

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tujuan *International Safety Management Code (ISM Code)*

International Safety Management Code (ISM Code) lahir dari kebutuhan pengelolaan keselamatan di kapal yang disebabkan oleh tingginya angka kecelakaan kerja di bidang maritim dan dunia pelayaran. Berdasarkan resolusi IMO A.741(18) yang disahkan pada tanggal 4 November 1993 lahirlah *International Management Code for the Safe Operation and for Pollution Prevention. Code* atau ketentuan ini kemudian diadopsi oleh *Safety of Life At Sea (SOLAS)* dalam satu bab sendiri yaitu pada bab IX. *Safety of Life At Sea (SOLAS)* salah satu konvensi internasional untuk keselamatan di dunia maritim. Di dalam Bab IX *SOLAS* ini, *International Safety Management Code (ISM Code)* dijelaskan sebagai Ketentuan Manajemen Internasional untuk pengoperasian kapal secara aman dan pencegahan pencemaran yang diadopsi oleh organisasi dengan resolusi A.741. (Munshah,2017)

Jadi tujuan *International Safety Management Code (ISM Code)* adalah manajemen internasional untuk mengoperasikan kapal agar selamat (*safe operation*) dan menjaga lingkungan laut dari pencemaran.

2.2 Penerapan *International Safety Management Code (ISM Code)*

International Safety Management Code (ISM Code) dapat diterapkan di setiap kapal. Setiap perusahaan harus menyusun, menerapkan dan memelihara suatu Sistem Manajemen Keselamatan (SMK), yang memasukan ke dalamnya beberapa ketentuan. (*International Safety Management Code (ISM Code)*,2014)

1. Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan.
2. Petunjuk-petunjuk dan prosedur-prosedur untuk menjamin pengoperasian kapal secara aman dan perlindungan lingkungan yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan internasional dan negara berbendera.

3. Tingkat kewenangan dan jalur-jalur komunikasi di darat dan di atas kapal, serta antara darat dan kapal.
4. Prosedur pelapor kejadian dan merespon keadaan darurat.
5. Prosedur internal audit dan tinjauan manajemen.

2.3 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 *avarij (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 mengenai tubrukan kapal terdapat dalam Pasal 544 dan 544a, yang dapat diperjelas sebagai berikut :

1. 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).
2. 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).

2.4 Keselamatan Pelayaran

Ketaatan dan kedisiplinan awak kapal dan penumpang merupakan salah satu faktor terjadinya kecelakaan kapal. Suatu kecelakaan kapal tentu saja juga akan sangat berhubungan dengan unsur keselamatan pelayaran dimulai dari keselamatan kapal yang merupakan faktor internal hingga faktor eksternal. Faktor-faktor tersebut antara lain :

1. Faktor keselamatan adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan kelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk radio dan elektronik kapal yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan.
2. Faktor 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.
3. Faktor 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 navigasian (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 berlalulintas kapal, pemanduan dan penundaan kapal serta *salvage* dan pekerjaan di bawah air.
4. Faktor 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 termasuk bantuan 40 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 sector 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.

2.5 Kepemimpinan di Kapal

Dalam Undang-Undang NO. 21 Thn 1992 tentang pelayaran telah mendefinisikan, Pemimpin kapal itu adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan umum di atas kapal untuk jenis dan ukuran tertentu serta mempunyai hak, wewenang dan tanggung jawab tertentu. Nakhoda kapal adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan umum di atas kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan peraturan dan perundang-undangan yang telah berlaku.

Demikian juga halnya dengan pemimpin kapal atau Nakhoda dan Anak Buah Kapal (ABK) yang terdiri dari perwira kapal dan yang bukan perwira kapal. Di atas kapal seorang pemimpin harus memiliki untuk melihat dan memiliki kemampuan keahlian serta menyadari akan nilai-nilai budaya, kebiasaan budaya yang masuk dalam keselamatan di atas kapal.

2.6 Kedisiplinan di Kapal

Menurut Muchadarsyah Sinungan (1995) disiplin merupakan sikap mental yang tercermin dalam perbuatan atau tingkah laku individu, kelompok, atau masyarakat berupa ketaatan terhadap peraturan-peraturan atau ketentuan yang ditetapkan untuk tujuan tertentu.

Bekerja di kapal sangat dituntut suatu kedisiplinan yang timbul dari kesadaran sendiri. Kalau sikap/perbuatan Anak Buah Kapal (ABK) dapat membahayakan dirinya sendiri dan orang lain, perlu adanya tindakan-tindakan untuk penegakkan disiplin. Tindakan-tindakan penegakkan disiplin dapat dilakukan dengan pendekatan psikologis antara perwira dan bawahan yaitu dengan pengawasan dan penyuluhan secara akrab dan kekeluargaan pada saat Anak Buah Kapal (ABK) tersebut akan melaksanakan tugasnya. Selain itu tindakan penegakkan kedisiplinan ini dapat pula dilaksanakan dengan sistem peringatan bahkan sampai kepada pemberhentian/pemecatan jika halnya benar-benar membahayakan, dan Anak Buah Kapal (ABK) tersebut telah berulang-ulang melanggar peringatan tersebut.

Namun demikian baik *owners* maupun seluruh awak kapal yang bertanggung jawab dalam keselamatan kerja, harus sama-sama menegakkan disiplin kerja yang baik. Dimana pihak pengusaha kapal harus berdisiplin dalam pengadaan alat-alat pendukung keselamatan kerja dan sebaliknya ABK harus mematuhi ketentuan yang telah digariskan dalam keselamatan kerja di kapal. Di atas kapal suatu proses kegiatan kerja sangat

dibutuhkan suatu kedisiplinan dan keterampilan oleh para *crew* tentang pekerjaan tersebut.

Dalam hal peningkatan kualitas dan kedisiplinan kerja dari anak buah kapal dapat ditempuh dengan cara pengadaan *job training* dan mengadakan *study* perbandingan yang memadai dan memenuhi syarat atau standar yang baik. Mengingat kebanyakan kecelakaan terjadi pada anak buah kapal baru yang belum terbiasa bekerja secara aman. Ketidaktahuan tentang bahaya atau ketidaktahuan cara mencegahnya dan mengetahui tentang adanya suatu resiko bahaya tersebut. Pentingnya segi keselamatan harus ditekankan oleh pelatih bagi anak buah kapal. Latihan keselamatan ini diadakan guna meningkatkan kemampuan dan keterampilan terhadap pekerjaannya dan lingkungan dimana tingkat pertama dari latihan keterampilan adalah petunjuk-petunjuk tentang ketentuan keselamatan umum. Anak buah baru dididik dan dilatih tentang ketentuan-ketentuan yang berlaku di perusahaan. Ketentuan keselamatan penggunaan alat, keselamatan dalam penggunaan alat dan kewaspadaan dalam bekerja khusus Anak Buah Kapal (ABK) yang belum mempunyai pengalaman bekerja di kapal. Oleh karena itu maka perwira di kapal dalam hal ini sebagai penanggung jawab berkewajiban untuk :

1. Memberi pemahaman tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja.
2. Memberikan pemahaman tentang kegunaan dari alat-alat keselamatan.
3. Serta tindakan untuk mencegah terjadinya kecelakaan.

Dengan memperhatikan permasalahan yang telah diuraikan, maka penulis dapat menyimpulkan faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja adalah rendahnya kedisiplinan yang dimiliki oleh para Anak Buah Kapal (ABK) tentang pentingnya penggunaan alat keselamatan kerja masih kurang.