

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Pengertian Analisis

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia Kontemporer karangan Peter Salim dan Yenni (2002:44). Analisis adalah penguraian pokok persoalan atas bagian-bagian, penelaahan bagian-bagian tersebut dan hubungan antar bagian untuk mendapatkan pengertian yang tepat dengan pemahaman secara keseluruhan. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia Departemen Pendidikan Nasional (2005) menjelaskan bahwa analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya.

2. Awak Kapal

Mengenai ini menurut UU RI No. 17/2008 tentang pelayaran mendefinisikan pengertian awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku sijiil. Menurut Peraturan Pemerintah RI Nomor 51 tahun 2002 tentang perkapalan pengertian awak kapal adalah awak kapal selain Nakhoda ataupun pemimpin kapal.

Menurut ilmu hukum maritim pengertian awak kapal adalah semua orang yang bekerja di kapal, yang bertugas mengoperasikan dan memelihara serta menjaga kapal dan muatannya terkecuali Nakhoda.

a. Syarat Menjadi Anak Buah Kapal

- 1). Berumur sekurang – kurangnya 18 tahun
- 2). Sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan rumah sakit yang di tunjuk pemerintah
- 3). Memiliki sertifikat keahlian pelaut
- 4). Buku pelaut disahkan oleh KSOP (Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan)

b. Hak Sebagai Anak Buah Kapal

- 1). Hak atas upah
- 2). Hak atas permakanaan dan tempat tinggal di kapal
- 3). Hak atas cuti
- 4). Hak atas parawatan kalau sakit di kapal
- 5). Hak atas angkutan bebas
- 6). Hak atas ganti rugi bilamana kapalnya musnah / tenggelam

c. Kewajiban Sebagai Anak Buah Kapal

- 1). Mentaati perintah perusahaan
- 2). Bekerja sesuai dengan jangka waktu perjanjian
- 3). Melaksanakan tugas sesuai jam kerja yang telah di tetapkan
- 4). Bekerja sekuat tenaga dan wajib mengerjakan segala sesuatu yang di perintahkan oleh Nakhoda

d. Pekerjaan Anak kapal di jelaskan di dalam :

- 1). Perjanjian kerja laut
- 2). Sijil awak kapal
- 3). Peraturan dinas di kapal yang di buat oleh Nakhoda
- 4). Taat kepada atasan teristimewah menjalankan perintah – perintah Nakhoda
- 5). Tidak boleh membawa atau menmiliki minuman keras, tidak membawa barang – barang terlarang, senjata dan sebagainya di kapal tanpa seizin Nakhoda
- 6). Keluar dri kapal denga izin Nakhoda dan pulang kembali tidak terlambat
- 7). Wajib membantu memberikan pertolongan dalam penyelamatan kapal dengan muatan ddengan menerima upah tambahan
- 8). Menyediakan diri untuk Nakhoda selama 3 hari setelah habis kontrak nya untuk kepentingan membuat kisah kapal.

e. Jabatan-jabatan awak kapal

- 1). *Deck Department*

Bertanggung jawab untuk navigasi kapal, perawatan kargo dan bongkar muat di pelabuhan. *Deck Department* juga bertanggung jawab untuk pemeliharaan kapal, operasional kapal, operasional pelayaran, dan semua urusan hukum dan perizinan perjalanan kapal. Berikut ini adalah bagian-bagian jabatan dari *deck department* :

a). *Master/Nakhoda*

Master adalah perwira tertinggi serta wakil manajemen perusahaan dan otoritas tertinggi di struktural kapal. *Master* bertanggung jawab atas kehidupan semua personel di kapal, keamanan kapal, kargo, lingkungan, dan juga harus bertanggung jawab kepada perusahaan.

UU No. 21 Th. 1992 dan juga pasal 341.b KUHD dengan tegas menyatakan bahwa Nakhoda adalah pemimpin kapal, kemudian dengan menelaah pasal 341 KUHD dan pasal 1 ayat 12 UU No. 21 Th.1992, maka definisi dari Nakhoda adalah seseorang yang sudah menandatangani Perjanjian Kerja Laut (PKL) dengan pengusaha kapal dimana dinyatakan sebagai Nakhoda, serta memenuhi syarat sebagai Nakhoda dalam arti untuk memimpin kapal sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku. Pasal 342 KUHD secara eksplisit menyatakan bahwa tanggung jawab atas kapal hanya berada pada tangan Nakhoda, tidak ada yang lain. Jadi apapun yang terjadi diatas kapal menjadi tanggung jawab Nakhoda, kecuali perbuatan kriminal. Master/Nakhoda bertanggung jawab untuk memastikan bahwa kapal tersebut dinavigasikan dan dioperasikan dengan aman dan efisien, sesuai dengan peraturan internasional, nasional dan perusahaan.

