

PEMERINTAH PROVINSI KEPULAUAN RIAU
DINAS PENDIDIKAN
SMK NEGERI 5 TANJUNGPINANG
Kompetensi Keahlian: Teknik Kapal Niaga

BUKU TEKS
**UNDANG-UNDANG PELAYARAN
DAN KONVENSI INTERNASIONAL**
Basic Knowledge of Maritime Law and IMO Conventions

Oleh:
JOKO DARMONO, ST
NIP 197305312022211003

SOLAS 1974, STCW, MARPOL, MLC, ISM Code, ISPS Code & UU Pelayaran Indonesia

TANJUNGPINANG
2026

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT atas rahmat dan karunia-Nya sehingga buku teks berjudul "Undang-Undang Pelayaran dan Konvensi Internasional (Basic Knowledge of Maritime Law and IMO Conventions)" ini dapat diselesaikan. Buku ini disusun untuk peserta didik fase E (kelas X) Kompetensi Keahlian Teknik Kapal Niaga di SMK Negeri 5 Tanjungpinang pada tahun 2026.

Setiap pelaut yang berlayar di lautan internasional beroperasi dalam kerangka hukum yang sangat kompleks — mulai dari undang-undang pelayaran nasional, hingga berbagai konvensi internasional IMO dan ILO yang mengatur keselamatan jiwa, perlindungan lingkungan, kondisi kerja, dan keamanan kapal. Pelanggaran terhadap hukum-hukum ini dapat berujung pada penahanan kapal, pencabutan sertifikat, denda besar, bahkan hukuman penjara.

Buku ini mencakup delapan topik: (1) Pengantar Hukum Maritim Internasional, (2) SOLAS 1974 — Konvensi Keselamatan Jiwa di Laut, (3) STCW — Standar Pelatihan dan Sertifikasi Pelaut, (4) MARPOL — Pencegahan Polusi dari Kapal, (5) ISM Code — Manajemen Keselamatan Kapal, (6) MLC 2006 — Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, (7) ISPS Code dan Keamanan Maritim, serta (8) Undang-Undang Pelayaran Indonesia. Setiap bab dilengkapi tabel ringkasan, studi kasus regulasi, dan latihan soal.

Semoga buku ini membantu peserta didik memahami kerangka hukum yang akan mengatur seluruh kehidupan profesional mereka sebagai pelaut.

Tanjungpinang, 2026
Penulis,

Joko Darmono, ST
NIP 197305312022211003

DAFTAR ISI

Kata Pengantar	ii
Daftar Isi	iii
BAB I — PENGANTAR HUKUM MARITIM INTERNASIONAL	1
1.1 Struktur Hukum Maritim Internasional	1
1.2 Kompetensi yang Akan Dicapai	3
1.3 IMO — Badan Hukum Maritim Internasional	4
BAB II — SOLAS 1974: KESELAMATAN JIWA DI LAUT	7
2.1 Sejarah dan Tujuan SOLAS	7
2.2 Struktur dan Chapter Utama SOLAS	9
2.3 Persyaratan SOLAS terkait Kamar Mesin	12
2.4 Rangkuman & Latihan Bab II	14
BAB III — STCW: STANDAR PELATIHAN DAN SERTIFIKASI	17
3.1 Sejarah dan Tujuan STCW	17
3.2 STCW Amendments 2010 (Manila)	19
3.3 Persyaratan STCW untuk Perwira Mesin	21
3.4 Rangkuman & Latihan Bab III	24
BAB IV — MARPOL: PENCEGAHAN POLUSI DARI KAPAL	27
4.1 Sejarah, Tujuan, dan Struktur MARPOL	27
4.2 MARPOL Annex I — Polusi Minyak	29
4.3 MARPOL Annex VI — Polusi Udara	32
4.4 Rangkuman & Latihan Bab IV	35
BAB V — ISM CODE: MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL	38
5.1 Latar Belakang dan Tujuan ISM Code	38
5.2 12 Elemen ISM Code	40
5.3 Sertifikasi ISM: DOC dan SMC	43
5.4 Rangkuman & Latihan Bab V	45
BAB VI — MLC 2006: KONVENSI KETENAGAKERJAAN MARITIM	48
6.1 Latar Belakang dan Tujuan MLC 2006	48
6.2 Standar Minimum Kondisi Kerja Pelaut	50
6.3 Hak dan Perlindungan Pelaut	53
6.4 Rangkuman & Latihan Bab VI	55
BAB VII — ISPS CODE DAN KEAMANAN MARITIM	58
7.1 Latar Belakang dan Tujuan ISPS Code	58
7.2 Persyaratan ISPS untuk Kapal	60
7.3 Ship Security Officer (SSO) dan Ship Security Plan	63
7.4 Rangkuman & Latihan Bab VII	65
BAB VIII — UNDANG-UNDANG PELAYARAN INDONESIA	68

8.1 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran	68
8.2 PP No. 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan	71
8.3 Peraturan Terkait Lainnya	73
8.4 Rangkuman & Latihan Bab VIII	75
Daftar Pustaka	78
Glosarium	80

BAB I — PENGANTAR HUKUM MARITIM INTERNASIONAL

1.1 Struktur Hukum Maritim Internasional

Hukum maritim internasional adalah kerangka aturan yang mengatur semua aspek pelayaran dan penggunaan laut di seluruh dunia. Kerangka ini terdiri dari lapisan-lapisan hukum dari level internasional hingga nasional.

Level	Sumber Hukum	Contoh
Internasional — Konvensi IMO	Perjanjian internasional yang diratifikasi negara-negara	SOLAS, MARPOL, STCW, ISM Code, ISPS Code
Internasional — Konvensi ILO	Perjanjian ketenagakerjaan internasional	MLC 2006 (Maritime Labour Convention)
Internasional — UNCLOS	Hukum laut dasar PBB	Zona maritim, hak pelayaran, yurisdiksi laut
Nasional — UU dan PP	Undang-undang dan peraturan pemerintah negara bendera	UU No. 17/2008 tentang Pelayaran (Indonesia)
Nasional — Regulasi Teknis	Peraturan teknis lembaga maritim negara	Peraturan Dirjen Hubla, Peraturan BKI
Kontraktual	Perjanjian antara pihak-pihak swasta	Charter party, Bill of Lading, SEA (kontrak kerja pelaut)

Mengapa Hukum Maritim Bersifat Multi-Lapisan?

