

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Analisis Peran

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2002:43) “Analisis adalah penguraian suatu pokok atas berbagai bagian dan penelaahan bagian itu sendiri serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan”. Kemudian Menurut Wiradi (2009:20) “Analisis adalah serangkaian perbuatan meneliti, mengurai, membedakan, memilah sesuatu untuk digolongkan serta dikelompokkan berdasarkan kriteria serta penafsiran dari setiap kriteria”. Sedangkan Menurut Indraputra (2012:40) “Analisis adalah suatu kegiatan yang dilakukan oleh seseorang atau sekelompok orang dan suatu organisasi untuk melihat, mencatat, mendalami dan digolongkan serta dikelompokkan untuk mengetahui apa yang diteliti”.

Jadi, dari pengertian analisis diatas, dapat disimpulkan bahwa analisis adalah sekumpulan aktivitas dan proses. Salah satu bentuk analisis adalah merangkum sejumlah besar data yang masih mentah menjadi informasi yang dapat diinterpretasikan. 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 Soekanto (2009:212-213) “Peran adalah proses dinamis kedudukan (status). Apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, dia menjalankan suatu peranan. Perbedaan antara kedudukan dengan peranan adalah untuk kepentingan ilmu pengetahuan. Keduanya tidak dapat dipisah-pisahkan karena yang satu tergantung pada yang lain dan sebaliknya”. Berbeda dengan pengertian peran menurut Merton (2007: 67) “Peran adalah pola tingkah laku yang diharapkan masyarakat dari orang yang menduduki status tertentu. Sejumlah peran disebut sebagai perangkat peran (*role-set*). Dengan demikian perangkat peran adalah kelengkapan dari hubungan-hubungan berdasarkan peran yang dimiliki oleh orang karena menduduki status-status sosial khusus”.

Berdasarkan beberapa pengertian di atas peneliti dapat menyimpulkan mengenai pengertian peran. Peran adalah keseluruhan perilaku individu atau kelompok untuk menanggapi dan menangani suatu kegiatan atau masalah yang mana sikap tersebut memuat mental, keterampilan dan keahlian yang harus dimiliki dan dipersiapkan selama melakukan kegiatan tertentu sesuai dengan tugas dan fungsi yang diberikan kepadanya untuk menangani suatu masalah. Individu di sini bisa memiliki arti individu secara sebenarnya (perorangan) atau suatu organisasi maupun badan usaha. Peran sangat penting untuk memulai suatu pekerjaan, menjalankan suatu pekerjaan, dan menyelesaikan suatu

persoalan, karena dengan adanya suatu peran apapun akan dapat teratasi dan dapat dikerjakan dengan lancar serta memperoleh hasil yang baik.

2. DPA (*Designated Person Ashore*)

Designated Person Ashore (DPA) atau *Designated Person* (DP) atau dalam bahasa Indonesia yang bermakna “orang yang ditunjuk didarat” telah di atur dalam sebuah peraturan Internasional yang tertuang dalam *International Safety Management Code* (ISM Code).

Dalam ISM Code 2010:13 chapter 4, untuk memastikan operasi yang aman dan untuk menghubungkan antara perusahaan dan kapal, perusahaan harus menunjuk personil di kantor yang bertanggung jawab untuk memonitor semua hal yang berkaitan dengan keselamatan pengoperasian kapal. Tanggung jawab dan kewenangan DP termasuk mengawasi keselamatan dan pencegahan polusi. DP juga harus memastikan sumber daya yang memadai untuk pengoperasian kapal.

Dan sesuai dengan *Safety Management System* PT. Indo Shipping Operator, SMM 00 - MM 00 - F3 *Definition of Terms-Abbreviations* halaman 2, DPA adalah seseorang yang ahli dengan mengetahui kebijakan perusahaan untuk keselamatan dan perlindungan lingkungan, dan memiliki pengalaman dan kemampuan untuk pelaksanaan dan pemeliharaan sistem manajemen keselamatan, dan untuk operasi yang aman dari kapal dan perlindungan lingkungan maritim. DPA memiliki akses langsung untuk menyediakan akses antara perusahaan dan orang-orang di kapal.

