

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Definisi analisis

Peter Salim dan Yenni Salim (2002:4) menjabarkan beberapa pengertian analisis sebagai berikut:

- a. Analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (perbuatan, karangan dan sebagainya) untuk mendapatkan fakta yang tepat (asal usul, sebab, penyebab sebenarnya, dan sebagainya).
- b. 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.
- c. Analisis adalah penjabaran (pembentangan) sesuatu hal, dan sebagainya setelah ditelaah secara seksama.
- d. Analisis adalah proses pemecahan masalah yang dimulai dengan hipotesis (dugaan, dan sebagainya) sampai terbukti kebenarannya melalui beberapa kepastian (pengamatan, percobaan, dan sebagainya).
- e. Analisis adalah proses pemecahan masalah (melalui akal) ke dalam bagian-bagiannya berdasarkan metode yang konsisten untuk mencapai pengertian tentang prinsip-prinsip dasarnya.

Menurut kamus akutansi (2000:48), bahwa pengertian analisis adalah melakukan evaluasi terhadap kondisi dari pos-pos atau ayat-ayat

yang berkaitan dengan akuntansi dan alasan yang memungkinkan tentang perbedaan yang muncul.

Pengertian Analisis Menurut Komaruddin (2001:53) Kamus Akuntansi bahwa, analisis adalah kegiatan berpikir untuk menguraikan suatu keseluruhan menjadi komponen sehingga dapat mengenal tanda-tanda komponen, hubungannya satu sama lain dan fungsi masing-masing dalam satu keseluruhan yang terpadu.

Berdasarkan penelitian diatas penulis menyimpulkan bahwa analisis secara umum adalah kegiatan berpikir untuk menguraikan suatu pokok menjadi bagian-bagian atau komponen sehingga dapat diketahui ciri atau tanda tiap bagian, kemudian hubungannya satu sama lain serta fungsi masing-masing dari setiap bagian.

Dalam kemampuan analisis ini juga termasuk kemampuan menyelesaikan soal-soal yang tidak rutin, menemukan hubungan, membuktikan dan mengomentari bukti, dan merumuskan serta menunjukkan benarnya suatu generalisasi, tetapi baru dalam tahap analisis belum dapat menyusun.

Dwi Prastowo Darminto dan Rifka Julianty (2002;52) mengatakan bahwa analisis adalah sebagai “Penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri, serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan.”

Analisis menurut pemikiran Wiradi (2006) adalah “Aktifitas yang memuat sejumlah kegiatan seperti mengurai ,

membedakan, memilah sesuatu untuk di golongankan dan dikelompokkan kembali menurut kriteria tertentu kemudian dicari kaitanya dan ditafsirkan maknanya”. Kemampuan analisis merupakan kemampuan untuk merinci atau menguraikan suatu masalah (soal) menjadi bagian-bagian yang lebih kecil (komponen) serta mampu untuk memahami hubungan diantara bagian-bagian tersebut.

Pengertian analisis sistem menurut Satzinger, J.W., Jackson, R.B., dan Burd, S.D (2010, p4) adalah proses pemahaman dan penentuan secara rinci apa yang seharusnya dicapai oleh sistem informasi.

Menurut Mardi (2011, p124) analisis sistem adalah proses kerja untuk menguji sistem informasi yang sudah ada dengan lingkungannya sehingga diperoleh petunjuk berbagai kemungkinan perbaikan yang dapat dilakukan dalam meningkatkan kemampuan sistem.

Berdasarkan pengertian diatas, penulis menyimpulkan bahwa analisis merupakan sebuah kegiatan berfikir untuk mengurai informasi dan mencari kaitan dari informasi tersebut untuk memperoleh pengertian dan pemahaman keseluruhan dari sebuah konteks. Analisis dapat juga diartikan sebagai kemampuan memecahkan atau menguraikan suatu materi atau informasi menjadi komponen-komponen yang lebih kecil sehingga lebih mudah dipahami. Analisis bertujuan untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya dari sebab yang ada.