Kapal yang berlayar melewati banyak negara dalam satu voyage harus memenuhi hukum dari berbagai yurisdiksi:

- Hukum negara bendera (flag state law) — berlaku terus-menerus
- Hukum negara pantai (port state law) — berlaku saat di pelabuhan/perairan teritorial
- Hukum internasional konvensi IMO — berlaku di mana saja

Satu kapal tanker yang berlayar dari Arab Saudi ke Jepang melewati perairan lebih dari 10 negara berbeda, dengan potensi yurisdiksi yang tumpang tindih — hukum maritim internasional memastikan ada standar minimum yang berlaku di seluruh perjalanan tersebut.

1.2 Kompetensi yang Akan Dicapai

1. Menjelaskan struktur hukum maritim internasional dan peran IMO.
2. Mendeskripsikan SOLAS 1974 dan persyaratannya untuk kapal niaga.
3. Menjelaskan STCW dan persyaratannya untuk sertifikasi perwira mesin.
4. Mendeskripsikan MARPOL dan annex-annex terkait tugas perwira mesin.
5. Menjelaskan ISM Code dan persyaratan Sistem Manajemen Keselamatan (SMS).

6. Mendeskripsikan MLC 2006 dan hak-hak minimum pelaut.
7. Menjelaskan ISPS Code dan persyaratan keamanan kapal.
8. Mendeskripsikan undang-undang dan peraturan pelayaran Indonesia yang berlaku.

1.3 IMO — Badan Hukum Maritim Internasional

IMO (International Maritime Organization) adalah badan khusus PBB yang bermarkas di London, bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan pelayaran internasional serta pencegahan pencemaran laut dari kapal. IMO didirikan tahun 1948 dan mulai beroperasi 1958.

Organ IMO	Fungsi
Assembly (Sidang Umum)	Organ tertinggi; bertemu setiap 2 tahun; semua anggota hadir; menetapkan kebijakan dan anggaran
Council (Dewan)	Organ eksekutif; 40 anggota yang dipilih; mengelola kegiatan IMO antar sidang
Maritime Safety Committee (MSC)	Komite teknis yang menangani seluruh aspek keselamatan maritim; menghasilkan amandemen SOLAS, STCW, ISPS
Marine Environment Protection Committee (MEPC)	Komite yang menangani pencegahan polusi laut; menghasilkan amandemen MARPOL
Legal Committee	Menangani aspek hukum dari kejahatan laut dan tanggung jawab
Facilitation Committee (FAL)	Mempermudah prosedur formalitas kapal di pelabuhan

Bagaimana Konvensi IMO Menjadi Hukum yang Wajib Ditaati?

Konvensi IMO adalah perjanjian internasional yang mulai berlaku (entry into force) setelah diratifikasi oleh sejumlah negara yang mewakili persentase tertentu dari tonase kapal dunia. Negara yang meratifikasi wajib mengimplementasikannya ke dalam hukum nasional mereka. Indonesia telah meratifikasi seluruh konvensi utama IMO (SOLAS, MARPOL, STCW, ISM Code) dan mewajibkan kapal berbendera Indonesia serta awak kapal Indonesia untuk memenuhi persyaratan konvensi-konvensi tersebut.

BAB II — SOLAS 1974: KESELAMATAN JIWA DI LAUT

2.1 Sejarah dan Tujuan SOLAS

SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea) adalah konvensi IMO yang paling fundamental dan paling luas cakupannya. SOLAS lahir dari tragedi tenggelamnya Titanic pada 1912 yang menewaskan lebih dari 1.500 orang — mendorong komunitas maritim internasional untuk menetapkan standar keselamatan yang wajib bagi semua kapal.

Versi SOLAS	Tahun	Latar Belakang
SOLAS Pertama	1914	Respons langsung atas tenggelamnya Titanic 1912
SOLAS 1929	1929	Penyempurnaan dari versi 1914
SOLAS 1948	1948	Penyempurnaan pasca Perang Dunia II
SOLAS 1960	1960	Pertama yang dikelola IMO; revisi besar pertama
SOLAS 1974 (berlaku 1980)	1974	Versi yang masih berlaku saat ini — terus diamandemen
Manila Amendments 2010 (STCW)	2010	Amandemen signifikan terkait sertifikasi dan jam istirahat
Berbagai amandemen berikutnya	2000-2026	IGF Code (LNG), Polar Code, GHG regulations, dll.

2.2 Struktur dan Chapter Utama SOLAS

Chapter SOLAS	Judul	Relevansi untuk Perwira Mesin
Chapter I	General Provisions	Survei dan sertifikasi kapal — dasar dari kegiatan klas
Chapter II-1	Construction, Subdivision & Stability	Konstruksi kapal; watertight subdivision; stabilitas — dasar keselamatan kapal
Chapter II-2	Fire Protection, Detection & Extinction	Sistem pemadam kebakaran; alarm kebakaran; material tahan api — langsung relevan untuk kamar mesin
Chapter III	Life-Saving Appliances	Sekoci, liferaft, life jacket — persyaratan dan pengujian berkala
Chapter IV	Radio Communications (GMDSS)	Sistem komunikasi darurat — EPIRB, SART, GMDSS

Chapter SOLAS	Judul	Relevansi untuk Perwira Mesin
Chapter V	Safety of Navigation	Persyaratan navigasi — peralatan navigasi, laporan cuaca, SAR
Chapter VI	Carriage of Cargo	Persyaratan pengangkutan muatan berbahaya
Chapter VII	Carriage of Dangerous Goods	Kode IMDG, IGC, IBC — muatan gas dan kimia cair
Chapter IX	Management for Safe Operation of Ships	ISM Code — sistem manajemen keselamatan
Chapter XI-2	Special Measures to Enhance Maritime Security	ISPS Code — keamanan kapal dan pelabuhan

