

## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### A. Tinjauan Pustaka

##### 1. Pengertian Analisis

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2008:60) analisis berasal dari bahasa Inggris “*analysis*” yang artinya penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan. Sehingga secara umum pengertian analisis adalah merangkum sejumlah data besar data yang masih mentah menjadi informasi yang dapat diinterpretasikan. Semua kegiatan memilih, mengurai, membedakan sesuatu untuk digolongkan dan dikelompokkan menurut kriteria lalu dicari ditaksir makna dan kaitanya. Semua bentuk analisis berusaha menggambarkan pola-pola secara konsisten dalam data sehingga hasilnya dapat dipelajari dan diterjemahkan dengan cara yang singkat dan penuh arti.

Menurut Jogiyanto (2010:129) analisis dapat didefinisikan sebagai penguraian dari suatu sistem informasi yang utuh ke dalam bagian-bagian komponennya dengan maksud untuk mengidentifikasi dan mengevaluasi permasalahan, kesempatan, hambatan yang terjadi dan kebutuhan yang terjadi dan kebutuhan yang diharapkan sehingga dapat diusulkan perbaikannya.

## 2. Peningkatan

Pengertian peningkatan secara etimologi adalah menaikkan derajat taraf dan sebagainya mempertinggi memperhebat produksi dan sebagainya, proses cara perbuatan meningkatkan usaha kegiatan dan sebagainya.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2008:1528) peningkatan adalah tingkat atau susunan yang berlapis-lapis, tumpuan pada tangga atau jenjang, tinggi rendah martabat atau kedudukan, jabatan, kemajuan, peradaban, dan sebagainya. Peningkatan adalah proses, cara, perbuatan meningkatkan atau usaha, kegiatan, dan sebagainya. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia peningkatan mengandung arti menaikkan. Menaikkan dalam artian bahwa segala sesuatu usaha untuk mengangkat sesuatu hal dari yang semula memiliki posisi yang rendah menuju kepada posisi yang lebih tinggi.

## 3. Dinas Jaga

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2008:355) dinas adalah bagian pekerjaan umum yang mengurus suatu pekerjaan yang tertentu. Segala sesuatu yang mengenai jawatan pemerintah, bukan swasta. Unit kegiatan atau badan pemerintah yang bersifat regional, nasional, atau internasional dengan tugas dan kegiatan bidang meteorologi berdinas, bekerja pada pemerintah, menjalani dinas. Jaga (2008:568) adalah bangun, tidak tidur berkawal atau bertugas menjaga keselamatan dan keamanan atau piket.

Menurut Djoko Subandrijo (2011:67) pelaksanaan dinas jaga yang dilakukan oleh petugas jaga navigasi atau tugas jaga dek, harus memenuhi syarat sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang berkaitan dengan jaga navigasi atau jaga dek. Pada waktu kapal sedang berlayar maupun kapal sandar di pelabuhan:

a. Dinas harian

- 1) Dilakukan pada hari-hari kerja sedangkan hari minggu dan hari besar libur.
- 2) Tugas- tugas yang dilakukan meliputi tugas administrasi dan perawatan operasional kapal, sesuai jabatan dan tanggung jawab masing-masing personil.

b. Dinas jaga

Dilakukan diluar jam-jam kerja harian terdiri dari : dinas jaga navigasi, dan dinas jagapelabuhan.

1) Dinas jaga navigasi

Dinas jaga navigasi adalah dinas jaga selama kapal dalam keadaan berlayar, dimana mesin penggerak utama jalan. Dinas jaga ini di mulai sejak perintah nakhoda *one hour noutice* satu jam untuk *manouver* atau mengolah gerak atau berangkat dari pelabuhan dan berakhir pada perintah *Finish With Engine* saat kapal tiba di pelabuhan tujuan ini adaah perintah nakhoda kepada seluruh awak kapalnya agar mulai mempersiapkan semua peralatan dan permesinan untuk *manouvering*. Secara

umum pengaturan tugas jaga navigasi di kapal di laksanakan sebagai berikut:

- a) Jam 00.00-04.00 Jaga larut malam oleh Mualim II
- b) Jam 04.00-08.00 Jaga dini hari oleh Mualim I
- c) Jam 08.00-12.00 Jaga pagi hari oleh Mualim III
- d) Jam 12.00-16.00 Jaga siang hari oleh Mualim II
- e) Jam 16.00-20.00 Jaga sore hari oleh Mualim I
- f) Jam 20.00-00.00 Jaga malam hari oleh Mualim III

