

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Tinjauan Pustaka**

Dalam bab ini Penulis memaparkan tentang istilah-istilah, dan teori-teori yang mendukung, dan berhubungan dengan pembahasan Karya Tulis ini, yang bersumber dari referensi buku-buku dan juga observasi selama penulis melaksanakan Praktek Darat (PRADA). Berikut merupakan penjelasan dari beberapa istilah yang berkaitan dengan **Peranan Syahbandar Gilimanuk Dalam Pengawasan *International Safety Management (ISM Code)* Dan *International Ship And Port Facility Security (ISPS Code)* Terhadap Kapal–Kapal Angkutan Sungai Danau Dan Penyebrangan (ASDP) Ketapang-Gilimanuk.**

##### 1. Pengertian Peranan.

Peranan adalah tindakan yang dilakukan seseorang atau sekelompok orang dalam suatu peristiwa atau bagian yang dimainkan seseorang dalam suatu peristiwa. (KBBI, 2008)

Definisi lain menurut yaitu peranan merupakan aspek dinamis kedudukan (status) apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya maka ia menjalankan suatu peranan. (Soerjono Soekanto, 2009)

Berdasarkan beberapa pengertian diatas maka dapat diambil kesimpulan bahwa peranan merupakan tindakan atau pola tingkah laku yang dilakukan oleh seseorang, sekelompok orang, organisasi ataupun suatu manajemen karena memiliki tugas dan fungsi yang melekat pada masing-masing karakteristik tersebut dalam rangka mengatasi suatu hal maupun permasalahan yang sedang terjadi.

##### 2. Pengertian Syahbandar.

Kata Syahbandar menurut etimologisnya terdiri dari kata Syah dan Bandar. Syah berarti penguasa dan kata Bandar berarti pelabuhan-

pelabuhan dan sungai-sungai yang digunakan sebagai tempat kepil atau tempat labuh, tempat-tempat kepil pada jembatan punggah dan jembatan-jembatan muat, dermaga-dermaga dan cerocok-cerocok dan tempat-tempat kepil lain yang lazim digunakan oleh kapal-kapal, juga daerah laut yang dimaksudkan sebagai tempat-tempat kepil kapal-kapal yang karena saratnya atau sebab lain, tidak dapat masuk dalam batas-batas tempat-tempat kepil yang lazim digunakan. (DJPL, 2014)

<https://ahliasuransi.com/wp-content/uploads/2015/03/Peraturan-Dirjen-Hubla>

### Hubla

Berdasarkan pengertian di atas terlihat beberapa unsur yang berhubungan langsung satu sama lainnya yaitu adanya penguasa laut, sungai, dermaga, dan kapal. Atau dengan kata lain ada unsur manusia (pengusaha/pemerintah) dan unsur sarana dan prasarana yaitu laut dan sungai, dermaga dan kapal. Sarana dan prasarana harus diatur dan di tata sedemikian rupa sehingga dapat menunjang kelancaran lalulintas angkutan laut.

### 3. Pengertian Pengawasan.

Pengawasan sebagai mendeterminasi apa yang telah dilaksanakan, maksudnya mengevaluasi prestasi kerja dan apabila perlu, menerapkan tindakan-tindakan korektif sehingga hasil pekerjaan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. (George R. Terry, 2006:395)

Jadi Pengawasan adalah sebagai suatu usaha sistematis oleh manajemen untuk membandingkan kinerja standar, rencana, atau tujuan yang telah ditentukan terlebih dahulu untuk menentukan apakah kinerja sejalan dengan standar tersebut dan untuk mengambil tindakan penyembuhan yang diperlukan untuk melihat bahwa sumber daya manusia digunakan dengan seefektif dan seefisien mungkin didalam mencapai tujuan.

### 4. Pengertian *International Safety Management (ISM Code)*.

*International Safety Management (ISM Code)* merupakan manajemen keselamatan kerja berbasis International (IMO, Amandement Geneva 1995). *ISM Code* di khususkan untuk pelayaran dalam mengaplikasikan keselamatan kerja serta kecelakaan kerja di laut.

Menurut *International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) ISM Code* adalah sistem keselamatan kerja dan mendukung sistem manajemen keselamatan sesuai instruksi pada program diklat untuk semua personil yang terkait. *International Safety Management (ISM Code)* adalah standar Internasional manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya pencegahan/pengendalian pencemaran lingkungan.