2.3 Persyaratan SOLAS terkait Kamar Mesin

Persyaratan SOLAS	Detail untuk Kamar Mesin
Dua jalur evakuasi (II-2/Reg.13)	Kamar mesin WAJIB memiliki dua jalur keluar yang terpisah; setidaknya satu harus berupa emergency escape trunk/hatch
Sistem pemadam kebakaran tetap (II-2/Reg.10)	Kamar mesin wajib dilengkapi sistem pemadam tetap (CO2 flooding atau high-expansion foam atau water mist)
Ventilasi kamar mesin (II-2/Reg.20)	Sistem ventilasi yang dapat dimatikan dari luar untuk mencegah pasokan udara ke kebakaran
Batas bahan bakar dekat sumber panas (II-2)	Pipa bahan bakar tidak boleh terlalu dekat dengan permukaan panas; insulasi panas wajib pada permukaan yang dapat menyebabkan penyalaan
Emergency stop dan QCV (II-1)	Harus ada fasilitas untuk menghentikan mesin dari luar kamar mesin dan menutup valve bahan bakar secara cepat
Kamar mesin tanpa awak — UMS (II-1/Reg.46-53)	Persyaratan tambahan untuk kapal dengan UMS: sistem alarm yang dapat membangunkan perwira jaga; backup peralatan kritis

SOAL LATIHAN BAB II

A. Pilihan Ganda

- SOLAS lahir sebagai respons atas tragedi tenggelamnya kapal... a. Lusitania b. Titanic c. Estonia d. Costa Concordia
- Chapter SOLAS yang mengatur sistem pemadam kebakaran di kapal adalah... a. Chapter I b. Chapter II-1 c. Chapter II-2 d. Chapter III
- SOLAS mewajibkan kamar mesin memiliki jalur evakuasi minimum... a. 1 jalur b. 2 jalur c. 3 jalur d. 4 jalur

B. Soal Uraian

12. Jelaskan sejarah singkat SOLAS dan mengapa konvensi ini lahir!
13. Sebutkan dan jelaskan minimal 8 Chapter SOLAS dan relevansinya bagi perwira mesin kapal!
14. Jelaskan 5 persyaratan SOLAS yang langsung berkaitan dengan kamar mesin!
15. Mengapa SOLAS terus diamandemen secara berkala? Berikan contoh amandemen signifikan setelah SOLAS 1974!

BAB III — STCW: STANDAR PELATIHAN DAN SERTIFIKASI

3.1 Sejarah dan Tujuan STCW

STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) adalah konvensi IMO yang menetapkan standar minimum kompetensi, pelatihan, dan sertifikasi bagi pelaut yang melayani di kapal-kapal yang beroperasi di jalur internasional. STCW diadopsi tahun 1978 dan mulai berlaku 1984.

Tujuan STCW

Sebelum STCW, standar kompetensi pelaut sangat berbeda antar negara — pelaut yang tersertifikasi di satu negara mungkin memiliki kompetensi yang jauh berbeda dari pelaut yang tersertifikasi di negara lain. STCW mewajibkan standar minimum yang seragam sehingga:

- Pelaut dari negara manapun dapat berlayar dengan kapal dari negara manapun
- Pemilik kapal dapat yakin bahwa pelaut memenuhi kompetensi minimum
- Keselamatan di laut meningkat karena kompetensi awak lebih terjamin

3.2 STCW Amendments 2010 (Manila)

Amandemen Manila 2010 adalah revisi besar terakhir STCW, yang mengakui perkembangan teknologi, isu keamanan, dan kebutuhan meningkatkan standar kompetensi pelaut untuk era modern.

Perubahan Kunci Manila 2010	Detail
Standar baru untuk ECDIS (Electronic Chart Display)	Wajib pelatihan ECDIS bagi perwira dek
Standar baru untuk kapal penumpang	Persyaratan kompetensi tambahan untuk kapal penumpang besar
Leadership and Managerial Skills	Penambahan persyaratan kompetensi kepemimpinan dan manajemen tim di tingkat manajemen
Jam istirahat yang lebih ketat	Peraturan lebih jelas tentang minimum jam istirahat dan pencatatannya
Tanggal kedaluarsa sertifikat	Sertifikat kompetensi sekarang memiliki tanggal kedaluarsa dan memerlukan refreshment
Sertifikat Electrotech Officer	Persyaratan sertifikasi baru untuk elektriker kapal

3.3 Persyaratan STCW untuk Perwira Mesin

Jabatan	Tabel STCW	Sertifikat Minimum
Officer in charge of engineering watch (Masinis Jaga)	A-III/1	Kompetensi jaga mesin kapal ≥ 750 kW
Chief Engineer (kapal 750-3.000 kW)	A-III/2	Kompetensi KKM kapal < 3.000 kW
Chief Engineer (kapal ≥ 3.000 kW)	A-III/2	Kompetensi KKM kapal ≥ 3.000 kW
Electro-Technical Officer (ETO)	A-III/6	Kompetensi perwira elektro-teknik
Semua pelaut (Basic Safety Training)	A-VI/1	BST, SCRB, AFF, MEFA

Persyaratan Kompetensi Perwira Mesin (STCW A-III/1)	Uraian
Watch Keeping	Melaksanakan dinas jaga mesin yang aman sesuai STCW VIII/1
Main Machinery	Mengoperasikan mesin utama, turbocharger, sistem bahan bakar
Auxiliary Machinery	Mengoperasikan dan merawat permesinan bantu
Control Systems	Mengoperasikan sistem kontrol dan monitoring mesin
Electrical Engineering	Mempertahankan dan memperbaiki sistem kelistrikan kapal
Maintenance and Repair	Melaksanakan perawatan dan perbaikan permesinan
Safety in Engine Room	Mengidentifikasi bahaya dan mencegah kecelakaan di kamar mesin
Pollution Prevention	Mencegah polusi laut dari kamar mesin

