

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka

1. Pengertian Sistem

Secara terminologi, sistem dipakai dalam berbagai macam cara yang luas sehingga sangat sulit untuk mendefinisikan atau mengartikannya.. Hal tersebut disebabkan bahwa pengertian sistem itu bergantung dari latar belakang mengenai cara pandang orang yang mencoba untuk mendefinisikannya. Semisal, menurut hukum bahwa Sistem dipandang sebagai suatu kumpulan aturan-aturan yang membatasi, baik dari kapasitas sistem itu sendiri maupun lingkungan dimana sistem itu sedang berada untuk memberikan jaminan keadilan dan keserasian.

Arifin rahman mengatakan bahwa Sistem dalam kamus *Webster New Collegiate Dictionary* menyatakan bahwa kata “syn” dan “Histanai” berasal dari bahasa Yunani, artinya menempatkan bersama. Sehingga menurut Arifin Rahman bahwa Pengertian Sistem adalah sekumpulan beberapa pendapat (*Collection of opinions*), prinsip-prinsip, dan lain-lain yang telah membentuk satu kesatuan yang saling berhubungan antar satu sama lain.

Andri Kristanto menyatakan bahwa pengertian sistem adalah suatu jaringan kerja dari prosedur yang saling berkaitan, berkumpul bersama untuk dapat melakukan aktivitas atau menyelesaikan suatu target tertentu.

Dari beberapa pengertian diatas, dapat disimpulkan bahwa sistem adalah cara atau metode untuk bisa mencapai suatu tujuan.

2. Pengertian Manajemen (*Management*)

Pengertian manajemen menurut para ahli adalah definisi yang dikemukakan oleh orang-orang ahli dalam ilmu manajemen sebagai landasan bagi kita untuk memahami seperti apa kandungan dari ilmu tersebut.

Ricky W. Griffin mendefinisikan manajemen sebagai sebuah proses perencanaan, pengorganisasian, pengkoordinasian, dan pengontrolan sumber daya untuk mencapai sasaran (*goals*) secara efektif dan efisien. *Efektif* berarti bahwa tujuan dapat dicapai sesuai dengan perencanaan, sementara *efisien* berarti bahwa tugas yang ada dilaksanakan secara benar, terorganisir, dan sesuai dengan jadwal.

George R. Terry, mengatakan bahwa manajemen merupakan proses yang khas yang terdiri dari tindakan-tindakan : perencanaan, pengorganisasian, menggerakkan dan pengawasan yang dilakukan untuk menentukan serta mencapai sasaran-sasaran yang telah ditetapkan melalui pemanfaatan sumber daya manusia serta sumber-sumber lain.

Dari beberapa pengertian di atas, dapat disimpulkan bahwa manajemen adalah seni dalam mengatur sistem baik orang dan perangkat lain agar dapat berjalan dan bekerja sesuai dengan ketentuan dan tujuan yang.

3. Pengertian Keselamatan

Ada beberapa pengertian keselamatan antara lain :

- a. Keselamatan adalah suatu keadaan aman, dalam suatu kondisi yang aman secara fisik, spiritual, pekerjaan, psikologis, ataupun pendidikan dan terhindar dari ancaman yang dapat merugikan diri.
- b. Keselamatan adalah segala upaya untuk mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan saat melakukan kegiatan.
- c. Keselamatan adalah sistem perlindungan diri terhadap segala kemungkinan yang dapat menyebabkan kecelakaan.
- d. Keselamatan adalah tindakan *preventif* terhadap kecelakaan yang dilakukan sebagai bentuk tanggung jawab diri saat bekerja.
- e. Keselamatan secara filosofi diartikan sebagai suatu pemikiran dan upaya untuk menjamin keutuhan dan kesempurnaan baik jasmaniah maupun rohaniah.

- f. Dari segi keilmuan diartikan sebagai suatu pengetahuan dan penerapannya dalam usaha mencegah kemungkinan terjadinya kecelakaan dan penyakit akibat kerja.

Dari beberapa pengertian keselamatan diatas, dapat disimpulkan bahwa keselamatan adalah tindakan aktif setiap orang untuk menjaga dirinya dari hal-hal yang tidak diinginkan.

