

## BAB 2

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 *International Safety Management Code (ISM CODE) dan International Ship and Facility Security (ISPS CODE)*

##### 1. *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, menurut (*Phil Anderson, Capt. (2015) The ISM Code: Practical Guide to the Legal and Insurance, New York: Houghton Mifflin Company*). *ISM Code* diberlakukan secara internasional karena pengoperasian kapal dan pencemaran di laut bersifat global dan menjadi tanggung jawab bersama semua negara maritim.

Konvensi / Peraturan Internasional dan Nasional terkait pelaksanaan *ISM Code*

*UNCLOS* 1982, tentang teritorial dan hak – hak internasional.

- a. *Tokyo Memorandum of Understanding*, Desember 1993, tentang kerja sama *Regional Port State Control* di Asia Pasifik.
- b. *ISPS Code* 2002, tentang keamanan di laut ( kapal dan dermaga)
- c. UU perikanan no. 31 tahun 2004
- d. UU pelayaran no. 17 tahun 2008

*ISM Code* ditetapkan berdasarkan resolusi *IMO* NO. 471 (118) sebagai aturan pelaksanaan (*code*) dari *SOLAS* 1974 bab IX tentang Manajemen Keselamatan.

Berlaku :

- a. 1 Juli 1998, bagi kapal penumpang segala ukuran, *tanker*, *bulk carrier* dan *high speed cargo* > 500 GT

- b. 1 Juli 2002, bagi general cargo dan *MODU* > 500 *GT*
- c. Kapal berukuran < 500 *GT*, diatur oleh pemerintah masing – masing (*flag state*)
- d. Di indonesia diatur berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Laut No. Py. 67 / 1 / 6 – 96 tanggal 12 juli 1996

Didalam *ISM CODE* terdapat 16 elemen penting, yaitu :

- a. Umum

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

- b. Kebijakan Mengenai Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan

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

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 Koordinator Antara Pimpinan Perusahaan Dan Kapal (*DPA*)

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

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 Personalia

Perusahaan harus mempekerjakan orang - orang yang tepat di atas kapal dan di kantor serta memastikan bahwa mereka semua:

- 1) Mengetahui tugas-tugas mereka masing-masing.
- 2) Menerima instruksi-instruksi tentang cara melaksanakan tugasnya.
- 3) Mendapat pelatihan jika perlu

g. Pengembangan Program Untuk Keperluan Operasi Di Atas Kapal

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 Terhadap Keadaan Darurat

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

i. Laporan Dan Analisa Mengenai Penyimpangan(*Non-Conformity*), Kecelakaan Dan Kejadian Yang Membahayakan

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) laporkan hal itu. Hal-hal yang tidak benar tersebut akan dianalisa dan keseluruhan sistem dapat diperbaiki.

j. Pemeliharaan Kapal dan Perlengkapannya

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

Sistem kerja anda 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. Tinjauan Terhadap Hasil Verifikasi Dan Evaluasi Perusahaan

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

m. Sertifikasi, Verifikasi Dan Kontrol

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.

## **2. *International Ship and Facility Security (ISPS CODE)***

Merupakan peraturan internasional tentang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. *ISPS Code* terdiri atas dua bagian, bagian A dan bagian B. Bagian A berisi tentang persyaratan wajib untuk : Pemerintah, Kapal / Perusahaan, dan Fasilitas Pelabuhan. Bagian B berisi Pedoman: Latar Belakang, Pemenuhan, dan Bantuan, menurut (*Internasional Maritime Organization. (2012) Guide to Maritime Security and the ISPS Code, London: IMO*).

Kode Keamanan Internasional terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan (*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 di kembangkan 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 resiko harus dilakukan dalam setiap kasus tertentu.

*ISPS Code* merupakan kode keamanan internasional terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan yang menyeluruh mengenai langkah – langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan, aturan ini di kembangkan sebagai tanggapan terhadap ancaman yang dirasakan dapat terjadi terhadap kapal dan fasilitas. 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 resiko harus dilakukan dalam setiap kasus tertentu.

Tujuan dari kode ini adalah menyediakan standar, kerangka kerja yang konsisten untuk mengevaluasi resiko, 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. 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 kapal – kapal yang melakukan pelayaran internasional, dengan rincian sebagai berikut:

- a. Kapal Penumpang termasuk kapal penumpang berkecepatan tinggi.
- b. Kapal barang termasuk kapal barang berkecepatan tinggi diatas 500 *GT*.
- c. Unit Pengeboran Lepas Pantai atau *Mobile Offshore Drilling Unit (MODU)* Pelabuhan / Fasilitas pelabuhan yang melayani kapal – kapal pelayaran internasional.

Peraturan ini tidak diterapkan terhadap:

- 1) Kapal perang dan kapal bantuannya
- 2) Kapal lain yang dimiliki atau dioperasikan oleh pemerintah negaranya penandatanganan dan digunakan hanya pada pelayanan non komersial oleh pemerintah.