2) Dinas jaga pelabuhan

Dinas jaga pelabuhan adalah dinas jaga pada saat kapal berada di pelabuhan. Pada saat kapal yang sandar dengan aman sesuai situasi-situasi normal di pelabuhan, Nakhoda harus mengatur agar tugas jaga yang memadai dan efektif tetap dijalankan untuk tujuan keselamatan. Persyaratan-persyaratan mungkin di perlukan untuk jenis-jenis khusus sistem penggerak kapal atau peralatan bantu, untuk membawa muatan berbahaya, beracun atau mudah terbakar, atau jenis-jenis khusus muatan lain. Petugas jaga di pelabuhan terdiri dari: perwira jaga dibantu oleh juru mudi dan kelasi. Tugas jaga di pelabuhan dilaksanakan pada saat:

- a) Kapal sedang berlabuh jangkar.

- b) Kapal sedang sandar di dermaga dan kapal terkepil pada pelampung kepil.
- c) Kapal sedang berolah gerak tiba di pelabuhan dan berangkat dari pelabuhan.
- d) Kapal sedang melakukan muat bongkar.
- e) Kapal menerima/menurunkan pandu.

#### 4. Daerah Rawan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia(2008:1176) daerah rawan berasal dari dua kata yaitu darah dan rawan. Daerah berkaitan dengan keadaan alam dan sebagainya, khatulistiwa, pantai, pegunungan dan perairan. Rawan adalah suatu keadaan di luar keadaan normal yang dapat menimbulkan gangguan keamanan atau bahaya. Jadi daerah rawan adalah suatu daerah yang dapat menimbulkan gangguan keamanan atau bahaya, gawat.

Menurut Hikmahanto(2007:102)daerah rawan adalah daerah yang terjadi tindak pembajakan dan pencurian. Diharapkan kapal- kapal waspada saat berada di daerah tersebut, di harapkan pemerintah dapat mengumumkan dan mengimbau para nakhoda kapal untuk meningkatkan kewaspadaan di daerah tersebut mengingat wilayah tersebut tidak aman. Asia Tenggara, sebagaimana layaknya *nation-state*, masih menganggap penting keamanan tradisional, yaitu keamanan terhadap teritori negara. Termasuk di dalamnya adalah keamanan domestik dan internasional.

Menurut Allan Collins (2007:23) pemicu daerah rawan akibat dari ketimpangan ekonomi dan instabilitas politik. Isu penting yang tengah dihadapi oleh dunia internasional, termasuk di kawasan Asia Tenggara. Kedua isu itu adalah mengenai pembajakan (*piracy*) dan ketenagakerjaan (*labor*), yang mana keduanya termasuk dalam kejahatan lintas negara. Wilayah Asia Tenggara sangat kental akan permasalahan keamanan lintas negara tersebut. Sebagai sebuah wilayah yang sebagian besar masih miskin, wilayah Asia Tenggara masih sangat rentan akan ancaman keamanan non-tradisional.

Penyebab daerah rawan adalah, pertama, daerah tersebut adalah daerah dengan lalu lintas perdagangan internasional yang sangat sibuk. Kedua tidak memiliki patroli laut yang kuat. Ketiga, keterpurukan ekonomi disebagian besar daerah tersebut menyebabkan banyak masyarakatnya yang beralih profesi sebagai pembajak kapal. Instabilitas politik dan ekonomi dengan sendirinya akan membuat kegiatan penegakan hukum di laut mengalami penurunan, dan di saat yang bersamaan kegiatan pembajakan dengan sendirinya mulai bertambah (Cipto, 2007).

##### 5. Keamanan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2008:48) Keamanan adalah keadaan aman bebas dari bahaya tidak mengungsi ke tempat aman dalam situasi perang, banjir, wabah penyakit, bebas dari gangguan pencuri. Terlindung tidak merasa takut atau khawatir terhadap kejahatan,

bahaya, mencegah orang yang melanggar hukum demi keamanan dirinya ataulingkungan.

