

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Pengertian**

##### **2.1.1. Peranan**

1. Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) :
  - 1) tindakan yang dilakukan oleh seseorang dalam suatu peristiwa
  - 2) Peranan berasal dari kata peran, yang menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia diartikan sebagai pemain. Peran adalah orang yang menjad atau melakukan sesuatu yang khas, atau “perangkat tingkah yang diharapkan dimiliki oleh orang yang berkedudukan di masyarakat”.
2. Peranan (role) merupakan proses dinamis kedudukan (status). Apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, dia menjalankan suatu peranan. Perbedaan antara kedudukan dengan peranan adalah untuk kepentingan ilmu pengetahuan. Keduanya tidak dapat dipisah-pisahkan karena yang satu tergantung pada yang lain dan sebaliknya.(Soekanto, 2009:212-213).

##### **2.1.2. ISM CODE**

1. 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)
2. 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)

3. Menurut Fahmi Munsah dari artikel yang berjudul mengenal standar *ISM Code* untuk keselamatan perkapalan dijelaskan bahwa *ISM Code* merupakan suatu standar sistem manajemen K3 dan Lingkungan. Lebih kurang sejajar dengan OHSAS 18001:2007 dan ISO 14001:2004, yang dijalankan bukan atas berdasarkan 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 Pollution Prevention. Code* atau ketentuan ini kemudian diadopsi oleh *SOLAS (Safety of Life at Sea)* yang dijabarkan dalam Bab IX. (Fahmi Munsah, 2017)

### 2.1.3 Resiko Kecelakaan

1. Kecelakaan kerja adalah kejadian yang tidak terduga dan tidak diharapkan. Biasanya kecelakaan menyebabkan, kerugian material dan penderitaan dari yang paling ringan sampai kepada yang paling berat (Pusat Kesehatan Kerja, 2008).
2. kecelakaan kerja adalah suatu kejadian tiba-tiba yang tidak diinginkan yang mengakibatkan kematian, luka-luka, kerusakan harta benda atau kerugian waktu. (OHSAS 18001, 1999) dalam Shariff (2007),
3. Definisi Kecelakaan akibat kerja menurut Suma`mur adalah kecelakaan berhubung dengan hubungan kerja pada perusahaan. Hubungan kerja disini dapat berarti bahwa kecelakaan terjadi dikarenakan oleh

pekerjaan atau pada waktu melaksanakan pekerjaan. Maka dalam hal ini kecelakaan adalah akibat langsung pekerjaan atau kecelakaan terjadi pada saat pekerjaan sedang dilakukan. Terjadinya kecelakaan kerja disebabkan oleh faktor manusia dan faktor fisik. Faktor manusia yang tidak memenuhi keselamatan misalnya kelengahan, kecerobohan, mengantuk, kelelahan, dan sebagainya, sedangkan kondisi-kondisi lingkungan yang tidak aman misalnya lantai licin, pencahayaan kurang, silau, mesin terbuka, dan sebagainya (Notoadmodjo, 1997).

#### 2.1.4 Keselamatan

1. Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) :
  - a. Selamat adalah terbebas dari bahaya, malapetaka, bencana terhindar dari bahaya, malapetaka, bencana, tidak kurang suatu apa, tidak mendapat gangguan, kerusakan, dan sebagainya.
  - b. Keselamatan adalah perihal (keadaan dan sebagainya) selamat, kesejahteraan, kebahagiaan dan sebagainya.
    - 1). Menurut Badan Diklat Perhubungan keselamatan kerja adalah suatu usaha atau kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, mencegah semua bentuk kecelakaan. (2000:63),
    - 2). Menurut Suma'mur keselamatan kerja adalah suatu sarana utama untuk mencegah kecelakaan ,cacat dan kematian sebagai akibat dari kecelakaan kerja. (1981:2),

#### 2.1.5 Disiplin

Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) pengertian ketaatan (kepatuhan) kepada peraturan (tata tertib dan sebagainya) ([www.kamusbesar.com](http://www.kamusbesar.com))

### 2.1.6 Kapal

Denifisi-denifisi kapal dari berbagai sumber:

1. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 2, 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.

2. Menurut Purwanto

- a. 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.