b). *Chief Officer*/Mualim I

Chief Officer adalah Perwira tinggi di bawah Kapten/nahkoda yang bertugas mengatur muatan, persediaan air tawar, pengatur arah navigasi, dan bertanggung jawab penuh atas semua peralatan *deck department*. *Chief Officer* bertanggung jawab kepada Nahkoda atas semua hal *deck department* terkait, termasuk perencanaan dan pelaksanaan semua operasi kargo dan bongkar muat.

c). *Second Officer*/Mualim II

Second Officer adalah perwira tinggi dibawah *Chief Officer*/pejabat kedua yang bertugas membantu *Chief Officer*. Pejabat yang bertanggung jawab untuk peralatan navigasi ruang kemudi, membuat jalur/*route* peta pelayaran yang akan dilakukan, dan sebagai pengatur arah navigasi.

d). *Third Officer*/Mualim III

Third Officer merupakan perwira tinggi diatas kapal dibawah *Second Officer*. Mualim III bertugas membantu *Second Officer*. Pejabat bertanggung jawab sebagai mengatur, memeriksa, memelihara semua alat-alat keselamatan/*safety* kapal, pengatur arah navigasi, dan pemegang urusan administrasi umum termasuk UJBM (Uang Jatah Bahan Makan).

e). *Markonis/Radio Officer/Spark*

Markonis bertugas sebagai operator radio/komunikasi serta bertanggung jawab menjaga keselamatan kapal dari marabahaya, baik itu yang di timbulkan dari alam seperti badai, ada kapal tenggelam, dll.

f). *Bosun/Boatswain* (serang)

Bosun bertugas membuat laporan kepada *Chief Officer* dan bertanggung jawab atas semua ABK serta mengawasi/memimpin *seaman* madya dan *seaman* biasa.

g). *Operator Pompa/Pumpman* (khusus kapal tanker)

Operator Pompa bertugas membuat laporan kepada *Chief Officer*, membantu operasional kargo dan melakukan pemeliharaan rutin mesin dek dan peralatan terutama pompa.

h). *AB (Seaman Madya)/Juru Mudi*

Juru Mudi bertugas mendukung pejabat *deck* dalam semua aspek kegiatan di ruang kemudi, kargo, dan operasional pelayaran, di bawah pengawasan kepala kelasi, dan *pumpman* jika diperlukan.

i). *O/S (Seaman Biasa)/Kelasi*

Kelasi bertugas membantu AB, mendukung pejabat *deck* dalam semua aspek kegiatan ruang kemudi, kargo,

operasional pelayaran, kesiapan peralatan, kebersihan *deck* di bawah pengawasan bosun, dan *pumpman* jika diperlukan.

2). *Engine Department*

Engine Department bertanggung jawab untuk menjalankan dan pemeliharaan peralatan mekanik dan listrik di seluruh kapal termasuk mesin utama, *boiler*, pompa, generator listrik, generator *plant* refrigerasi, dan penyimpanan air tawar. Berikut ini adalah bagian-bagian jabatan dari *engine department* :

a). *Chief Engineer/Kepala Kamar Mesin*

Chief Engineer adalah seorang pejabat tertinggi yang bertanggung jawab penuh terhadap *engine department* dan bertanggung jawab langsung kepada *Master/Nahkoda* atas segala hal yang berhubungan dengan *engine*. *Chief Engineer* juga bertanggung jawab atas semua mesin yang ada di kapal baik itu mesin induk, mesin bantu, mesin pompa, mesin *crane*, mesin sekoci, mesin kemudi, mesin *freezer*, dll.

b). *First Engineer/Masinis I*

Masinis I sebagai pejabat *engineer* bertugas membantu *Chief Engineer*, bertanggung jawab atas kegiatan operasi sehari-hari yang dilakukan di *engine department*, bertanggung jawab penuh atas mesin induk/*main engine*, dan memimpin anak buah kapal bagian mesin.

