

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

1. Manajemen

Pengertian manajemen yang lebih dalam dan pandangan yang luas dikemukakan oleh beberapa teori dan pendapat, serta pandangan para ahli manajemen sebagai suatu bahan studi perbandingan. Mereka memberikan definisi berdasarkan keahlian dan pengalamannya yang telah bertahun-tahun di bidang manajemen. Adapun definisi-definisi yang dikemukakan para ahli tersebut tentang manajemen adalah sebagai berikut:

Terry, George. R (2012) dalam buku *Principle of Management* mengungkapkan bahwa manajemen adalah usaha-usaha untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan lebih dahulu dengan mempergunakan kegiatan orang lain.

Lepawsky, Albert (2013) dalam buku *The Art of Organisation and Management* mengungkapkan bahwa Manajemen adalah tenaga atau kekuatan yang memimpin, memberi petunjuk dan membimbing suatu organisasi dalam mencapai suatu tujuan yang telah ditentukan terlebih dahulu.

Millett, John. D (2006) dalam buku *Management the Public* Manajemen adalah proses pembimbingan, pengarahan, serta pemberian fasilitas kerja kepada orang-orang yang diorganisasi dalam kelompok-kelompok untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan.

2. Fungsi – Fungsi Manajemen

Manajemen adalah suatu bentuk kerja (**Terry, George. R**), sehingga dalam melakukan pekerjaannya, Manajer harus melaksanakan suatu kegiatan-kegiatan tertentu, sesuai dengan empat fungsi utama dari manajemen, yang terdiri dari:

- a. *Planning*, adalah menentukan tujuan-tujuan yang akan dicapai pada masa yang akan datang dan apa yang harus diperbuat agar dapat mencapai tujuan tersebut.
- b. *Organising*, adalah mengelompokkan dan menentukan berbagai kegiatan kritik dan memberikan kekuasaan untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan tersebut.
- c. *Actuating*, adalah pelaksanaan atas rencana- rencana yang telah ditetapkan sebelumnya atau sesuai dengan rencana (*planning*).
- d. *Controlling*, adalah mengukur pelaksanaan dengan tujuan-tujuan, menentukan sebab penyimpangan-penyimpangan dan mengambil tindakan tindakan korektif dimana perlu Keempat fungsi manajemen tersebut merupakan proses manajemen yang memiliki keterkaitan yang erat antara fungsi manajemen yang satu dengan fungsi manajemen yang lainnya.

3. Keselamatan

OSHA (Occupational Safety Health Administration) serta *Joint Comitee ILO/WHO on Occupational Health and Safety* mendefinisikan bahwa keselamatan dan kesehatan kerja adalah suatu disiplin ilmu terapan yang bertujuan untuk menciptakan sistem kerja yang aman (*safe work*) dan menjamin terciptanya kesejahteraan (*well-being*) pekerja dalam melaksanakan pekerjaannya. Sedangkan **Simanjuntak** (2009, Hal. 34) menyatakan bahwa keselamatan adalah suatu kondisi yang bebas dari risiko kecelakaan atau kerusakan atau dengan risiko yang relatif sangat kecil.

Bird, Jr. Frank. E dan Germain, L. George (2009), yang dikenal dengan teori *ILCI* yang menjabarkan tentang *Loss Caution Model* mendefinisikan keselamatan sebagai kebebasan dari kecelakaan atau kondisi aman dari nyeri, luka atau kerugian dimana definisi ini berhubungan dengan kontrol dari kerugian akibat kecelakaan dan ini

sangat berkaitan dengan fungsi pengendalian dalam sistem manajemen. Menurutnya kecelakaan dapat terjadi terutama karena kurangnya pengawasan manajemen (*lack of control management*), dimana fungsi kontrol ini terdapat pada tingkat manajemen atau jabatan pada tingkat tertentu. Sedangkan keselamatan pelayaran adalah hal-hal yang berhubungan dengan keamanan dan keselamatan pelayaran, investigasi, kecelakaan pelayaran, dan pencegahan terjadinya kecelakaan pelayaran melalui pembuatan peraturan, pendidikan dan pelatihan. Pada pelayaran baik militer maupun sipil, keselamatan pelayaran diselenggarakan oleh Pemerintah. Keamanan dan keselamatan pelayaran, adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhan, dan lingkungan maritim. (UU No.17 Tahun 2008, Pelayaran).

