

**PENERAPAN INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE  
PADA PERUSAHAAN PELAYARAN DI MAKASSAR****<sup>1</sup> Ismail, <sup>2</sup> Andi Dirga Noegraha, <sup>3</sup> Agriani Pongkessu**<sup>1,2,3</sup> Akademi Maritim Indonesia AIPI Makassar<sup>1</sup> [ismail.kaharuddin@gmail.com](mailto:ismail.kaharuddin@gmail.com)

---

**ABSTRACT**

This study aims to obtain an overview of how large the level of implementation of the International Safety Management Code (ISM-Code) is in shipping companies and on ships operating in these companies, and to analyze how they affect the company's operations. The object of this research is a cruise ship company in Makassar, namely PT. Dillah Samudera. This study uses a qualitative descriptive method, where the analysis technique uses two kinds of data, namely primary data which is data obtained through questionnaire interviews and secondary data which is data obtained through literature and documents from companies and related agencies. The results obtained are the level of implementation of the ISM-Code on ships operated by PT. Dillah Samudera obtained an average (mean) according to the scale of 2.21 or 73.67%. As well as implementing the ISM-Code for PT. Ocean Dillah is an average of 2.89 or 96.33%. So it can be determined that the ISM-Code requirements for PT. Most of these Dillah Samudera have complied with the requirements of the ISM-Code.

---

**Keywords;** Implementation; ISM-Code; Shipping companies

---

**A. PENDAHULUAN**

Kode Manajemen Keselamatan Internasional adalah standar internasional mengenai manajemen dalam pengoperasian kapal secara aman dan pencegahan pencemaran yang telah disahkan dalam sidang umum International Maritime Organization (IMO) dengan sasaran untuk menjamin keselamatan di laut, pencegahan kecelakaan manusia atau kehilangan jiwa dan menghindari kerusakan lingkungan khususnya terhadap lingkungan maritim serta harta benda. Kode Manajemen Keselamatan Internasional atau *International Management Code for the safe Operation of Ships and for Pollution Prevention* yang disingkat menjadi International Safety Management Code dan menjadi lebih terkenal dengan "ISM-Code", ditetapkan oleh IMO dalam resolusi No. A-741 (18) dan selanjutnya pada bulan

November 1993 dimasukkan ke dalam Konvensi SOLAS (Safety of Life at Sea) 1974 sebagai bab baru yaitu Chapter IX. Setelah menjadi bab baru dari konvensi SOLAS maka ISM-Code menjadi Compulsory, artinya merupakan keharusan bagi setiap negara anggota IMO untuk menerapkan sepenuhnya semua ISM-Code requirements (Menteri Perhubungan, 2012).

Berdasarkan pantauan IMO lebih dari 80% dari kecelakaan kapal disebabkan oleh kesalahan manusia (*human error*), 75% sampai 79% dari kesalahan manusia tersebut disebabkan oleh pelaksanaan manajemen yang buruk (Sunanto et al., 2019). Sedangkan menurut Tim Puslitbang Direktorat Jenderal Perhubungan Laut bahwa kasus-kasus kecelakaan kapal laut di Indonesia 72% disebabkan karena kesalahan manusia dengan distribusi 52% kesalahan sumber daya manusia (SDM) murni; 9,8% gabungan antara SDM dan teknis; 5,3% gabungan antara SDM dan alam; serta 4,9% gabungan antara SDM, teknis dan alam. Kesalahan manusia tersebut merupakan kontribusi langsung maupun tidak langsung dilakukan oleh anak buah kapal dan nakhoda, operator, syahbandar dan perangkatnya, pandu, serta Biro Klasifikasi Indonesia (Hasugian et al., 2018).

ISM Code adalah Suatu kode (petunjuk rinci) tentang manajemen internasional untuk mengoperasikan kapal agar selamat (*safe operation*) dan menjaga lingkungan hidup. Permasalahan dalam Penerapan ISM Code Untuk Mengoptimalkan Keselamatan Kerja Kapal yaitu adanya unsur ketidakterampilan dan ketakcakapan awak kapal dalam mematuhi kedisiplinan aturan kerja ataupun kurangnya pengetahuan awak kapal tentang pentingnya pelatihan di atas kapal (Astuti & Muladi, 2019). Secara umum pembahasan penelitian ini adalah untuk mengetahui seberapa jauh tingkat implementasi ISM-Code pada perusahaan pelayaran PT. Dillah Samudera, untuk memenuhi implementasi ISM-Code ada beberapa persyaratan yang harus terpenuhi diantaranya adalah persyaratan peralatan, sumber daya manusia dan manajemen (Desfi Arianti et al., 2023). Dalam penelitian ini pengukuran tingkat implementasi dibatasi pada persyaratan manajemen, yaitu terhadap unsur-unsur yang terlibat langsung dalam pelaksanaan ISM-Code yaitu di kantor perusahaan (pimpinan dan staf) dan di kapal yaitu nakhoda beserta awak kapal lainnya.

Adapun manfaat dari penelitian ini yaitu sebagai masukan bagi perusahaan, khususnya PT. Dillah Samudera atau perusahaan pelayaran lainnya untuk dapat

menerapkan ISM-Code dengan baik, sehingga kapal, awak kapal, barang/penumpang dan lingkungan tempat beropersinya kapal dapat terjamin keselamatannya. Serta sebagai bahan referensi bagi pihak-pihak yang membutuhkan, khususnya yang berhubungan dengan Sistem Manajemen Keselamatan.