4. Pengertian Kecelakaan

Pengertian kecelakaan ialah kejadian yang berkaitan dengan pekerjaan dimana cedera, penyakit akibat kerja ataupun kefatalan (kematian) dapat terjadi. Terdapat 2 jenis kecelakaan yaitu kecelakaan yang tidak menimbulkan cedera, penyakit akibat kerja ataupun kefatalan (kematian) dan kecelakaan ketika dalam keadaan sulit yang tidak diduga (terduga) yang memerlukan penanganan segera supaya tidak terjadi sesuatu yang fatal.

5. Pengertian Kapal

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Menurut Undang-undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, terdapat beberapa pengertian tentang kapal, yaitu : “Kapal Perikanan” ialah kapal, perahu, atau alat apung lainnya yang dipergunakan untuk melakukan penangkapan ikan, pengangkutan ikan, pengolahan ikan, pelatihan perikanan, dan penelitian/eksplorasi perikanan. Kapal yang digunakan baik untuk keperluan transportasi antar pulau maupun untuk keperluan eksploitasi hasil laut, harus memenuhi persyaratan kelaik lautan, sehingga menjamin keselamatan kapal selama pelayarannya di laut. Adapun Kelaik Lautan kapal

adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan keselamatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Jenis-jenis kapal berikut adalah sesuai dengan yang disebutkan dalam SOLAS 1960 dan dalam Peraturan 2 Ordonansi Kapal-Kapal 1935, sebagai berikut :

- a. Kapal motor adalah kapal yang dilengkapi dengan motor sebagai penggerak utama. Kapal ini biasanya disebut Kapal Motor (KM).
- b. Kapal uap adalah kapal yang dilengkapi dengan mesin uap sebagai alat penggerak utamanya. Kapal ini biasanya disebut sebagai Kapal Api (KA).
- c. Kapal nelayan adalah kapal yang dilengkapi dengan layar-layar sebagai penggerak utamanya.
- d. Kapal nelayan laut adalah kapal yang hanya digunakan untuk menangkap ikan di laut, ikan paus, anjing laut, beruang laut atau sumber-sumber hayati laut lainnya, kecuali jika kapal tersebut berukuran 100 meter kubik isi kotor atau lebih dan diperlengkapi dengan mesin penggerak (pasal 1 ayat 2 Besluit Surat Laut dan Pas Kapal – 1934), maka kapal tersebut bukan kapal nelayan laut.
- e. Kapal penangkap ikan adalah kapal yang digunakan untuk menangkap ikan, ikan paus, anjing laut, singa laut atau sumber hayati lain di laut.
- f. Kapal tongkang adalah kapal yang tidak mempunyai alat penggerak sendiri, sehingga harus ditarik atau ditunda oleh kapal lain.
- g. Kapal tunda adalah kapal yang khusus digunakan untuk menunda atau menarik kapal lain (yaitu kapal tongkang).
- h. Kapal penumpang adalah kapal yang dapat mengangkut lebih dari 12 orang.
- i. Kapal barang adalah kapal yang bukan kapal penumpang, digunakan terutama untuk mengangkut barang.

- j. Kapal tangki adalah kapal barang yang khusus dibangun untuk mengangkut muatan cair secara curah, yang mempunyai sifat mudah menyala.
- k. Kapal nuklir adalah kapal yang dilengkapi dengan instalasi reaktor nuklir.
- l. Kapal pedalaman/perairan darat adalah kapal yang digunakan untuk melayari sungai, terusan, danau dan perairan darat lainnya.
- m. Kapal perang adalah kapal yang hanya digunakan untuk perang, termasuk kapal-kapal yang digunakan untuk mengangkut tentara atau perlengkapan perang.
- n. Kapal layar dengan tenaga bantu adalah kapal layar yang dilengkapi dengan motor bantu yang dalam keadaan tertentu saja digunakan sebagai pengganti layar, dan bukan kapal yang ditunda atau tongkang.

6. Sistem Manajemen Keselamatan

Sistem Manajemen Keselamatan yang sering tidak dapat dilepaskan dari pembahasan manajemen secara keseluruhan, karena terdapat hubungan yang sangat erat pada keduanya, oleh karena itu perlu adanya pembahasan definisi dan pengertian-pengertian tentangnya. Manajemen dapat didefinisikan sebagai Kemampuan untuk memperoleh hasil dalam rangka pencapaian tujuan melalui kegiatan-kegiatan orang lain. Bila kita telaah tentang pengertian manajemen diatas bahwa merupakan suatu proses pencapaian tujuan secara efisien dan efektif, melalui pengarahan, pergerakan dan pengendalian kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh orang-orang yang tergabung dalam suatu bentuk kerja, dengan demikian setiap orang yang terlibat dalam proses pencapaian tujuan hendaknya harus :

- a. Merasa berkeinginan dan berkewajiban untuk mewujudkan tujuan / sasaran yang hendak diterapkan.
- b. Melaksanakan tugas-tugas yang menjadi tanggungjawabnya.
- c. Menggunakan prosedur dan tata cara atau metode kerja yang paling cocok.

d. Memanfaatkan prasarana dan sarana secara baik.