4. Kebijakan

Peraturan atau kebijakan sangat kritis dalam penerapan program keselamatan begitu juga dengan program keselamatan di kapal. Kebijakan dari Pemerintah sangat diperlukan bagi pelaksanaan program keselamatan, karena selain bersifat mengikat peraturan juga bisa berfungsi sebagai pedoman atau petunjuk pelaksanaan program pelaksanaan keselamatan di kapal. Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) sebagai negara kepulauan (maritim) mempunyai peraturan tentang pelayaran yang didalamnya terdapat ketentuan-ketentuan yang berhubungan dengan hal-hal seputar pelayaran dan keselamatan kapal juga termasuk didalamnya. Peraturan pelayaran di Indonesia dapat dikelompokkan menjadi dua bagian, yaitu :

- a. Peraturan Nasional, yaitu peraturan yang berlaku untuk pelayaran di wilayah Indonesia dan kapal-kapal berbendera Indonesia yang berada di luar perairan Indonesia (UU No.21 tahun 1992 tentang pelayaran dan PP RI No. 7 Tahun 2000 tentang kepelautan).

b. Peraturan Internasional, yaitu peraturan yang bersifat internasional (berlaku bagi negara-negara penandatangan konvensi internasional tentang keselamatan jiwa di laut tahun 1974) yang berasal dari *International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS, 1974)* yang kemudian diratifikasi oleh Pemerintah Republik Indonesia berdasarkan Keputusan Presiden No.65 tanggal 25 Mei 1980. Keselamatan dan kesehatan kerja di laut merupakan bagian dari sistem keselamatan maritim, yang merupakan keseluruhan sistem keselamatan di subsektor perhubungan laut yang pembinaannya berada dibawah Direktorat Jendral Perhubungan Laut. Keselamatan di kapal diatur oleh Undang-undang Republik Indonesia tentang pelayaran. Sistem keselamatan maritim ini meliputi keselamatan jiwa manusia dan harta kekayaan di lingkungan maritim dimana lingkungan laut itupun merupakan kekayaan negara yang harus dilindungi dari bahaya-bahaya pencemaran, terutama pencemaran oleh minyak dan bahan kimia beracun lainnya dan tumpahan dari alat-alat angkutan laut.

5. Keamanan

Keamanan adalah kondisi dimana terciptanya keadaan damai, tentram dan nyaman tanpa ada ancaman dari faktor alam maupun manusia. Faktor alam yang dapat mengancam keamanan adalah bencana alam, sedangkan faktor manusia yang dapat mengancam keamanan adalah tindakan kriminal seperti pencurian, pembajakan, terorisme dan lain-lain.

Menurut Kamus besar bahasa Indonesia, kata aman berarti bebas dari bahaya, bebas dari gangguan (pencuri, hama, dan sebagainya) terlindung atau tersembunyi, tidak dapat diambil orang, pasti, tidak meragukan, tidak mengandung risiko, tenteram, dan tidak merasa takut atau khawatir,

6. Pelabuhan

Menurut Peraturan Pemerintah No.69 Tahun 2001 ayat 1, tentang Kepelabuhanan, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas - batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai

tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Menurut **Triatmodjo** (2002) pelabuhan (*port*) merupakan suatu daerah perairan yang terlindung dari gelombang dan digunakan sebagai tempat berlabuhnya kapal maupun kendaraan air lainnya yang berfungsi untuk menaikkan atau menurunkan penumpang, barang maupun hewan, reparasi, pengisian bahan bakar dan lain sebagainya yang dilengkapi dengan dermaga tempat menambatkan kapal, kran-kran untuk bongkar muat barang, gudang transit, serta tempat penyimpanan barang dalam waktu yang lebih lama, sementara menunggu penyaluran ke daerah tujuan atau pengapalan selanjutnya.

Selain itu, pelabuhan merupakan pintu gerbang serta pemelancar hubungan antar daerah, pulau bahkan benua maupun antar bangsa yang dapat memajukan daerah belakangnya atau juga dikenal dengan daerah pengaruh. Daerah belakang ini merupakan daerah yang mempunyai hubungan kepentingan ekonomi, sosial, maupun untuk kepentingan pertahanan yang dikenal dengan pangkalan militer angkatan laut.

