. Priok, Pelsu No.6 Tg. Priok, Pelsu Cardinal Barat, Pelsu Cardinal Utara, Pelsu Cardinal Selatan.

Merak : Pelsu No.1 Pasir Blower.

Lampung : Pelsu No.1 Pelabuhan Panjang dan Cardinal Barat.

Bengkulu : Pelsu No.1, Pelsu No.2 Pelabuhan P. Baii

Belinyu : Pelsu No.1, Pelsu No. 2, Pelsu No.3, Pelsu No.3, Pelsu No.4, Pelsu No.5, Pelsu No.6, Pelsu No.7, Pelsu No.9.

Bangka Selatan : Pelsu No.1 Pangkal Balam,

Belitung : Pelsu MPMT Tanjung Pandan, Pelsu No.1, Pelsu No.2, Pelsu No.3, Pelsu No.4, Pelsu No.5, Pelsu No.6

Cirebon : Pelsu Pelabuhan Cirebon, Pelsu MPMT Cirebon, Pelsu No. 1, Pelsu No.2.

Dengan banyaknya SBNP yang menjadi beban kerja KN. Karakata maka peningkatan kinerja KN. Karata menjadi penting , mengingat hubungannya dengan keselamatan Pelayaran secara nasional .Data terbaru dari direktorat kenavigasian bahwa KN Karakata memiliki kondisi teknis 70 % , untuk ukuran kapal berumur diatas 25 tahun ,kondisi teknis yang demikian masih bisa dikatakan hal yang bagus, mengingat perawatan tahunan atau docking dilaksanakan dengan baik setiap tahunnya .

Kondisi teknis 70% di ukur dari bangunan kapal dan kondisi permesinan utama , hubungan dengan kinerja seluruh kapal sangat erat , tetapi peningkatan kinerja yang dimaksud adalah peningkatan kinerja dalam melaksanakan pekerjaan Perawatan dan pemasangan SBNP secara umum.dimana kapal kapal induk perambuan yang dibuat di atas tahun 2000 telah mengadopsi standar dan kriteria teknis terbaru.

Berdasarkan Uraian di Atas , Penulis berkeinginan untuk membuat Penelitian untuk di ajukan sebagai Skripsi dengan judul **“KRITERIA TEKNIS UNTUK MENGOPTIMALKAN KINERJA KAPAL KENAVIGASIAN KN. KARAKATA “**

I.2. Ruang Lingkup Masalah

a. Perumusan Masalah

Berdasarkan Uraian latar Belakang diatas , Penulis telah mengidentifikasi permasalahan kinerja peralatan untuk optimalisasi tugas utama KN Karakata sebagai kapal induk perambuan

b. Pembatasan Masalah

Sehubungan keterbatasan waktu dan teori teori, agar penelitian dapat dilakukan secara lebih mendalam fokus utama penelitian adalah kinerja Peralatan KN karakata dengan melakukan perbandingan dengan Kapal dengan jenis dan kelas yang sejenis yaitu KN Jadayat Milik Kantor Distrik Navigasi kelas I Tg Pinang.

I.3. Tujuan dan Manfaat Penelitian

a. Tujuan Penelitian

Diharapkan hasil penelitian dapat digunakan sebagai bahan masukan dan pertimbangan bagi para pimpinan di lingkungan Distrik Navigasi atau di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dalam menyusun atau membuat berbagai kebijakan tentang kriteria teknik untuk mengoptimalkan kinerja kapal kenavigasian KN. KARAKATA dalam pelayaran di Indonesia, selain tentunya juga masalah SDM khususnya tentang pelayanan yang diterapkan.

b. Manfaat Penelitian

1. Bagi Penulis

Dapat menambah pengetahuan dan wawasan serta dapat mengaplikasikan dan mensosialisasikan teori yang telah diperoleh selama perkuliahan.

2. Bagi Akademis

Diharapkan dapat memperluas informasi dalam rangka menambah serta meningkatkan produktivitas dibidang kenavigasian kapal.

3. Bagi KN. KARAKATA

Diharapkan menghasilkan informasi dan membuat standar kinerja secara optimal sesuai dengan kriteria tugas dinas Negara.

4. Bagi Masyarakat

Diharapkan menghasilkan semangat dan motivasi dalam melakukan pekerjaan guna menjadi *SDM* yang berkompeten.

I.4. Sistematika Penulisan

Untuk mendapatkan gambaran singkat mengenai materi yang dibahas dalam penulisan skripsi ini, penulis menyusun sistematika pembahasan sebagai berikut

BAB I. PENDAHULUAN

Pendahuluan ini terdiri dari latar belakang masalah, ruang lingkup masalah, tujuan dan manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II. LANDASAN TEORI

Dalam bab ini penulis menguraikan landasan teori yang berisikan tentang pengertian- pengertian dari manajemen, keselamatan dan produktifitas kerja anak buah kapal, Juga menguraikan mengenai kerangka berpikir penulis.

BAB III. GAMBARAN UMUM

Dalam bab ini membahas mengenai gambaran umum lokasi penelitian yang meliputi sejarah singkat, susunan dan ruang lingkungnya beserta tugas dan tanggung jawab Instansi dan juga penjelasan mengenai kegiatan yang berhubungan optimaslisasi kinerja kapal induk perambuan

BAB IV. PEMBAHASAN

Dalam bab ini akan disajikan laporan hasil penelitian yang terkait dengan hasil analisis motivasi terhadap kepuasan kerja ABK dengan menggunakan rumus statistik yang tertera pada Bab I dan kondisi kepuasan kerja anak buah kapal.

BAB V. KESIMPULAN

Dalam bab ini penulis menarik kesimpulan dari hasil pembahasan yang telah diuraikan pada Bab IV dan mengemukakan saran-saran yang berhubungan dengan pembahasan dan penelitian serta sumbangan pemikiran yang di dapat dari hasil penelitian.