Namun demikian, hal tersebut diatas dalam pelaksanaannya dimungkinkan adanya kendala-kendala misalnya keterbatasan tenaga, dana dan fasilitas-fasilitas lainnya baik jumlah maupun mutunya, penyimpangan dalam pelaksanaan tugas dan tanggung jawab dan lain-lain. Oleh karena itu agar tujuan dapat dicapai dengan baik perlu dilakukan usaha-usaha yang pada pokoknya untuk memikirkan dan menentukan berbagai hal yang berkaitan dengan kegiatan yang akan dilakukan. Dalam perkembangan serta peningkatan teknik, teknologi dan industrialisasi di negara kita dewasa ini dan untuk selanjutnya, dibutuhkan peningkatan efisiensi, efektifitas dan produktifitas. Salah satu cara untuk peningkatan efisiensi, efektifitas dan produktifitas tersebut khususnya diperusahaan yang merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dalam skala nasional dapat diperoleh dengan mengendalikan semua bentuk kerugian yang timbul di perusahaan terutama kerugian-kerugian akibat terjadinya kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja. Banyak contoh kejadian – kejadian kecelakaan kerja di Indonesia yang dapat kita petik, yang tidak hanya merugikan crew dan masyarakat tetapi juga mengacaukan kelangsungan hidup perusahaan dan kegiatan pembangunan nasional. Dapat kita ambil suatu contoh data kecelakaan yang pernah terjadi di Indonesia dengan berbagai kasusnya.

Adapun Tindakan-tindakan yang tidak standar (*Substandard Practices/Acts*) :

1. Mengoperasikan alat / peralatan tanpa wewenang
2. Gagal untuk memberi peringatan
3. Gagal untuk mengamankan
4. Bekerja dengan kecepatan yang salah
5. Menyebabkan alat-alat keselamatan tidak berfungsi
6. Memindahkan alat-alat keselamatan
7. Menggunakan alat yang rusak
8. Menggunakan alat dengan cara yang salah
9. Kegagalan memakai alat pelindung/keselamatan diri secara benar

10. Membongkar secara salah
11. Menempatkan /menyusun secara salah
12. Mengangkat secara salah
13. Mengambil posisi yang salah
14. Memperbaiki alat/peralatan yang sedang jalan/hidup/bergerak
15. Bersenda-gurau di tempat kerja.
16. Mabuk karena minuman beralkohol atau obat keras lainnya.

Sedangkan kondisi-kondisi yang tidak standar (*Substandard Condition*) :

- a. Peralatan pengaman atau pelindung atau rintangan yang tidak memadai/memenuhi syarat
- b. Bahan, alat-alat/peralatan rusak
- c. Terlalu sesak/ sempit
- d. Sistem-sistem tanda peringatan yang kurang memadai
- e. Bahaya-bahaya kebakaran dan ledakan
- f. Kerapihan/tata-letak (*Housekeeping*) yang jelek
- g. Lingkungan berbahaya/beracun: Gas, debu, asap, uap dan lain-lain
- h. Paparan radiasi
- i. Ventilasi dan penerangan yang kurang. Dilihat dari penjabaran diatas maka dapat kita ambil kesimpulan bahwa pihak manajemen tidak melaksanakan sendiri kegiatan-kegiatan yang bersifat operasional melainkan mengatur tindakan-tindakan pelaksanaan oleh sekelompok orang yang disebut bawahan.

Dengan demikian Top Manajemen dilihat dari segi fungsional mempunyai tugas utama yaitu :

1. Menentukan tujuan menyeluruh yang hendak dicapai.
2. Menentukan kebijaksanaan umum yang mengikat seluruh organisasi.
Kecelakaan kerja (*accident*) adalah suatu kejadian atau peristiwa yang tidak diinginkan yang merugikan terhadap manusia, merusak harta

benda atau kerugian terhadap proses. Juga kecelakaan ini biasanya terjadi akibat kontak dengan suatu zat atau sumber energi.