2.2. Gambaran Umum Objek Penulisan

1. Sistem Manajemen Keselamatan

a. Definisi

Sistem Manajemen Keselamatan di kapal mengacu pada *ISM Code (International Safety Management) - Code* yang merupakan sebuah peraturan Internasional untuk mengatur manajemen pengoperasian kapal secara aman dan mencegah pencemaran laut (*SOLAS Chapter IX*). Berawal dari tenggelamnya kapal Titanic dalam pelayarannya dari Inggris ke Amerika akibat menabrak gunung es pada tanggal 14 April 1912 dimana peristiwa ini telah menelan korban ribuan jiwa manusia, kemudian pada tahun 1987 terjadi lagi peristiwa tragis, yaitu tenggelamnya kapal penumpang *RO-RO Ferry Herald of Free*

Enterprize, di Zeebrugge, Belgia, dengan menelan korban sekitar 200 jiwa manusia. Menurut para pakar kemaritiman, hal ini disebabkan kurangnya pengawasan manajemen, baik dari *ship owner* (pengusaha kapal, maupun dari kapal itu sendiri. Pada 1989, *IMO* bersidang, membahas masalah ini, dan menghasilkan *IMO Guidelines on Management for Save Operation of Ship and for Pollution*, efektif implementasi pelaksanaannya hanya berjalan 4 (empat) tahun, dan direvisi lagi, tepatnya pada bulan Nopember 1993, *IMO* menyetujui judul baru, yaitu *International Management Code for Save Operation of Ships and for Pollution Prevention*, atau lebih dikenal dengan nama "*International Safety Management Code*" (*ISM Code*), yang kemudian dimasukkan pada bab baru, yaitu bab ke - IX pada *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974* dan konsekuensinya, semua negara anggota peserta harus menerapkan sepenuhnya isi *ISM Code* ini.

b. Tujuan *International Safety Management Code (ISM Code)*

Tujuan dari pemberlakuan *International Safety Management Code (ISM Code)*, diantaranya berfokus pada hal-hal sebagai berikut:

- 1) Pada manusia, untuk mencegah luka dan kematian
- 2) Pada lingkungan, bertujuan untuk mencegah pencemaran di laut; dan
- 3) Pada *property*, bertujuan untuk mencegah kerusakan kapal dan peralatannya.

c. Penerapan dan pemberlakuan *International Safety Management Code (ISM Code)*

Prosedur pengoperasian yang berlaku sesuai dengan *ISM Code* diterapkan diantaranya pada:

- 1) Kapal penumpang, termasuk kapal penumpang kecepatan tinggi yang diberlakukan mulai tanggal 1 Juli 1998.
- 2) Kapal *tanker (Oil, Chemical, Gas Carriers, Cargo High Craft)* ukuran ≥ 500 GT, diberlakukan mulai tanggal 1 Juli 1998.

- 3) Kapal barang & *MODU* ukuran ≥ 500 GT, diberlakukan mulai tanggal 1 Juli 2002.
 - 4) Kapal pemerintah, kapal perang atau kapal yg tidak untuk kegiatan komersil maka peraturan ini tidak berlaku.
- d. Klausul /Aturan 4 *International Safety Management (ISM) Code*,
Petugas Yang ditunjuk Untuk menjamin pengoperasian kapal secara aman dan untuk menyediakan suatu hubungan antara perusahaan dengan personil kapal, sesuai keperluan setiap perusahaan harus menunjuk seorang atau beberapa orang petugas yang ditunjuk di darat yang dapat berhubungan langsung dengan jajaran tertinggi dari perusahaan. Tanggung jawab dan wewenang petugas yang ditunjuk tersebut harus mencakup pemantauan terhadap aspek keselamatan dan pencegahan pencemaran didalam pengoperasian setiap kapal dan untuk menjamin bahwa sumber daya dan dukungan dari darat yang memadai diberdayakan, sebagaimana disyaratkan.
- e. Klausul /Aturan 6 *International Safety Management (ISM) Code*
Sumber Daya dan Tenaga Kerja Pada *ISM Code*, aturan 6 (enam) menyatakan sebagai berikut:
- 1) Perusahaan harus menjamin bahwa nahkoda:
 - Memiliki kemampuan yang baik untuk memimpin
 - Memahami SMK perusahaan dengan baik, dan
 - Mendapat dukungan yang diperlukan sehingga tugas nahkoda dapat dilaksanakan dengan aman
 - 2) Perusahaan harus menjamin bahwa setiap kapal diawaki ABK yang memenuhi kualifikasi, memiliki sertifikat dan secara medis sehat untuk berlayar sesuai dengan persyaratan nasional maupun internasional
 - 3) Perusahaan harus menyusun prosedur untuk menjamin bahwa personil baru dan personil yang dialih tugaskan ke penugasan yang

