

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Optimalisasi

Menurut Poerdwadarminta (Ali, 2014) adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien. Optimalisasi banyak juga diartikan sebagai ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan.

Menurut Winardi (Ali, 2014) optimalisasi adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan jika dipandang dari sudut usaha. Optimalisasi adalah usaha memaksimalkan kegiatan sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan atau dikehendaki. Dari uraian tersebut diketahui bahwa optimalisasi hanya dapat diwujudkan apabila dalam pewujudannya secara efektif dan efisien. Dalam penyelenggaraan organisasi, senantiasa tujuan diarahkan untuk mencapai hasil secara efektif dan efisien agar optimal.

2. 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 berahir pada perintah *Finish With Engine* saat kapal tiba di pelabuhan tujuan ini adalah 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.

Dinas jaga berlabuh jangkar sendiri, berarti tugas jaga yang dilaksanakan ketika kapal sedang berlabuh jangkar dan dilaksanakan dengan prinsip jaga 24 jam bergantian, hal ini bertujuan agar awak kapal dapat diatur bergantian pesiar/meninggalkan kapal sebelum melaksanakan tugas jaga

dapat berjalan dengan baik dan lancar, untuk itu sebelum bertugas wajib memperhatikan hal-hal berikut:

- a) Waktu istirahat yang cukup, hal ini bertujuan agar saat melakukan tugas jaga, tubuh dalam keadaan fit. Fit disini bukan hanya sehat, bahkan Dr. Ade Jeanne D. L. Tobing, SpKO menjelaskan bahwa ada kesalahan persepsi mengenai sehat dan bugar. Banyak orang masih menganggap keduanya merupakan kondisi yang sama. “Menurut WHO, sehat adalah suatu keadaan fisik, mental, dan sosial. Tidak hanya bebas dari penyakit dan kelemahan, sedangkan Fit adalah kemampuan individu untuk melakukan fungsinya secara efisien dan efektif, serta mampu melakukan kegiatan darurat tanpa mersa lelah.” kata Ade.
- b) Petugas jaga sebelum jaga dilarang meminum alkohol/obat-obatan yang memabukkan (4 jam sebelum jaganya).
- c) Saat berjaga petugas jaga wajib melengkapi diri dengan perlengkapan diri yang memadai, mislanya safety shoes, wearpack, helm, sarung tangan dan lain-lain.

3. 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.

4. 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. Terlindungi tidak merasa takut atau khawatir terhadap kejahatan, bahaya, mencegah orang yang melanggar hukum demi keamanan dirinya atau lingkungan.

Sesuai *ISPS Code (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 *ISPS Code* (2014:712), tujuan daripada *ISPS Code (The international ship and port facility security code)* adalah:

- a. Untuk menetapkan suatu kerangka kerja internasional 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 internasional.
- 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 internasional 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 (The international ship and port facility security 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 keamanana.

