

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Landasan Teori

1. Penerapan

Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) (2010:1487) penerapan adalah hal, cara atau hasil. Penerapan dapat juga diartikan sebagai pelaksanaan, sedangkan menurut Riant Nugroho (2003:158) mengartikan penerapan pada prinsipnya adalah cara yang dilakukan agar dapat mencapai tujuan yang diinginkan.

Berdasarkan teori tersebut dapat diambil kesimpulan tentang pengertian penerapan dalam penulisan skripsi ini adalah pelaksanaan (praktek) strategi yang tepat yang harus dilakukan untuk mendapatkan hasil yang objektif sehingga dalam melaksanakan penerapan diperlukan keterampilan yang sesuai yang harus dilakukan oleh pimpinan, yang berhubungan dengan masalah yang akan dihadapi. Dalam hal ini diperlukan konsep yang lebih terarah dan metode yang terfokus pada upaya pemecahan masalah, sehingga akan terwujud hasil yang diinginkan.

2. *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*

Dalam pertamina (2003:1) *International Ship and Port Facility Security Code* adalah peraturan internasional yang mengatur tentang pencegahan penanggulangan gangguan keamanan terhadap pengoperasian

kapal dan fasilitas pelabuhan yang terdiri dari bagian A (persyaratan wajib ketentuan bab XI-2 SOLAS 1974 sebagaimana telah diamandemen) dan bagian B (petunjuk pelaksanaan ketentuan bab XI-2 SOLAS 1974 sebagaimana telah diamandemen).

International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code merupakan puncak hasil tugas satu tahun kerja keras IMO *Maritime Safety Committee* (MSC) dan *Maritime Security Working Group* sejak sesi ke 22 majelis (*Assembly*) mengadopsi resolusi A.926 (22), pada tinjauan ulang tindakan dan prosedur untuk mencegah aksi teroris yang mengancam keamanan para penumpang, keselamatan awak kapal dan keselamatan kapal, pada bulan November 2001.

ISPS *Code* telah diadopsi oleh salah satu resolusi pada 12 Desember 2002 oleh konferensi Negara anggota dimasukkan kedalam konvensi *Safety of Life at Sea*, 1974 bertempat di London, 09-13 Desember 2002. Resolusi lain juga meliputi amandemen pada bab V dan XI SOLAS yang manapenyesuaian dengan kode akan menjadi wajib pada 01 Juli 2004, jikadianggap diterima pada 01 Januari 2004 SOLAS bab XI telah diamandemenkan menjadi bab XI-1 dan bab baru XI-2 telah diadopsi pada tindakan khusus untuk meningkatkan keamanan maritim. ISPS *Code* terbentuk berkat kerjasama dengan *International Labour Organization* (ILO) dan Organisasi Bea Cukai Dunia. ISPS *Code* adalah suatu ketentuan atau peraturan yang berisi tentang tindakan khusus untuk meningkatkan

keamanan dan keselamatan maritim dalam hal keamanan kapal, perusahaan dan fasilitas perusahaan.

Menurut Shipping (2005: 56), *ISPS Code* merupakan ketentuan dan prosedur untuk mencegah tindakan terorisme yang mengancam keselamatan awak kapal dan keamanan kapal. Dapat disimpulkan, *ISPS Code* diciptakan untuk menanggulangi bahaya terorisme, dimana ada kemungkinan bahwa sebuah kapal dapat saja dipakai sebagai kendaraan atau bom berlayar. Untuk menunjang tercapainya hal tersebut diperlukan persiapan rancangan keamanan kapal yang efektif harus berdasarkan penilaian yang menyeluruh terhadap semua hal yang terkait dengan keselamatan awak kapal dan keamanan kapal.

Semua rancangan keamanan kapal harus mendapatkan persetujuan oleh pihak administrasi atau pihak yang bertindak atas nama administrasi. Suatu organisasi keamanan yang diakui boleh membuat rencana keamanan kapal untuk suatu kapal secara khusus. Dalam hal ini administrasi boleh mempercayakan tinjauan ulang dan persetujuan rencana keamanan kapal, atau amandemen mengenai rencana yang disetujui sebelumnya kepada organisasi keamanan yang diakui.