berkaitan dengan bidang keselamatan dan perlindungan lingkungan diberikan pengenalan yang tepat sesuai dengan tugasnya. Instruksi yang dianggap penting disediakan sebelum kapal berlayar harus diidentifikasi, didokumentasi dan diberikan.

- 4) Perusahaan harus menjamin bahwa semua personil yang terlibat dalam SMK perusahaan memiliki pemahaman yang memadai tentang peraturan, aturan, koda dan petunjuk yang terkait.
- 5) Perusahaan harus menetapkan dan mempertahankan prosedur untuk mengidentifikasi pelatihan yang mungkin diperlukan dalam menunjang SMK dan menjamin bahwa pelatihan tersebut diberikan kepada semua personil.
- 6) Perusahaan harus menyusun prosedur yang mengatur agar personil kapal mendapat informasi terkait tentang SMK dalam bahasa kerja atau bahasa yang dimengerti oleh mereka
- 7) Perusahaan harus menjamin bahwa personil kapal dapat berkomunikasi secara efektif dalam melaksanakan tugas yang berkaitan dengan SMK.

f. Klausul /Aturan 10 *International Safety Management (ISM) Code*, Pemeliharaan kapal dan perlengkapannya.

Pada *ISM Code*, aturan 10 (sepuluh) menyatakan sebagai berikut:

- 1) Perusahaan harus menyusun prosedur untuk menjamin bahwa kapal dirawat sesuai dengan persyaratan dari peraturan klasifikasi yang terkait dan persyaratan tambahan yang ditetapkan oleh perusahaan.
- 2) Dalam memenuhi persyaratan tersebut diatas perusahaan harus menjamin bahwa:
 - Pemeriksaan dilaksanakan kurun waktu yang tepat
 - Setiap ketidak sesuaian dilaporkan dengan disertai kemungkinan penyebabnya, bila dapat diketahui
 - Tindakan perbaikan yang memadai dilaksanakan, dan Pencatatan tentang kegiatan tersebut diatas terpelihara

- 3) Perusahaan harus menyusun prosedur dalam SMK nya untuk mengidentifikasi, perlengkapan dan sistem teknis dimana kemungkinan terjadi kerusakan operasional secara mendadak yang dapat menyebabkan situasi berbahaya. SMK harus menyediakan tindakan tertentu yang bertujuan untuk menunjukkan kehandalan perlengkapan atau sistem tersebut. Tindakan tindakan tersebut harus mencakup uji coba berkala dari perlengkapan atau sistem teknis cadangan yang tidak dioperasikan secara terus menerus.
- 4) Pemeriksaan seperti tersebut dalam 2 maupun tindakan seperti tercantum pada 3 harus merupakan bagian dari program perawatan operasional yang rutin dari kapal.

g. Klausul /Aturan 12 *International Safety Management (ISM) Code*,
Verifikasi, Tinjauan dan Evaluasi Perusahaan.

Pada ISM Code, aturan 12 (dua belas) menyatakan sebagai berikut:

- 1) Perusahaan harus melaksanakan audit internal tentang keselamatan untuk memverifikasi apakah kegiatan keselamatan dan pencegahan pencemaran sesuai dengan SMK.
- 2) Perusahaan harus mengevaluasi efisiensi secara berkala, dan apabila dianggap perlu meninjau ulang SMK sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan perusahaan.
- 3) Audit dan tindakan perbaikan yang mungkin ada harus dilaksanakan sesuai dengan prosedur yang telah di dokumentasikan.
- 4) Personil yang melaksanakan audit harus independen terhadap lingkup yang diaudit kecuali bila hal ini tidak memungkinkan karena besar dan ciri Perusahaan.
- 5) Hasil audit dan tinjauan ulang harus mendapatkan perhatian dari personil yang bertanggung jawab pada lingkup bidang tersebut.
- 6) Personil manajemen yang bertanggung jawab atas bidang yang terkait harus melakukan tindakan perbaikan tepat waktu terhadap kekurangan yang ditemui.