Berdasarkan penjelasan tersebut peneliti dapat menyimpulkan mengenai pengertian *Designated Person Ashore* (DPA). DPA adalah seseorang ahli yang mengetahui sistem manajemen keselamatan di kapal dalam dunia pelayaran dan ditunjuk oleh direktur dan atau pemilik perusahaan pelayaran sebagai penghubung antara pemimpin perusahaan dengan kapal atau awak kapal untuk memastikan kapal beroperasi dengan baik dan lancar guna tercapainya kegiatan usaha. Dan peranan DPA sangatlah penting bagi setiap perusahaan pelayaran.

3. *Vetting Inspection*

Vetting inspection yang didalam bahasa indonesia berarti inspeksi atau pemerisakan dan menurut KBBI inspeksi adalah pemeriksaan dengan seksama secara langsung mengenai tugas dan peraturan. Sedangkan Inspeksi menurut Salmah (2006 : 140), yaitu pemeriksaan yang dilakukan dengan cara melihat atau observasi langsung.

Menurut kebijakan *vetting* kapal yang telah ditentukan oleh perusahaan perkapalan PT. Pertamina, *vetting* wajib dilaksanakan untuk semua kapal *tanker* baik kapal milik maupun *charter* yang dioperasikan oleh perusahaan dan/atau semua kapal *tanker* yang akan menggunakan sarana terminal khusus minyak milik suatu perusahaan, dan untuk memantau pemenuhan kebijakan *vetting*, akan dilakukan secara berkala dan didokumentasikan melalui suatu sistem manajemen mutu perusahaan yang terkait dengan keselamatan, kesehatan kerja, keamanan dan perlindungan lingkungan. Untuk pelaksanaan *vetting* dapat dilaksanakan

oleh pihak *surveyor* dari PT. Pertamina atau *surveyor* lain atas kesepakatan dari PT. Pertamina dengan *shipowner*. Dan dalam melakukan kegiatan *vetting inspection*, semua isi yang ada di kapal harus diperiksa, baik ABK, fisik kapal, *equipment*, *inventory*, dokumen, buku, mesin dan alat navigasi kapal untuk lolos dan memenuhi syarat.

Dari penjelasan tersebut dapat disimpulkan bahwa *vetting inspection* adalah kegiatan pemeriksaan kapal secara langsung sesuai standar dan kriteria yang telah ditetapkan dan dilakukan oleh *surveyor* dengan tujuan memeriksa dan memastikan bahwa kapal *tanker* dan seluruh komponen didalamnya termasuk anak buah kapal layak untuk melakukan kegiatan pelayaran dengan aman bagi ABK, muatan, dan lingkungan.

4. Pihak Pencharter

Pengaturan charter kapal dalam hukum Indonesia terdapat pada Bab V Buku II Kitab Undang - Undang Hukum Dagang. Adapun yang dimaksud dengan pencharteran kapal adalah pemakaian/pengoperasian kapal milik orang lain yang sudah dilengkapi awak kapal beserta peralatannya dengan imbalan bayaran. Sedangkan menurut KBBI pencharter adalah seseorang yang memesan atau menyewa sesuatu untuk digunakan secara pribadi dalam jangka waktu tertentu menurut kebutuhan.

Dari pengertian diatas maka penulis dapat menyimpulkan bahwa pihak pencharter (*Charterers* atau pemakai jasa angkutan) adalah pihak yang menggunakan penyediaan kapal untuk kepentingan dalam pelayaran dilaut sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati sebelumnya. Pihak

pencharter dapat berupa perorangan, badan hukum seperti Perseroan Terbatas (PT), *Comaditer Veneschap* (CV). Selain itu juga pihak pencharter dapat berupa perusahaan pelayaran, yang dalam menjalankan usaha pengangkutan laut mengalami kekurangan sarana kapal. Untuk menutupi kekurangan tersebut maka pihak perusahaan pelayaran tersebut mencharter kapal dari perusahaan lain. Dan dalam skripsi ini pihak pencharter adalah PT. Pertamina dan PT. Indo Shipping Operator sebagai pemilik kapal yang disewa.