SOAL LATIHAN BAB III

A. Pilihan Ganda

16. STCW diadopsi pada tahun... a. 1960 b. 1974 c. 1978 d. 2010
17. Amandemen Manila 2010 menambahkan persyaratan kompetensi baru di tingkat manajemen berupa... a. Kompetensi memasak di kapal b. Leadership and Managerial Skills c. Kemampuan menyelam d. Lisensi pilot

B. Soal Uraian

18. Jelaskan tujuan STCW dan mengapa standar minimum internasional diperlukan untuk sertifikasi pelaut!
19. Sebutkan perubahan-perubahan kunci dalam STCW Manila Amendments 2010!
20. Jelaskan persyaratan STCW untuk jabatan Masinis Jaga (Officer in Charge of Engineering Watch)!
21. Sebutkan 8 area kompetensi perwira mesin yang dipersyaratkan STCW A-III/1!

BAB IV — MARPOL: PENCEGAHAN POLUSI DARI KAPAL

4.1 Sejarah, Tujuan, dan Struktur MARPOL

MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) adalah konvensi IMO yang mengatur pencegahan pencemaran lingkungan laut dari kapal. MARPOL lahir sebagai respons atas berbagai bencana pencemaran minyak di laut pada era 1960-1970-an.

Annex MARPOL	Judul	Berlaku	Relevansi
Annex I	Prevention of Pollution by Oil	1983	LANGSUNG RELEVAN — mengatur pembuangan bilge water, sludge, oil spill
Annex II	Control of Pollution by Noxious Liquid Substances	1983	Untuk kapal tangki kimia
Annex III	Prevention of Pollution by Harmful Substances in Packaged Form	1992	Muatan berbahaya dalam kemasan
Annex IV	Prevention of Pollution by Sewage	2003	Pembuangan air kotor (limbah toilet dan kamar mandi)
Annex V	Prevention of Pollution by Garbage	1988	LANGSUNG RELEVAN — pembuangan sampah kapal; plastik DILARANG MUTLAK
Annex VI	Prevention of Air Pollution from Ships	2005	LANGSUNG RELEVAN — batas SO _x , NO _x , CO ₂ , ODS dari gas buang mesin

4.2 MARPOL Annex I — Polusi Minyak

Annex I mengatur pencegahan pencemaran oleh minyak dari kapal — termasuk minyak bumi, produk minyak, dan limbah berminyak dari operasi kapal (bilge water, sludge, oily water dari operasi tangki).

Persyaratan Annex I	Detail
Oily Water Separator (OWS)	Kapal ≥ 400 GT wajib memiliki OWS untuk memproses bilge water; air buangan tidak boleh melebihi 15 ppm minyak (0 ppm di beberapa kawasan)
Oil Discharge Monitoring Equipment (ODME)	Kapal tanker wajib memiliki ODME untuk monitoring dan pencatatan pembuangan selama operasi ballasting
Oil Record Book (ORB)	Wajib mencatat SEMUA operasi yang berkaitan dengan minyak: bilge pumping, sludge disposal, bunker, transfer oli — bukti kepatuhan

Persyaratan Annex I	Detail
Special Area	Di beberapa kawasan (Laut Mediterania, Laut Baltik, Antartika), standar pembuangan lebih ketat dari standar global
Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (SOPEP)	Rencana respons darurat tumpahan minyak wajib ada di setiap kapal ≥ 400 GT

Konsekuensi Pelanggaran MARPOL Annex I

Pembuangan bilge water berminyak secara ilegal (magic pipe/bypass) adalah pelanggaran hukum internasional dengan konsekuensi sangat berat:

- Denda jutaan USD kepada perusahaan pelayaran
- Hukuman penjara untuk Nakhoda dan KKM yang memerintahkan/melaksanakan
- Blacklist di pelabuhan-pelabuhan Amerika dan Eropa
- Pencabutan izin operasi perusahaan
- Penolakan masuk pelabuhan-pelabuhan sensitif

Pemalsuan ORB untuk menyembunyikan pelanggaran adalah kejahatan tersendiri yang hukumannya setara atau lebih berat dari pelanggaran pembuangan itu sendiri.

4.3 MARPOL Annex VI — Polusi Udara

Parameter	Regulasi	Nilai Batas
Sulfur Oksida (SOx)	Batas kandungan sulfur bahan bakar	Global (Jan 2020): maks 0,5% S; ECA (Emission Control Area): maks 0,1% S
Nitrogen Oksida (NOx)	Standar Tier I/II/III berdasarkan RPM mesin dan tahun pembuatan	Tier III di NECA (NOx ECA): ~80% lebih rendah dari Tier I
Ozone Depleting Substances (ODS)	Larangan penggunaan dan pembuangan ODS dari sistem refrigerasi dan pemadam	Dilarang penggunaan Halon, CFC — pengecualian untuk sistem tertentu dengan jadwal penggantian
Carbon Dioxide (CO ₂)	EEXI (untuk kapal lama) dan CII (indikator efisiensi operasional tahunan)	Target bertahap hingga net-zero 2050 (IMO GHG Strategy)
Incinerator	Persyaratan teknis untuk insinerator yang membakar limbah kapal	Harus memenuhi standar suhu dan emisi — tidak boleh membakar di pelabuhan

SOAL LATIHAN BAB IV

A. Pilihan Ganda

22. MARPOL Annex V melarang pembuangan apa secara MUTLAK ke laut? a. Air ballast b. Plastik c. Makanan sisa d. Air bilge
23. Kadar sulfur maksimum bahan bakar kapal yang berlaku global sejak Januari 2020 adalah... a. 3,5% b. 1,0% c. 0,5% d. 0,1%
24. Oil Record Book (ORB) adalah dokumen yang wajib mencatat... a. Hanya operasi bunker bahan bakar b. Semua operasi yang berkaitan dengan minyak di kapal c. Hanya insiden tumpahan minyak d. Jadwal pembersihan tangki setiap tahun

B. Soal Uraian

25. Jelaskan 6 Annex MARPOL dan cakupan masing-masing!
26. Jelaskan persyaratan MARPOL Annex I yang langsung berkaitan dengan tugas perwira mesin!
27. Mengapa pemalsuan Oil Record Book (ORB) dianggap pelanggaran serius yang setara atau lebih berat dari pelanggaran pembuangan itu sendiri?
28. Jelaskan regulasi MARPOL Annex VI tentang batas sulfur bahan bakar dan dampaknya pada operasional mesin kapal!