Secara umum kecelakaan kerja dibagi dalam dua golongan, yaitu :

- a. Kecelakaan industri (*industrial accident*) yaitu kecelakaan yang terjadi di tempat kerja karena adanya sumber bahaya atau bahaya kerja.
- b. Kecelakaan dalam perjalanan (*community accident*) yaitu kecelakaan yang terjadi diluar tempat kerja yang berkaitan dengan adanya hubungan kerja.

Istilah “*hazard*” atau “potensi bahaya” mempunyai pengertian sumber atau situasi yang berpotensi menciderai manusia atau sakit, merusak barang, lingkungan atau kombinasi dari hal-hal tersebut.

Kelemahan sistem manajemen ini mempunyai peranan yang sangat besar sebagai penyebab kecelakaan., karena sistem manajemenlah yang mengatur unsurunsur produksi. Sehingga sering dikatakan bahwa kecelakaan merupakan manifestasi dan adanya kesalahan manajemen dalam sistem manajemen yang menjadi penyebab masalah dalam proses produksi. Sedangkan sistem manajemen adalah merupakan rangkaian proses kegiatan manajemen yang teratur dan integrasi untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Keselamatan crew sering dikaitkan bahwa pencegahan kecelakaan pada dasarnya adalah penanggulangan risiko perusahaan melalui pengendalian rugi secara keseluruhan.

Keselamatan Kerja merupakan prioritas utama bagi seorang pelaut profesional saat bekerja di atas Kapal. Semua perusahaan pelayaran memastikan bahwa kru mereka mengikuti prosedur keamanan pribadi dan aturan untuk semua operasi yang dibawa di atas Kapal. Untuk mencapai keamanan maksimal di kapal, langkah dasar adalah memastikan bahwa semua crew Kapal memakai peralatan pelindung pribadi mereka dibuat untuk berbagai jenis pekerjaan yang dilakukan pada kapal.

Berikut ini adalah peralatan dasar peralatan pelindung diri yang harus ada di sebuah kapal untuk menjamin keselamatan para pekerja:

1. Pakaian pelindung adalah *coverall* yang melindungi tubuh anggota awak dari bahan berbahaya seperti minyak panas, air, percikan pengelasan dan lain-lain.
2. *Helmet*, bagian yang paling penting dari tubuh manusia adalah kepala. Perlu perlindungan terbaik yang disediakan oleh helm plastik keras di atas kapal. Sebuah tali dagu juga disediakan dengan helm yang menjaga helm di tempat ketika ada perjalanan atau jatuh.
3. *Safety Shoes*, terbuat dari logam keras dan yang membuatnya canggung untuk awak kapal berjalan di sekitar. *Safety Shoes* memastikan bahwa tidak ada luka yang terjadi di kaki para pekerja atau crew di atas Kapal
4. Sarung tangan, berbagai jenis sarung tangan yang disediakan Di Kapal. sarung tangan ini digunakan dalam operasi dimana hal ini menjadi keharusan untuk melindungi tangan. Beberapa sarung tangan yang diberikan sarung tangan tahan panas untuk bekerja pada permukaan yang panas, kapas sarung tangan untuk operasi normal, sarung tangan las, sarung tangan bahan kimia dll.
5. *Goggles*, mata adalah bagian paling sensitif dari tubuh manusia dan dalam operasi sehari-hari pada kemungkinan kapal sangat tinggi untuk memiliki cedera mata. kaca pelindung atau kacamata yang digunakan untuk perlindungan mata, sedangkan kacamata las digunakan untuk operasi pengelasan yang melindungi mata dari percikan intensitas tinggi.
6. *Ear Plug*, di ruang mesin kapal menghasilkan suara 110-120 db ini merupakan frekuensi suara yang sangat tinggi untuk telinga manusia. Bahkan beberapa menit paparan dapat menyebabkan sakit kepala, iritasi dan gangguan pendengaran kadang-kadang sebagian atau penuh. Sebuah penutup telinga atau steker telinga digunakan pada kapal yang mengimbangi suara yang dapat di dengar oleh manusia dengan aman.