- b. Kapal Indonesia

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

- c. Kapal Perairan Dalam

Kapal Perairan Dalam adalah kapal apung beroperasi atau berlayar disungai dan danau yang bukan seperti kapal laut berlayar di laut.

- d. Kapal Perang

Kapal perang, yaitu kapal yang dibangun untuk pertahanan dan kapal yang menjadi kapal bantu dari kapal perang; umumnya kapal-kapal yang dimiliki Tentara Nasional Indonesia-Angkatan Laut (TNI-AL).

e. Kapal Negara

Kapal Negara, yaitu kapal yang dimiliki oleh pemerintah, yang tidak termasuk kapal perang dan dipergunakan untuk tugas khusus bagi pemerintah, misalnya: kapal Bea Cukai, kapal Distrik Navigasi Perambuan, dan lain-lain.

f. Kapal Tunda

Kapal tunda, yaitu kapal yang digunakan untuk menunda, menggandeng atau mendorong kapal lain yang membutuhkannya. Kapal tunda tersebut umumnya dipergunakan di pelabuhan untuk membantu kapal-kapal merapat ke dermaga atau di laut untuk membantu kapal-kapal yang rusak atau dalam keadaan bahaya guna membawanya ke pelabuhan untuk bantuan atau perbaikan. Selain itu kapal tunda juga bisa memadamkan kebakaran dilaut, memerangi polusi atau pencemaran, dan lain sebagainya.

g. Kapal Penumpang

Kapal penumpang adalah kapal yang boleh mengangkut lebih dari 12 penumpang dan dinyatakan sebagai kapal penumpang. Dalam hal ini jelas tidak termasuk kapal barang yang mendapat dispensasi untuk mengangkut lebih dari 12 orang penumpang.

h. Kapal Peneliti

Kapal yang dibuat untuk fungsi penelitian dan pemetaan atau *survey*, seperti *hidrografi*, *oseanografi*, *geofisika*, dan *seismografi*. (1992: 24, 96, 97, 98)

3. Menurut Martopo

a. Kapal Niaga

Jika kapal Niaga diartikan sebagai setiap kapal yang digerakkan secara mekanis dan digunakan untuk mengangkut barang dan atau penumpang untuk umum dengan pemungutan

biaya, dapat diartikan bahwa pada kapal niaga terdapat unsur memberi jasa angkutan laut kepada masyarakat dengan harapan mendapat biaya dari pemakai jasa tersebut. Kapal Niaga Indonesia merupakan sarana pemberi jasa angkutan laut yang ditujukan untuk membina kesatuan ekonomi Negara Kepulauan Indonesia serta melayani dan mendorong pertumbuhan ekonomi nasional. Pemberian jasa angkutan laut dilakukan melalui sistem pelayaran tetap dan teratur yang dilengkapi dengan pelayanan tidak tetap untuk menjamin kontinuitas arus barang.

b. Kapal Penangkap Ikan

Yang dimaksud kapal penangkap ikan disini adalah kapal yang dibuat untuk menangkap ikan dengan berbagai cara, seperti *purse-seining*, *long-lining*, *beam trawling* dan *stern-trawling*. Kapal ini seringkali dilengkapi peralatan pendingin (*refrigerator*) dan peralatan untuk memproses lebih jauh.

c. 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. (2000: 56, 58, 60)

## 2.2 Dasar Keselamatan Di Laut

### 2.2.1 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.*

Safety Of Life At Sea (SOLAS) arti dalam bahasa Indonesia adalah “Keselamatan Jiwa Dilaut” 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 :

1. desain konstruksi kapal
2. permesinan dan instalasi listrik
3. pencegah kebakaran
4. alat-alat keselamatan
5. alat komunikasi dan keselamatan navigasi

### 2.2.2 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 :

1. *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.

2. *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)*

### 2.2.3 *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.

#### 2.2.4. *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.

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

1. Umum (*General*)

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

2. 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.

3. 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)

4. 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.

5. 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.

6. 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.

7. 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.

8. 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.

9. 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.

10. 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.

11. 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)

12. 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.

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

Pemerintah di negara bendera (Flag administration) atau suatu badan/organisasi yang diakui olehnya (RO), 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.

14. 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.

15. 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.

16. 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*.