Di dalam penerapan *ISPS Code* perlu adanya organisasi di atas kapal. Organisasi yang penting dapat dilihat sebaik-baiknya dari definisi pekerjaan “mengorganisasikan” yang berarti menyusun atau membentuk suatu kelompok atau suatu gabungan bagian-bagian yang saling

berhubungan, memberikan kepada masing-masing sumbangan dan hubungan khusus kepada bagian-bagian yang lain.

Organisasi tersebut harus dibentuk diatas kapal dengan beranggotakan personil kapal, pengorganisasian tersebut harus dapat memberikan suatu susunan yang sistematis dari tugas-tugas yang diserahkan. Personil kapal mengerti tanggung jawab dan tugas-tugas yang harus dikerjakan untuk keamanan kapal. Seperti yang diuraikan dalam rencana keamanan kapal dan harus mempunyai kemampuan dan pengetahuan cukup untuk melaksanakan tugas-tugas mereka mengacu kepada pedoman yang telah diberikan.

Dalam SOLAS bab XI-2 amandemen 1974 dijelaskan bahwa tujuan dari ISPS *Code* adalah sebagai berikut :

- a. Untuk menetapkan suatu kerangka kerja internasional yang melibatkan kerja sama antarnegara peserta, badan-badan pemerintah, pemerintah setempat, dan industri perkapalan / pelayaran serta kepelabuhan untuk mendeteksi berbagai ancaman terhadap keamanan dan tindakan preventif terhadap berbagai insiden keamanan yang berakibat kepada kapal dan berbagai fasilitas pelabuhan yang melayani perdagangan internasional.
- b. Untuk menetapkan tanggung jawab dan peran masing-masing negara anggota, instansi pemerintah, administrasi lokal, pelayaran dan industri pelabuhan di tingkat nasional dan internasional untuk menjamin keamanan maritim.

- c. Untuk memastikan pengumpulan dan pertukaran informasi yang efektif yang terkait dengan keamanan lebih awal.
- d. Untuk menyediakan suatu metodologi untuk penilaian keamanan agar ditempatnya memiliki rancangan dan prosedur untuk mengambil langkah-langkah perubahan tingkat keamanan.
- e. Untuk memastikan kepercayaan bahwa tindakan keamanan maritim cukup dan proporsional berada pada tempatnya.

3. Aplikasi

- a. Aturan ISPS *Code* ini berlaku bagi:

- 1). Jenis-jenis kapal berikut ini yang melakukan kegiatan pelayaran

Internasional:

- a). kapal penumpang, meliputi kapal penumpang berkecepatan tinggi ;

tidak berlaku bagi kapal perang, alat bantu Angkatan Laut atau kapal lain yang dimiliki atau dioperasikan oleh suatu negara anggota dan digunakan hanya untuk pemerintah tidak komersil.

- b). kapal barang meliputi kapal berkecepatan tinggi berukuran 500 *gross tonnage* ke atas; dan

- c). unit-unit pengeboran lepas pantai yang bergerak; dan

- 2). Fasilitas pelabuhan yang melayani kapal-kapal yang melakukan kegiatan pelayaran internasional.

b. Rencana Keamanan dalam Pelaksanaan ISPS *Code* di kapal

Setiap kapal harus membuat suatu rencana keamanan kapal yang disetujui oleh pihak Administrasi. Rencana keamanan kapal tersebut harus dibuat oleh suatu organisasi keamanan yang diakui, untuk suatu kapal yang khusus. Rencana harus menjelaskan sedikitnya, sebagai berikut :

- 1). Merancang tindakan untuk mencegah senjata, alat-alat dan unsur campuran berbahaya dengan niat akan digunakan untuk melawan orang, pelabuhan atau kapal dan pengangkut yang tidak berhak naik ke kapal.
- 2). Identifikasi daerah-daerah terlarang dan tindakan untuk pencegahan akses kedalamnya.
- 3). Prosedur untuk menanggapi ancaman keamanan atau pelanggaranatas keamanan, mencakup ketentuan untuk pelaksanaan operasi yang kritis menyangkut kapal atau hubungan kapal dan pelabuhan.
- 4). Prosedur untuk pengungsian dalam hal ancaman keamanan.
- 5). Tugas-tugas personil kapal yang bertanggung jawab terhadap ancaman keamanan dan aspek keamanan lainnya.
- 6). Prosedur untuk pelatihan, praktek, dan latihan berhubungan dengan ancaman keamanan.

