

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Definisi Umum**

Menurut Tim Penyusun Karya Tulis STIMART AMNI Semarang dalam buku pedoman penyusunan Karya Tulis menyatakan bahwa tinjauan pustakaberisikan teori-teori atau konsep yang dikemukakan dalam tinjauan pustaka ini harus benar-benar relevan terhadap judul Karya Tulis. Uraian teori atau konsep tersebut harus merujuk sumber pustaka.

##### **1. Pengertian Upaya**

###### **a. Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) :**

- 1) Usaha; ikhtiar (untuk mencapai suatu maksud, memecahkan Persoalan mencari jalan keluar, dan sebagainya).
- 2) Upaya adalah kegiatan dengan menggerakkan badan, tenaga dan pikiran untuk mencapai suatu tujuan pekerjaan (perbuatan ,prakarsa, iktiar daya upaya) untuk mencapai sesuatu.

###### **b. Menurut Tim Penyusun Departemen Pendidikan Nasional (2008:1787)**

“upaya adalah usaha, akal atau ikhtiar untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan, mencari jalan keluar, dan sebagainya”. Selanjutnya menurut Tim Penyusun Departemen Pendidikan Nasional (2008: 1787), “mengupayakan adalah mengusahakan, mengikhtiarkan, melakukan sesuatu untuk mencari akal (jalan keluar) dan sebagainya”. Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa upaya adalah suatu usaha yang dilakukan dengan maksud tertentu agar semua permasalahan yang ada dapat terselesaikan dengan baik dan dapat mencapai tujuan yang diharapkan.

##### **2. Pengertian *ISM CODE***

- a. Menurut Ardiansyah dalam artikel yang berjudul Penerapan *ISM Code* guna meningkatkan pengetahuan dan keterampilan awak kapal dijelaskan bahwa tujuan dari diterapkannya *ISM Code* adalah untuk meningkatkan kesadaran

awak kapal akan pentingnya penerapan *ISM code* agar kecelakaan fatal yang di sebabkan oleh ketidak mampuan atau kurang terampilnya awak kapal dalam pengoperasian seluruh sistem yang ada dikapal dapat diminimalisir dan dapat diterapkan dengan baik. (Ardiansyah,2011).

- b. Menurut Uyamodjo dari artikel yang berjudul Pengenalan dasar-dasar *International Safety Management Code* bahwa *ISM Code* merupakan produk dari *IMO* yang akhirnya diadopsi dari *SOLAS (Safety of Life at Sea)* pada tahun 1994 yang bertujuan untuk menjamin keselamatan dilaut, mencegah kecelakaan atau kematian, dan juga mencegah kerusakan pada lingkungan dan kapal. (Uyamodjo, 2010).
- c. Menurut Fahmi Munsah dari artikel yang berjudul mengenal standar *ISM Code* untuk keselamatan perkapalan dijelaskan bahwa *ISM Code* merupakan suatu standar sistem manajemen dan Lingkungan. Lebih kurang sejajar dengan OHSAS 18001:2007 dan ISO 14001:2004, yang dijalankan bukan atas bedasarkan suka rela, melainkan merupakan standar manajemen yang dipersyaratkan melalui peraturan perundang undangan dan persyaratan lain.

Fahmi Munsah juga mengatakan bahwa *ISM Code* lahir dari kebutuhan pengelola keselamatan dikapal yang disebabkan oleh tingginya angka kecelakaan kerja dibidang maritim dan dunia pelayaran. Berdasarkan resolusi *International Maritime Organization(IMO) A.741 International Management Code for the Safe Operation and for Polulution Prevention. Code* atau ketentuan ini kemudian diadopsi oleh *SOLAS (Safety of Life at Sea)* yang dijabarkan dalam Bab IX. (Fahmi Munsah, 2017).

### 3. Keselamatan

- a. Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) :
  - 1) Selamat adalah terbebas dari bahaya, malapetaka, bencana terhindar dari bahaya, malapetaka, bencana, tidak kurang suatuapa, tidak mendapat gangguan, kerusakan, dan sebagainya.