BAB V — ISM CODE: MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL

5.1 Latar Belakang dan Tujuan ISM Code

ISM Code (International Safety Management Code) diadopsi oleh IMO tahun 1993 dan menjadi wajib di bawah SOLAS Chapter IX. ISM Code lahir sebagai respons atas berbagai kecelakaan kapal yang penyelidikannya menunjukkan bahwa penyebab utamanya adalah kegagalan manajemen — bukan hanya kegagalan teknis.

Latar Belakang: Bencana yang Mendorong ISM Code

Beberapa bencana maritim yang mendorong lahirnya ISM Code:

- MV Herald of Free Enterprise (1987, Belgia): Feri tenggelam karena pintu bow ramp tidak ditutup. 193 tewas. Investigasi menemukan kegagalan sistemik manajemen keselamatan.
- MV Estonia (1994, Laut Baltik): 852 tewas saat feri tenggelam dalam badai. Kegagalan manajemen dan prosedur keselamatan. Dari bencana-bencana ini, komunitas maritim menyimpulkan bahwa kecelakaan bukan hanya tentang kegagalan teknis — tetapi tentang kegagalan SISTEM MANAJEMEN yang memungkinkan kondisi berbahaya berkembang tanpa terdeteksi dan diperbaiki.

5.2 12 Elemen ISM Code

No.	Elemen ISM Code	Isi Singkat
1	General	Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan perusahaan
2	Safety and Environmental Protection Policy	Pernyataan komitmen perusahaan terhadap keselamatan
3	Company Responsibilities and Authority	Peran, tanggung jawab, dan otoritas seluruh personel
4	Designated Person Ashore (DPA)	Penghubung kapal-perusahaan untuk aspek keselamatan; memiliki akses langsung ke manajemen tertinggi
5	Master's Responsibility and Authority	Wewenang penuh Nakhoda untuk keselamatan; perusahaan tidak boleh mengganggu keputusan keselamatan Nakhoda
6	Resources and Personnel	Kompetensi dan pelatihan yang diperlukan; rekrutmen yang tepat
7	Development of Plans for Shipboard Operations	Prosedur operasi tertulis untuk semua aspek operasional

No.	Elemen ISM Code	Isi Singkat
8	Emergency Preparedness	Prosedur darurat; latihan berkala; koneksi dengan SAR
9	Reports and Analysis of Non-Conformities, Accidents, Hazardous Occurrences	Sistem pelaporan dan analisis kejadian; belajar dari insiden
10	Maintenance of the Ship and Equipment	Sistem perawatan terencana (PMS); pemeliharaan peralatan kritis
11	Documentation	Sistem dokumentasi SMS; kontrol dokumen
12	Company Verification, Review and Evaluation	Audit internal berkala; review manajemen SMS

5.3 Sertifikasi ISM: DOC dan SMC

Sertifikat	Untuk Siapa	Diterbitkan Oleh	Validitas
Document of Compliance (DOC)	Perusahaan pelayaran	Administrasi negara bendera atau badan klas yang diotorisasi	5 tahun (audit tahunan)
Interim DOC	Perusahaan baru atau yang baru meratifikasi ISM	Sama seperti DOC	6-12 bulan
Safety Management Certificate (SMC)	Kapal individual	Administrasi negara bendera atau badan klas	5 tahun (survei antara)
Interim SMC	Kapal baru atau yang berganti manajemen	Sama seperti SMC	6 bulan

SOAL LATIHAN BAB V

A. Pilihan Ganda

29. ISM Code menjadi wajib di bawah Chapter berapa SOLAS? a. Chapter II-2 b. Chapter V c. Chapter IX d. Chapter XI-2
30. DPA (Designated Person Ashore) dalam ISM Code berfungsi sebagai... a. Kapten kapal b. Penghubung kapal-perusahaan untuk aspek keselamatan c. Inspector klas d. Agen pelabuhan
31. Safety Management Certificate (SMC) diterbitkan untuk... a. Perusahaan pelayaran b. Kapal individual c. Perwira kapal d. Pelabuhan

B. Soal Uraian

32. Jelaskan latar belakang lahirnya ISM Code — bencana apa yang mendorongnya dan apa pelajaran yang diambil?

33. Jelaskan 12 elemen ISM Code secara ringkas!
34. Jelaskan perbedaan antara Document of Compliance (DOC) dan Safety Management Certificate (SMC)!
35. Apa peran DPA (Designated Person Ashore) dalam ISM Code dan mengapa posisi ini penting?

BAB VI — MLC 2006: KONVENSI KETENAGAKERJAAN MARITIM

6.1 Latar Belakang dan Tujuan MLC 2006

MLC 2006 (Maritime Labour Convention 2006) adalah konvensi ILO (International Labour Organization) yang disebut sebagai 'The Fourth Pillar' hukum maritim internasional (bersama SOLAS, STCW, dan MARPOL). MLC mengkonsolidasikan 68 konvensi dan rekomendasi ILO sebelumnya tentang ketenagakerjaan maritim menjadi satu instrumen tunggal yang komprehensif.

