

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Pengertian

a. Pengendalian

Pengendalian adalah proses memantau kegiatan untuk memastikan bahwa kegiatan tersebut diselesaikan seperti yang telah direncanakan dan proses mengoreksi setiap penyimpangan yang berarti. Dasar pengendalian dapat dilihat dari fungsi pengawasan. Fungsi ini diperlukan untuk menjamin telaksananya berbagai kegiatan dalam rangka pencapaian tujuan organisasi, sesuai dengan apa yang telah direncanakan.

Dengan memahami pengawasan sebagai salah satu fungsi manajemen memberikan kejelasan bahwa pengawasan diperlukan terutama untuk menjawab pertanyaan apakah kegiatan-kegiatan yang sedang berjalan dalam organisasi sudah sesuai dengan tujuan yang diinginkan. Dan apabila terdapat penyimpangan perlulah selanjutnya diadakan perbaikan atau *Corrective*, dan kesemuanya ini akan juga menjadi umpan balik bagi perencanaan selanjutnya. William G. Ouchimengemukakan 3 Tipe Pendekatan Perancangan Pengendalian:

1. Pengendalian Pasar

Adalah Pendekatan pengendalian yang menekankan penggunaan mekanisme pasar *ekternal* untuk mendapatkan standard yang digunakan dalam *system* pengendalian.

2. Pengendalian Birokratis

Adalah sebuah pendekatan terhadap rancangan system pengendalian yang menekankan wewenang organisasi dan mengandalkan peraturan - peraturan administrasi, prosedur, kebijakan, pembakuan kegiatan, dan mekanisme administratif lain untuk menjamin agar karyawan menampilkan perilaku yang sesuai dan memenuhi pedoman-pedoman kerja.

3. Pengendalian Klan (kelompok)

Adalah suatu pendekatan terhadap perancangan system - sistem pengendalian dimana perilaku - perilaku karyawan diatur dengan nilai - nilai bersama, norma-norma dan tradisi serta upacara / seremonial organisasi tersebut.

b. Keamanan

Merupakan personil diatas kapal yang ditunjuk oleh perusahaan pemilik atau operator kapal serta bertanggung jawab kepada Nakhoda atau Master. *SSO* ini bertanggung jawab terhadap keamanan diatas kapal, termasuk menerapkan dan memelihara rencana keamanan kapal (ship security plan) , mewakili kapal terkait komunikasi dengan *Port Facility Security Officers (PFSO)* dan *Company Security Officer (CSO)*.

Tugas dan tanggung jawab dari *SSO* diantaranya: Melakukan pemeriksaan keamanan kapal secara regular, Memelihara dan sebagai supervisi pelaksanaan *SSP*, Berkoordinasi aspek keamanan dengan personil kapal dan *PFSO* dalam hal pengamanan muatan dan perbekalan

kapal, Mengusulkan modifikasi SSP, Melaporkan ke perusahaan kekurangan dan NC pada saat internalaudit, review, inspeksi keamanan, verifikasi ketidaksesuaian, Pelaksanaan tindakan perbaikan, Peningkatan kepedulian dan kewaspadaan keamanan dikapal, Pelaksanaan pelatihan dan gladi di atas kapal, Melaporkan insiden di atas kapal jika ada, Mengkoordinasikan pelaksanaan SSP kepada CSO dan PFSO, Memastikan bahwa perlengkapan keamanan yang dioperasikan telah diuji, dikalibrasi dan terpelihara dengan baik, dan Permintaan khusus dari Perusahaan.

c. Kapal

Menurut tim penyusun referensi kepelabuhan seri 1 pelayaran dan perkapalan (2000: 6) dijelaskan bahwa kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang di gerakkan dengan tenaga mekanis, tenaga angin, atau di tunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung mekanis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Menurut Tim penyusun penyempurnaan buku PIMTL 1972 (1985: 3) menyatakan bahwa kata kapal meliputi semua jenis pesawat air termasuk pesawat yang tidak memindahkan air dan pesawat-pesawat terbang laut yang di pakai atau dapat di pakai sebagai alat pengangkutan di atas air.