Dengan demikian dapat diketahui bahwa dalam perjanjian charter kapal di kenal para pihak dalam perjanjian yang terdiri dari unsur-unsur tersebut adalah :

a. Pihak Tercharter (*shipowners* atau perusahaan pelayaran)

Pihak tercharter adalah pihak yang menyediakan kapal beserta perlengkapan dan pelautnya yang akan di gunakan oleh pihak pencharter untuk kepentingannya dalam perjanjian kerja laut.

Mengenai pelaut yang disediakan pihak tercharter masih tetap merupakan bawahan pihak tercharter, yang mana mereka mengikatkan diri pada pihak tercharter berdasarkan perjanjian kerja laut.

b. Pihak Pencharter (*Charterers* atau pemakai jasa angkutan)

Pihak pencharter adalah pihak yang menggunakan penyediaan kapal untuk kepentingan dalam pelayaran dilaut sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati sebelumnya. Pihak pencharter dapat berupa perorangan, badan hukum seperti Perseroan Terbatas (PT) dan

Comaditer Veneschap (CV). Selain itu juga pihak pencharter dapat berupa perusahaan pelayaran, yang dalam menjalankan usaha pengangkutan laut mengalami kekurangan sarana kapal. Untuk menutupi kekurangan tersebut maka pihak perusahaan pelayaran tersebut mencharter kapal dari perusahaan lain.