c). *Second Engineer/Masinis II*

Masinis II sebagai pejabat *engineer* dibawah Masinis I, bertanggung jawab atas kondisi dan pemeliharaan generator, mesin bantu, pompa kargo, pompa-pompa bahan bakar, dan minyak pelumas.

d). *Third Engineer/Masinis III*

Masinis III sebagai pejabat *engineer* dibawah Masinis II, bertanggung jawab penuh atas kondisi dan pemeliharaan kompresor udara, pemurni, generator air tawar, *boiler*, mesin sekoci, dan bersama dengan *Third Officer*, menyipakan pemadam kebakaran dan peralatan yang menyelamatkan jiwa di ruang mesin. Serta membantu dalam pengisian bahan bakar.

e). *Electrician/Juru Listrik*

Electrician/juru listrik bertanggung jawab atas semua mesin yang menggunakan tenaga listrik dan seluruh tenaga cadangan.

f). *Foreman/Mandor Mesin*

Foreman bertugas membuat laporan kegiatan di ruang mesin ke Masinis I serta memimpin dan mengawasi *Oiler* dan *Wiper*, mendelegasikan pekerjaan seperti yang diarahkan oleh Masinis I dan perwira mesin lainnya.

g). *Oiler/Juru Minyak*

Oiler bertugas membantu mandor mesin, mendukung pejabat engineer di semua aspek tugas menjaga mesin, pemeliharaan, dan perbaikan.

h). *Fitter/Juru Las*

Fitter bertugas membantu mandor mesin dan bosun dalam pengelasan baik di ruang mesin ataupun di ruang geladak.

i). *Wiper*

Posisi junior bertugas di tanki kapal membantu mandor mesin, juru minyak. *Wiper* bertanggung jawab di semua aspek tugas menjaga mesin, pemeliharaan, pembersihan, dan perbaikan.

3). *Catering Department*

Catering Department bertanggung jawab untuk semua aspek kuliner di atas kapal, binatu, dan kebersihan. Berikut ini adalah bagian-bagian jabatan dari *catering department* :

a). *Chief Cook*

Chief Cook bertanggung jawab atas *catering department* yang ada di kapal, laporan kepada *Master/Nakhoda*, dan mengawasi/memimpin *Second Cook* dan *utility/helper* dalam semua aspek termasuk disiplin dan kebersihan. *Chief Cook* mengatur anggaran dan kontrol pedoman makanan dalam batas-batas yang ditetapkan oleh *Master/Nakhoda*, merencanakan menu bervariasi, dan bertanggung jawab

untuk mempromosikan nilai-nilai gizi serta memasak untuk petugas.

b). *Second Cook*

Second Cook bertugas membantu *Chief Cook*, membuat laporan kepada *Chief Cook*, bertugas memasak sehari-hari atas perintah *Chief Cook*, dan membantu/mengawasi *utility* pada aspek tugasnya.

c). *Utility/Cook/Helper*

Melayani Pejabat saat makan, membantu *Chief Cook*, *Second Cook*, dan melakukan persiapan peralatan dapur dan tugas kebersihan sehari-hari.

f. Keterlambatan pengiriman awak kapal beberapa kali terjadi di berbagai perusahaan pelayaran.

1). Faktor-faktor yang mempengaruhi keterlambatan pengiriman awak kapal

a). Faktor internal

(i). Berasal dari kapal yang belum sampai ke pelabuhan tujuan awak kapal akan melaksanakan *on board* serta kapal terjadi deviasi berdasarkan *master cable*.

(ii). Cuaca ekstrim yang terjadi di tengah laut sehingga menyebabkan kapal terlambat sandar.

(iii). Kapal yang telah berada di *anchorage station*, namun service boat sebagai koneksi menuju tempat tersebut tidak disediakan.

b). Faktor eksternal

(i). Sertifikat profisiensi/keterampilan awak kapal yang belum direvalidasi.

(ii). Buku pelaut yang belum di sijil *on* ketika awak kapal yang bersangkutan akan melaksanakan *on board*.

(iii). Awak kapal yang bersangkutan terlambat menandatangani Perjanjian Kerja Laut.

(iv). Terlambatnya sijil Perjanjian Kerja Laut di Syahbandar.