7. *Safety harness* operasi kapal rutin mencakup perbaikan dan pengecatan permukaan yang tinggi yang memerlukan anggota kru untuk menjangkau daerah-daerah yang tidak mudah diakses. Untuk menghindari jatuh dari daerah tinggi seperti itu, maka menggunakan *Safety harness*. *Safety harness* adalah di kenakan oleh operator di satu ujung dan diikat pada titik kuat di ujung lainnya.
8. *Face mask*, bagi yang bekerja di permukaan insulasi, pengecatan atau membersihkan karbon yang melibatkan partikel berbahaya dan minor yang berbahaya bagi tubuh manusia jika dihirup langsung. Untuk menghindari hal ini, masker wajah diberikan hal ini di gunakan sebagai perisai muka dari partikel berbahaya.
9. *Chemical suit*, penggunaan bahan kimia di atas kapal sangat sering dan beberapa bahan kimia yang sangat berbahaya bila berkontak langsung dengan kulit manusia. *Chemical suit* dipakai untuk menghindari situasi seperti itu.
10. *Welding Shield*, *Welding* adalah kegiatan yang sangat umum di atas kapal untuk perbaikan struktural. Juru las yang dilengkapi dengan atau topeng yang melindungi mata dari kontak langsung dengan sinar ultraviolet dari percikan las, hal ini harus di perhatikan dan sebaiknya pemakaian *Welding shield* sangat di haruskan untuk keselamatan Pekerja.

7. ISM Code

ISM Code merupakan produk dari IMO (*International Maritime Organization*) yang akhirnya diadopsi oleh SOLAS pada tahun 1994 (*Safety of Life at Sea*). ISM Code merupakan standar Sistem Manajemen Keselamatan untuk pengoperasian kapal secara aman dan untuk pencegahan pencemaran di laut. Intinya ISM Code ini bertujuan untuk menjamin keselamatan di laut, mencegah kecelakaan atau kematian, dan juga mencegah kerusakan pada lingkungan dan kapal. Sebelum perusahaan dan kapalnya dioperasikan

keduanya harus disertifikasikan terhadap ISM Code. Sertifikat ISM Code dapat diartikan sebagai suatu lisensi untuk menjadi *Ship Operator*:

- a. Mempersiapkan penyediaan latihan latihan keselamatan pengoperasian kapal dan keselamatan lingkungan.
- b. Menetapkan kebijaksanaan tentang usaha usaha perlindungan terhadap semua resiko yang sudah dikenal.

Secara terus menerus meningkatkan keterampilan personil dalam manajemen keselamatan didarat dan diatas kapal , termasuk juga kesiapan terhadap keadaan darurat yang berhubungan dengan keselamatan perlindungan lingkungan ISM Code menjadikan kapal sebagai tempat yang aman untuk bekerja.

1. ISM Code melindungi laut dan lingkungan / wilayah perairan.
2. ISM Code mendefinisikan tugas secara jelas.
3. ISM Code adalah hukum

Sesuai dengan kesadaran terhadap pentingnya faktor manusia dan perlunya peningkatan manajemen operasional kapal dalam mencegah terjadinya kecelakaan kapal, manusia, cargo dan harta benda serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut, maka IMO mengeluarkan peraturan tentang manajemen keselamatan kapal & perlindungan lingkungan laut yang dikenal dengan Kode *International Safety Management* (ISM Code) yang juga dikonsolidasikan dalam *SOLAS Convention*.

Sejumlah kecelakaan kecelakan yang sangat serius, yang terjadi sepanjang akhir tahun 1980 - an, jelas-jelas disebabkan oleh kesalahan dari manusianya , kesalahan ini di sebabkan oleh sistem manajemen yg salah di terapkan, inilah sebagai faktor penyebabnya. Lord Justice Sheen dalam penyelidikannya terhadap hilangnya *Herald of Free Enterprise* yg terkenal itu, menjelaskan kegagalan tersebut disebabkan oleh sistem manajemen yg salah sebagai “penyakit-kecerobohan”. Pada *Assembly ke 16 pada 4 November 1993*, IMO mengadopsi resolusi A.741, tentang petunjuk petunjuk

sistem Manajemen dalam mengatur keamanan, Pengoperasian untuk Kapal kapal dalam Pencegahan Pencemaran di laut. Tujuannya dari pada itu adalah untuk memastikan keamanan dan untuk mencegah kecelakaan atau hilangnya nyawa manusia, dan juga untuk menghindari kerusakan terhadap lingkungan, khususnya lingkungan laut, dan harta - benda.lainya. Panduan ini juga didasarkan pada prinsip-prinsip umum yg bertujuan untuk mempromosikan suara evolusi terhadap tidakanan yg di ambil untuk pengaturan / manajemen di dalam mengoperasikan industri kapal secara keseluruhan. Setelah beberapa pengalaman dalam pelaksanaan menggunakan petunjuk ini, pada tahun 1993 IMO mengadopsi Manajemen Internasional Kode untuk keamanan Pengoperasian Kapal kapal dalam Pencegahan dan Pencemaran di laut (dalam ISM Code). Pada tahun 1998, ISM Code menjadi wajib.

