

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 *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.

ISM Code di berlakukan secara internasional karena konvensi – konvensi yang telah di tetapkan. Konvensi-konvensi yang dilakukan hingga ISM CODE lahir :

1. Pada tahun 1912 konvensi pertama dilaksanakan setelah kapal “TITANIC” mengalami kecelakaan dan tenggelam
2. Konvensi OILPOL 1954 : pembatasan membuang limbah di laut
3. Kecelakaan super tanker “TORREY CANYON” 1969. Aturan yang sudah ada diperketat dan diperluas menjadi:
  - a. SOLAS 1974 : Mengganti peraturan SOLAS 60
  - b. COLLREG 1972 : Ketentuan internasional untuk mencegah kapal tubrukan.

c. MARPOL 73 (5 ANNEX): Mengganti peraturan OILPOL 1954

4. Kecelakaan kapal “*ACOMO CADIS*” tahun 1976 menghasilkan aturan-aturan yang lebih ketat lagi ditambahkan ke SOLAS 74 maupun MARPOL 73 disebut Protocol 1978, yang terutama menyangkut ketentuan mengenai tanker
5. Konvensi Internasional STCW pada tahun 1978
6. Kecelakaan *Herald of Free Enterprise* IMO A647 pada tahun 1987 (*Guidelines on Management for safe operation of ships and pollution prevention*) telah memicu masyarakat internasional lewat IMO untuk memaksa perusahaan pelayaran ikut bertanggung jawab
7. ISM Code lahir 1994 Ch. IX - SOLAS STCW 1978 diperketat/diperbaiki menjadi STCW 1995

Konvensi / Peraturan Internasional dan Nasional terkait pelaksanaan ISM Code

1. UNCLOS 1982, tentang teritorial dan hak – hak internasional.
2. Tokyo memorandum of Understanding, desember 1993, tentang kerja sama Regional Port State Control di Asia Pasifik.
3. ISPS Code 2002, tentang keamanan di laut ( kapal dan dermaga)
4. UU perikanan no. 31 tahun 2004
5. 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 :

### **1. Umum**

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

### **2. 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.

### **3. 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).

### **4. 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.

### **5. 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.

#### **6. Sumber Daya dan Personalia**

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.
- Mendapat pelatihan jika perlu

#### **7. 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.

#### **8. 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.

#### **9. 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.

#### **10. 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.

#### **11. 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).

#### **12. 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

#### **13-16 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.

## **2.2 *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 Teroris 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.

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.

### 2.3 Gambaran Umum Obyek Penulisan

**ISM Code** Adalah suatu standar Internasional untuk sistem Manajemen Keselamatan yang bertujuan untuk menjamin bahwa perusahaan memberi pelayanan yang memenuhi persyaratan yang ditetapkan yaitu kapal dapat beroperasi secara Aman dan mencegah pencemaran lingkungan, menurut : *Capt. Arso Martopo .(Eds). 2008. International Safety Management (ISM) Code.* Jakarta Pusat: Pendidikan dan Pelatihan Perhubungan Laut.

Sistem manajemen keselamatan merupakan sistem yang dipersyaratkan sesuai peraturan keselamatan International (SOLAS) yang tertuang di dalam peraturan *International Safety Management Code.*

Sistem Manajemen Keselamatan harus di terapkan pada seluruh perusahaan pelayaran yang memiliki armada kapal sesuai peraturan. Perusahaan pelayaran secara berkala ditinjau ulang untuk memastikan agar suatu manajemen yang efektif tersusun dan telah diterapkan dalam organisasi Perusahaan maupun kapal – kapalnya. Untuk mengoperasikan kapal secara aman dan mencegah pencemaran lingkungan, perusahaan harus memiliki 4 faktor yang saling berkaitan erat antara lain:

1. Karyawan / pelaut
2. Sistem
3. Kapal
4. Manajemen

Alasan perusahaan menerapkan ISM Code:

- a. Untuk memperbaiki sistem kerja.
- b. Untuk menerapkan sistem manajemen keselamatan yang diakui internasional.
- c. Untuk kesiapan menghadapi persaingan pasar.

- d. Untuk meningkatkan kepercayaan pelanggan terhadap keamanan kapal dan muatan.
- e. Untuk memuaskan pelanggan.

Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan membutuhkan persiapan sistem dokumentasi yang memenuhi persyaratan.