(v). Awak kapal belum melaksanakan *medical check up*, atau sudah melaksanakan tetapi belum keluar hasil laboratoriumnya.

g. Kewajiban Perusahaan

Menyediakan akomodasi bagi awak kapal pada saat menunggu kedatangan kapal pada saat terjadi keterlambatan tiba di pelabuhan seperti:

- 1). Tiket hotel di daerah sekitar pelabuhan.
- 2). Sarana transportasi untuk menuju ke pelabuhan berupa taxi atau kendaraan umum lainnya.
- 3). Memberikan makanan dan minuman pada saat awak kapal

menunggu kedatangan kapal sampai tiba di pelabuhan (pemberian makan dan minum sebagaimana dimaksud boleh diganti dengan uang).

4). Memberikan uang transport kepada awak kapal yang bersangkutan.

3. Keterlambatan

Menurut Ervianto (1998), mengungkapkan bahwa Keterlambatan adalah sebagai waktu pelaksanaan yang tidak dimanfaatkan sesuai dengan rencana kegiatan sehingga menyebabkan satu atau beberapa kegiatan mengikuti menjadi tertunda atau tidak diselesaikan tepat sesuai jadwal yang telah direncanakan. Menurut Callahan (1992), keterlambatan (*delay*) adalah apabila suatu aktifitas mengalami penambahan waktu, atau tidak diselenggarakan sesuai dengan rencana yang diharapkan. Keterlambatan pengiriman awak kapal dapat diidentifikasi jelas melalui *schedule*.

a. Faktor-faktor penyebab keterlambatan

Dalam bagian ini akan diterangkan beberapa pendapat para ahli mengenai penyebab-penyebab keterlambatan. Menurut Levis dan Atherley dalam Langford (1996) penyebab-penyebab keterlambatan yaitu :

- 1). *Excusable Non-Compensable*, penyebab keterlambatan yang paling sering mempengaruhi waktu pelaksanaan pada keterlambatan tipe ini, adalah :
 - 2). *Act of God*, seperti gangguan alam antara lain gempa bumi, tornado, letusan gunung api, banjir, kebakaran dan lain-lain.

- a). *Forse majeure*, termasuk di dalamnya adalah semua penyebab *Act of God*, kemudian perang, huru hara, demo, pemogokan karyawan dan lain-lain.
- b). Cuaca, ketika cuaca menjadi tidak bersahabat dan melebihi kondisi normal maka hal ini menjadi sebuah faktor penyebab keterlambatan yang dapat dimaafkan (*Excusing Day*).

b. Tipe Keterlambatan

Menurut Donal S Barie (1984), keterlambatan dapat disebabkan oleh pihak-pihak yang berbeda, yaitu :

- 1). Pemilik atau wakilnya (*Delay caused by owner or his agent*). Bila pemilik atau wakilnya menyebabkan suatu keterlambatan, katakan misalnya awak kapal yang sudah siap untuk melaksanakan *on board* ternyata diperintahkan oleh atasan untuk mengikuti seminar pelayaran mewakili perusahaan pelayaran tersebut.
- 2). Keterlambatan yang disebabkan oleh pihak ketiga yang diperkenankan (*Excusable thirdparty delay*). Sering terjadi keterlambatan yang disebabkan oleh kekuatan yang berbeda diluar jangkauan pengendalian pemilik atau wakilnya. Contoh yang umumnya tidak dipersoalkan lagi diantaranya adalah kebakaran, banjir, gempa bumi, tanah longsor dan hal-hal lain yang seringkali disebut sebagai “tindakan Tuhan Yang Maha Kuasa”.

- 3). Keterlambatan yang disebabkan oleh pihak kedua (*second caused delay*). Keterlambatan semacam ini umumnya tidak akan diberikan perpanjangan waktu atau kompensasi tambahan. Katakan misalnya awak kapal yang tidak melaksanakan prosedur untuk revalidasi sertifikat maupun *medical check up* sesuai dengan ketentuan dan aturan yang berlaku dari perusahaan.

c. Dampak Keterlambatan

Menurut Lewis dan Atherley (1996), keterlambatan akan berdampak pada perencanaan semula serta pada masalah keuangan.

