

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Penerapan

Penerapan (*implement*) itu mencakup “Tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individu-individu atau kelompok-kelompok yang diarahkan pada tercapainya tujuan yang telah digariskan dalam keputusan.” Dalam hal ini, penerapan adalah pelaksanaan sebuah hasil kerja yang diperoleh melalui sebuah cara agar dapat dipraktekkan kedalam masyarakat. (Wahab:2011)

Penerapan (*implement*) adalah “Hal, cara atau hasil” artinya penerapan merupakan sebuah tindakan yang dilakukan, baik secara individu maupun kelompok dengan maksud untuk mencapai tujuan yang telah dirumuskan. (Cahyononim:2010)

Jadi penerapan adalah suatu tindakan atau cara yang digunakan untuk mencapai sebuah keberhasilan yang sesuai dengan kebijakan yang sudah di putuskan sebelumnya.

2.2 ISM CODE

1. Menurut Ardiansyah (2011) 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 ketidakmampuan atau kurang terampilnya awak kapal dalam pengoperasian seluruh sistem yang ada dikawal dapat diminimalisir dan dapat diterapkan dengan baik.
2. Menurut Uyamodjo (2010) 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.

3. Menurut Fahmi Munsah (2017) 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.

Jadi *ISM CODE* adalah suatu standar sistem yang ditetapkan IMO guna untuk meningkatkan keselamatan dan mengurangi terjadinya resiko kecelakaan di atas kapal.

2.3 Keselamatan Kerja

1. Menurut Badan Diklat Perhubungan (2000) keselamatan kerja adalah suatu usaha atau kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, mencegah semua bentuk kecelakaan.
2. Menurut Bennet N.B. Silalahi dan Rumondang (Widodo, 2015:238), “keselamatan merupakan suatu usaha untuk mencegah setiap perbuatan atau kondisi tidak selamat yang dapat mengakibatkan kecelakaan”.

Jadi keselamatan kerja adalah usaha-usaha yang dilakukan untuk menciptakan kerja tanpa ada resiko yang menimbulkan kerugian jiwa, harta dan benda.

2.4 Kapal

Denifisi-denifisi kapal dari berbagai sumber:

1. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 21 tahun 1992 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 SOLAS 1960 dan dalam Peraturan 2 Ordonansi Kapal-Kapal 1935
 - 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 1ayat 2 Beslit 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 tongkag ;
- o. Kapal keruk adalah kapal yang berdasarkan bangunannya dan tata susunannya hanya diperuntukkan bagi pelaksanaan atau digunakan untuk pekerjaan bangunan air.

2.5 Dasar Keselamatan di Laut

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

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 :

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

2. *Marine Pollution (MARPOL) Prevention Regulation*

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

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

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

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

konvensi tersebut menjadi bagian dari peraturan dan perundang-undangan Nasional.

b. Protocol of 1978

Merupakan peraturan tambahan “*Tanker Safety and Pollution Prevention (TSPP)*” bertujuan untuk meningkatkan keselamatan kapal tanker dan melaksanakan peraturan pencegahan dan pengontrolan pencemaran laut yang berasal dari kapal terutama kapal tanker dengan melakukan modifikasi dan petunjuk tambahan untuk melaksanakan secepat mungkin peraturan pencegahan pencemaran yang dimuat di dalam Annex konvensi. Karena itu peraturan dalam MARPOL Convention 1973 dan Protocol 1978 harus dibaca dan diinterpretasikan sebagai satu kesatuan peraturan. Selanjutnya peraturan mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut oleh berbagai jenis bahan pencemar dari kapal dibahas dalam Annex I s/d VI MARPOL 73/78, berdasarkan jenis masing-masing bahan pencemar sebagai berikut :

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

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

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

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

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

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

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

Yang berisi persyaratan minimum pendidikan atau training yang harus dipenuhi oleh ABK (Anak Buah Kapal) untuk bekerja di atas kapal. Konferensi diplomatik negara anggota Konvensi *STCW*, yang diselenggarakan di Manila Filipina, pada tanggal 21-25 Juni 2010, telah mengadopsi beberapa perubahan mendasar terhadap Konvensi *STCW* dan *STCW Code*. Maksud dari amandemen-amandemen tersebut (dikenal sebagai Amandemen Manila) adalah untuk meningkatkan standar profesionalisme dari para pelaut serta untuk meningkatkan keselamatan pelayaran, keamanan dan perlindungan terhadap lingkungan laut. Amandemen-amandemen tersebut memperbarui standard kompetensi untuk mengakomodir teknologi terbaru, memperkenalkan persyaratan dan metodologi baru untuk diklat dan sertifikasi, serta meningkatkan mekanisme untuk menjalankan ketentuan-ketentuan dalam konvensi *STCW* oleh administrasi Negara Bendera (*Flag State*) dan Negara Pelabuhan (*Port State*), serta menjelaskan secara spesifik persyaratan-persyaratan yang berkaitan ketentuan jam kerja dan istirahat, pencegahan penyalahgunaan obat-obatan terlarang dan alkohol, serta standard medical fitness bagi para pelaut.

4. *ISM CODE*

International Safety Management Code (ISM CODE) adalah kode internasional tentang tanggung jawab bersama perusahaan pelayaran selaku pemilik kapal / operator kapal dan personil di atas 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 (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.

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*.