h. Klausul /Aturan 13 *International Safety Management (ISM) Code*,
Sertifikasi, Verifikasi Dan Pengawasan

Pada *ISM Code*, aturan 13 (tiga belas) menyatakan sebagai berikut:

- 1) Kapal dioperasikan oleh perusahaan yang mempunyai *DOC*
- 2) *DOC* harus diterbitkan oleh Pemerintah dari negara yang bertindak atas nama pemerintah jika telah memenuhi persyaratan *ISM Code*
- 3) *DOC* hanya berlaku untuk tipe kapal yang terindikasi dalam dokumen
- 4) Validitas *DOC* harus didasarkan atas pelaksanaan verifikasi tahunan
- 5) Pencabutan *DOC* jika verifikasi tahunan yang dipersyaratkan tidak dilaksanakan atau jika ada bukti ketidaksesuaian besar terhadap persyaratan *ISM Code*
- 6) Pencabutan *SMC* jika *DOC* dicabut
- 7) Salinan *DOC* harus berada di kapal
- 8) *SMC* diterbitkan untuk suatu kapal tidak lebih dari lima tahun oleh pemerintah
- 9) *SMC* harus diterbitkan setelah verifikasi perusahaan dan manajemen operasional diatas kapal dilaksanakan sesuai dengan SMK yang disetujui
- 10) Validitas *SMC* harus didasarkan atas pelaksanaan satu kali verifikasi antara yang dilakukan oleh pemerintah
- 11) *SMC* harus dicabut jika pelaksanaan verifikasi antara yang dipersyaratkan, tidak dilaksanakan atau jika ada bukti ketidaksesuaian besar terhadap persyaratan *ISM Code*
- 12) Jika verifikasi pembaruan dilaksanakan tiga bulan sebelum masa berlaku *DOC* atau *SMC*, maka *DOC* atau *SMC* baru harus berlaku tidak lebih dari lima tahun tehitung dari tanggal habisnya *DOC* atau *SMC* lama
- 13) Jika verifikasi pembaruan dilaksanakan tiga bulan sesudah masa berlaku *DOC* atau *SMC*, maka *DOC* atau *SMC* baru harus berlaku

tidak lebih dari lima tahun dihitung dari tanggal pelaksanaan verifikasi pembaharuan tersebut dilakukan.

i. Proses Sertifikasi *International Safety Management Code (ISM Code)*

Untuk perusahaan pelayaran, jika kapal-kapalnya disebut dalam lingkup penerapan *ISM Code*, maka perusahaan tersebut harus:

- 1) Membuat kebijakan mengenai Keselamatan dan perlindungan Lingkungan
- 2) Membuat manual atau pedoman mengenai keselamatan dan perlindungan lingkungan
- 3) Membuat prosedur mengenai pengoperasian kapal
- 4) Kapal masuk ke pelabuhan
- 5) Kapal berada di pelabuhan
- 6) Kapal keluar dari pelabuhan
- 7) Kapal berlayar
- 8) Kapal sedang melakukan kegiatan lego jangkar
- 9) Membuat struktur organisasi dan tanggung jawab
- 10) Pelatihan awak kapal
- 11) Perawatan kapal
- 12) Identifikasi beserta Penanganan keadaan darurat yang terjadi di kapal
- 13) Melakukan penerapan *ISM Code* di perusahaan minimal 3 bulan;
- 14) Mengajukan verifikasi awal untuk penerbitan sertifikat *DOC* bagi perusahaan

j. Verifikasi awal

Proses verifikasi awal pada perusahaan pelayaran akan dilakukan oleh pemerintahan atau *RO*. Disini pemerintah atau *RO* akan memeriksa Sistem Manajemen Keselamatan (*SMK*) yang dibuat oleh perusahaan, jika *SMK* tersebut sudah sesuai dengan jenis atau tipe kapalnya dan sudah memenuhi semua persyaratan dari *ISM code*, maka

pemerintahan atau *RO* akan melakukan audit pada perusahaan kapal tersebut. Audit dilakukan berdasar pada aturan atau klausul yang ada di *ISM Code* dan apakah penerapan sudah sesuai dengan SMK yang telah dibuat oleh perusahaan.

k. Sertifikasi *ISM Code*

Sebagai bukti bahwa suatu perusahaan pelayaran sudah menerapkan dan sesuai dengan standar aturan dari *ISM Code* adalah dengan diterbitkannya sertifikat *Document of Compliance* (*DOC*) dan *Safety Management Certificate* (*SMC*) untuk armada kapalnya dari Pemerintah yang berwenang dalam hal ini adalah Departemen Perhubungan Laut.