Sesuai *ISPSCode* ( *the international ship and port facility security code* ) merupakan ketentuan dan prosedur untuk mencegah tindakan terorisme yang mengancam keamanan penumpang, kru dan kapal. Menurut *IMO* dalam *ISPSCode*(2014:712), tujuan daripada *ISPSCode* adalah:

- a. Untuk menetapkan suatu kerangka kerja international yang meliputi kerjasama antara negara-negara peserta, badan-badan pemerintah, administrasi lokal dan industri pelayaran dan pelabuhan untuk mendeteksi ancaman keamanan dan mengambil tindakan pencegahan terhadap insiden keamanan yang mempengaruhi kapal atau fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk perdagangan international.
- b. Untuk menetapkan tanggung jawab dan peran dari masing-masing negara-negara peserta, badan-badan pemerintah, administrasi lokal dan industri pelayaran dan pelabuhan, pada tingkatan nasional dan international untuk meningkatkan keamanan *maritime*.
- c. Untuk memastikan pengumpulan dan pertukaran informasi yang efektif yang terkait dengan keamanan lebih awal.
- d. Untuk menyediakan suatu metodologi untuk penilaian keamanan agar supaya ditempatnya memiliki rancangan dan prosedur untuk mengambil langkah-langkah perubahan tingkatan keamanan.

e. Untuk memastikan kepercayaan bahwa tindakan keamanan maritim cukup dan proporsional maka istilah-istilah pokok dalam penerapan *ISPS Code* harus di mengerti oleh *crew* kapal antara lain :

1) Rancangan Keamanan Kapal (*Ship Security Plan / SSP*)

Berarti suatu rancangan yang dibuat untuk memastikan tata cara keamanan di atas kapal yang dirancang untuk melindungi *crew* kapal, penumpang, muatan, alat bongkar muat kapal, peralatan navigasi, lingkungan kapal berada, semua gudang-gudang penyimpanan, serta kapal itu sendiri dan dari resiko suatu insiden keamanan.

2) Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan

*Port Facility Security Plan (PFSC)* Berarti suatu rancangan yang dibuat untuk memastikan aplikasi tata cara yang dirancang untuk melindungi kapal dan fasilitas pelabuhan, orang-orang, muatan, unit pengangkut muatan dan gudang kapal di dalam fasilitas pelabuhan dari suatu resiko insiden keamanan.

3) Petugas Keamanan Kapal (*Ship Security Officer / SSO*)

Berarti seseorang di atas kapal, bertanggung jawab kepada nahkoda, yang ditunjuk oleh perusahaan sebagai petugas yang bertanggung jawab untuk keamanan kapal, mencakup implementasi dan pemeliharaan rancangan keamanan kapal dan untuk koordinasi dengan petugas keamanan perusahaan dan para petugas keamanan fasilitas pelabuhan.

4) Petugas Keamanan Perusahaan (*Company Security Officer / CSO*)

Berarti seseorang yang ditunjuk oleh perusahaan untuk memastikan bahwa suatu penilaian keamanan kapal telah dilaksanakan bahwa suatu rancangan keamanan kapal dikembangkan, disampaikan untuk persetujuan, dan sesudah itu diterapkan dan dipelihara, serta untuk koordinasi dengan para petugas keamanan fasilitas pelabuhan dan petugas keamanan kapal.

5) Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Officer / PFSO*)

Berarti orang yang ditunjuk untuk bertanggung jawab untuk pengembangan, implementasi, revisi dan pemeliharaan rancangan keamanan fasilitas pelabuhan dan untuk koordinasi / berkomunikasi dengan para petugas keamanan kapal dan para petugas keamanan pelabuhan.

6) Keamanan tingkat siaga 1 (*Security level 1*)

Keamanan tingkat siaga 1(satu) berarti kapal atau pelabuhan dalam keadaan normal dimana tingkat keamanan kapal atau fasilitas pelabuhan biasanya beroperasi. Tindakan pencegahan keamanan minimum yang harus dilaksanakan oleh kapal atau pelabuhan yang sesuai dengan prosedur keamanan minimum yang ada dan dilakukan setiap saat.

7) Keamanan tingkat siaga 2 (*Security level 2*)

Keamanan tingkat siaga 2(dua) berarti kapal atau pelabuhan dalam keadaan rawan ada peningkatan resiko terjadinya insiden keamanan, dimana langkah-langkah perlindungan keamanan tambahan yang sesuai harus di pertahankan untuk jangka waktu sebagai akibat dari peningkatan resiko meningkatnya insiden keamanan.