- 7). Identifikasi penempatan titik pengaktifan system siaga keamanan (*Ship Security Alert System/SSAS*).
- 8). Prosedur bimbingan dan instruksi penggunaan sistem siaga keamanan kapal mencakup pengujian, pengaktifan, tindakan menonaktifkan dan memasang kembali dan untuk membatasi yang palsu.
- 9). Prosedur untuk memastikan pemeriksaan, pengujian, kalibrasi, dan segala peralatan keamanan yang ada diatas kapal.
- 10). Frekuensi untuk menguji atau kalibrasi tentang segala peralatan keamanan yang ada diatas kapal.

4. ISPS Code

ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security*) Code merupakan peraturan internasional untuk keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Berisi tentang ketentuan wajib yang acuannya telah dibuat dalam bab XI-2 konvensi tentang keselamatan jiwa di laut (SOLAS 1974). Untuk memperoleh hasil yang maksimal dalam pelaksanaan ISPS Code maka perlu dibentuk beberapa petugas baik di kapal, perusahaan maupun di pelabuhan. Diharapkan adanya komunikasi yang lancar antara petugas yang dibentuk agar tugas yang dibebankan dapat berjalan dengan lancar.

Komunikasi yaitu proses penyampaian keterangan dan pengertian dari seorang kepada orang lain, sehingga akan terjadi hubungan timbal balik antara kedua belah pihak yang sedang memiliki tujuan yang sama.

Dengan adanya komunikasi tersebut maka diharapkan dapat memberikan informasi yang dibutuhkan pada saat itu sebagai pertimbangan untuk mengambil tindakan dalam mengatasi suatu keadaan.

5. Keselamatan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) (2014:783) perihal (keadaan dan sebagainya) selamat; kesejahteraan; kebahagiaan dan sebagainya. Istilah ini bisa digunakan dengan hubungan kepada kejahatan, segala bentuk kecelakaan, dan lain-lain. Keselamatan merupakan topik yang luas termasuk keselamatan diatas kapal terhadap serangan teroris, keselamatan kapal terhadap serangan bajak laut atau pencuri.

Hal ini membuktikan bahwa keselamatan adalah kebutuhan hakiki yang di inginkan oleh setiap manusia. Sebab dengan terpenuhinya rasa aman, setiap individu dapat berkarya dengan optimal dalam hidupnya. Begitu juga keselamatan dalam menjalankan bisnis transportasi laut yang berhubungan dengan keamanan diatas kapal.

Untuk memperoleh rasa aman perlu adanya usaha dari individu masing-masing sesuai dengan kegiatan yang sedang dilakukan. Selain itu juga harus memperhatikan situasi dan kondisi yang dihadapi. Dan juga harus melaksanakan semua ketentuan yang berlaku sesuai dengan kegiatan yang sedang dilakukan, begitu juga dengan kegiatan diatas kapal yang berhubungan dengan keselamatan awak kapal dan keamanan kapal.

Jadi pengertian istilah keselamatan adalah situasi dan kondisi yang menggambarkan rasa bebas dari terjadinya ancaman baik fisik maupun psikis, hingga dapat menimbulkan kepastian akan bebas dari kekhawatiran, ketakutan sebab timbulnya rasa terlindungi dari bermacam bahaya yang kemudian terciptanya rasa kedamaian dan ketentraman bagi individu, kelompok, lembaga dan perusahaan. Sehingga akan dapat bekerja secara optimal sesuai bidang masing-masing, terutama yang berhubungan dengan kegiatan diatas kapal.

6. Kapal

a. Definisi

Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD: 12), yaitu dalam pasal 309 : “Kapal adalah segala alat-alat berlayar, bagaimanapun disebutnya dan sidatnya. Kecuali apabila ditentukan atau diperjanjikan lain, maka kapal dianggap memuat perlengkapan-perengkapan kapal. Yang diartikan dengan perlengkapan-perengkapan kapal adalah semua benda-benda yang diperuntukan tetap dipergunakan dengan kapal”

Berdasarkan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*, yang diterbitkan oleh diklat khusus perkapalan pertamina (2003: 07), pada bagian A persyaratan wajib mengenai ketentuan bab XI-2 (2.2) tentang definisi “Istilah kapal yangdigunakan pada kode ini, meliputi unit pengeboran lepas pantai yang bergerak dan kapal kecepatan tinggi seperti dirumuskan dalam peraturan XI-2/1”.