5. Pengertian *International Ship and Port Security Code (ISPS Code)*.

*International Ship and Port Security Code (ISPS Code)* Adalah Suatu Kode International yang mengatur tentang keamanan kapal dan fasilitas (Amandemen *SOLAS Chapter XI-2*). Kode Keamanan Internasional terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan *International Ship and Port 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 dan pemboman kapal tanker minyak *Prancis, Limburg*. *US Coast Guard* sebagai agen utama dalam delegasi Amerika Serikat untuk IMO, mengadvokasi tindakan tersebut. Kode ini disetujui pada pertemuan 108 penandatangan konvensi *SOLAS* di London pada bulan Desember 2002. Langkah-langkah yang disepakati dalam Kode ini mulai berlaku pada 1 Juli 2004.

6. Pengertian Kapal Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (ASDP).

PT ASDP Indonesia *Ferry* (Persero) adalah salah satu BUMN di Indonesia yang bergerak dalam jasa angkutan penyeberangan dan pengelola pelabuhan penyeberangan untuk penumpang, kendaraan dan

barang. Fungsi utama perusahaan ini adalah menyediakan akses transportasi publik antar pulau yang bersebelahan serta menyatukan pulau-pulau besar sekaligus menyediakan akses transportasi publik ke wilayah yang belum memiliki penyeberangan guna mempercepat pembangunan penyeberangan perintis.

Pada tahun 1973 penyelenggaraan Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan mulai dilaksanakan oleh Proyek Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan di bawah naungan Direktorat Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan. Kemudian pada tahun 1980 Proyek Angkutan Sungai Danau dan Ferry diubah menjadi Proyek Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan. Mengemban tugas operasi pelayanan angkutan penyeberangan antar pulau, bertanggung jawab menyediakan terminal umum Proyek Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan dan menjamin terpenuhinya keselamatan pada sistem transportasi tersebut. Tahun 1986 Proyek Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan bermetamorfosis menjadi Perusahaan Umum Angkutan Sungai dan Penyeberangan.

Pada tahun 1992 Perusahaan Umum Angkutan Sungai dan Penyeberangan berubah menjadi PT. Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (Persero). Perubahan ini mengindikasikan bahwa PT. ASDP mampu bersaing dengan perusahaan swasta dan BUMN lainnya tanpa meninggalkan fungsinya sebagai penyedia jasa angkutan penyeberangan perintis.

Kemudian pada tahun 2004 PT ASDP (Persero) berubah menjadi PT ASDP Indonesia *Ferry* (Persero), sebagai bagian dari proses transformasi bisnis untuk mengubah posisi perusahaan menjadi BUMN yang dapat memberikan kontribusi lebih bagi Negara.

Tahun 2008 terjadi transformasi bisnis PT ASDP Indonesia *Ferry* (Persero) yang ditandai dengan modernisasi operasional dan infrastruktur dan teknologi menuju standar internasional. Dengan motto “*We Bridge The Nation*”.

## 2.2 *International Safety Management Code (ISM Code)*

### 1. Sejarah *ISM Code*

*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. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.
- b. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang merupakan penyempurnaan dari Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992.
- c. Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980 tentang Ratifikasi *SOLAS*.
- d. Surat Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Laut Nomor PY. 67/1/6-96 tanggal 12 Juli 1996 tentang Pemberlakuan Manajemen Keselamatan Kapal (*ISM Code*).

Berdasarkan Surat Keputusan Direktorat Jendral tersebut *ISM Code* berlaku bagi kapal-kapal berbendera Indonesia yang digunakan untuk pelayaran dalam negeri dan internasional. *Mobile Offshore Drilling Unit* (yang berbobot kotor lebih dari 500 ton) atau *MODU* yang digunakan dalam proses pengeboran minyak juga termasuk dalam kapal yang diwajibkan memberlakukan *ISM Code* ini. Seperti halnya OHSAS 18001:2007 dan ISO 14001:2004, *ISM Code* terdiri dari beberapa

elemen/klausul atau di *ISM* disebut sebagai *Code*. *Code* tersebut lebih kurang identik dengan klausul-klausul yang menjadi persyaratan *OHSAS* dan *ISO*.

Berikut adalah aturan, ketentuan, kode yang terdapat di *International Safety Management Code* :

a. *Code* 1: Umum.

Pengenalan secara umum terhadap definisi, sasaran dan penerapan *ISM Code*.

b. *Code* 2: Kebijakan Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan.

Perusahaan harus mendokumentasikan (secara tertulis) kebijakan tentang keselamatan dan pencegahan pencemaran, dan memastikan bahwa setiap personil di perusahaannya mengetahui tentang hal tersebut dan menjalankan/ mematuhi. Umumnya ada 2 kebijakan:

- 1) Kebijakan manajemen keselamatan.
- 2) Kebijakan larangan menggunakan narkotik & minuman beralkohol.

c. *Code* 3: Tanggung Jawab dan Kewenangan Perusahaan.