- 2) Keselamatan adalah perihal (keadaan dan sebagainya), kesejahteraan dan sebagainya.
- b. Menurut Badan Diklat Perhubungan keselamatan kerja adalah suatu usaha atau kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, mencegah semua bentuk kecelakaan. (2000).
- c. Menurut Suma'mur keselamatan kerja adalah suatu sarana utama untuk mencegah kecelakaan ,cacat dan kematian sebagai akibat dari kecelakaan kerja. (2008).

#### 4. Mengoptimalkan

Definisi arti kata mengoptimalkan menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) (2009) pengertian berarti menjadikan paling baik, yang paling menguntungkan dan menjadikan paling tinggi.

#### 5. Kapal

Definisi-definisi kapal dari berbagai sumber adalah sebagai berikut :

- a. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No.17 tahun 2008, tentang Pelayaran kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdukung daya dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
- b. Menurut Purwanto (2010)

Definisi kapal menurut Purwanto adalah sebagai berikut :

##### 1) Kapal

Kapal ialah setiap sarana yang digunakan atau dapat digunakan sebagai angkutan atau wadah kerja di air. Dengan definisi ini kapal termasuk juga kapal keruk, dok, rakit, tongkang dan lain-lain.

2) Kapal Indonesia (2009)

Kapal Indonesia, ialah sebuah kapal yang mempunyai sertifikat-sertifikat/ surat-surat (surat laut atau pas kapal), dari/ oleh pemerintah Indonesia (BKI).

3) Kapal Peneliti (2008)

Kapal yang dibuat untuk fungsi penelitian dan pemetaan atau *survey*, seperti *hidrografi*, *oseanografi*, *geofisika*, dan *seismografi*.

c. Menurut Martopo (2009)

Definisi kapal menurut Martopo sebagai berikut :

Kapal Tanker

Kapal tanker, yaitu kapal muatan yang dibangun khusus dan digunakan untuk pengangkutan muatan curah yang berbentuk cair dan mudah terbakar. Kategori kapal ini biasanya dengan sebuah geladak dimana terdapat tangki-tangki yang tersusun secara integral maupun terpisah.(2009)

## 2.2 Dasar Keselamatan di Laut

1. *SOLAS (Safety Of Life At Sea) 1914*

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

*Safety Of Life At Sea (SOLAS)* arti dalam bahasa Indonesia adalah “Keselamatan Jiwa di Laut” 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. 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*) 1973/1978

*MARPOL Convention*, Menangani aspek lingkungan 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 datang 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 NoxiousLiquid 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) amandemen manila 2010*

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 Tahun 1993*

*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. Di dalam *ISM CODE* terdapat 16 Elemen yang mendasar, yang akan penulis jelaskan secara umum, yaitu sebagai berikut :

a. Umum (*General*)

Sebuah pendahuluan yang menjelaskan tujuan umum dari *ISM Code* dan sasaran-sasaran yang hendak dicapai.

b. Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan (*Safety and Enviromental protection policy*).

Perusahaan harus menyatakan secara tertulis kebijakannya (*policy*) tentang keselamatan dan perlindungan lingkungan maritim (kelautan) dan memastikan bahwa setiap orang dalam perusahaannya mengetahui dan mematuhi.

c. Tanggung jawab dan wewenang perusahaan (*Company Responsibilities and Authority*)

Perusahaan harus memiliki cukup orang-orang yang mampu bekerja di atas kapal dengan peranan dan tanggung jawab yang didefinisikan secara tertulis dengan jelas (siapa yang bertanggung jawab atas apa).

d. Orang yang ditunjuk sebagai penghubung antara pimpinan perusahaan dan kapal (*Designated person*)

Perusahaan harus menunjuk / mengangkat seseorang atau lebih di kantor pusat di darat yang bertanggung jawab untuk memantau dan mengikuti semua kegiatan yang berhubungan dengan “Keselamatan” kapal.

e. Tanggung jawab dan wewenang Nakhoda (*Master Responsibility and Authority*)