1) Document of Compliance

Interim DOC atau *DOC* sementara di terbitkan pertama kali bagi perusahaan setelah diadakan verifikasi awal. *DOC* sementara mempunyai masa berlaku 6 bulan. *Permanent DOC* atau *DOC* permanen akan diterbitkan oleh pemerintahan setelah perusahaan menindak lanjuti semua temuan yang ditemukan oleh auditor pada waktu dilakukannya verifikasi awal, jika dalam kurun waktu selama 6 bulan perusahaan masih belum dapat untuk menindaklanjuti semua temuan-temuan dari auditor, maka pemerintah akan memberikan perpanjangan masa berlaku sertifikat *interim DOC* selama 6 bulan. Jika perusahaan sudah dapat menindaklanjuti semua temuan tersebut, maka pemerintah atau *RO* akan menerbitkan *permanent DOC*. *Permanent DOC* mempunyai masa berlaku 5 tahun, yang setiap tahunnya harus dilakukan verifikasi ulang oleh pemerintah atau *RO*, yang bertujuan untuk meninjau apakah SMK sudah diterapkan secara benar dan konsisten oleh perusahaan pelayaran, jika pada waktu verifikasi ulang ditemukan adanya indikasi penyimpangan yang bersifat major, maka pemerintah atau *RO* berhak untuk mencabut sertifikasi *DOC* tersebut.

2) *Safety Management Certificate (SMC)*

Interim SMC atau *SMC* sementara pertama kali akan diterbitkan bagi kapal setelah diadakan verifikasi awal pada kapal dan jika perusahaan yang mengoperasikan kapal tersebut sudah mempunyai sertifikat *DOC*. *SMC* sementara ini mempunyai masa berlaku 6 bulan sebelum jatuh tempo.

3) *Permanent SMC* atau *SMC* permanen akan diterbitkan oleh pemerintahan setelah perusahaan menindak lanjuti semua temuan yang ditemukan oleh auditor pada waktu dilakukannya verifikasi awal, jika dalam kurun waktu selama 6 bulan perusahaan masih belum dapat untuk menindaklanjuti semua temuan-temuan dari auditor maka, pemerintah akan memberikan perpanjangan masa berlaku sertifikat *interim SMC* selama 6 bulan. Jika perusahaan sudah dapat menindak lanjuti semua tersebut, maka pemerintah atau *RO* akan menerbitkan *permanent SMC*. *Permanent SMC* mempunyai masa berlaku 5 tahun, yang pertengahan ulang tahunnya atau antara tahun ke 2 sampai ke 3 harus dilakukan verifikasi ulang oleh pemerintah atau *RO*, yang bertujuan untuk meninjau apakah *SMK* sudah diterapkan secara benar dan konsisten oleh perusahaan pelayaran pada kapalnya, jika pada waktu verifikasi ulang ditemukan adanya indikasi penyimpangan yang bersifat major, maka pemerintah atau *RO* berhak untuk mencabut sertifikasi *SMC* tersebut.

4) Verifikasi Ulang

Verifikasi ulang oleh pemerintah atau *RO* akan dilakukan pada perusahaan pelayaran, sebagai berikut:

- *DOC*, akan diverifikasi setiap 1 tahun sekali.
- *SMC*, akan diverifikasi setiap 2,5 tahun sekali atau pertengahan ulang tahunnya.