Perusahaan harus mempunyai personil (di kantor maupun di kapal) dalam jumlah yang cukup dan sesuai dengan kebutuhan perusahaan, dengan tanggung jawab dan wewenang yang telah didefinisikan secara jelas:

- 1) Ada struktur organisasi
- 2) Ada job description untuk semua personil yang terlibat

d. *Code* 4: Personil yang ditunjuk.

Perusahaan harus menunjuk personil di kantor yang bertanggung jawab untuk memonitor semua hal yang berkaitan dengan keselamatan kapal.

Hal-hal yang terkait:

- 1) Kontrol dokumen
- 2) Monitor pelatihan di kapal
- 3) Prosedur

e. *Code 5: Tanggung Jawab dan Kewenangan Nakhoda.*

Nakhoda bertanggung jawab untuk membuat sistem yang telah ditetapkan berjalan di kapal ybs, membantu awak kapal dalam menjalankan sistem tersebut dan memberikan instruksi/ panduan bagi mereka jika diperlukan.

Nakhoda adalah jabatan tertinggi di kapal yang mempunyai kewenangan yang lebih (*overriding authority*) dan tanggung jawab untuk mengambil keputusan yang berkaitan dengan keselamatan dan pencegahan pencemaran, dan meminta bantuan perusahaan sesuai keperluan.

f. *Code 6: Sumber Daya dan Personil.*

Perusahaan harus mempekerjakan personil yang tepat sesuai jabatan yang dibutuhkan di kantor dan di kapal, dan memastikan bahwa semua personil tersebut :

- 1) Mengetahui tanggung jawab dan wewenangnya.
- 2) Menerima instruksi/panduan yang cukup untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya.
- 3) Sudah dilatih (*training*) sesuai kebutuhannya dan jika diperlukan sesuai tugas dan tanggung jawabnya.

g. *Code 7: Pengembangan Rencana Pengoperasian di Kapal.*

Rencana untuk melakukan pekerjaan di kapal dan harus menjalankan apa yang telah di rencanakan tersebut. Hal-hal terkait:

- 1) Sertifikat kapal
- 2) Rencana pengoperasian kapal (rencana lintasan, koreksi peta)

h. *Code 8: Kesiagaan Keadaan Darurat.*

Perusahaan harus mempersiapkan cara untuk menghadapi keadaan darurat (keadaan yang tidak diharapkan), yang dapat terjadi sewaktu-waktu. Perusahaan harus mengembangkan rencana untuk merespons/ menghadapi keadaan darurat di kapal dan melatih semua personil terkait. Hal-hal terkait:

- 1) Prosedur keadaan darurat

- 2) Emergency plan
  - 3) Monitor dan perawatan alat-alat keselamatan
  - 4) Monitor latihan keselamatan
- i. *Code 9: Laporan dan Analisis Ketidak sesuaian, dan Kecelakaan.*
- Tidak ada seorangpun yang sempurna. Hal baik tentang sistem ini adalah memberikan jalan bagi kita untuk memperbaiki dan meningkatkan sistem tersebut. Ketika kita menemukan bahwa ada suatu hal yang salah (termasuk adanya kecelakaan dan keadaan berbahaya), kita harus melaporkannya. Hal tersebut harus dianalisa dan sistem secara keseluruhan akan dapat ditingkatkan. Hal-hal terkait:
- 1) Laporan kerusakan/berita acara kerusakan
  - 2) Permintaan perbaikan
- j. *Code 10: Pemeliharaan Kapal dan Peralatannya.*
- Kapal dan seluruh peralatannya harus dipelihara agar selalu dalam kondisi yang baik. Kita harus selalu mengikuti aturan dan regulasi yang berlaku.
- Selalu memelihara dan secara periodik melakukan pemeriksaan terhadap bagian dari peralatan tersebut sangat penting untuk keselamatan. Dan simpanlah record/data hasil pemeliharaan tersebut. Hal-hal terkait:
- 1) Perawatan dan hubungan dengan class
  - 2) Perawatan terencana
  - 3) Kondidi fisik kapal
- k. *Code 11: Dokumentasi.*
- Sistem kerja (Sistem Manajemen Keselamatan) harus selalu didokumentasikan secara tertulis dan dikontrol pendistribusiannya. Dokumen penting harus tersedia di kantor dan di kapal.
- l. *Code 12: Verifikasi, Peninjauan dan Evaluasi Perusahaan.*
- Perusahaan harus mempunyai metode internal sendiri untuk memastikan bahwa sistem yang ada bekerja seperti yang diharapkan dan selalu ditingkatkan/dikembangkan.

m. *Code* 13 s/d 16: Sertifikasi, Verifikasi dan Pengendalian.