Nakhoda bertanggung jawab untuk membuat sistem tersebut berlaku di atas kapal. Ia harus membantu memberi dorongan / motivasi kepada ABK untuk melaksanakan sistem tersebut dan memberi mereka instruksi-instruksi yang diperlukan. Nakhoda adalah “bos” di atas kapal dan bila dipandang perlu untuk keselamatan kapal atau awaknya dia dapat melakukan penyimpangan terhadap semua ketentuan yang dibuat oleh kantor mengenai “Keselamatan” dan “Pencegahan” yang sudah ada.

f. Sumber daya dan tenaga kerja (*Resources and Personnel*)

Perusahaan harus mempekerjakan orang-orang yang tepat di atas kapal dan di kantor serta memastikan bahwa mereka semua. Mengetahui tugas-tugas mereka masing-masing. Menerima instruksi-instruksi tentang cara melaksanakan tugasnya dan mendapat pelatihan jika perlu.

g. Pengembangan pengoperasian kapal (*Development of Plans For Shipboard Operations*)

Buatlah program mengenai apa yang anda harus lakukan dan lakukanlah apa yang sudah anda programkan”. Anda perlu membuat program mengenai pekerjaan anda di atas kapal dan melakukan pekerjaan anda sesuai dengan program yang telah dibuat.

h. Kesiapan menghadapi keadaan darurat (*Emergency Preparedness*)

Anda harus siap untuk hal-hal yang tidak terduga (darurat). Itu dapat terjadi setiap saat. Perusahaan harus mengembangkan rencana-rencana untuk menanggapi situasi-situasi darurat di atas kapal dan mempraktekkan kepada mereka.

i. Pelaporan dan analisa ketidak sesuaian kecelakaan dan kejadian berbahaya (*Reports and Analysis of Non-Conformities Accident and Hazardous Occurrences*)

Tidak ada orang atau sistem yang sempurna. Hal yang baik tentang sistem ini adalah bahwa sistem ini memberikan kepada anda suatu cara untuk melakukan koreksi dan memperbaikinya. Jika anda menemukan sesuatu yang tidak benar (termasuk kecelakaan dan situasi-situasi yang berbahaya atau juga yang nyaris terjadi / near miss) laporkan hal itu. Hal-hal yang tidak benar tersebut akan dianalisa dan keseluruhan sistem dapat diperbaiki.

j. Pemeliharaan kapal dan perlengkapannya (*Maintenance of the Ship and Equipment*)

Kapal dan perlengkapannya harus dipelihara dan diusahakan selalu baik dan berfungsi. Anda harus selalu mentaati semua

ketentuan/aturan dan peraturan-peraturan yang berlaku. Semua peralatan / perlengkapan yang penting bagi keselamatan anda harus selalu terpelihara dan diyakinkan akan berfungsi dengan baik melalui pengujian secara teratur / berkala. Buatlah *record* / catatan tertulis semua pekerjaan-pekerjaan yang dilakukan.

k. Dokumentasi (*Documentation*)

Sistem kerja anda Sistem Manajemen Keselamatan (SMS) harus dinyatakan secara tertulis (didokumentasikan) dan dapat dikontrol. Dokumen-dokumen tersebut harus ada di kantor dan di atas kapal. Anda harus mengontrol semua pekerjaan administrasi anda yang berkaitan dengan sistem tersebut (yakni : laporan-laporan tertulis dan formulir-formulir).

l. Verifikasi tinjauan dan evaluasi perusahaan (*Company Verification Review and Evaluation*)

Perusahaan harus mempunyai metode-metode untuk melakukan pemeriksaan internal untuk memastikan bahwa sistem tersebut berfungsi dan terus meningkat.

m. Sertifikasi Verifikasi dan Pengawasan (*Certification and Periodical Verification*)

Pemerintah di negara bendera (*flag administration*) atau suatu badan/organisasi yang diakui olehnya, akan mengirimkan auditor-auditor eksternal untuk mengecek sistem manajemen keselamatan dari perusahaan di kantor dan di atas kapal-kapalnya. Setelah ia memastikan dirinya bahwa sistem tersebut telah berjalan, pemerintah negara bendera kapal akan mengeluarkan *Document of Compliance* untuk kantor dan *Safety Management Certificate* untuk setiap kapalnya.

n. Sertifikasi sementara (*interim Certification*)