2. Pengertian Kecelakaan

Menurut Heinrich (2001) dalam bukunya *“Practical Loss Control Leadership”* (Kepemimpinan Kehilangan Kontrol), mendefinisikan

accident (kecelakaan) sebagai suatu kejadian yang tidak terencana dan tidak terkontrol yang merupakan aksi atau reaksi dari suatu objek, substansi, manusia atau radiasi yang memungkinkan atau dapat menyebabkan *injury* (cedera).

Menurut Frank E. Bird dan George L. Germain (2003) dalam bukunya “*Practical Loss Control Leadership*” mendefinisikan *accident* (kecelakaan) sebagai suatu kejadian tidak diinginkan yang menimbulkan kerugian pada manusia, kerusakan *property*, ataupun kerugian pada manusia, kerusakan *property*, ataupun kerugian proses kerja, sebagai akibat dari kontak dengan substansi atau sumber energy yang melebihi batas kemampuan tubuh, alat atau struktur.

Setelah melihat definisi dari beberapa sumber, maka dapat disimpulkan bahwa kecelakaan merupakan kejadian tidak terduga dan tidak diinginkan yang disebabkan oleh kombinasi beberapa factor dan dapat menimbulkan kerugian pada manusia berupa *injury* (cedera), kesakitan, kematian, kerusakan *property* (peralatan), ataupun gangguan pada proses kerja. Namun ada beberapa hal penting yang perlu dipahami terkait dengan pendefinisian kecelakaan. Frank E. Bird dan George L. Germain (2003) mengungkapkan tiga aspek penting dalam pemahaman kecelakaan, yaitu :

- a. Dampak yang ditimbulkan kecelakaan tidak hanya cedera, tetapi juga kesakitan, seperti gangguan mental, syaraf, ataupun gangguan sistematis akibat pajanan.

- b. Terdapat perbedaan antara definisi “*injury*” atau “*accident*” menyebabkan *injury* (cedera).
 - c. Apabila ada kejadian yang mengakibatkan kerusakan *property* (peralatan) atau fasilitas, serta gangguan proses kerja, tetapi tidak menyebabkan *injury* (cedera) maka kejadian tersebut tetap dikategorikan sebagai *accident* (kecelakaan).
3. Definisi Kecelakaan Kapal

Kecelakaan kapal diatur didalam Pasal 245 sampai dengan Pasal 249 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 245 memberikan definisi mengenai kecelakaan kapal yakni kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan atau jiwa manusia berupa kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan dan kapal kandas.

Didalam Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kapal juga memberikan definisi mengenai kecelakaan kapal yang diatur didalam Pasal 2 ayat (2) bahwa kecelakaan kapal meliputi kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, kecelakaan kapal yang menyebabkan jiwa manusia dan kerugian harta benda serta kapal kandas. Didalam KUHD kecelakaan kapal lebih dikenal dengan kerugian laut. Menurut KUHD kerugian laut adalah kerugian-kerugian akibat adanya tubrukan kapal, kapal karam, kapal kandas, penemuan barang di laut dan avari (*avarij, average*). Pengertian tubrukan kapal

menurut Pasal 534 ayat (2) ialah “yang dinamakan tubrukan kapal adalah tabrakan atau penyentuhan antara kapal-kapal satu dengan yang lainnya”.

Pengertian lain (Ibid: 276) mengenai tubrukan kapal terdapat dalam Pasal 544 dan 544a, yang dapat diperjelas sebagai berikut :

- a. Apabila sebuah kapal, sebagai akibat dari caranya berlayar atau karena tidak memenuhi suatu ketentuan undang-undang, sehingga menimbulkan kerugian pada kapal lain, barang-barang atau orang dalam pengertian “tubrukan kapal”. Disini tidak terjadi tabrakan singgungan antara kapal satu dengan lainnya, meskipun peristiwa ini dimasukkan dalam pengertian “tubrukan kapal” (Pasal 544).
- b. Jika sebuah kapal menabrak benda lain yang bukan sebuah kapal, baik yang berupa benda tetap maupun bergerak, misalnya pangkalan laut atau dermaga, lentera laut, rambu-rambu laut dan lain-lain, maka peristiwa tabrakan antara kapal dengan benda lain yang bukan kapal tersebut disebut “tubrukan kapal” (Pasal 544a).