MLC 2006 — 'The Bill of Rights for Seafarers'

MLC 2006 sering disebut sebagai 'Undang-Undang Hak Pelaut'. MLC mulai berlaku September 2013 dan telah diratifikasi oleh negara-negara yang mewakili lebih dari 95% tonase kapal dunia, termasuk Indonesia. Tujuan MLC 2006:

- Menjamin kondisi kerja dan kehidupan yang layak bagi semua pelaut
- Menciptakan persaingan yang adil antar perusahaan pelayaran
- Mendorong industri pelayaran yang lebih manusiawi dan berkelanjutan

6.2 Standar Minimum Kondisi Kerja Pelaut

Aspek	Standar Minimum MLC 2006
Usia Minimum	Minimum 16 tahun; minimum 18 tahun untuk dinas jaga malam hari
Kesehatan Pelaut	Medical fitness certificate oleh dokter yang diakui; biaya ditanggung pemilik kapal
Gaji	Harus dibayar tepat waktu setiap bulan; minimal sesuai ITF/CBA yang disepakati
Jam Kerja/Istirahat	Maksimum 14 jam kerja per 24 jam; minimum 10 jam istirahat per 24 jam; minimum 77 jam istirahat per 7 hari
Cuti Tahunan Berbayar	Minimum 2,5 hari berbayar per bulan masa kerja
Repatriasi	Hak pulang ke negara asal atas biaya perusahaan saat kontrak berakhir
Akomodasi	Standar minimum ruang kamar, pencahayaan, ventilasi, fasilitas sanitasi — per tabel MLC
Makanan	Makanan bergizi dan cukup disediakan gratis; kualitas sesuai standar
Fasilitas Kesehatan	Akses ke dokter kapal (jika > 100 awak); kotak obat yang memadai; telemedicine

Aspek	Standar Minimum MLC 2006
Prosedur Keluhan	Mekanisme formal untuk mengajukan keluhan tanpa takut pembalasan

6.3 Hak dan Perlindungan Pelaut

Hak Pelaut	Detail MLC 2006
Informasi sebelum sign-on	Pelaut berhak mendapat informasi lengkap tentang kondisi kontrak SEBELUM menandatangani
Kontrak tertulis (SEA)	Setiap pelaut wajib memiliki kontrak tertulis yang jelas sesuai MLC
Non-diskriminasi	Pelaut tidak boleh didiskriminasi berdasarkan ras, jenis kelamin, agama, atau kebangsaan
Keamanan dari penelantaran	Pemilik kapal wajib menanggung biaya repatriasi dan memberikan perlindungan dasar jika kapal ditelantarkan
Kompensasi kecelakaan	Pemilik kapal bertanggung jawab atas biaya medis dan kompensasi akibat kecelakaan kerja atau penyakit akibat kerja
Hak untuk meninggalkan kapal	Pelaut memiliki hak untuk meninggalkan kapal yang kondisinya membahayakan kesehatan atau keselamatan

SOAL LATIHAN BAB VI

A. Pilihan Ganda

36. MLC 2006 sering disebut sebagai... a. The Green Book b. The Bill of Rights for Seafarers c. The Blue Manual d. The Geneva Convention
37. Menurut MLC 2006, hak cuti berbayar minimum pelaut adalah... a. 1 hari per bulan b. 2,5 hari per bulan c. 30 hari per tahun tanpa mempertimbangkan masa kerja d. 5 hari per bulan

B. Soal Uraian

38. Jelaskan latar belakang dan tujuan MLC 2006!
39. Jelaskan standar minimum jam kerja dan istirahat pelaut berdasarkan MLC 2006!
40. Jelaskan 6 hak pelaut yang dilindungi oleh MLC 2006!
41. Apa yang dimaksud dengan 'penelantaran awak kapal' dan bagaimana MLC 2006 melindungi pelaut dari situasi ini?

BAB VII — ISPS CODE DAN KEAMANAN MARITIM

7.1 Latar Belakang dan Tujuan ISPS Code

ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code) adalah kode keamanan yang diadopsi IMO melalui amandemen SOLAS Chapter XI-2 pada tahun 2002, sebagai respons langsung atas serangan teroris 11 September 2001 (9/11) di Amerika Serikat. ISPS Code mulai berlaku 1 Juli 2004.

Mengapa 9/11 Mempengaruhi Keamanan Kapal?

Serangan 9/11 mengungkapkan kerentanan infrastruktur transportasi terhadap terorisme. Komunitas maritim menyadari bahwa kapal — terutama kapal tanker bahan kimia atau kapal kontainer besar — dapat digunakan sebagai senjata atau target terorisme yang sangat efektif. ISPS Code dirancang untuk:

- Mencegah kapal menjadi alat atau target terorisme
- Meningkatkan pertukaran informasi ancaman keamanan
- Memastikan protokol keamanan yang konsisten di seluruh kapal dan pelabuhan dunia

7.2 Persyaratan ISPS untuk Kapal

Persyaratan	Detail
Ship Security Plan (SSP)	Setiap kapal wajib memiliki rencana keamanan tertulis yang disetujui oleh administrasi negara bendera atau badan klas yang diotorisasi
Ship Security Officer (SSO)	Setiap kapal wajib menunjuk satu anggota awak sebagai Ship Security Officer yang bertanggung jawab melaksanakan SSP
Company Security Officer (CSO)	Perusahaan pelayaran wajib menunjuk Company Security Officer yang mengoordinasikan keamanan armada
International Ship Security Certificate (ISSC)	Kapal wajib memiliki sertifikat ISPS yang valid sebagai bukti kepatuhan
Continuous Synopsis Record (CSR)	Catatan permanen riwayat kapal: nama, bendera, pemilik, klas, pelabuhan pendaftaran
Automatic Identification System (AIS)	Kapal wajib memancarkan AIS secara terus-menerus di laut
Ship Security Alert System (SSAS)	Sistem alarm keamanan kapal yang dapat dikirimkan secara diam-diam ke CSO dan otoritas