Flag Administration atau organisasi yang ditunjuk oleh *Flag Administration* adalah yang berhak mengeluarkan Sertifikat dan menunjuk *Auditor*

Jika hasil audit tersebut diterima maka *Flag Administration* atau organisasi yang ditunjuk oleh *Flag Administration* akan mengeluarkan sertifikat kesesuaian, yang dibedakan menjadi 2 (dua), yaitu:

- 1) *DOC (Document of Compliance)*, untuk kantor.
- 2) *SMC (Safety Management Certificate)*, untuk setiap kapal yang dioperasikan.

## 2. Penerapan *ISM Code*

Penerapan ini diberlakukan secara internasional dengan jadwal sebagai berikut:

### a. 01 Juli 1998

- 1) Semua Ukuran untuk Kapal Penumpang dan Kapal Penumpang Kecepatan Tinggi.
- 2)  $GT > 500$  untuk Kapal Tangki Minyak, Kapal Tangki Bahan Kimia, Kapal Tangki Gas Cair, Kapal Muatan Curah, Kapal Barang Kecepatan Tinggi.

### b. 01 Juli 2002

$GT > 500$  untuk Kapal Barang lainnya dan *Mobile Offshore Drilling Unit (MODU)*.

Pemerintah Indonesia yang meratifikasi kode tersebut, menetapkan penjadwalan penerapan *ISM Code* bagi kapal-kapal berbendera Indonesia yang beroperasi secara internasional sesuai dengan jadwal tersebut diatas dan bagi yang beroperasi secara domestik diberlakukan sebagai berikut :

### a. 01 Juli 1998

- 1) Semua Ukuran untuk Kapal Penumpang, Kapal Penumpang Penyeberangan dan Kapal Penumpang Kecepatan Tinggi.
- 2)  $GT > 300$  untuk Kapal Penyeberangan (*Ferry*).

- 3) GT > 500 untuk Kapal Tangki Kimia dan Kapal Cargo Kecepatan Tinggi.
- b. 01 Juli 1999  
GT > 500 untuk Kapal Tangki lainnya dan Kapal Tangki Gas Cair.
- c. 01 Juli 2000  
GT > 500 untuk Kapal Muatan Curah.
- d. 01 Juli 2002  
100 < GT < 300 untuk Kapal Penyeberangan (*Ferry*) GT > 500 untuk Kapal Peti Kemas.
- e. 01 Juli 2003  
GT > 500 untuk *Mobile Offshore Drilling Unit (MODU)*.
- f. 01 Juli 2004  
GT > 500 untuk Kapal Barang Lainnya.
- g. 01 Juli 2006  
150 < GT < 500 untuk Kapal Tangki Kimia, Kapal Tangki Gas Cair dan Kapal Barang Kecepatan Tinggi.

### **2.3 International Ship and Port Security Code (ISPS Code)**

#### **1. Sejarah International Ship and Port Security Code**

Setelah penandatanganan secara resmi oleh negara-negara anggota *IMO*, *ISPS CODE* akhirnya berlaku efektif sejak 1 Juli 2004.

Penyusunan *ISPS CODE* dimulai sejak tahun 2001, dalam hal ini oleh *Maritime Safety Committee (MSC)* bekerja sama dengan *Maritime Security Working Group (MSWG)*. Kedua badan tersebut dalam suatu sidang Majelis pada November tahun 2001, mengadopsi resolusi A.924(22). Isi dari resolusi tersebut adalah melakukan tinjauan ulang terhadap segala tindakan dan prosedur dalam mencegah kemungkinan aksi teroris yang mengancam keamanan maritim, khususnya terhadap penumpang kapal dan awak kapal, serta keselamatan kapal pada umumnya.

Kemudian dalam Konferensi Negara Anggota di London pada 9-13 Desember 2002 (kemudian dikenal dengan nama konferensi diplomatik

masalah keamanan maritim), disepakati secara bulat untuk memasukkan *ISPS Code* ke dalam Konvensi Internasional Untuk Keselamatan Di laut 1974 (*SOLAS 1974*). Konferensi juga menyetujui amandemen terhadap Bab V dan Bab XI dari *SOLAS*, agar sesuai dengan adopsi *ISPS Code*.