Penerbitan sertifikasi sementara dapat berlaku dan diterbitkan jika sesuai dengan pedoman yang tercantum dalam kode etik *ISM CODE* pada aturan yang telah diterbitkan.

o. Verifikasi (*Verification*)

Semua verifikasi yang diwajibkan oleh ketentuan dalam kode etik ini harus dilakukan sesuai prosedur yang dapat diterima oleh administrasi, dengan mempertimbangkan pedoman yang dikembangkan oleh organisasi.

p. Formulir Sertifikat (*Forms of Certificates*)

Dokumen kepatuhan sertifikat manajemen keselamatan, dokumen kepatuhan interim dan sertifikat manajemen keselamatan harus dibuat dalam bentuk yang sesuai dengan model yang diberikan dalam aturan *ISM CODE*.

5. *Instruments implementation (III) Code Tahun 2005*

Seharusnya sudah tidak ada yang asing dengan Code yang satu ini, karena sudah diadopsi pada sidang paripurna (*Assembly Meeting*) *IMO* bulan Desember 2013. Namun setelah hampir 4 tahun diberlakukan, banyak yang belum tahu sama sekali tentang “*Triple I Code*” ini (baca : tripel ai kood). “*Triple I Code*” adalah nama populer dari *IMO Instrument Implementation Code*. Diadopsi pada sidang paripurna *IMO* sesi yang ke 28 pada tanggal 10 Desember 2013 melalui resolusi nomor A.28/Res.1070. Dengan diadopsinya resolusi tersebut mengakibatkan banyak konvensi *IMO* yang di amandemen, termasuk SOLAS 1974, MARPOL 1973/78, *Load Line Convention 1966*, STCW 1978, *Colreg 1972*, dan instrument-instrumen hukum *IMO* penting lainnya.

6. Sejarah singkat *Triple I Code Tahun 2005*

Pada tahun 2003-2004, beberapa negara anggota *IMO* memperlakukan bahwa banyak negara yang mengimplementasikan konvensi secara tidak benar. Kepercayaan negara satu terhadap negara lainnya sesama anggota *IMO* menjadi berkurang. Hal ini menimbulkan kekhawatiran adanya ketidakpercayaan pelaku bisnis di sektor maritim terhadap keselamatan kapal dan muatan serta pencegahan lingkungan maritim apabila benar bahwa pemenuhan kewajiban negara anggota *IMO* sebagaimana diamanatkan pada konvensi dan code-code nya diabaikan

atau tidak dilaksanakan sebagaimana mestinya. Tindak lanjut dari kekhawatiran tersebut, sidang *Council* memutuskan untuk membahas secara khusus tentang implementasi dari konvensi-konvensi yang sudah diratifikasi dan diberlakukan. Dari hasil pembahasan selama 2 tahun, akhirnya disetujui dan diadopsi Resolusi A.972 (24) pada sidang paripurna sesi yang ke 24 pada bulan Desember 2005. Dari resolusi tersebut dilaksanakanlah skema audit yang dikenal dengan *VIMSAS (Voluntary IMO Member State Audit Scheme)*. Yaitu audit pada suatu negara oleh negara lain sesama anggota *IMO* yang dilakukan secara suka-rela. Namun dalam perjalanannya, *VIMSAS* ini tidak berjalan sebagaimana diharapkan.

Resolusi A.972 (24) pernah di amandemen dan diganti dengan Resolusi A.1054(27) pada sidang paripurna sesi ke 27 tahun 2011 untuk mempertegas fungsi *VIMSAS*. Namun masih menuai pro dan kontra dalam pelaksanaannya. Akhirnya negara anggota *IMO* sepakat untuk diterapkannya audit wajib (*mandatory - MIMSAS*), yang kemudian mengadopsi Resolusi A.28/Res.1070 yaitu tentang *Triple I Code*. Tujuan *Triple I Code* adalah untuk meningkatkan keselamatan maritim dan pencegahan pencemaran laut, serta membantu negara anggota *IMO* dalam mengimplementasikan instrumen hukum *IMO*.