Kode atau aturan ini menetapkan tujuan dari pengelolaan keamanan memerlukan sistem manajemen keselamatan yang akan dibuat oleh "Perseroan", yang didefinisikan sebagai pemilik kapal atau setiap orang, seperti manajer atau *Bareboat* menyewa, ikut serta bertanggung jawab terhadap pengoperasian kapal kapal di laut. Perusahaan diwajibkan untuk membangun atau membuat dan menerapkan kebijakan agar tercapai maksud dari tujuan ini. termasuk juga dalam mempersiapkan sumber daya manusia yang diperlukannya serta dukungan dari staf – staf crew di darat.

Setiap perusahaan di haruskan "untuk menunjuk salah seseorang atau beberapa orang staf di darat yang mempunyai / memiliki akses langsung ke pimpinan tertinggi dari perusahaan tersebut". Aturan yang diminta oleh Kode ini, semua dokumen dokumen harus didokumentasikan dan dikumpulkan dalam sistem manajemen keamanan manual, dan salinan dokumen harus di simpan diatas kapal. Yang terjadi sekarang banyak kemudahan - kemudahan yang dibuat oleh pihak terkait untuk mengambil keuntungan - keuntungan pribadi dan mengabaikan prosedur dan aturan yang sudah berlaku dan yang seharusnya berjalan, sehingga akhir - akhir ini banyak terjadi kecelakaan dilaut.

Dalam hal ini diperlukan suatu pengawasan ataupun evaluasi dalam setiap prosedur, baik itu sistemnya maupun sumber daya manusianya, jika SDMnya kurang baik diganti dengan yang baik, jika sistemnya yang salah maka sistemnya dirubah. Maka dari itu diperlukan seseorang yang mampu untuk melakukan hal tersebut dengan melihat latar belakang permasalahan (*Responsif*), melihat hubungan - hubungan yang terkait (*Generative*), dan hal - hal lain yang timbul baik secara sikap, mental dan latar belakang budaya (*Cultur Approach*) tidak hanya melakukan tindakan-tindakan yang Reaktif.

Sistem Manajemen Keselamatan Kerja adalah bagian dari sistem manajemen secara keseluruhan yang meliputi struktur organisasi, perencanaan, tanggung jawab, pelaksanaan, prosedur, proses dan sumberdaya yang dibutuhkan bagi pengembangan, penerapan, pencapaian, pengkajian, dan pemeliharaan, kebijakan keselamatan kerja dalam rangka pengendalian risiko yang berkaitan dengan kegiatan kerja guna terciptanya tenaga kerja yang sehat, aman, efisien, dan produktif.

Dalam penerapan sistem manajemen keselamatan ditemukan ada dua model yaitu *rational organisation theory* dan *socio-technical system theory*. *Rational organisation theory* menekankan pada pendekatan *top-down*, penerapan sistem manajemen keselamatan didasarkan pada kebijakan atau instruksi dari top level manajemen dan diteruskan sampai pada level yang paling bawah. Sementara *socio-technical system theory* melakukan pendekatan dengan intervensi organisasi yang didasarkan pada analisa hubungan antara teknologi, orientasi dari crew dan struktur organisasi (Gallagher, 2001).

International Safety Management (ISM) Code atau Aturan Manajemen Internasional untuk operasi kapal dengan aman dan untuk Pencegahan Pencemaran, yang diterapkan oleh Sidang IMO dan dapat diamanatkan oleh Organisasi. Perusahaan berarti pemilik kapal, atau organisasi lain atau perorangan, seperti manajer atau pencarter kapal polos (*bareboat*), yang oleh

pemilik diberikan tanggung jawab atas operasi kapal, dan dengan pengambil alihan tanggung jawab tersebut, bersedia mengambil alih seluruh tugas dan tanggung jawab yang disyaratkan dalam Code. Administrasi adalah Pemerintah suatu negara yang benderanya berhak dikibarkan oleh kapal.