Keselamatan kapal dan pelayaran meliputi berbagai aspek yang sangat luas yang menyangkut antara lain hal-hal sebagai berikut :

- a. Keselamatan kapal yang menyangkut konstruksi, perlengkapan dan pemeliharaan kapal, termasuk pula aspek keselamatan peti kemas (*containers*);
- b. Pengukuran tonase kapal
- c. Pengawakan kapal;
- d. Pencegahan pencemaran laut yang berasal dari kapal.

Dalam Buku Materi Sosialisasi Rekrutmen Anggota Mahkamah Pelayaran yang dikeluarkan oleh Mahkamah Pelayaran disebutkan bahwa faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan di laut adalah :

a. Faktor manusia

- 1) Kemampuan nakhoda, mualim, masinis, *crew* dalam bernavigasi muatan dan sebagainya;
- 2) Kelalaian dalam melaksanakan tugas (penutupan pintu kedap, pelandungan dan sebagainya);
- 3) Ketelitian petugas dalam melakukan pemeriksaan kelaikan;

b. Faktor alam

- 1) Ketersediaan berita cuaca berkaitan dengan cuaca, ombak, arus, angin dan sebagainya;
- 2) Keakuratan berita cuaca sesuai dengan daerah yang akan dilewati
- 3) Penyebaran dan ketaatan terhadap berita cuaca untuk navigator.

c. Faktor prasarana di luar kapal Sarana Bantu Navigasi Pelabuhan

- 1) Keberadaan Sarana Bantu Navigasi Pelabuhan (SBNP) sangat menentukan keselamatan kapal dalam bernavigasi;
- 2) Kecukupan dan kehandalan SBNP yang kurang memadai sesuai dengan ketentuan internasional.

d. Faktor alat angkut

- 1) Untuk dapat beroperasi, alat angkut dengan jenis dan ukuran tertentu
- 2) Tidak dipatuhinya persyaratan perawatan alat-alat keamanan dan keselamatan kapal.

- e. Faktor lainnya, yakni ketaatan dan kedisiplinan penumpang pada saat akan naik kapal yang cenderung memaksakan kehendak dan kedisiplinan penumpang pada saat berada di atas kapal.

Dalam suatu kecelakaan kapal tentu saja berhubungan dengan unsur keselamatan pelayaran dimulai dari keselamatan kapal yang merupakan faktor internal hingga faktor eksternal menurut Capt. Tjahjo Willis Gerilyano dalam slide *Etika Persidangan dan Metode Penulisan Putusan Mahkamah Pelayaran*, Mahkamah Pelayaran, Jakarta (2010,5). Faktor-faktor tersebut antara lain :

- a. Faktor keselamatan

Keselamatan adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan kelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk radio dan elektronik kapal yang dibukukan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan.

- b. Faktor kelaiklautan

Kelaiklautan yaitu suatu kondisi yang ditentukan oleh kondisi keselamatan kapal dan faktor-faktor pengawakan, pemuatan, pencegahan pencemaran laut dari kapal, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal dan penumpang serta status hukum kapal.

- c. Faktor keselamatan berlayar

Keselamatan berlayar yaitu suatu kondisi yang ditentukan oleh kondisi kelaiklautan kapal dan faktor-faktor di luar kapal yang bersifat pencegahan musibah atau kecelakaan yaitu faktor

kenavigasian (perambuan atau sarana bantu navigasi pelayaran, dalam telekomunikasi pelayaran atau stasiun radio pantai dan fasilitas penunjangnya serta informasi cuaca dan meteorologi), alur pelayaran dan tata cara berlalu lintas kapal, pemanduan dan penundaan kapal serta *salvage* dan pekerjaan di bawah air.

d. Faktor keselamatan pelayaran

Keselamatan pelayaran yaitu suatu kondisi yang dapat diwujudkan apabila kondisi keselamatan berlayar telah dapat dipenuhi dan dilengkapi dengan tersedianya kemampuan untuk menanggulangi musibah atau kecelakaan termaksud bantuan pencarian, pertolongan serta penanggulangan pencemaran lingkungan laut.