c. Perantara atau wakil-wakil dari masing-masing pihak

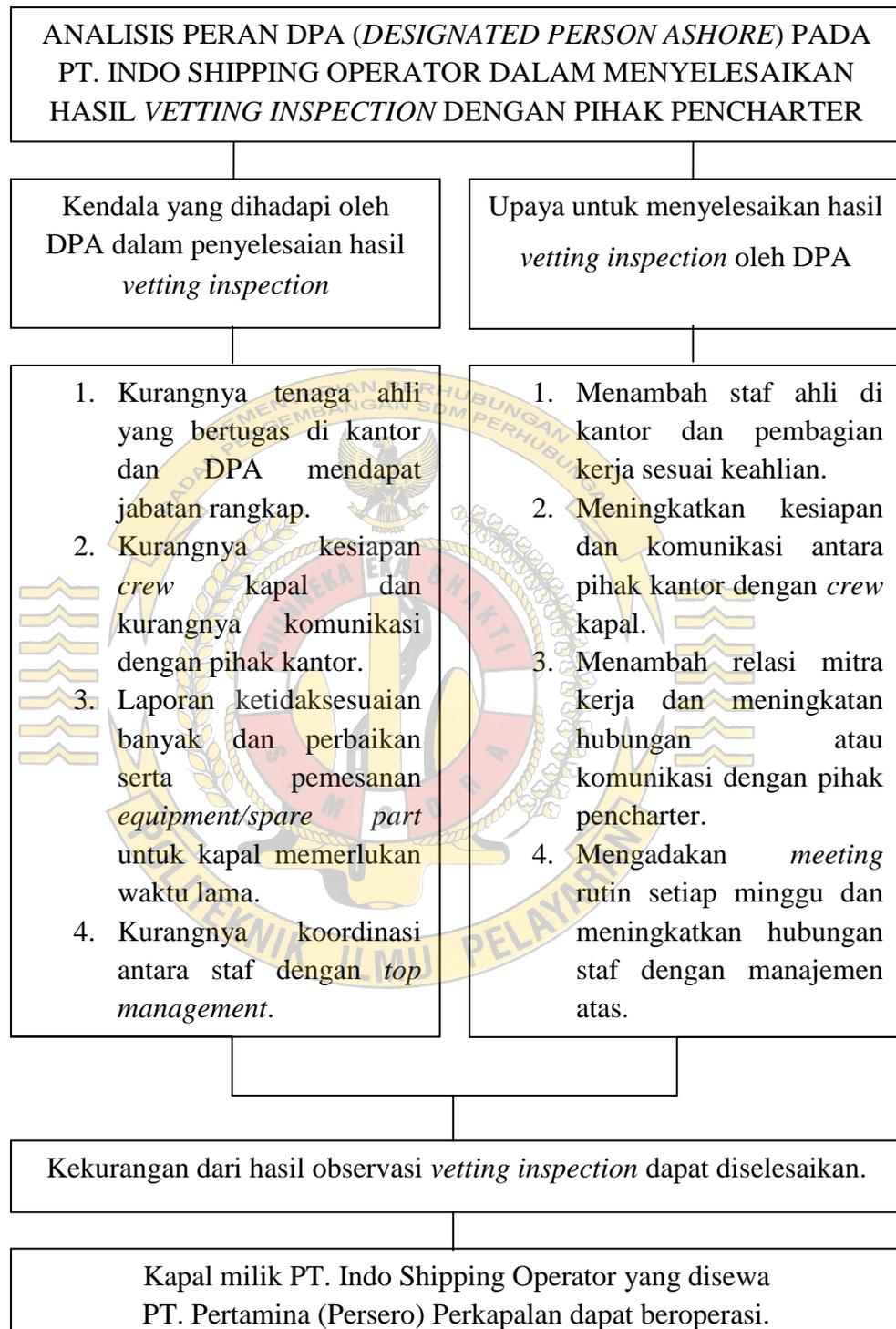
Perantara atau wakil dari masing – masing pihak adalah perantara dari pihak adalah perantara dari pihak tercharter (*shipowners* atau perusahaan pelayaran) maupun dari pihak pencharter. Adanya pihak perantara atau wakil-wakil dari masing-masing pihak dalam perjanjian charter kapal ini dikarenakan para pihak, baik pihak pencharter dan tercharter tidak dapat berlangsung untuk melaksanakan tugasnya yang berhubungan dengan charter kapal, sehingga bagi pihak pencharter. Tentang kemungkinan bahwa dalam perjanjian charter kapal itu dapat di adakan oleh masing-masing pihak yang merupakan perwakilan dengan izin masing – masing pihak, baik izin dari pihak tercharter maupun izin dari pihak pencharter. Dapat ditemui dalam pasal 455 Kitab UU Hukum Dagang, yang menyebutkan :

“Barang siapa mengadakan perjanjian kapal untuk orang lain, bagaimanapun ia terhadap pihak yang lain terikat karenanya, kecuali bilamana ia pada pembuatan perjanjian berbuat dalam batas kuasanya dan menyebutkan pemberi kuasanya”.

Berdasarkan ketentuan yang terdapat dalam pasal 455 Kitab Undang–Undang Hukum Dagang tersebut dapatlah diambil kesimpulan bahwa perantara atau wakil – wakil dan masing–masing pihak dalam perjanjian charter kapal adalah bertindak hanya sebagai perantara atau wakil pihak dalam perjanjian charter kapal. Terhadap semua perantara atau wakil–wakil yang bekerja untuk masing–masing pihak, mereka memperoleh komisi dari masing–masing pihak yang diwakilinya setelah mereka menyelesaikan tugas–tugasnya.



B. Kerangka Pikir Penelitian



C. Definisi Operasional

Untuk memudahkan pembaca dalam memahami istilah-istilah yang terdapat dalam skripsi, maka peneliti memberikan pengertian-pengertian yang kiranya dapat membantu pembaca memahami dan memberikan kemudahan pada penulis dalam pembahasan skripsi.