Tujuan dari Code ini adalah memastikan keselamatan pelayaran, mencegah cedera atau hilangnya jiwa manusia serta menghindari kerusakan lingkungan, khususnya lingkungan di laut dan kerusakan harta benda. Tujuan manajemen keselamatan dari perusahaan antara lain meliputi:

1. Menyiapkan praktek keselamatan dalam operasi kapal dan keselamatan lingkungan kerja.
2. Menciptakan perlindungan atas semua risiko yang diketahui, dan Secara terus-menerus meningkatkan ketrampilan manajemen keselamatan dari personil darat dan kapal, termasuk kesiapan dalam keadaan darurat yang ada hubungannya dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

Sistem manajemen keselamatan harus memastikan :

- a. Ketaatan pada aturan dan peraturan wajib, dan
- b. Bahwa penerapan code, garis panduan dan rekomendasi standar dari organisasi, administrasi, lembaga klasifikasi, dan organisasi industri maritim dilakukan sebagai bahan pertimbangan

Persyaratan dalam Code ini dapat diberlakukan untuk semua kapal. Setiap perusahaan perlu mengembangkan, menerapkan dan mempertahankan Sistem Manajemen Keselamatan yang meliputi persyaratan fungsional sebagai berikut:

1. Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan;
2. Petunjuk dan prosedur untuk memastikan keselamatan operasi kapal dan perlindungan lingkungan dalam mentaati peraturan internasional maupun perundangan negara bendera kapal yang bersangkutan.

3. Menentukan tingkat otorita dan garis komunikasi antara dan antar personil darat dan di kapal;
4. Prosedur pelaporan kecelakaan dan penyimpangan dari ketentuan code ini.
5. Prosedur untuk siap dan tanggap dalam keadaan darurat, dan
6. Prosedur untuk internal audit dan tinjau ulang manajemen.

Perusahaan harus menyusun suatu kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan yang menjelaskan bagaimana tujuan yang tercantum dalam paragraf 1.2 dapat dicapai. Perusahaan harus memastikan bahwa kebijakan tersebut diterapkan dan dipertahankan disemua tingkat organisasi baik di kapal maupun di darat. Jika badan yang bertanggung jawab atas operasi suatu kapal bukan pemiliknya, maka pemilik harus melaporkan nama lengkap dan data rinci badan tersebut kepada Administrasi.

Perusahaan harus menetapkan dan mendokumentasikan tanggung jawab, otorita dan hubungan antar personil yang mengatur, melaksanakan dan meneliti crewan yang dapat mempengaruhi keselamatan serta pencegahan pencemaran. Perusahaan bertanggung jawab untuk memastikan tersedianya sumber daya dan dukungan yang cukup dari darat, untuk memungkinkan personil yang ditunjuk dapat melaksanakan tugasnya untuk memastikan keselamatan operasi dan memberikan jalur hubungan antara perusahaan dan kapal, setiap perusahaan harus menunjuk satu atau lebih personil di darat yang memiliki akses langsung dengan pucuk pimpinan manajemen. Dalam otorita dan tanggung jawab personil tersebut, termasuk memonitor aspek keselamatan dan perlindungan lingkungan dalam operasi setiap kapal, sesuai persyaratan yang menjamin tersedianya sarana dan dukungan yang cukup dari darat sebagaimana dibutuhkan.

8. SOLAS

Kata solas adalah singkatan dari "*Safety of Life at Sea*" lebih lengkapnya adalah *International Convention for Safety of Life at Sea*. Kalau di artikan ke dalam bahasa indonesia kurang lebih artinya adalah "keselamatan jiwa di laut". Pelaut memiliki resiko yang cukup tinggi dan yang paling berat dan tidak bisa diduga adalah karena faktor alam. Seperti misalnya cuaca dilaut yang buruk, angin yang sangat kencang serta gelombang yang tinggi. Walaupun demikian faktor lain seperti peralatan mesin serta sdm juga tak kalah pentingnya berkaitan dengan keselamatan kapal.

SOLAS merupakan ketentuan yang sangat penting bahkan mungkin paling penting karena berkenaan dengan keselamatan kapal-kapal dagang dan juga yang paling tua. Pada versi yang pertama telah disetujui oleh 13 negara dalam tahun 1914, yaitu setelah terjadinya peristiwa tenggelamnya kapal titanic yang terjadi pada tahun 1912. Kalau mengingat perjalanan sejarah dari SOLAS ini sempat mengalami perubahan-perubahan. Dalam dunia pelayaran dan perkapalan ada badan internasional yang sangat berperan mengenai solas yaitu imco.