Permasalahan aturan kelaikan kapal juga menjadi salah satu faktor penting didalam kegiatan pelayaran. Indonesia merupakan negara dengan wilayah laut yang memiliki keunikan tersendiri sehingga pada sektor perhubungan laut, permasalahan kelaikan kapal menjadi hal yang penting. Kondisi kapal harus memenuhi persyaratan material, konstruksi bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan radio atau elektronika kapal dan dibuktikan dengan sertifikat, tentunya hal ini setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi dalam Laporan Analisa Trend Kecelakaan Kapal 2003-2008, Departemen Perhubungan Laut (2008,p29).

4. *VGM*

Hasil Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut Tahun 1974 oleh *Maritime Safety Committee IMO*, khususnya pada

Chapter VI, part A, regulation 2 tentang *Verified Gross Mass (VGM)* yang akan diberlakukan mulai 1 Juli 2016 di seluruh dunia.

VGM yaitu berat kontainer ekspor yang sudah terverifikasi beratnya sebelum di muat ke atas kapal. Pada *Chapter VI, part A, regulation 2* menjelaskan seputar informasi yang berkaitan dengan kargo. Ada tiga paragraf utama yang mengatur soal ini :

- a. Paragraf 4 menyatakan bahwa dalam hal kargo yang dibawa dalam wadah (*Container*), kecuali wadah yang ditempatkan pada sasis atau kereta gandengan saat container didorong atau kapal ro-ro yang akan mengangkut non-aktif dalam pelayaran internasional jarak pendek sebagaimana didefinisikan dalam peraturan III/3, massa bruto (berat kotor) menurut ayat 2.1 dari peraturan tersebut akan diverifikasi oleh pengirim, baik dengan cara:
 - 1). Wadah kemasan (*Container*) ditimbang menggunakan kalibrasi dan peralatan yang tersertifikasi; atau
 - 2). Menimbang semua paket dan barang-barang kargo, termasuk bobot palet, *dunnage* (potongan kayu, anyaman, atau bahan sejenis yang digunakan untuk menyimpan muatan dalam posisi di dalam palka kapal) dan bahan pelindung lainnya yang akan dikemas dalam wadah dan menambahkan berat wadahnya dengan jumlah dari massa tunggal, menggunakan metode bersertifikat yang disetujui oleh pejabat berwenang dari negara setempat dimana barang selesai dikemas.

- b. Paragraf 5 dinyatakan, Pengirim barang/*Container* harus menjamin *Verified Gross Mass (VGM)* atau verifikasi berat kotor container telah dinyatakan dalam dokumen pengiriman. Dokumen pengiriman harus ditandatangani petugas yang berwenang oleh pengirim; dan disampaikan kepada ahlinya atau wakilnya serta perwakilan terminal sebelumnya, seperti yang dipersyaratkan oleh ahli atau wakilnya, yang akan digunakan dalam rencana penyusunan pada proses penyimpanan di kapal.
- c. Selanjutnya paragraf 6 menegaskan, Jika dokumen pengiriman (berhubungan dengan wadah dikemas/container), tidak memberikan verifikasi berat kotor *container (VGM)* dan ahli atau wakilnya dan perwakilan terminal belum memperoleh verifikasi berat kotor container, maka container tersebut tidak akan dimuat ke dalam kapal.