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 ditetapkan hanya selama

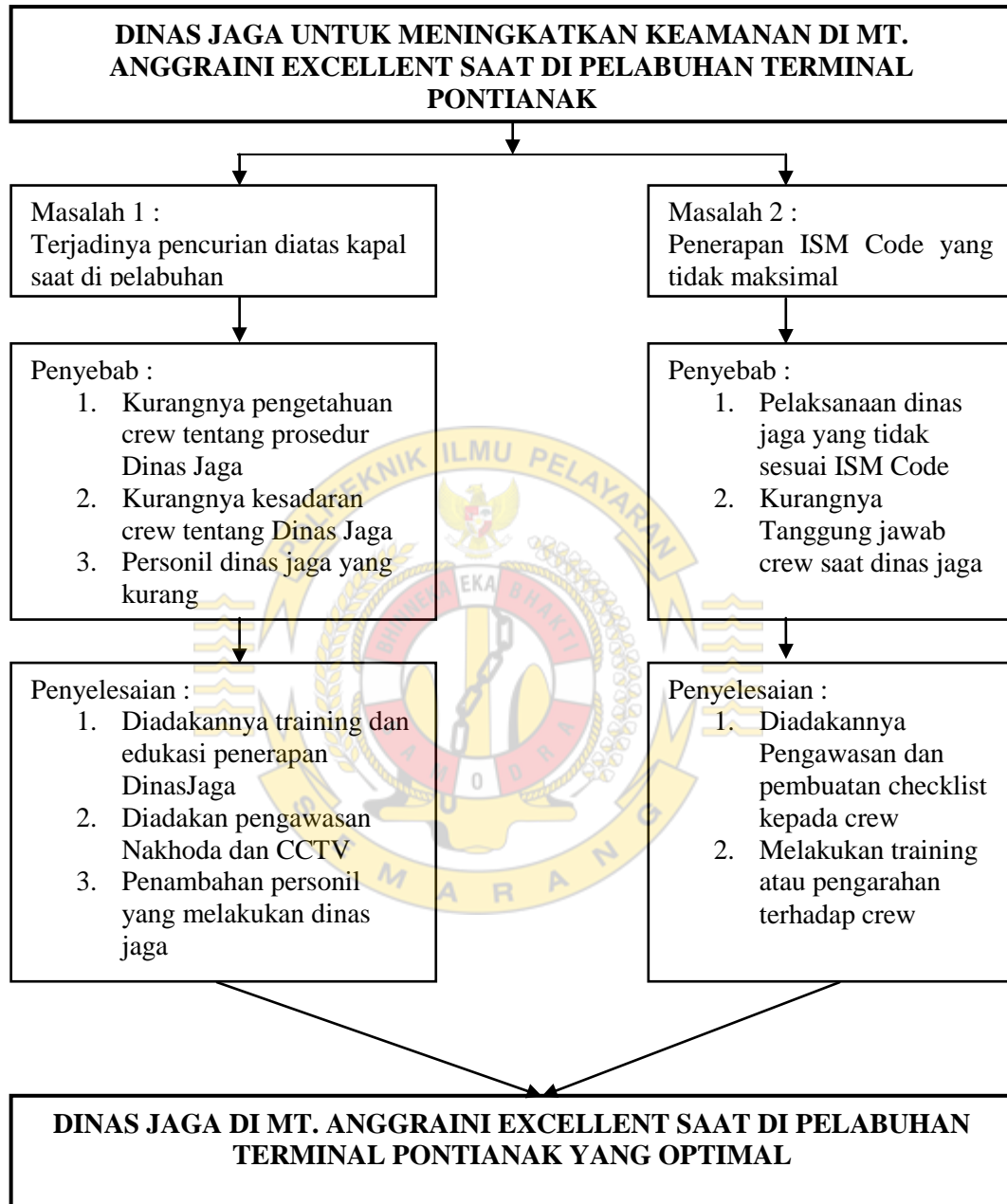
ancaman keamanan diidentifikasi atau terjadi insiden keamanan yang sebenarnya.

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



Gambar 2.1 bagan pemikiran

C. Definisi Operasional

1. Perwira

Perwira adalah mereka yang dalam daftar anak kapal diberikan pangkat sebagai perwira (KUHD)

2. Anak Buah Kapal (ABK)

Anak Buah Kapal (ABK) adalah awak kapal selain Nakhoda atau Pemimpin kapal (UU No. 17 Tahun 2008)

3. *Standart Training Certificate and Watch Keeping for Seafare (STCW)*

Standart Training Certificate and Watch Keeping for Seafare (STCW) adalah Konvensi IMO tentang standar latihan, sertifikat dan dinas jaga untuk pelaut diadopsikan pada amandemen baru di Manila pada tahun 2010 yang disebut Amandemen Manila.

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.

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

International Safety Management Code (ISM Code) adalah Standart Internasional manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya pencegahan/pengendalian pencemaran lingkungan.

6. *Ship Security Plan (SSP)*

Rancangan Keamanan Kapal adalah suatu rancangan yang dibuat

untuk memastikan penerapannya terhadap langkah/tindakan diatas kapal untuk melindungi manusia, muatannya, unit transportasi muatan, perbekalan kapal atau kapalnya sendiri dari resiko peristiwa/kejadian keamanan.

7. *Port Facility Security Plan (PFSP)*

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

8. *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.

9. *Company Security Officer (CSO)*

Petugas Keamanan Perusahaan adalah personil yang ditugaskan oleh perusahaan untuk memastikan bahwa penilaian keamanan kapal telah dilaksanakan.

10. *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.

11. *Port Security Officer (PSO)*

PSO (Port Security Officer) adalah pejabat Kasi Penjagaan dan Penyelamatan sebagai Koordinator Keamanan Pelabuhan.