Jadi dapat diambil pengertian umum tentang kapal, kapal adalah semua jenis pesawat air termasuk pesawat yang tidak memindahkan air, pesawat terbang laut dan semua benda-benda air yang dapat digunakan untuk kegiatan pengangkutan dan pengeboran dimana dilengkapi dengan perlengkapan tetap dan tidak terpisah.

b. Jenis-jenis kapal

1). Kapal Muatan Umum (*General Cargo*)

Kapal yang memuat muatan berbagai bentuk paking seperti kotakkawat *roll*, muatan dalam karung, *pallet*.

2). Kapal *Tanker* (*Tanker Ship*)

Kapal yang memuat muatan cair atau gas yang dimampatkan secara curah seperti bensin, solar, minyak mentah, *palm oil*, LNG, LPG.

3). Kapal Muatan Curah (*Bulk Carrier*)

Kapal yang memuat muatan kering secara curah seperti: biji besi, pasir, semen, pupuk, tepung terigu.

4). Kapal Kontainer (*Container Ship*)

Kapal yang memuat muatan kotak berupa peti kemas dengan ukuran tetap sesuai ketentuan. Jenis-jenis kapal *container*:

a). *Full Container Ship*

Kapal yang seluruh ruang muatnya hanya digunakan untuk mengangkut peti kemas biasanya disebut *single purpose ship*.

b). *Semi Container Ship*

Kapal yang sebagian ruangnya digunakan untuk peti kemas sedang sisanya untuk *general cargo*.

c). *Convertibel Container Ship*

Kapal yang seluruh ruang muatnya dapat digunakan untuk memuat peti kemas maupun *cargo* biasa.

d). *Container Feeder*

Kapal yang memuat peti kemas dengan konstruksi anjungan berada di depan dan dilengkapi dengan *container handling* dan *securing device*.

7. Awak Kapal

Menurut UU. No. 17 Tahun 2008 awak kapal adalah orang yang bekerja atau di pekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku siji, termasuk Nakhoda.