ISM Code yang di terapkan oleh suatu perusahaan dijelaskan di bawah ini Dokumentasi Sistem Manajemen Keselamatan di bagi dalam 4 tingkatan dengan istilah:

1. Pedoman Mutu
2. Prosedur Operasi
3. Instruksi Kerja dan Dokumen Pendukung
4. Catatan Mutu (Laporan) Dengan Bukti

Fungsi dokumen:

- a. Pedoman Manajemen Keselamatan  
Dokumen yang menjelaskan kebijakan perusahaan yang menuangkan semua persyaratan ISM Code, Kebijakan Keselamatan dan Pencegahan Pencemaran.
- b. Prosedur Operasi Manajemen Keselamatan  
Dokumen yang menjelaskan cara untuk menerapkan / melaksanakan pedoman manajemen keselamatan.
- c. Instruksi Kerja  
Dokumen yang menjelaskan bagaimana cara melakukan sesuatu, supaya pelaksana dapat bekerja dengan baik dan benar. Dokumen Pendukung, dokumen yang mendukung pelaksanaan prosedur operasi dan instruksi kerja Standar, Spesifikasi, Gambar tehnik dan pedoman operasi kapal, dll.



d. Catatan Manajemen Keselamatan

Sarana pelaporan hasil kerja misal laporan, lembar periksa, daftar periksa, log book, dll.

Keuntungan Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan

Kedalam :

1. Memperbaiki sistem perusahaan
2. Mengurangi cost / biaya
3. Meningkatkan motivasi
4. Menjaga mutu pelayanan dalam hal keselamatan dan pencegahan pencemaran lingkungan.

Keluar :

1. Memenuhi keinginan pelanggan
2. Memberi jalan masuk ke pasar internasional
3. Mengurangi audit yang berulang kali
4. Memperbaiki citra

Kebijakan Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan dibuat dan disahkan oleh pimpinan tertinggi (Presiden Direktur) untuk dimengerti dan diterapkan sebaik – baiknya oleh seluruh karyawan di darat ataupun di atas kapal yang berisi antara lain

Komitmen perusahaan untuk menunjukkan perhatian dan prioritas utama terhadap keselamatan armada laut, perlindungan terhadap cedera atau kehilangan jiwa manusia, serta menghindari kerusakan lingkungan di laut dan kerusakan harta benda. Dan menekan bahwa seluruh personil perusahaan di darat maupun di atas kapal berkewajiban untuk menaati dan melaksanakan kebijakan tersebut.

Pengoperasian armada yang aman dan menghindarkan pencemaran lingkungan, maksudnya seluruh armada yang digunakan untuk memberikan pelayanan jasa selalu mengutamakan keselamatan sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan di dalam

pengoperasian armada seluruh awak kapal selalu menghindari pencemaran laut dan lingkungannya.

**Prioritas Utama**, maksudnya di dalam melaksanakan komitmen butir – butir di atas perusahaan selalu menempatkan pada posisi teratas.

## PEDOMAN KESELAMATAN DAN PERLINDUNGAN LINGKUNGAN

### **2.4 Daftar Pedoman Manajemen keselamatan.**

Beberapa pedoman yang menjelaskan kebijakan perusahaan sesuai persyaratan ISM Code harus dibuat untuk melengkapi penerapan kebijakan keselamatan dan pencegahan pencemaran, contohnya:

- a. Pedoman Tinjau Ulang Manajemen
- b. Struktur Organisasi di darat dan di kapal.
- c. Dokumentasi Manajemen Keselamatan dan Pengendalian Perubahan.
- d. Personil di kapal
- e. Pengoperasian kapal secara aman
- f. Instruksi perlindungan lingkungan
- g. Perencanaan perawatan / pemeliharaan kapal
- h. Rencana siaga darurat
- i. Rancangan darurat di kapal
- j. Ketidak sesuaian dan langkah pembetulannya
- k. Tim Audit dan Fungsinya
- l. Pelatihan
- m. Sertifikasi, Verifikasi, dan Kontrol

Daftar Prosedur Operasi Manajemen Keselamatan. Beberapa prosedur yang merupakan dokumen yang menjelaskan penerapan kebijakan keselamatan dan pencegahan pencemaran terdiri dari prosedur untuk darat dan prosedur untuk diatas kapal, contohnya.