Menurut Sutiyar (1994: 109) yang menyatakan bahwa kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang atau barang di laut atau sungai dan sebagainya.

1) Adapun jenis-jenis kapal yaitu:

- a) Kapal muatan umum (*General Cargo Ship*): untuk memuat muatan berbagai bentuk pakings seperti: kotak, drum, kawat roll, muatan dalam karung (zak), pallet, dan sejenisnya.
- b) Kapal Tanker (*Tanker Ship*): yaitu kapal yang memuat muatan cair atau gas yang dimampatkan; secara curah, seperti: bensin, solar, minyak mentah (*crude oil*), palm-oil, LNG, LPG, dan sebagainya.
- c) Kapal RO-RO Yaitu kapal dengan 'ramp' di lambung atau di buritan kapal, sehingga mobil/truk dapat langsung naik ke kapal tanpa alat bantu muat. Untuk memuat mobil, peti-kemas atau penumpang (*ferry*)
- d) Kapal Peti Kemas (*Container Ship*): yaitu kapal yang memuat muatan kotak berupa petikemas dengan ukuran tetap sesuai ketentuan.
- e) Kapal muatan curah kering (*Bulk Carrier*) Yaitu kapal yang memuat muatan biji-bijian kering secara curah, seperti: Gandum, biji besi, pasir, semen, pupuk (*fertilizer*), tepung terigu, dan sejenisnya
- f) Kapal penumpang yaitu kapal yang digunakan untuk mengangkut penumpang > 100 orang.

d. Terminal

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia(2005: 1189) terminal yaitu: perhentian penghabisan (bis, kereta api, dsb).

Menurut W.J.S Poerwadarminta (2006: 126) terminal yaitu : stasiun atau perhentian, peghabisan.

Menurut R.Suyoto Bakir, Sigit Suryanto(2006: 601) terminal yaitu : tempat perhentian bus/mobil angkutan.

Jadi dapat disimpulkan bahwa terminal yaitu: suatu tempat pemberhentian dan pengisian muatan sehubungan dengan kapal yang melakukan pembongkaran muatan melalui terminal ke truk-truk pengangkut.

e. *Stoway*

IMO (*International Maritime Organisation*) mendefinisikan *stoway* (penumpang gelap) sebagai seseorang yang secara sembunyi – sembunyi berada di kapal, atau di kargo yang kemudian dimuat di kapal tanpa persetujuan dari pemilik kapal, kapten kapal, atau *crew* kapal yang kemudian diketahui setelah meninggalkan pelabuhan atau disaat bongkar muat dilakukan di pelabuhan tujuan dan dilaporkan sebagai *stoway* (penumpang gelap) pada pihak yang berwenang.

B. Kerangka Berfikir

Untuk mempermudah pembahasan skripsi mengenai pengendalian keamanan kapal untuk mencegah naiknya *stoway* di atas kapal KM. Dharma Kencana II, untuk kemudian dapat diambil kesimpulan tentang bagaimana penanganan terhadap *stoway* yang naik di atas kapal, dan bahaya yang mungkin dihadapi serta kerugian yang dilanda oleh pihak kapal dan

evaluasinya. Kerangka berfikir tentang pembahasan skripsi ini ditunjukkan dalam diagram di bawah ini:

Berdasarkan bagan kerangka berfikir diatas dapat diketahui proses penanganan terhadap *stowaway* yang naik keatas kapal, adapun penjabaran dari kerangka berfikir diatas ialah sebagai berikut:

1. Kapal sesuai fungsinya yaitu memindahkan barang yang dimuat dari suatu tempat ke tempat lain sesuai dengan tipe muatannya masing-masing, dengan melakukan proses memuat muatan sampai ditempat pembongkaran muatan.
2. Sesampainya ditempat pembongkaran kapal terdapat *stoway* yang naik keatas kapal sehingga menimbulkan masalah dan menghambat pembongkaran muatan, dari masalah tersebut dapat dilihat faktor yang mempengaruhi masalah tersebut seperti:
 - a. Faktor *crew*

Keterampilan dan pengetahuan setiap *crew* berpengaruh terhadap operasioanal diatas kapal, apakah keterampilan dan pengetahuan setiap *crew* sudah memadai sesuai standart yang ada, kecepatan dalam menghadapi keadaan bahaya menjadi tolak ukur dalam penanganan terhadap keadaan bahaya, dari faktor ini maka harus adanya pelatihan terhadap *crew* serta adakan pengawasan terhadap pelaksanaannya.