2. Kode Keamanan Internasional terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan

a. Definisi

The International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) merupakan aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan, aturan ini dikembangkan sebagai tanggapan terhadap ancaman yang dirasakan dapat terjadi terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan pasca serangan 11 September di Amerika Serikat. Pada dasarnya, Kode tersebut menggunakan pendekatan manajemen resiko untuk menjamin keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan dan, untuk menentukan langkah-langkah keamanan apa yang tepat, penilaian risiko harus dilakukan dalam setiap kasus tertentu.

b. Tujuan

Kode ini adalah menyediakan standar, kerangka kerja yang konsisten untuk mengevaluasi risiko, memungkinkan Pemerintah untuk mengimbangi apabila terjadi perubahan ancaman dengan merubah nilai kerentanan pada kapal dan fasilitas pelabuhan melalui penentuan tingkat keamanan yang sesuai dan langkah-langkah keamanan yang sesuai.

c. Penerapan

Penerapan *ISPS Code* sesuai Amandemen *SOLAS 74* dan Keputusan Menteri perhubungan No. KM. 33 Tahun 2003 pemberlakuan amandemen *SOLAS 74* di Indonesia mulai tanggal 1 Juli 2004 terhadap:

- 1) Kapal-kapal yang melakukan pelayaran Internasional, dengan rincian sebagai berikut:
- 2) Kapal Penumpang termasuk kapal penumpang berkecepatan tinggi
- 3) Kapal barang termasuk kapal barang berkecepatan tinggi diatas 500 *GT*
- 4) Unit Pengeboran Minyak Lepas Pantai atau *Mobile Offshore Drilling Unit (MODU)*

- 5) Pelabuhan/Fasilitas pelabuhan yang melayani kapal – kapal pelayaran internasional.
- 6) Peraturan ini tidak diterapkan terhadap:
 - Kapal Perang dan kapal bantuannya.
 - Kapal lain yang dimiliki atau dioperasikan oleh pemerintah negara-negara penandatanganan dan digunakan hanya pada pelayanan non komersial oleh pemerintah.

d. Isi *ISPS Code*:

ISPS Code terdiri dari 19 bab yaitu:

- 1) Umum
- 2) Definisi
- 3) Aplikasi
- 4) Tanggung jawab negara
- 5) Deklarasi Keamanan (*DOS*)
- 6) Kewajiban Perusahaan
- 7) Keamanan Kapal
- 8) Penilaian Keamanan Kapal (*SSA*)
- 9) Rancangan Keamanan Kapal (*SSP*)
- 10) Catatan-catatan
- 11) Petugas Keamanan Perusahaan (*CSO*)
- 12) Petugas Keamanan Kapal (*SSO*)
- 13) Pelatihan-Pelatihan dan Gladi
- 14) Keamanan Fasilitas Pelabuhan
- 15) Penilaian Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*PFSA*)
- 16) Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*PFSP*)
- 17) Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*PFSO*)
- 18) Pelatihan-Pelatihan dan Gladi
- 19) Verifikasi dan Pemberian Sertifikat

e. Keamanan Kapal

Sebuah kapal dipersyaratkan untuk bertindak terhadap tingkat-tingkat keamanan yang diatur oleh Negara Anggota seperti yang diatur di bawah ini. Pada tingkat keamanan 1, kegiatan-kegiatan berikut ini semestinya dilaksanakan, melalui langkah yang tepat, pada seluruh kapal, memperhitungkan petunjuk yang diberikan dalam bagian B dari Peraturan ini. Agar dapat mengenali dan mengambil tindakan pencegahan terhadap suatu peristiwa / kejadian keamanan :

- 1) Memastikan pelaksanaan terhadap seluruh tugas-tugas keamanan kapal.
- 2) Pengawasan keluar masuk ke kapal.
- 3) Pengawasan terhadap naiknya orang-orang/personil-personil dan seluruh barang bawaannya.
- 4) Memantau areal terbatas untuk memastikan bahwa hanya orang-orang/personil-personil yang berwenang yang memiliki akses keluar masuk.
- 5) Memantau areal geladak dan areal sekeliling kapal.
- 6) Mengawasi penanganan muatan dan perbekalan kapal.
- 7) Memastikan bahwa komunikasi keamanan ada dan siap digunakan.
 - Pada keamanan tingkat 2, penambahan langkah-langkah atau tindakan-tindakan perlindungan.
 - Pada keamanan tingkat 3, kelanjutan tindakan perlindungan secara khusus, ditetapkan dalam rancangan, keamanan

2.3.Kerangka Pikir

Dalam penulisan karya tulis ini penulis menggunakan kerangka pikir untuk memaparkan secara kronologis dalam setiap penyelesaian pokok permasalahan penulisan yaitu upaya penerapan *ISM Code* dan *ISPS Code* di *SPOB JULVINDA*. Secara jelas, penulis menggambarkan kerangka pikir tersebut dalam bentuk bagan sebagai berikut :