1. Prosedur di Kapal

- a. Prosedur Pengontrolan Dokumen di Kapal
- b. Prosedur Pengoperasian Kapal
- c. Prosedur Jaga Pelabuhan
- d. Operasi – operasi Khusus di Kapal
- e. Prosedur Penanganan Muatan Diatas Tongkang (Angkutan Batu Bara)
- f. Prosedur Manajemen Keselamatan di Kapal
- g. Prosedur Komunikasi Radio
- h. Prosedur untuk Pencegahan Polusi di Laut
- i. Penanggulangan Terhadap Tumpahan Minyak
- j. Prosedur untuk Menerima / Memindahkan Minyak
- k. Jadwal Perawatan Berencana Diatas Kapal
- l. Instruksi Perawatan untuk Permesinan dan Peralatan Kritis
- m. Tindakan Waktu Kapal Terlibat Dalam Tubrukan
- n. Penanggulangan Kapal Kandas / Terdampar
- o. Tindakan Waktu Kapal Terlibat Dalam Kandas / Terdampar
- p. Penanggulangan Kebakaran
- q. Tindakan Jika Kapal Mengalami Kebakaran / Ledakan
- r. Kerusakan Mesin – mesin Dan Peralatan Kritis
- s. Kerusakan Mesin Kemudi
- t. Tanggapan Atas Kerusakan Peralatan Penting – Kehilangan Tenaga
- u. Orang Yang Jatuh Kelaut
- v. Orang – orang Yang Hilang di Laut
- w. Meninggalkan Kapal

- x. Prosedur Pelatihan Keadaan Darurat
- y. Prosedur – prosedur Audit Internal di Kapal
- z. Prosedur Pelatihan di Kapal

ISPS Code merupakan 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 dikembangkan sebagai tanggapan terhadap ancaman yang dirasakan dapat terjadi terhadap kapal dan fasilitas. Pada dasarnya, kode tersebut menggunakan pendekatan manajemen resiko untuk menjamin keamana 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:

1. Kapal Penumpang termasuk kapal penumpang berkecepatan tinggi.
2. Kapal barang termasuk kapal barang berkecepatan tinggi diatas 500 GT.

3. Unit Pengeboran Lepas Pantai atau Mobile Offshore Drilling Unit (MODU) Pelabuhan / Fasilitas pelabuhan yang melayani kapal – kapal pelayaran internasional.

Peraturan ini tidak diterapkan terhadap:

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

### **Security Level ISPS Code**

Tingkat Keamanan Maritim (*MARSEC*) dibangun untuk komunikasi cepat dari kapal ke Penjaga Pantai untuk berbagai tingkat ancaman di atas atau di darat. [6]

Tiga tingkat keamanan yang tercantum di bawah ini diperkenalkan oleh Kode ISPS. *Maritime Security* Level 1 adalah level normal dimana fasilitas kapal atau pelabuhan beroperasi setiap hari. Level 1 memastikan bahwa personel keamanan menjaga keamanan minimum yang sesuai 24/7. [6]

*Maritime Security* Level 2 adalah level tinggi untuk periode waktu selama risiko keamanan yang telah terlihat oleh personel keamanan. Tindakan tambahan yang tepat akan dilakukan selama tingkat keamanan ini. [6]

*Maritime Security* Level 3 akan mencakup langkah-langkah keamanan tambahan untuk insiden yang akan datang atau telah terjadi yang harus dipertahankan untuk jangka waktu terbatas. Langkah-langkah keamanan harus diperhatikan meskipun mungkin tidak ada target spesifik yang telah diidentifikasi. Tingkat keamanan 3 harus diterapkan hanya jika ada informasi andal yang diberikan untuk ancaman keamanan tertentu yang mungkin atau sudah dekat. Tingkat keamanan 3 harus ditetapkan untuk jangka waktu untuk insiden keamanan yang diidentifikasi.

Meskipun tingkat keamanan akan berubah dari tingkat keamanan 1 ke tingkat keamanan 2 dan ke tingkat keamanan 3, sangat mungkin bagi tingkat keamanan untuk berubah secara drastis dari tingkat keamanan 1 ke tingkat keamanan 3

**ISPS Code** terdiri dari 19 Bab:

1. Umum
2. Definisi
3. Aplikasi
4. Tanggung jawab Negara
5. Deklarasi Keamanan (DOS)
6. Kewajiban Perusahaan
7. Keamanan kapal
8. Penilaian Keamanan Kapal (SSA)
9. Rancangan Keamanan Kapal (SSP)
10. Catatan – catatan
11. Petugas Keamanan Perusahaan (CSO)
12. Petugas Keamanan Kapal (SSO)
13. Pelatihan – Pelatihan dan Gladi
14. Keamanan Fasilitas Pelabuhan
15. Penilaian Keamanan Fasilitas Pelabuhan (PFSA)
16. Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan (PFSP)
17. Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan (PFSO)
18. Pelatihan – Pelatihan dan Gladi
19. Verifikasi dan Pemberian Sertifikat