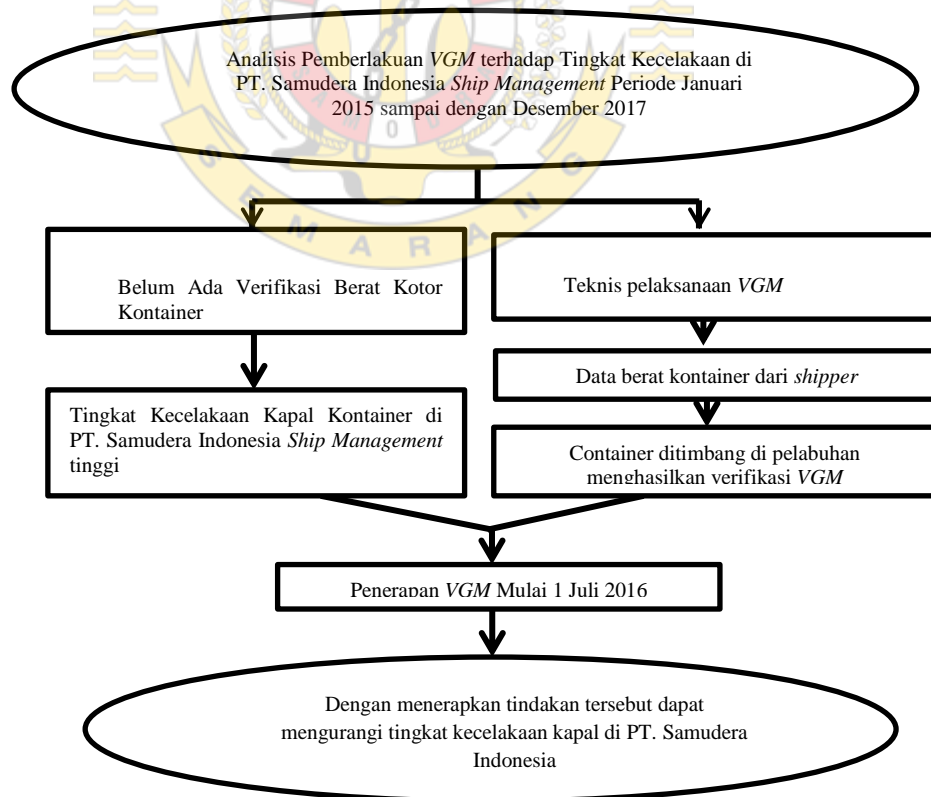
Berikut penjelasan ketentuan dalam *VGM* :

- 1). Sejak 1 Juli 2016 Petikemas yang akan dimuat diatas kapal di Terminal Petikemas wajib terverifikasi berat kotoranya (*VGM*) dengan sertifikat yang diterbitkan oleh verifikator resmi yang ditunjuk oleh pemilik barang (*shipper*).
- 2). Apabila belum terverifikasi berat kotoranya akan dilakukan penimbangan di *Gate* Terminal Petikemas.
- 3). Penimbangan dilakukan dengan metode menimbang berat totalnya di *Gate in* dan Berat Trailernya di timbang di *Gate out* sehingga akan mendapatkan berat kotor Petikemas.

- 4). Terminal Petikemas akan mengeluarkan *job slib* di *Gate out* untuk menyatakan Berat kotor dari Petikemas.
- 5). Bilamana ditemukan perbedaan data *VGM* antara dokumen shipper dan Timbangan Terminal, maka Terminal Petikemas akan melakukan konfirmasi ke Perusahaan Pelayaran.
- 6). Untuk Petikemas transshipment apabila tidak memiliki *VGM* akan dilakukan penimbangan di Terminal Petikemas.

B. Kerangka Pikir

Kerangka berpikir merupakan suatu diagram yang menjelaskan secara garis besar alur logika berjalannya sebuah penelitian. Kerangka berpikir memiliki tujuan untuk memudahkan pembaca dalam memahami rumusan masalah yang dihadapi dan penyelesaiannya.



Gambar 2.1 Kerangka pikir skripsi analisis pemberlakuan VGM terhadap tingkat kecelakaan kapal di PT. Samudera Indonesia *Ship Management*.

C. Definisi Operasional

Untuk memudahkan dalam pemahaman istilah-istilah yang terdapat dalam laporan penelitian ini, maka penulis memberikan pengertian-pengertian yang dapat membantu pemahaman dan mempermudah dalam pembahasan laporan penelitian yang dikutip dari beberapa buku (pustaka) sebagai berikut :

1. *Tonase* kapal

Perhitungan volume semua ruang yang terletak di bawah geladak kapal ditambah dengan volume ruangan tertutup yang terletak di atas geladak ditambah dengan isi ruangan beserta semua ruangan tertutup yang terletak di atas geladak paling atas (*superstructure*).