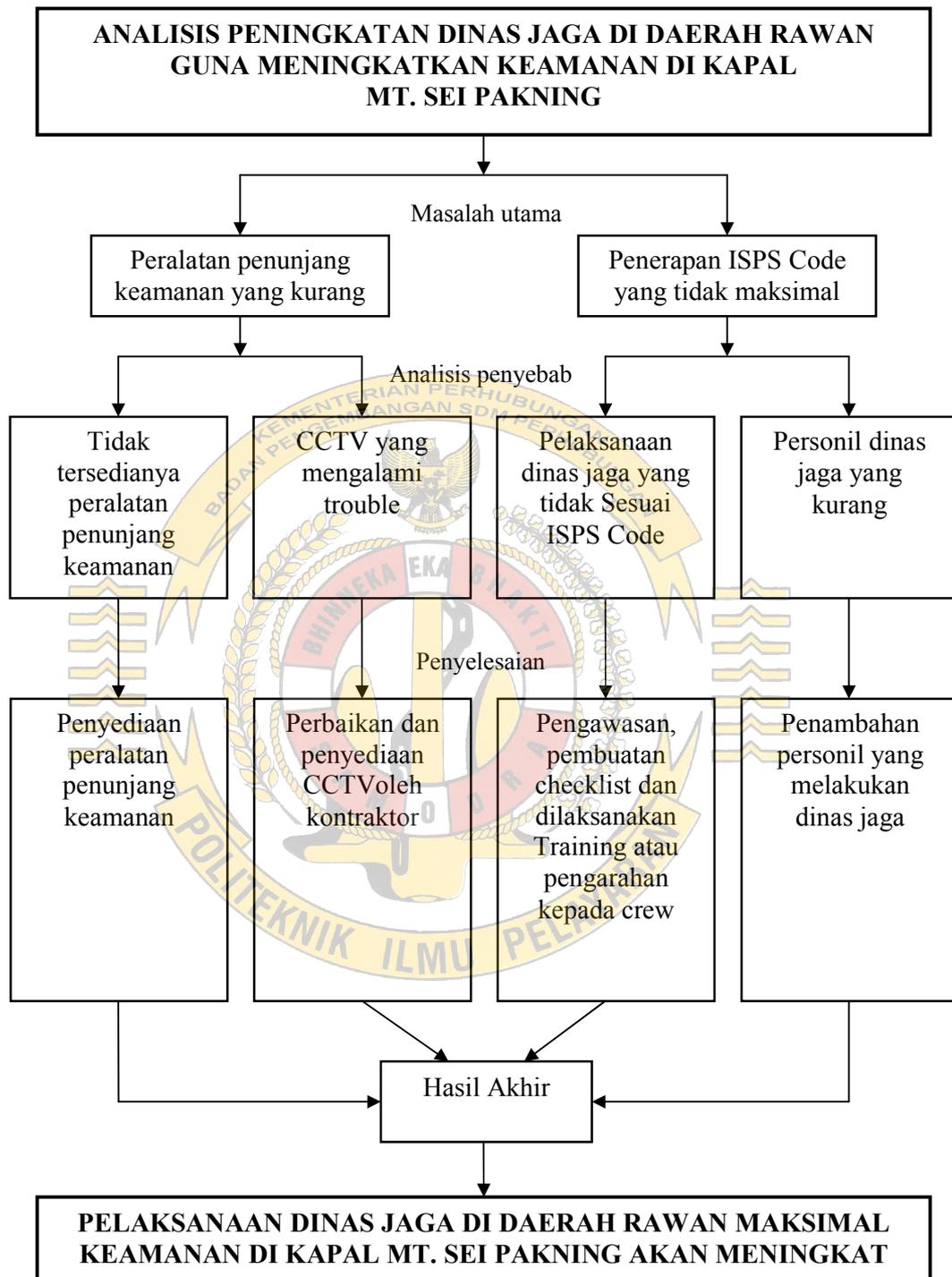
8) Keamanan tingkat siaga 3 (*Security level 3*)

Keamanan tingkat siaga 3(tiga) berarti keadaan luar biasa, penerapan tingkat keamanan untuk periode waktu ketika ada resiko yang mungkin atau segera terjadi insiden keamanan. Tingkatan dimana tindakan pencegahan keamanan yang bersifat spesifik lebih lanjut yang dilaksanakan dalam kurun waktu terbatas ketika suatu insiden keamanan segera terjadi atau mungkin, walaupun tidak memungkinkan untuk mengidentifikasi target yang spesifik. Keamanan tingkat siaga 3(tiga) harus di tetapkan hanya selama ancaman keamanan diidentifikasi atau terjadi insiden keamanan yang sebenarnya.