#### 7. Konvensi *IMO* yang terdampak oleh pemberlakuan *Triple I Code*

Dampak diberlakukannya *Triple I Code* ini adalah terdapatnya amandemen terhadap beberapa konvensi *IMO* yang disebut sebagai *mandatory instrument*. Konvensi yang mengalami perubahan-perubahan antara lain:

- a. *SOLAS 1974, Protocol 1988*
- b. *MARPOL 1973/78*
- c. *STCW 1978*
- d. *Load Line Convention 1966*
- e. *Tonnage Measurement 1969, dan*
- f. *COLREG 1972*

Walaupun STCW 1978 baru saja di amandemen secara besar-besaran melalui konferensi di Manila tahun 2010, tidak terlepas dari perubahan. Termasuk Colreg 1972 yang sebelumnya hanya sampai Bagian E dan hanya 38 aturan, terdapat tambahan Bagian F dan aturan 29, 40 dan 41.

#### 8. Isi dari *Triple "I" Code*

Kewajiban negara anggota *IMO* sesuai Res.A.1077 (28) yaitu kewajiban negara-negara yang meratifikasi konvensi, kewajiban khusus untuk negara bendera, kewajiban khusus untuk negara paantai, dan kewajiban khusus untuk negara pelabuhan. Berikut isi dari *Triple "I" Code* :

##### a. Bagian I : Cakupan umum (*common areas*)

meliputi keseluruhan peningkatan, fungsi kontrol dan investigasi.

##### b. Bagian II : Negara bendera (*flag state*)

Negara yang benderanya dikibarkan di dekat (buritan) sebuah kapal, atau negara dimana suatu kapal didaftarkan.

Hak, kewajiban dan tanggung jawab negara bendera (Flag State) :

- 1) Melakukan registrasi (kapal-kapal) secara benar.
- 2) Membuat peraturan-peraturan standard keselamatan dan keamanan maritim serta pencegahan pencemaran.
- 3) Membuat peraturan-peraturan tentang perkapalan (konstruksi, peralatan, navigasi, bongkar muat muatan, dll)
- 4) Menyelenggarakan diklat dan sertifikat untuk para pelaut sesuai ketentuan secara benar.
- 5) Melaksanakan inspeksi (Flag State Control), survey dan sertifikasi kapal-kapal yang mengibarkan bendera investigasi setiap ada kecelakaan.

##### c. Bagian III : Negara pantai (*coastal state*)

Negara yang wilayah perairannya dilewati oleh kapal-kapal berbendera asing.

Hak, kewajiban dan tanggung jawab negara pantai (*Coastal State*):

- 1) Mengimplementasikan semua konvensi yang telah diratifikasi dan peraturan-peraturan lainnya.
- 2) Memiliki hak mendelegasikan kewenangan kepada pihak yang di tunjuk memberlakukan :
  - a) *Flag state surveyor* : survey terhadap negara bendera
  - b) *Flag state investigation* : pemeriksaan terhadap negara bendera.

d. Bagian IV : Negara pelabuhan (*port state*)

Negara yang pelabuhannya disinggahi kapal-kapal asing.

Hak, kewajiban dan tanggung jawab negara pelabuhan (*port state*) :

- 1) Menyediakan fasilitas penampungan pembuangan minyak, sampah dan lain-lain sesuai dengan ketentuan.
  - 2) MARPOL, BWM, dan instrumen hukum lainnya apabila ada.
  - 3) Melaksanakan *PSC (Port State Control)* sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- e. Fungsi peningkatan, Pemerintah harus :
- 1) Membudayakan upaya meningkatkan pelaksanaan semua konvensi dan peraturan-peraturan.
  - 2) Mampu mendeteksi dan menghilangkan sebab-sebab terjadinya NC, melalui audit secara teratur (regular) dan berkesinambungan.
- f. Fungsi kontrol, pemerintah harus :
- 1) Menyediakan SDM yang cukup dalam jumlah, kualitas dan berpengalaman untuk melaksanakan fungsi kontrol.
  - 2) Memastikan investigasi terhadap terjadinya kecelakaan di kapal berbendera nasional dapat dilaksanakan secara cepat dan tepat waktu.