- b. Faktor prosedur penanganan penumpang

Prosedur penanganan penumpang diatas kapal, secara baku telah ada oleh perusahaan, apakah prosedur yang ada sudah dilaksanakan

apa belum sesuai SOP (*standard operational prosedur*), dari faktor ini maka tindakan yang dilakukan yaitu dengan melakukan penanganan, pencegahan, evaluasi serta pelaksanaannya..

3. Stowaway apabila diatas kapal dalam waktu yang lama akan menimbulkan bahaya, seperti: bahaya pencurian, bahaya pelecehan dll. Serta kerugian yang dialami oleh pihak kapal apabila *stoway* tetap berada diatas kapal, seperti: jumlah penumpang yang melebihi angka toleransi yang ditetapkan oleh perusahaan. Jika hal itu terjadi ditakutkan dapat menghambat proses pelayaran.
4. Dari masalah tersebut tindakan yang dapat diambil yaitu dengan melakukan penanganan penumpang sesuai prosedur yang ada, supaya bahaya *stowaway* tersebut tidak terulang kembali dikemudian hari maka harus ada pencegahan sesuai dengan prosedur yang ada.
5. Sasaran dari seluruh tindakan yang telah dilakukan yaitu pelaksanaan penanganan penumpang yang aman sesuai dengan prosedur yang ada.

C. Definisi Penumpang Gelap

Secara umum *stoway* atau penumpang gelap (penyusup) di definisikan sebagai seseorang yang sembunyi - sembunyi menaiki suatu sarana transportasi dan mengadakan perjalanan dengan tanpa membayar dan tanpa terdeteksi. Atau, seorang yang secara sembunyi – sembunyi berada di kapal atau kargo yang kemudian di muat di kapal tanpa persetujuan dari pemilik kapten atau kru kapal.

Hubungan tanggung jawab pengangkut dengan penumpang yang tidak memiliki tiket, Tanggung jawab pengangkut dengan penumpang yang tidak memiliki tiket. Undang - undang Pengangkutan menentukan bahwa pengangkutan baru diselenggarakan setelah biaya pengangkutan dibayar terlebih dahulu. Akan tetapi, di samping ketentuan Undang-undang Pengangkutan, juga berlaku kebiasaan masyarakat yang dapat membayar biaya pengangkutan kemudian. Perjanjian Pengangkutan biasanya meliputi kegiatan pengangkutan dalam arti luas, yaitu kegiatan memuat, membawa, dan menurunkan/membongkar, kecuali jika perjanjian ditentukan lain.

Pengangkutan dalam arti luas ini erat hubungannya dengan tanggung jawab pengangkut apabila terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian. Artinya, tanggung jawab pengangkut mulai berjalan sejak penumpang dan/atau barang dimuat ke dalam alat pengangkut sampai penumpang diturunkan dari alat pengangkut atau barang dibongkar dari alat pengangkut atau diserahkan kepada penerima. Tanggung jawab dapat diketahui dari kewajiban yang telah ditetapkan dalam perjanjian pengangkutan atau Undang-undang pengangkutan. Kewajiban utama pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan. Kewajiban utama mengikat sejak penumpang atau pengirim barang melunasi biaya pengangkutan.

Apabila penumpang mengalami kecelakaan ketika naik alat pengangkut; atau selama diangkut; atau ketika turun dari alat pengangkut, pengangkut bertanggung jawab segala kerugian yang timbul akibat kecelakaan yang terjadi itu. Demikian pula halnya pada pengangkutan barang,

pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat peristiwa yang terjadi dalam proses pengangkutan sejak pemuatan sampai pembongkaran di tempat tujuan, kecuali jika diperjanjikan lain.