Kepanjangan dari IMCO (*Inter-governmental Maritime Consultative Organization*), adalah suatu badan internasional yang pada tahun 1959 sudah mengambil alih beberapa konvensi yang telah di tetapkan, termasuk di dalamnya adalah mengenai *Safety of Life at Sea* (keselamatan jiwa di laut) tahun 1948 dan *Prevention of The Pollution of The Sea by Oil* (pencegahan polusi di laut oleh minyak) tahun 1954. Pada saat dilangsungkannya konferensi IMCO untuk yang pertama kali yaitu padatahun 1960, pada konferensi tersebut telah menghasilkan "*International Conventionon The Safety of Life at Sea*" tahun 1960, dan mulai diberlakukan pada tahun 1965. Selanjutnya dengan memperhatikan dan melihat perkembangan-perkembangan yang sudah terjadi, negara-negara yang sudah melakukan penandatanganan (*Contracting Governments*), satu diantaranya adalah negara indonesia, dan agar dapat mengembangkan keselamatan waktu dilaut agar bisa lebih baik, maka ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam SOLAS sering

dirubah atau ditambah. Pada waktu konferensi yang diselenggarakan oleh IMCO tersebut (*Inter-governmental Consultative Organization*), sekarang dikenal dengan IMO (*International Maritime Organization*), telah dihasilkan dengan apa yang disebut sebagai protokol (merupakan dokumen mengenai hal-hal yang sudah disetujui secara resmi). Kemudian atas undangan dari IMCO, di kota London, Inggris, mulai dari tanggal 21 Oktober tahun 1974 sampai tanggal 1 november tahun 1974 telah diselenggarakan konferensi yang dihadiri oleh 65 utusan negara penandatangan, itu belum termasuk peninjau yang berasal dari negara-negara yang bukan penandatangan dan peninjau dari organisasi-organisasi dari non-pemerintah. Dan hasil dari konferensi IMCO tersebut adalah SOLAS 1974 atau *International Convention for The Safety of Life at Sea of 1974*. Walaupun sering terjadi perubahan dan juga adanya penambahan peraturan-peraturan (*regulations*) hendaknya kita tidak perlu khawatir, karena inti/dasar dari isi dari SOLAS adalah sama, artinya SOLAS tahun 1960, SOLAS untuk tahun 1974 dan SOLAS ditahun 1997 isi pokoknya sama, hanya terdapat beberapa perubahan atau penambahan saja. Kemudian pada tahun 1948, *The United Nations Maritime Conference* telah menyetujui untuk membentuk sebuah badan internasional. Hal ini dimaksudkan hanya semata-mata untuk hal-hal kelautan dan untuk mengkoordinasi tindakan-tindakan yang diambil oleh negara-negara.

Peraturan 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. (IMO SOLAS Consolidated,2014:5)

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 dimasukan seperti :

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

Usaha penyempurnaan peraturan tersebut dengan cara mengeluarkan peraturan tambahan (*amandement*) hasil konvensi IMO, dilakukan berturut-turut tahun 1966, 1967, 1971 dan 1973. Namun demikian usaha untuk memberlakukan peraturan-peraturan tersebut secara Internasional kurang berjalan sesuai yang diharapkan, karena hambatan prosedural yaitu diperlukannya persetujuan 2/3 dari jumlah Negara anggota untuk meratifikasi peraturan dimaksud, sulit dicapai dalam waktu yang

Karena itu pada tahun 1974 dibuat konvensi baru SOLAS 1974 dengan prosedur baru, bahwa setiap amandement diberlakukan sesuai target waktu yang sudah ditentukan, kecuali ada penolakan 1/3 dari jumlah Negara anggota atau 50 % dari pemilik tonnage yang ada di dunia. Kecelakaan tanker terjadi secara beruntun pada tahun 1976 dan 1977, karena itu atas prakarsa Presiden Amerika Serikat Jimmy Carter, telah diadakan konferensi khusus yang menganjurkan aturan tambahan terhadap SOLAS 1974 supaya perlindungan terhadap Keselamatan Maritim lebih efektif.

Pada tahun 1978 dikeluarkan konvensi baru khusus untuk tanker yang dikenal dengan nama "*Tanker Safety and Pollution Prevention (TSPP 1978)*" yang merupakan penyempurnaan dari SOLAS 1974 yang menekankan pada perencanaan atau desain dan penambahan peralatan untuk tujuan keselamatan operasi dan pencegahan pencemaran perairan. Kemudian diikuti dengan tambahan peraturan pada tahun 1981 dan 1983 yang diberlakukan bulan September 1984 dan Juli 1986.