2. Navigasi

Penentuan kedudukan (*position*) dan arah perjalanan baik di medan sebenarnya atau di peta, dan oleh sebab itulah pengetahuan tentang pedoman arah (*compass*) dan peta serta teknik penggunaannya haruslah dimiliki dan dipahami.

3. Meteorologi

Ilmu yang mempelajari tentang bumi dan gejala-gejalanya, yang terkait dengan komponen bumi yang berupa gas atau biasa disebut udara.

4. *Salvage*

Petolongan yang diberikan oleh sesuatu badan usaha yang khusus mengerjakan pekerjaan menarik kapal di laut, yaitu bagi kapal-kapal yang terkenal *sea-perils*, atau dengan lain kata *salvage* merupakan salah satu kegiatan di laut, dimana khusus pertolongan yang diberikan oleh sebuah kapal yang beroperasi dengan maksud untuk menyelamatkan

suatu kapal yang sedang dalam kesulitan (kandas/tenggelam). Dapat juga terjadi bahwa pertolongan yang diberikan oleh sebuah kapal yang kebetulan lewat atau sedang berada disekitarnya, ketika menerima berita S.O.S., kapal mana lalu memberikan pertolongan dan mengemas muatan atau penumpang untuk berpindah ke lain kapal atau ke kapal yang memberikan pertolongan.

5. *Stabilitas*

Keseimbangan dari kapal, merupakan sifat atau kecenderungan dari sebuah kapal untuk kembali kepada kedudukan semula setelah mendapat senget (kemiringan) yang disebabkan oleh gaya-gaya dari luar.

6. *Container* (peti kemas)

Suatu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkat muatan yang ada di dalamnya.

7. *Dunnage*

Sesuatu yang ditempatkan antar muatan, atau antara muatan dan lantai/dinding palka kapal, yang berfungsi sebagai penopang muatan untuk melindungi muatan.

8. *Shipper*

Orang atau badan hukum yang mempunyai muatan kapal untuk dikirim dari suatu pelabuhan tertentu (pelabuhan pemuatan) untuk diangkut ke pelabuhan tujuan.

9. *Deadweight*

Jumlah berat yang dapat ditampung oleh kapal untuk membuat kapal terbenam sampai batas yang diizinkan dinyatakan dalam long ton atau

metrik ton . Batas maksimum yang diizinkan ditandai dengan *plimsol mark* pada lambung kapal.

10. *Feeder Vessel*

Kapal pengangkut container dengan kapasitas kecil yang mengangkut *container* dari pelabuhan muat menuju pelabuhan transit untuk di pindah ke Mother Vessel. Contoh : dari Tg. Priok menuju ke Singapore atau Hongkong dan lain-lain.

11. *Mother Vessel*

Kapal pengangkut dengan kapasitas besar yang mengangkut container dari pelabuhan transit menuju pelabuhan tujuan. Jika pengiriman barang dari pelabuhan muat (misalnya : Tanjung Priok, Jakarta) menuju pelabuhan bongkar (misalnya: *Busan, Korea*) dengan menggunakan 1 Kapal saja maka tidak ada istilah *Feeder Vessel* dan *Mother Vessel*. Istilah *Feeder Vessel* dan *Mother Vessel* jika pengiriman barang dari pelabuhan muat ke pelabuhan bongkar tersebut mengalami pergantian kapal. Misalnya: Pelabuhan muat Tanjung Priok dan Pelabuhan bongkarnya *Los Angeles, California*. Sementara route pengiriman itu melalui Jakarta – *Singapore* menggunakan MV. Sinar Sabang dan *Singapore – Los Angeles, CA* menggunakan Kapal *Hanjin Sao Paulo*. Maka *Feeder Vessel* nya adalah MV. Sinar Sabang dan *Mother Vessel*nya adalah *Hanjin Sao Paulo*.