Keterlambatan dalam pengiriman awak kapal pada saat *on board*

meningkatkan biaya akomodasi ataupun biaya lain yang menjadi

tanggung perusahaan. Sehingga akan mengurangi keuangan

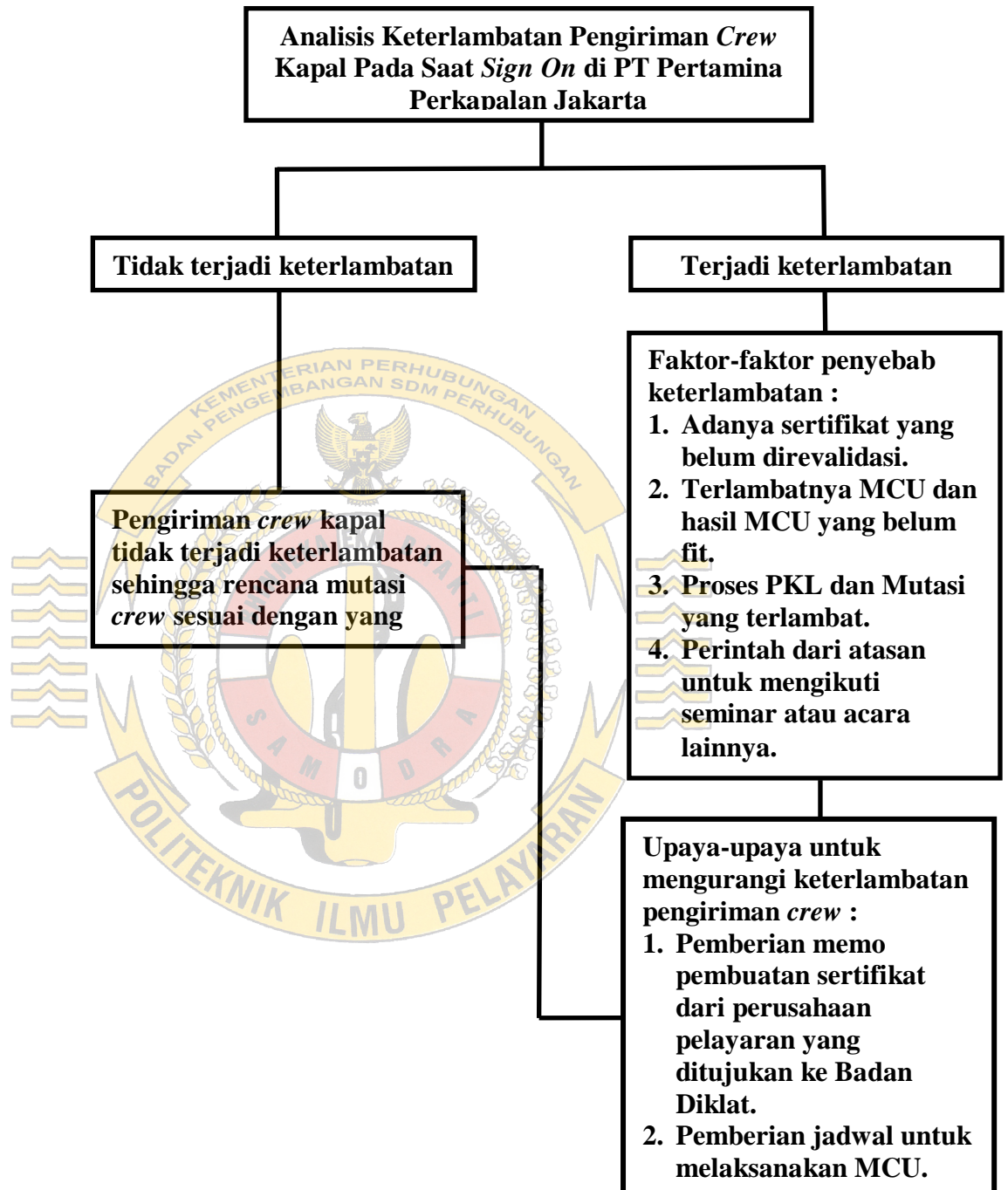
perusahaan pelayaran jika terjadi keterlambatan pengiriman awak

kapal. Menurut Obrein JJ (1976), menyimpulkan bahwa dampak

keterlambatan menimbulkan kerugian :

- 1). Bagi perusahaan pelayaran, keterlambatan pengiriman awak kapal dapat menyebabkan/mengakibatkan menurunnya tingkat penghasilan perusahaan pelayaran yang telah dikeluarkan untuk tiket pesawat, kereta api, kendaraan umum ataupun transportasi lainnya yang telah dipesankan dan tidak bisa dicairkan kembali.
- 2). Bagi pekerja, keterlambatan pengiriman awak kapal yang disebabkan oleh kurang disiplinnya awak kapal itu sendiri dapat mendapatkan sanksi tertulis maupun berupa teguran.

B. Kerangka Pikir Penelitian



Gambar 2.1 : Kerangka Pikir Penelitian