1. *Safety Management System (SMS)*

Safety Management System atau Sistem Manajemen Keselamatan (SMS) adalah sistem manajemen yang dirancang oleh setiap perusahaan untuk mengelola unsur-unsur keselamatan dan kesehatan di tempat kerja khususnya di kapal. SMS menjadi sangat penting bagi perusahaan, dalam buku pedoman ini terdapat tugas dan aktifitas yang berkaitan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan, baik di darat maupun di kapal.

2. *Dry Docking*

Dry Docking adalah kegiatan perawatan dan perbaikan kapal secara menyeluruh utamanya pada *hull structure, machinery & electric installation* sebelum kapal dapat beroperasi kembali. Kegiatan *docking* dilakukan di galangan *dry dock*, setelah kapal selesai melaksanakan *docking*, kondisi kapal akan kembali prima, sehingga kapal dapat kembali di operasikan untuk mendistribusikan muatan yang diangkutnya.

3. *Gasfree*

Gasfree adalah pemeriksaan tangki atau ruang muat dengan menggunakan alat tertentu (*gas detector*) yang menyatakan bahwa tangki atau ruang muat telah aman dari gas beracun atau resiko meledak.

4. *International Maritime Organization (IMO)*

International Maritime Organization atau IMO (dulunya dikenal sebagai Inter-Governmental Maritime Consultative Organization atau IMCO), didirikan pada tahun 1948 melalui PBB untuk mengkoordinasikan keselamatan maritim internasional dan pelaksanaannya. Dengan berpusat di London, Inggris, IMO mempromosikan kerjasama antar pemerintah dan antar industri pelayaran untuk meningkatkan keselamatan maritim dan untuk mencegah polusi air laut.

Konvensi-konvensi IMO paling penting yang sudah dikeluarkan adalah sebagai berikut :

a. *Safety Of Life At Sea (SOLAS) Convention 1974/1978.*

Safety Of Life At Sea (SOLAS) adalah peraturan yang dibuat untuk mengatur keselamatan maritim paling utama. Modernisasi peraturan SOLAS sejak tahun 1960, yang mengganti konvensi 1918 dengan SOLAS 1960 dan dilakukan beberapa amendemen 1929, 1948, 1960, dan 1974, dimana sejak saat itu peraturan mengenai desain untuk meningkatkan faktor keselamatan kapal mulai dimasukan seperti :

- 1) Desain konstruksi kapal
- 2) Permesinan dan instalasi listrik
- 3) Pencegah kebakaran
- 4) Alat-alat keselamatan
- 5) Alat komunikasi dan keselamatan navigasi

Konvensi Internasional SOLAS 1974 diratifikasi oleh Pemerintah Republik Indonesia pada tanggal 17 Desember 1980 dengan Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980. Kemudian pada tanggal 12 Desember 2002, Konferensi Diplomatik yang dilaksanakan oleh *Maritime Safety Committee* dari IMO mengadopsi Amendemen Konvensi Internasional SOLAS.

b. *Marine Pollution Prevention (MARPOL) Convention 1973/1978.*

MARPOL 73/78 adalah Konvensi Internasional untuk pencegahan pencemaran dari kapal, MARPOL 73/78 dirancang untuk meminimalkan pencemaran laut, termasuk pembuangan, minyak dan polusi dari kapal. Konvensi MARPOL ditandatangani pada 17 Februari 1973. Konvensi saat ini adalah kombinasi tahun 1973 Konvensi dan Protokol 1978. Dan mulai berlaku pada tanggal 2 Oktober 1983. Pada tanggal 31 Desember 2005, 136 negara, yang mewakili 98% dari tonase pengiriman dunia, merupakan pihak Konvensi. Semua kapal berbendera di bawah negara-negara yang penandatanganan MARPOL tunduk pada persyaratan, terlepas dari

mana mereka berlayar dan negara-negara anggota bertanggung jawab untuk kapal terdaftar di bawah kebangsaan masing-masing.

