

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Tujuan *ISM 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 *SOLAS (Safety of Life At Sea)* dalam satu bab sendiri yaitu pada bab IX. *SOLAS* salah satu konvensi internasional untuk keselamatan di dunia maritim. Di dalam Bab IX *SOLAS* ini, *ISM Code* dijelaskan sebagai Ketentuan Manajemen Internasional untuk pengoperasian kapal secara aman dan pencegahan pencemaran yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A.741. (Munah,2017)

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

#### **2.2 Penerapan *ISM 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. (*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 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 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, barangbarang 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, ramburambu 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 dibukukan 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 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.

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 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.

## **2.5 Kepemimpinan di kapal**

Dalam Undang-Undang N0. 21 Thn 1992 tentang pelayaran mendefinisikan Pemimpin kapal itu adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan umum di atas kapal untuk jenis dan ukuran tertentu serta mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu, berbeda yang dimiliki Nakhoda.

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 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 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 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 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 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.

## **2.7 Dasar Keselamatan di Laut**

### **1. SOLAS (*Safety Of Life At Sea*)**

*The SOLAS Convention in its successive forms is generally regarded as the most important of all international treaties concerning the safety of merchant ships. (IMO, 2017)*

Peraturan Safety Of Life At Sea (SOLAS) adalah peraturan yang mengatur keselamatan maritim paling utama. Demikian untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup dilaut dimulai sejak tahun 1914, karena saat itu mulai dirasakan bertambah banyak kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa dimana-mana. Pada tahap permulaan mulai dengan memfokuskan pada peraturan kelengkapan navigasi, kekedapan dinding penyekat kapal serta peralatan berkomunikasi, kemudian berkembang pada konstruksi dan peralatan lainnya. Modernisasi peraturan SOLAS sejak tahun 1960, mengganti Konvensi 1918 dengan SOLAS 1960

dimana sejak saat itu peraturan mengenai desain untuk meningkatkan faktor keselamatan kapal mulai dimasukkan seperti :

- a. Desain konstruksi kapal
- b. Permesinan dan instalasi listrik
- c. Pencegah kebakaran
- d. Alat-alat keselamatan
- e. Alat komunikasi dan keselamatan navigasi

## 2. *MARPOL (Marine Pollution Prevention)*

*MARPOL Convention*, Menangani aspek lingkungan perairan khusus untuk perairan khusus untuk Pencegahan pencemaran yang asalnya dari kapal, alat apung lainnya dan usaha untuk penanggulangannya.

Peraturan mengenai pencegahan berbagai jenis sumber bahan pencemaran lingkungan maritim yang datangnya dari kapal dan bangunan lepas pantai diatur dalam *MARPOL Convention 73/78 Consolidated Edition 1997* yang memuat peraturan :

### a. *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973.*

Mengatur kewajiban dan tanggung jawab Negara-negara anggota yang sudah meratifikasi konvensi tersebut guna mencegah pencemaran dan buangan barang-barang atau campuran cairan beracun dan berbahaya dari kapal. Konvensi-konvensi IMO yang sudah diratifikasi oleh Negara anggotanya seperti Indonesia, memasukkan isi konvensi-konvensi tersebut menjadi bagian dari peraturan dan perundang-undangan Nasional.

### b. Protocol of 1978

Merupakan peraturan tambahan "*Tanker Safety and Pollution Prevention (TSPP)*" bertujuan untuk meningkatkan keselamatan kapal tanker dan melaksanakan peraturan pencegahan dan pengontrolan pencemaran laut yang berasal dari kapal terutama kapal tanker dengan

melakukan modifikasi dan petunjuk tambahan untuk melaksanakan secepat mungkin peraturan pencegahan pencemaran yang dimuat di dalam Annex konvensi. Karena itu peraturan dalam MARPOL Convention 1973 dan Protocol 1978 harus dibaca dan diinterpretasikan sebagai satu kesatuan peraturan. Selanjutnya peraturan mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut oleh berbagai jenis bahan pencemar dari kapal dibahas dalam Annex I s/d VI MARPOL 73/78, berdasarkan jenis masing-masing bahan pencemar sebagai berikut :

*Annex I : Annex I Regulations for the Prevention of Pollution by Oil (entered into force 2 October 1983)*

*Annex II : Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk (entered into force 2 October 1983)*

*Annex III : Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Form (entered into force 1 July 1992)*

*Annex IV: Prevention of Pollution by Sewage from Ships (entered into force 27 September 2003)*

*Annex V : Prevention of Pollution by Garbage from Ships (entered into force 31 December 1988)*

*Annex VI : Prevention of Air Pollution from Ships (entered into force 19 May 2005)*

### 3. STCW (*Standar of Training Certification and Watchkeeping for Seafarer*)

Yang berisi persyaratan minimum pendidikan atau training yang harus dipenuhi oleh ABK (Anak Buah Kapal) untuk bekerja diatas kapal. Konferensi diplomatik negara anggota Konvensi STCW, yang diselenggarakan di Manila Filipina, pada tanggal 21-25 Juni 2010, telah mengadopsi beberapa perubahan mendasar terhadap Konvensi STCW dan *STCW Code*. Maksud dari amandemen-amandemen tersebut (dikenal sebagai Amandemen Manila) adalah untuk meningkatkan standar profesionalisme dari para pelaut serta untuk meningkatkan keselamatan



pelayaran, keamanan dan perlindungan terhadap lingkungan laut. Amandemen-amandemen tersebut memperbarui standard kompetensi untuk mengakomodir teknologi terbaru, memperkenalkan persyaratan dan metodologi baru untuk diklat dan sertifikasi, serta meningkatkan mekanisme untuk menjalankan ketentuan-ketentuan dalam konvensi *STCW* oleh administrasi Negara Bendera (*Flag State*) dan Negara Pelabuhan (*Port State*), serta menjelaskan secara spesifik persyaratan-persyaratan yang berkaitan ketentuan jam kerja dan istirahat, pencegahan penyalahgunaan obat-obatan terlarang dan alkohol, serta standard medical fitness bagi para pelaut.

#### 4. *ISM CODE*

*International Safety Management Code (ISM Code)* adalah kode internasional tentang tanggung jawab bersama perusahaan pelayaran selaku pemilik kapal / operator kapal dan personil diatas kapal dalam pemenuhan standar keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran laut. *ISM Code* diberlakukan secara internasional karena pengoperasian kapal dan pencemaran dilaut bersifat global dan menjadi tanggung jawab bersama semua negara maritim.