Akan tetapi, tanggung jawab pengangkut dibatasi oleh undang-undang Pengangkutan. Undang-undang Pengangkutan menentukan bahwa pengangkut bertanggung jawab terhadap segala kerugian yang timbul akibat kesalahan/kelalaian pengangkut. Namun, mengenai kerugian yang timbul akibat:

1. Keadaan memaksa (*force majeure*);
2. Cacat pada penumpang atau barang itu sendiri; dan
3. Kesalahan/kelalaian penumpang atau pengirim.

Pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian. Pembatasan atau pembebasan tanggung jawab pengangkut, baik yang ditentukan dalam undang-undang. Pengangkutan maupun perjanjian pengangkutan disebut eksonerasi (pembatasan atau pembebasan tanggung jawab).

Namun, berbeda halnya dengan penumpang yang tidak memiliki tiket atau penumpang gelap. Hal tersebut jelas menyatakan bahwa penumpang tersebut naik ke atas kapal dan ikut berlayar dengan cara ilegal. Berdasarkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Selama perjalanan kapal, nahkoda dapat mengambil tindakan terhadap setiap orang yang secara tidak sah berada di atas kapal. Nahkoda mengambil tindakan apabila orang dan/atau yang ada di dalam kapal akan membahayakan keselamatan kapal dan awak kapal. Tindakan tersebut

dilaksanakan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Tindakan itu, antara lain, terhadap orang yang tidak memiliki karcis, padahal dia bukan pelayar (awak kapal), melainkan sebagai penumpang gelap, pencopet, ataupun pencuri barang muatan. Nahkoda berwenang mengambil tindakan memaksa yang bersangkutan membayar biaya pengangkutan atau menurunkannya di pelabuhan terdekat. Jika dia membangkang atau melawan, nahkoda dapat memasukkannya dalam sel di kapal. Tindakan ini dilakukan untuk keselamatan, keamanan, dan ketertiban di atas kapal.

Berdasarkan peraturan internal PT. Dharma lautan utama ada beberapa tindakan bagi penumpang yang tidak memiliki tiket atau penumpang yang naik ke atas kapal secara ilegal, yaitu:

- a. Diturunkan pada pelabuhan terdekat

Sebagaimana yang dijelaskan oleh perwakilan PT. Dharma lautan utama Cabang Semarang dalam hal ini diwakili oleh Manager Usaha PT. Dharma lautan utama, beliau menuturkan bahwa untuk penumpang yang tidak memiliki tiket akan diturun di pelabuhan terdekat.

- b. Disuruh membayar atau disita barang bawaannya

Berdasarkan pernyataan bapak Samto dalam penelitian penulis, bahwasanya bagi penumpang tidak memiliki tiket disuruh membayar atau disita barang bawaannya sesuai dengan harga tiket yang semestinya. Sebagai konsekuensi bagi penumpang tersebut, yaitu tidak terdaftarnya sebagai penumpang yang turut berlayar.

c. Dipekerjakan sampai pelabuhan tujuan

Sebagaimana yang dinyatakan oleh salah satu nahkoda kapal Dharma kencana II dalam hal ini diwakili oleh bapak Sugiarto selaku Chief Officer. Bapak Sugiarto menjelaskan, bahwasanya dalam penanganan penumpang yang tidak memiliki tiket tersebut lebih mempertimbangkan aspek-aspek kemanusiaan. Penumpang tersebut akan ikut dilayarkan sampai dengan pelabuhan tujuannya dengan konsekuensi penumpang tersebut turut membantu awak kapal dalam membersihkan kapal selama perjalanan. Karena pada umumnya penumpang tidak memiliki tiket karena faktor ekonomi.

d. Dimasukkan ke dalam sel

Untuk penumpang yang tidak memiliki tiket dan dapat membahayakan keselamatan penumpang karena melakukan tindak kejahatan maka nahkoda dan awak kapal dapat mengambil kebijakan untuk menahan penumpang tersebut.

Penulis membuat skripsi dengan susunan kerangka pikir yang dibuat menurut data-data yang di dapat tentang: Keahlian perwira keamanan kapal untuk mencegah masuknya *stoway* di atas KM.Dharma kencana II.

Kerangka pikir