MARPOL mengandung 6 lampiran, dalam upaya mencegah berbagai bentuk pencemaran laut dari kapal:

1) Lampiran I

Peraturan pencegahan pencemaran yang ditimbulkan oleh minyak.

2) Lampiran II

Peraturan pencegahan pencemaran yang ditimbulkan oleh cairan berbahaya Zat Cair Noxious.

3) Lampiran III

Peraturan pencegahan pencemaran yang ditimbulkan oleh zat berbahaya dalam kemasan.

4) Lampiran IV

Peraturan pencegahan pencemaran yang ditimbulkan oleh pembuangan limbah kotor (sewage)

5) Lampiran V

Peraturan pencegahan pencemaran yang ditimbulkan oleh sampah (*garbage*).

6) Lampiran VI – Polusi Udara

Peraturan pencegahan pencemaran yang ditimbulkan oleh pencemaran udara (*air pollution*).

c. *Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers*

STCW dilahirkan pada 1978 dari IMO di London, dan mulai diterapkan pada tahun 1984. Konvensi IMO tentang standar latihan, sertifikasi dan dinas jaga untuk pelaut diadopsikan pada amendemen baru di Manila pada tahun 2010 yang disebut “Amendemen Manila”. Amendemen ini diperlukan untuk menjaga standar latihan yang berbanding lurus dengan teknologi baru dan persyaratan operasional yang memerlukan kompetensi kapal yang baru. Amendemen yang signifikan diantaranya:

- 1) Jam Istirahat baru untuk pelaut
 - a) Minimum 10 jam istirahat dalam periode waktu 24 jam.
 - b) 77 jam istirahat dalam 7 hari periode.
 - c) Jam istirahat dapat dibagi menjadi tidak lebih dari 2 periode, yang mana salah satunya harus berdurasi sedikitnya selama 6 jam dan interval waktu antara periode yang berlangsung secara terus menerus tidak boleh melampaui 14 jam.

- 2) Pelatihan dan tingkatan sertifikat kompetensi baru untuk pelaut
 - a) *Certificate of Competency* (ANT & ATT)
 - b) *Certificate of Proficiency* (BST, SCRB, SDS, AFF, MEFA, BOCT, BLGT, AOT, ARPA, BRM, ERM, ECDIS, SSO)

c) *Certificate of Endorsement* (sertifikat yang memberi kewenangan untuk menduduki suatu jabatan di kapal/ sertifikat pengukuhan)

3) Pelatihan keamanan yang bersifat wajib

Basic Safety Training (Diklat Dasar Keselamatan) telah ditingkatkan kontennya dengan memasukkan modul untuk memberikan perhatian lebih pada pencegahan polusi terhadap lingkungan laut, komunikasi yang efektif dan human relationship di atas kapal.

4) Pembatasan pada alkohol dalam darah dan nafas yang spesifik.

Tidak diperbolehkan mengkonsumsi alkohol yang akan melampaui batas kandungan alkohol dalam darah (*BAC-Blood Alcohol Level*) lebih besar dari 0.05% atau kandungan 0.25 mg/l dalam nafasnya.

5. *International Safety Management Code* (ISM Code)

International Safety Management Code adalah Standar Internasional Manajemen Keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya pencegahan/pengendalian pencemaran lingkungan.

Sesuai dengan kesadaran terhadap pentingnya faktor manusia dan perlunya peningkatan manajemen operasional kapal dalam mencegah terjadinya kecelakaan kapal, manusia, muatan barang/*cargo* dan harta benda serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut, maka IMO mengeluarkan peraturan tentang manajemen keselamatan

kapal & perlindungan lingkungan laut yang dikenal dengan Peraturan *International Safety Management (ISM Code)* yang juga dikonsolidasikan dalam SOLAS Convention. Ada 16 elemen dalam *ISM Code*, yaitu:

a. Ketentuan Umum

Pengenalan tentang Manajemen Keselamatan Kapal dan *ISM Code*.

b. Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan

Perusahaan harus menetapkan kebijakan perlindungan lingkungan.

c. Tanggung jawab dan wewenang perusahaan

Penetapan personil dan struktur organisasi di darat dan di kapal serta tanggung jawabnya.

d. *Designated Person*

Penunjukan orang sebagai penghubung antara pihak darat dengan kapal.

e. Tanggung jawab dan wewenang Nakhoda

Penjelasan wewenang yang diberikan perusahaan kepada Nakhoda.

f. Sumber daya dan tenaga kerja

Pemilihan tenaga kerja yang berkompeten di darat dan di kapal.

g. Pengembangan pengoperasian kapal

Perencanaan pengoperasian kapal dan menetapkan prosedur, rencana dan instruksi, termasuk checklist yang sesuai dan perlindungan lingkungan.

h. Kesiapan menghadapi keadaan darurat

Perusahaan harus mempersiapkan cara untuk menghadapi keadaan darurat (keadaan yang tidak diharapkan), yang dapat terjadi sewaktu-waktu.

- i. Pelaporan dan analisa ketidak sesuaian kecelakaan dan kejadian berbahaya

Perusahaan harus membentuk prosedur implementasi tindakan korektif, dan tindakan untuk mencegah terulang kembali.

- j. Pemeliharaan kapal dan perlengkapannya

Penetapan prosedur dan memastikan perawatan kapal.

- k. Dokumentasi

Pendokumentasian sistem manajemen di kapal maupun di kantor harus ada.

- l. Verifikasi tinjauan dan evaluasi perusahaan

Kegiatan audit dan evaluasi efektivitas sistem manajemen.

- m. Sertifikasi dan verifikasi

DOC (*Document of Compliance*), untuk kantor dan SMC (*Safety Management Certificate*), untuk setiap kapal yang dioperasikan.

- n. *Interim Certification*

Administrasi memperpanjang kesahan suatu Interim SMC jangka waktu yang tidak boleh melebihi 6 bulan dari tanggal kadaluarsa.

- o. Formulir sertifikat

Penjelasan bahasa, masa berlaku sertifikat.

- p. Verifikasi

Menjelaskan ketentuan dan jenis verifikasi.

6. *International Association of Classification Societies (IACS)*

International Association of Classification Societies, yaitu kumpulan dari 12 biro klasifikasi di dunia. IACS sendiri berfungsi untuk membuat regulasi tentang kelautan seperti kapal, bangunan lepas pantai dan fasilitas yang berada di laut. Regulasi ini dibuat untuk menciptakan keamanan dan keselamatan bagi pekerja serta menjaga kebersihan laut. IACS didirikan pada tanggal 11 September 1968, di Hamburg, Jerman.

7. *The International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*

Sebagaimana ditetapkan pada 12 Desember 2002 oleh resolusi 2 dari konferensi negara anggota The International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 yang telah diamandemen IMO (International Marine Organization). *The International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* merupakan aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan. *Company Security Officer (CSO)* atau 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. Sedangkan *Port Facility Security Officer (PFSO)* atau Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan adalah personil yang ditugaskan

sebagai penanggung jawab untuk pengembangan, penerapan, perubahan dan pemeliharaan dari rancangan keamanan fasilitas pelabuhan dan untuk berhubungan dengan petugas keamanan kapal dan petugas keamanan perusahaan.

8. *Maritime Labour Convention (MLC)*

Maritim Labour Convention (MLC) 2006 adalah konvensi yang diselenggarakan oleh *International Labour Organization (ILO)* pada tahun 2006 di Genewa, Swiss. MLC 2006 bertujuan untuk memastikan hak-hak para pelaut di seluruh dunia dilindungi dan memberikan standar pedoman bagi setiap negara dan pemilik kapal untuk menyediakan lingkungan kerja yang nyaman bagi pelaut. Ini dilakukan karena pelaut bekerja lintas negara sehingga perlu diatur suatu standar bekerja yang berlaku secara internasional.