## B. Kerangka Pikir Penelitian

Dalam kerangka pikir penelitian ini penulis menggunakan kerangka berpikir untuk memaparkan secara kronologis dalam setiap penyelesaian pokok permasalahan penulisan yang dihadapi serta mencari penyelesaian yang baik dari permasalahan penelitian ini.

**KERANGKA PIKIR PENELITIAN**



### C. Definisi Operasional

#### 1. Perwira

Perwira adalah para awak kapal yang tecantum sebagai perwira dalam Sijil Anak Buah Kapal suatu buku yang merupakan daftar dari anak buah kapal lengkap dengan catatan-catatan pribadi anak buah kapal dan disyahkan oleh syahbandar.

#### 2. Anak Buah Kapal(ABK)

Awak kapal adalah semua orang yang ada di kapal sebagai nakhoda, perwira kapal, awak kapal dan pengurus muatan dari kapal tersebut. Maka ABK (Anak Buah Kapal) adalah semua orang yang ada di kapal, kecuali nakhoda yang dipekerjakan oleh pemilik kapal (perusahaan pelayaran) untuk bekerja sesuai dengan tugas dan kewajibannya yang terdapat pada sijil kapal.

#### 3. *Standart Training Certaificate and WatchKeeping forSeafare (STCW)*

*STCW* adalah standar sertifikat dan dinas jaga untuk pelaut. Konvensi IMO tentang standar latihan, sertifikat dan dinas jaga untuk pelaut diadopsikan pada amandemen baru di Manila pada tahun 2010 yang disebut Amandemen Manila. Amandemen ini diperlukan untuk menjaga standar latihan yang berbanding lurus dengan teknologi baru dan persyaratan operasional yang memerlukan kompetensi kapal yang baru. Amendemen Manila mulai efektif tanggal 1 January 2012.

4. *International ship and port facilities security code (ISPS Code)*

Kode Keamanan Internasional terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan atau *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* merupakan aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan. *ISPS Code* mulai berlaku pada tanggal 1 juli 2004 dan akan mempengaruhi semua pengiriman lebih dari 500 GT ke atas dan *mobile unit* pengeboran lepas pantai dan fasilitas pelabuhan yang melayani kapal-kapal tersebut.

5. *Ship Security Plan (SSP)*

Rancangan Keamanan Kapal adalah suatu rancangan yang dibuat untuk memastikan penerapannya terhadap langkah/tindakan diatas kapal yang dirancang bangun untuk melindungi manusia diatas kapal, muatannya, unit transportasi muatan, perbekalan kapal atau kapalnya sendiri dari resiko peristiwa/kejadian keamanan.

6. *Port Facility Security Plan (PFSP)*

Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan adalah suatu rancangan yang dibangun untuk memastikan penerapannya terhadap langkah/tindakan yang dirancang bangun untuk melindungi fasilitas pelabuhan dan kapal-kapal, manusia, muatannya, unit transportasi muatan dan perbekalan kapal didalam fasilitas pelabuhan dari resiko peristiwa/kejadian keamanan.

7. *Ship Security Officer(SSO)*

Perwira Keamanan Kapal adalah personil diatas kapal, yang bertanggung jawab kepada Nakhoda, yang ditunjuk oleh Perusahaan sebagai penanggung jawab terhadap keamanan kapal, termasuk implementasi dan pemeliharaan dari rancangan keamanan kapal dan untuk berkoordinasi dengan Petugas Keamanan Perusahaan dan Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan.

8. *Company Security Officer(CSO)*

Petugas Keamanan Perusahaan adalah personil yang ditugaskan oleh perusahaan untuk memastikan bahwa penilaian keamanan kapal telah dilaksanakan; bahwa suatu rancangan keamanan kapal diperkuat, disampaikan untuk persetujuan, dan kemudian menerapkannya dan memeliharanya, dan untuk berhubungan dengan petugas fasilitas pelabuhan dan petugas keamanan kapal.

9. *Port Facility Security Officer(PFSO)*

Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan adalah personil yang ditugaskan sebagai penanggung jawab untuk pengembangan, penerapan, perubahandan pemeliharaan dari rancangan keamanan fasilitas pelabuhan dan untuk berhubungan dengan petugas keamanan kapal dan petugas keamanan perusahaan.

10. *Port Security Officer(PSO)*

*PSO* adalah pejabat Kabid/Kasi Penjagaan dan Penyelamatan sebagai Koordinator Keamanan Pelabuhan.