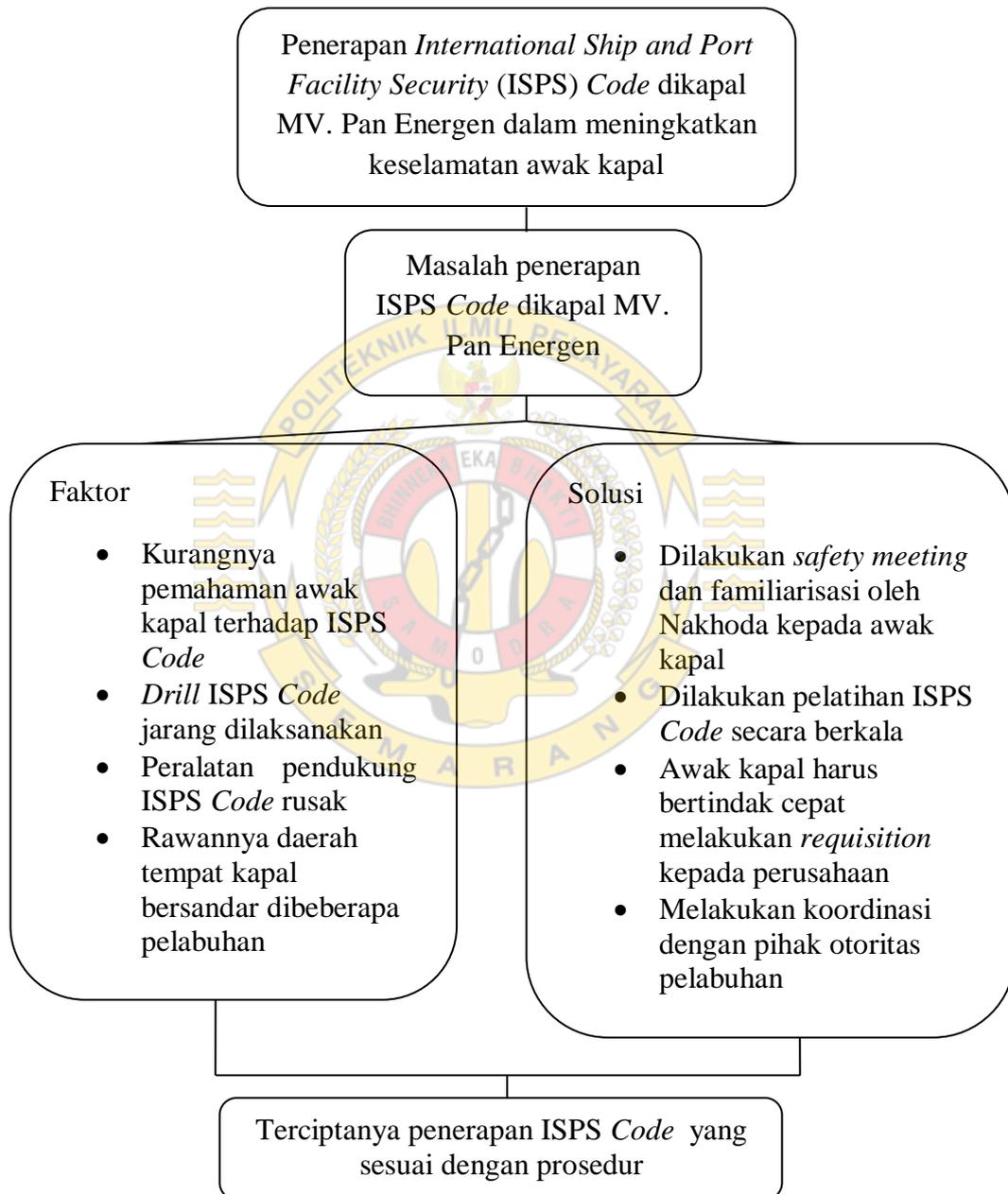
B. Kerangka Pikir Penelitian

Kerangka pikir merupakan pemaparan kerangka pikir atau pentahapan pemikiran secara kronologis dalam menjawab atau menyelesaikan suatu pokok permasalahan penelitian berdasarkan pemahaman teori dan konsep-konsep. Pemaparan ini dilakukan dalam bentuk bagan alir yang sederhana yang disertai dengan penjelasan singkat mengenai bagan tersebut.

Pembuatan kerangka pikir sangat membantu para penulis untuk menghindari kesalahan-kesalahan yang tidak perlu. Menurut Sigit (2001: 70) dalam kerangka pikir yang penting adalah adanya hubungan yang logis antara

bab yang satu dengan lainnya sehingga seluruhnya merupakan satu kesatuan yang utuh.

Berikut adalah kerangka pikir pada penelitian ini :



Gambar 2.1. Kerangka Pikir

Dalam kerangka berpikir ini penulis akan memaparkan tentang penerapan dan pelaksanaan *ISPS Code* dan upaya-upaya yang harus dilakukan oleh awak kapal dalam meningkatkan penerapan dan pelaksanaan *ISPS Code* diatas kapal. Penulis menemukan temuan-temuan pada saat pelaksanaanya sebagai berikut:

1. Penerapan *ISPS Code* di kapal, karena penulis amati pada saat di kapal kurangnya pengetahuan dan pemahaman tentang *ISPS Code* dan pelaksanaannya oleh seluruh awak kapal.
2. Kendala-kendala yang sering terjadi dalam pelaksanaan *ISPS Code* diatas kapal dan solusi yang dilakukan Perwira keamanan kapal yang bertanggung jawab terhadap pelaksanaan *ISPS Code* diatas kapal demi keselamatan dan keamanan awak kapal.

Dari dua butir permasalahan diatas penulis memiliki tujuan agar penerapan *ISPS Code* diatas kapal dapat berjalan sesuai dengan prosedur. Sehingga akan tercipta keselamatan awak kapal dan keamanan kapal yang akan lebih menunjang kelancaran operasional kapal.