Level Keamanan ISPS

Security Level	Kondisi	Tindakan
Level 1 — Normal	Ancaman keamanan minimal	Tindakan keamanan rutin: kontrol akses, inspeksi barang yang naik ke kapal
Level 2 — Heightened	Ancaman keamanan meningkat	Intensifikasi tindakan: pemeriksaan lebih ketat, akses dibatasi lebih ketat
Level 3 — Exceptional	Insiden yang mungkin terjadi	Tindakan maksimum: kemungkinan penghentian operasi, koordinasi penuh dengan otoritas

7.3 Ship Security Officer (SSO) dan Ship Security Plan

Aspek SSP	Isi
Prosedur keamanan sesuai level	Daftar tindakan yang harus diambil di setiap level keamanan (1, 2, 3)
Kontrol akses	Siapa yang boleh naik kapal; prosedur pemeriksaan; ID yang diakui
Area terbatas	Identifikasi dan perlindungan area kritis (kamar mesin, bridge, tangki bahan bakar)
Pemantauan keamanan	Patroli, CCTV, pencahayaan — persyaratan di setiap level
Drill dan latihan	Jadwal latihan keamanan berkala
Pelaporan insiden keamanan	Prosedur melaporkan ancaman dan insiden keamanan

SOAL LATIHAN BAB VII

A. Pilihan Ganda

42. ISPS Code diadopsi sebagai respons atas... a. Tenggelamnya kapal Titanic b. Serangan teroris 11 September 2001 c. Tumpahan minyak Exxon Valdez d. Badai Katrina
43. Ship Security Officer (SSO) di kapal bertugas untuk... a. Mengoperasikan sistem kemudi b. Melaksanakan Ship Security Plan dan koordinasi keamanan kapal c. Mengurus dokumen bea cukai d. Melakukan pengajaran keselamatan saja
44. Security Level 3 dalam ISPS Code berarti... a. Ancaman minimal, tindakan rutin b. Ancaman meningkat, intensifikasi tindakan c. Insiden mungkin terjadi, tindakan maksimum d. Tidak ada ancaman

B. Soal Uraian

45. Jelaskan latar belakang lahirnya ISPS Code dan tujuannya!

46. Jelaskan 7 persyaratan ISPS Code untuk kapal!
47. Jelaskan 3 level keamanan ISPS dan tindakan yang harus diambil pada setiap level!
48. Jelaskan isi utama yang harus ada dalam Ship Security Plan (SSP)!

BAB VIII — UNDANG-UNDANG PELAYARAN INDONESIA

8.1 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah landasan hukum utama pelayaran nasional Indonesia yang mengatur seluruh aspek pelayaran di wilayah perairan Indonesia. UU ini menggantikan UU Pelayaran sebelumnya yang sudah tidak sesuai dengan perkembangan.

Bab UU 17/2008	Pokok Pengaturan
Bab I — Ketentuan Umum	Definisi pelayaran, angkutan perairan, kenavigasian, dan terminologi terkait
Bab II — Angkutan di Perairan	Angkutan laut dalam negeri dan luar negeri; asas cabotage; jenis layanan angkutan
Bab III — Kepelabuhanan	Fungsi dan jenis pelabuhan; pengelolaan pelabuhan; otoritas pelabuhan
Bab IV — Kenavigasian	Fasilitas kenavigasian (alat bantu navigasi); SBNP (Sarana Bantu Navigasi Pelayaran)
Bab V — Keselamatan dan Keamanan Pelayaran	Persyaratan kelaikan kapal; kelaiklautan; sertifikasi; investigasi kecelakaan
Bab VI — Perlindungan Lingkungan Maritim	Pencegahan dan penanggulangan pencemaran; limbah dari kapal
Bab VII — Sumber Daya Manusia	Persyaratan pelaut; sertifikasi; pembinaan profesi pelaut
Bab IX — Sistem Informasi Pelayaran	Sistem data dan informasi pelayaran nasional
Bab XI — Penyidikan	Kewenangan penyidikan pelanggaran UU Pelayaran
Bab XII — Ketentuan Pidana	Sanksi pidana atas pelanggaran UU Pelayaran

Ketentuan Pidana Penting (Pasal 284-336)	Sanksi
Mengoperasikan kapal tidak memenuhi syarat keselamatan	Penjara maks 5 tahun dan/atau denda maks Rp 600 juta
Nakhoda berlayar tanpa sertifikat laik laut	Penjara maks 3 tahun dan/atau denda maks Rp 400 juta
Membuang limbah ke perairan tanpa memenuhi persyaratan	Penjara maks 5 tahun dan/atau denda maks Rp 600 juta
Melakukan pelayaran tanpa sertifikat keselamatan yang valid	Penjara maks 2 tahun dan/atau denda maks Rp 300 juta

8.2 PP No. 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan

Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan mengatur secara lebih spesifik tentang persyaratan, hak, dan kewajiban pelaut Indonesia.

Aspek PP 7/2000	Pengaturan
Buku Pelaut	Wajib dimiliki setiap pelaut Indonesia; diterbitkan Ditjen Hubla
Sertifikasi Kompetensi	Pengaturan ujian kompetensi untuk ATT dan ANT; institusi penyelenggara
Perjanjian Kerja Laut	Persyaratan minimum perjanjian kerja antara pelaut dan pengusaha kapal
Keselamatan Pelaut	Persyaratan kesehatan dan keselamatan kerja bagi pelaut
Jaminan Sosial	Pelaut wajib dilindungi oleh program jaminan sosial ketenagakerjaan
Pelanggaran dan Sanksi	Sanksi administratif untuk pelaut yang melanggar ketentuan kepelautan

8.3 Peraturan Terkait Lainnya

Peraturan	Nomor	Pokok Pengaturan
Peraturan Menteri Perhubungan	PM 70/2013 dan perubahannya	Pendidikan dan Pelatihan Pelayaran
Peraturan Menteri Perhubungan	PM 7/2019	Penyelenggaraan kegiatan Pandu Laut
Peraturan Dirjen Hubla	HK.103/3/3/DJPL-17	Pedoman pemeriksaan pemenuhan persyaratan Keselamatan Kapal
Keputusan Menteri Perhubungan	KM 14/2001	Sertifikat keselamatan dan sertifikasi kapal
Peraturan Pemerintah	PP 20/2010	Angkutan di Perairan
Peraturan Presiden	Perpres 105/2015	Penyelenggaraan Pelayanan Publik Bidang Pelayaran