*ISPS Code* terdiri dari 19 Bab:

- a. Umum
- b. Definisi
- c. Aplikasi
- d. Tanggung jawab Negara
- e. Deklarasi Keamanan (DOS)
- f. Kewajiban Perusahaan
- g. Keamanan kapal
- h. Penilaian Keamanan Kapal (SSA)
- i. Rancangan Keamanan Kapal (SSP)
- j. Catatan – catatan
- k. Petugas Keamanan Perusahaan (CSO)

- l. Petugas Keamanan Kapal (SSO)
- m. Pelatihan – Pelatihan dan Gladi
- n. Keamanan Fasilitas Pelabuhan
- o. Penilaian Keamanan Fasilitas Pelabuhan (PFSA)
- p. Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan (PFSP)
- q. Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan (PFSO)
- r. Pelatihan – Pelatihan dan Gladi
- s. Verifikasi dan Pemberian Sertifikat

## 2.2 Penerapan *ISM Code* dan *ISPS Code* di Indonesia

### 1. *ISM Code* di Indonesia

*ISM Code* lahir dari kebutuhan pengelolaan keselamatan di kapal yang disebabkan oleh tingginya angka kecelakaan kerja di bidang maritim dan dunia pelayaran. Berdasarkan resolusi *IMO A.741(18)* yang disahkan pada tanggal 4 November 1993 lahirlah *International Management Code for the Safe Operation and for Pollution Prevention*. Code atau ketentuan ini kemudian diadopsi oleh *SOLAS (Safety of Life At Sea)* dalam satu bab sendiri yaitu pada bab IX. *SOLAS* salah satu konvensi internasional untuk keselamatan di dunia maritim. Di dalam Bab IX *SOLAS* ini, *ISM Code* dijelaskan sebagai Ketentuan Manajemen Internasional untuk pengoperasian kapal secara aman dan pencegahan pencemaran yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A.741.

Di Republik Indonesia sendiri, penerapan *ISM Code* (yang merupakan bagian dari *SOLAS* juga) dipersyaratkan berlandaskan kepada beberapa peraturan perundangan sebagai berikut:

- a. UU No 21 tahun 1992 tentang Pelayaran
- b. UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yang merupakan penyempurnaan dari UU No 21 Tahun 1992
- c. Keppres No 65 tahun 1980 tentang *Ratifikasi SOLAS*
- d. SK Dirjen Perla No PY. 67/1/6-96 tanggal 12 Juli 1996 tentang Pemberlakuan Manajemen Keselamatan Kapal (*ISM Code*)

Sertifikat *ISM Code* ini terdiri dari dua sertifikat yaitu *Document of Compliance (DOC)* dan *Safety Management Certificate (SMC)*. *DOC* diberikan kepada Perusahaan pemilik kapal sedangkan *SMC* diberikan kepada Kapal. Untuk kapal berbendera Indonesia, baik *DOC* dan *SMC* diterbitkan oleh Pemerintah Indonesia. Sedangkan untuk kapal berbendera asing, sertifikatnya diterbitkan oleh negara asal. Kedua sertifikat ini berlaku selama 5 tahun. Sebagai konsekuensi kegagalan penerapan *ISM Code* di Indonesia sebagaimana telah diamanatkan melalui persyaratan perundang-undangan, apabila kapal-kapal berbendera Indonesia belum dilengkapi dengan sertifikat *ISM Code*, maka kapal tersebut tidak diperkenankan untuk melakukan pelayaran internasional untuk menyinggahi pelabuhan-pelabuhan mereka. Demikian pula kapal-kapal asing yang singgah di Indonesia.

Sebagaimana disebutkan bahwa sertifikatnya diterbitkan oleh pemerintah, di Indonesia melalui peraturan perundangan pula, ditunjuk satu lembaga sebagai perwakilan pemerintah untuk melakukan audit penerapan *ISM Code* ini, baik kepada perusahaan (untuk mendapatkan *DOC*) dan kapal (untuk mendapatkan *SMC*). Dalam sertifikasi penerapan *OHSAS 18001* dan *ISO 14001* dikenal *pre-assessment*, audit *surveillance* dan audit sertifikasi. Dalam penerapannya di Indonesia, *ISM Code* dapat diaudit melalui 5 macam jenis audit yaitu Audit Pertama (*registrasi*), Audit Tahunan, Audit Antara, Audit Pembaharuan dan Audit Setiap saat.

## 2. *ISPS* di Indonesia

*ISPS Code* diimplementasikan melalui Bab XI-2 mengenai Langkah-langkah khusus untuk meningkatkan keamanan maritim dalam Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (*Safety of Life at Sea - SOLAS*). Kode ini memiliki dua bagian, yang satu wajib dan yang satu saran/petunjuk dan mulai diberlakukan secara internasional mulai 1



Juli 2004, bagi jenis atau tipe kapal yang melayari perairan internasional, yang meliputi Kapal Penumpang, termasuk *High Speed Passenger Craft*, *Cargo Ship*, termasuk *High Speed Craft* dengan tonase > 500 GT dan *Mobile Offshore Drilling Unit (MODU)* dan Fasilitas Pelabuhan yang memberi layanan terhadap kapal-kapal yang melayari perairan internasional.

Indonesia sebagai anggota Dewan *International Maritime Organization (IMO)* yang telah meratifikasi konvensi *SOLAS* dimaksud tentunya implementasi *ISPS Code* di Indonesia telah diberlakukan sepenuhnya. Saat ini Indonesia telah memasuki fase awal lima tahun ketiga penerapan *ISPS Code* di Indonesia. Direktur Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) menyebutkan bahwa Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 134 Tahun 2016 tersebut telah secara jelas mengatur tata cara penerapan, pelaksanaan dan pengawasan terhadap aturan *ISPS Code*. Dengan diberlakukannya aturan ini maka bagi kapal dan pelabuhan Indonesia yang tidak dapat memenuhi ketentuan *ISPS Code* akan berdampak pada pelabuhan Indonesia tidak akan dimasuki kapal asing. agar pelaksanaan dan implementasi *ISPS Code* di Indonesia dapat berjalan baik dan konsisten, Kementerian Perhubungan telah mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 134 Tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan sebagai acuan kerja bagi semua pemangku kepentingan (*stake holders*).