Bab V dari *SOLAS* yang semula hanya memuat tentang Keselamatan Navigasi Pelayaran/Kapal, ditambahkan sistim baru yaitu mempercepat pelaksanaan *AIS (Automatic Identification System)*. Sedangkan Bab XI dipecah menjadi dua bagian. Bab XI-1 berisi ketentuan yang pada dasarnya mencakup upaya-upaya khusus (yang sebenarnya merupakan praktek selama ini) untuk meningkatkan Keselamatan Maritim.

## 2. Penerapan *International Ship and Port Security Code*



Gambar 2.3 Bagan Kegiatan *ISPS Code*

Sumber : <https://mdk16.files.wordpress.com/2014/08/15/isps-international-ship-and-port-facility-security-code/#more-1211>

Dalam penerapan *ISPS Code* melibatkan pihak-pihak dari pengelola pelabuhan dan pelayaran seperti:

- a. *PFSO (PORT FACILITY SECURITY OFFICER)* adalah petugas yang ditunjuk oleh Pimpinan setempat, untuk bertanggung jawab dalam pengembangan implementasi, revisi dan pemeliharaan rancangan

keamanan fasilitas pelabuhan dan mampu berkoordinasi dan berkomunikasi dengan para petugas keamanan kapal (*SSO/Ship Security Officer*) dan petugas keamanan perusahaan (*CSO/Company Security Officer*)

- b. *SSO (SHIP SECURITY OFFICER)* adalah seseorang diatas kapal yang bertanggung jawab kepada nakhoda, yang ditunjuk oleh perusahaan sebagai penanggung jawab terhadap keamanan kapal, termasuk implementasi dan pemeliharaan dari rancangan keamanan kapal dan untuk berkoordinasi dengan petugas keamanan perusahaan (*CSO*) dan keamanan fasilitas pelabuhan (*PFSO*)
- c. *CSO (COMPANY SECURITY OFFICER)* adalah seseorang yang ditunjuk oleh Perusahaan untuk menjamin bahwa suatu penilaian keamanan kapal telah dilaksanakan, suatu rancangan keamanan kapal dikembangkan, disampaikan untuk persetujuan dan selanjutnya diterapkan dan dipelihara dan untuk berkoordinasi dengan petugas keamanan pelabuhan (*PFSO*) dan petugas keamanan kapal (*SSO*).

Dalam kegiatan penerapan pengamanan di pelabuhan terdapat security level yang berlaku yaitu:

- a. Level 1 yaitu Dalam keadaan Aman

Security Level 1 atau Tingkat Keamanan Siaga 1 adalah normal, pada tingkat keamanan mana kapal atau fasilitas pelabuhan beroperasi secara normal.

- b. Level 2 yaitu Adanya Ancaman

Security Level 2 atau Tingkat Keamanan Siaga 2 adalah tingkat keamanan yang berlaku selama terdapat peningkatan resiko terjadinya insiden keamanan.

- c. Level 3 yaitu Sudah Terjadi

Security Level 3 atau Tingkat Keamanan Siaga 3 adalah tingkat keamanan yang berlaku selama kurun waktu terdapatnya probabilitas atau resiko atas terjadinya insiden keamanan dalam waktu yang sangat dekat.

## 2.4 Dasar Hukum Tentang Keselamatan Pelayaran

### 1. Hukum Internasional.

- a. *Safety of life at Sea* 1974 diperbaiki dengan Amandemen 1978 berlaku bagi semua kapal yang melakukan pelayaran antara pelabuhan-pelabuhan di dunia. *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*, 1974, sebagaimana telah disempurnakan. Aturan internasional ini menyangkut ketentuan-ketentuan sebagai berikut:
  - 1) Konstruksi (struktur, stabilitas, permesinan dan instalasi listrik, perlindungan api, detektor api dan pemadam kebakaran);
  - 2) Komunikasi radio, keselamatan navigasi
  - 3) Perangkat penolong, seperti pelampung, keselamatan navigasi.
  - 4) Penerapan ketentuan-ketentuan untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran termasuk di dalamnya penerapan of the *International Safety Management (ISM) Code* dan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*.
- b. *International Convention on Standards of Training, Certification dan Watchkeeping for Seafarers*, tahun 1978 dan terakhir diubah pada tahun 1995.
- c. *International Convention on Maritime Search and Rescue*, 1979.
- d. *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR)* dalam 3 jilid.

### 2. Hukum Nasional.

- a. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- b. Scheepen Ordonansi 1953 (SO. 1935) Scheepen Verordening 1935 (SV.1935) dan peraturan pelaksanaan lainnya yang bersumber dari ordonansi tersebut.
- c. Peraturan lambung timbul Tahun 1935.