RANGKUMAN BAB VIII

Regulasi	Nomor/Tahun	Cakupan Utama
UU Pelayaran	UU 17/2008	Seluruh aspek pelayaran nasional Indonesia
PP Kepelautan	PP 7/2000	Sertifikasi, buku pelaut, perjanjian kerja pelaut

Regulasi	Nomor/Tahun	Cakupan Utama
SOLAS	1974 (dan amandemen)	Keselamatan jiwa di laut — konstruksi, peralatan, prosedur
STCW	1978 (Manila 2010)	Standar pelatihan dan sertifikasi pelaut
MARPOL	1973/1978	Pencegahan polusi laut dari kapal
ISM Code	1993 (SOLAS Ch IX)	Sistem manajemen keselamatan — SMS, DOC, SMC
MLC 2006	ILO 2006	Kondisi kerja dan kehidupan pelaut
ISPS Code	2002 (SOLAS Ch XI-2)	Keamanan kapal dan pelabuhan

SOAL LATIHAN BAB VIII

A. Pilihan Ganda

49. Undang-Undang Pelayaran Indonesia yang berlaku saat ini adalah... a. UU No. 21 Tahun 1992 b. UU No. 17 Tahun 2008 c. UU No. 7 Tahun 2000 d. UU No. 13 Tahun 2003
50. Buku Pelaut Indonesia diterbitkan oleh... a. BKI b. BASARNAS c. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Ditjen Hubla) d. Kementerian Tenaga Kerja
51. PP No. 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan mengatur antara lain... a. Tarif angkutan laut b. Buku pelaut, sertifikasi kompetensi, dan perjanjian kerja pelaut c. Desain kapal niaga d. Rute pelayaran domestik

B. Soal Uraian

52. Jelaskan pokok-pokok pengaturan dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran!
53. Jelaskan sanksi pidana apa yang dapat dikenakan atas pelanggaran UU Pelayaran!
54. Jelaskan aspek-aspek yang diatur dalam PP No. 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan!
55. Buat tabel ringkasan 8 konvensi/regulasi maritim internasional dan nasional yang dipelajari dalam buku ini — mencakup: nama, tahun, dan cakupan utama!

DAFTAR PUSTAKA

- IMO. (2018). SOLAS Consolidated Edition 2020. London: IMO.
- IMO. (2011). STCW Including 2010 Manila Amendments — Consolidated Text. London: IMO.
- IMO. (2019). MARPOL Consolidated Edition 2019. London: IMO.
- IMO. (2018). International Safety Management (ISM) Code with Guidelines. London: IMO.
- IMO. (2004). ISPS Code and SOLAS Amendments 2002. London: IMO.
- ILO. (2006). Maritime Labour Convention 2006. Geneva: ILO.
- Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan RI. (2022). Capaian Pembelajaran Kurikulum Merdeka — SMK Teknik Kapal Niaga Fase E. Jakarta: Kemendikbud.
- Sekretariat Negara RI. (2008). Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Jakarta: Setneg RI.
- Sekretariat Negara RI. (2000). Peraturan Pemerintah No. 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan. Jakarta: Setneg RI.
- Witherby Publishing Group. (2020). A Guide to the Maritime Labour Convention 2006 (3rd ed.). Edinburgh: Witherby.

GLOSARIUM

Istilah / Singkatan	Definisi
Amandemen	Perubahan resmi terhadap teks konvensi yang telah berlaku — memerlukan proses persetujuan IMO.
Asas Cabotage	Regulasi yang mewajibkan angkutan dalam negeri menggunakan kapal berbendera Indonesia.
Buku Pelaut	Dokumen resmi identitas dan rekam kerja pelaut, diterbitkan Ditjen Hubla.
CSO	Company Security Officer — pejabat keamanan perusahaan sesuai ISPS Code.
DOC	Document of Compliance — sertifikat ISM Code untuk perusahaan pelayaran.
DPA	Designated Person Ashore — penghubung kapal-perusahaan untuk keselamatan SMS.
Flag State	Negara di mana kapal didaftarkan dan mengibarkan benderanya.
ISPS Code	International Ship and Port Facility Security Code — kode keamanan maritim.
ISM Code	International Safety Management Code — kode manajemen keselamatan kapal.
ISSC	International Ship Security Certificate — sertifikat kepatuhan ISPS untuk kapal.
Konvensi	Perjanjian internasional yang mengikat negara-negara yang meratifikasinya.
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships.
MLC 2006	Maritime Labour Convention 2006 — konvensi ILO tentang standar kerja pelaut.
Oil Record Book (ORB)	Catatan wajib semua operasi terkait minyak di kapal — bukti kepatuhan MARPOL Annex I.
OWS	Oily Water Separator — pemisah air-minyak wajib pada bilge water sebelum dibuang.
Port State Control	Inspeksi kapal asing oleh otoritas negara pelabuhan yang dikunjungi.
Ratifikasi	Proses formal negara menyatakan persetujuan dan keterikatan pada suatu konvensi internasional.
SMC	Safety Management Certificate — sertifikat ISM Code untuk kapal individual.
SMS	Safety Management System — sistem manajemen keselamatan sesuai ISM Code.
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea 1974.
SOPEP	Shipboard Oil Pollution Emergency Plan — rencana respons darurat tumpahan minyak.

Istilah / Singkatan	Definisi
SSO	Ship Security Officer — pejabat keamanan kapal sesuai ISPS Code.
SSP	Ship Security Plan — rencana keamanan kapal sesuai ISPS Code.
SSAS	Ship Security Alert System — sistem alarm keamanan kapal yang dapat dikirim diam-diam.
STCW	Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978.