International Safety Management Code (ISM-Code) adalah koda internasional mengenai manajemen untuk pengoperasian kapal secara aman dan pencegahan pencemaran (Asmarinanda & Safitri, 2020). Indonesia sebagai salah satu anggota IMO dan sebagai Negara yang telah meratifikasi SOLAS, maka adalah keharusan untuk mengimplementasikan Koda Manajemen Keselamatan tersebut. Karena Peraturan Manajemen Keselamatan Internasional berlaku secara global, maka yang dimaksud dengan manajemen di sini adalah proses kegiatan perusahaan pelayaran yang menggambarkan pelaksanaan peraturan baik di kantor, di terminal maupun di atas kapal (Riyadi et al., 2019).

Dalam sistem manajemen selalu terdapat proses, maka proses yang dimaksud adalah bagian dari kehidupan perusahaan supaya mampu berkompetisi memperebutkan pasar, karena organisasi perusahaan yang buruk bila dikaitkan dengan keselamatan operasi dan pencegahan pencemaran, akan dapat mendatangkan kerugian karena hilangnya nyawa manusia, kerusakan barang/hilangnya harta benda serta rusaknya lingkungan hidup. Setiap kecelakaan laut yang membawa malapetaka yang besar terhadap kehidupan manusia dan lingkungannya, selalu dibahas dalam pertemuan internasional (IMO) dan menghasilkan resolusi-resolusi yang disetujui bersama, demikian juga resolusi tentang ISM-Code (Mudiyanto, 2019). Tingginya tingkat kecelakaan kapal yang disebabkan oleh kesalahan manusia menjadi tanggung jawab IMO untuk mencegah atau menguranginya. Dalam regulasi IMO menyatakan bahwa yang bertanggung jawab terhadap keselamatan pelayaran ada tiga pihak, yaitu Pemerintah pada setiap negara sebagai institusi resmi yang mengawasi pelaksanaan aturan-aturan berkaitan dengan keselamatan di laut, Pendidikan dan Latihan sebagai institusi yang mendidik dan melatih personil yang akan bekerja di kapal serta perusahaan pelayaran yang mengoperasikan kapal dengan tenaga kerja terlatih (Utomo et al., 2018).

Indonesia sebagai Negara anggota IMO yang memiliki beberapa pelabuhan internasional, lembaga-lembaga pendidikan dan pelatihan kepelautan serta

perusahaan-perusahaan yang memiliki armada kapal yang beroperasi secara internasional wajib menghilangkan atau mengurangi kesalahan yang disebabkan oleh kekeliruan pelaksana pelabuhan (administrator), lembaga pendidikan dan pelatihan dan perusahaan pelayaran yang secara langsung atau tidak menyebabkan kecelakaan dan pencemaran. Untuk memenuhi aturan-aturan internasional dan menjaga terwujudnya kepentingan nasional yaitu terciptanya arus transportasi yang aman dan lancar maka pemerintah Indonesia telah memberlakukan aturan Manajemen Keselamatan tersebut. Pemberlakuan ISM-Code bagi kapal berbendera Indonesia diatur dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : PY.67 / 1 / 6-96 tanggal 12 Juli 1996.

Terdapat 2 (dua) sertifikat yang dapat diperoleh dari implementasi ISM-Code yaitu pertama D.O.C dan S.M.C (Naily et al., 2019). *Document of Compliance* ialah dokumen yang dikeluarkan oleh pemerintah atau badan independen untuk perusahaan pelayaran yang telah memenuhi persyaratan ISM-Code. Sertifikat yang kedua yaitu S.M.C (*Safety Management Certificate*), ialah dokumen yang dikeluarkan oleh pemerintah atau badan independen untuk sebuah kapal (atau kapa

I-kapal) bila perusahaan dan kapal tersebut telah memenuhi syarat.

## **B. METODE**

Jenis penelitian ini adalah deskriptif kualitatif, yaitu suatu rumusan masalah yang memandu penelitian untuk mengeksplorasi atau memotret situasi sosial yang akan diteliti secara menyeluruh, luas dan mendalam. Dimana dalam penelitian ini memberikan gambaran yang lebih jelas tentang implementasi ISM Code pada perusahaan pelayaran PT. Dilla Samudera dan analisis pengaruhnya terhadap operasional perusahaan tersebut. Dalam hal ini dapat digambarkan apakah kapal memenuhi syarat-syarat keselamatan berlayar dengan pedoman kepada ketentuan-ketentuan tentang keselamatan kapal dan standar operasional prosedur penanganan keselamatan kapal. Jenis data yang dikumpulkan pada penelitian ini adalah meliputi data primer dan data sekunder. Data primer, yaitu data yang diambil dari hasil wawancara dengan menggunakan kuesioner terhadap perusahaan dan kapal-kapal yang dioperasikan. Data sekunder, yaitu data yang diperoleh melalui studi literatur, yaitu berupa peraturan-peraturan tentang ISM-Code dan data-data tentang kejadian

atau kegiatan yang dilakukan sehubungan dengan keselamatan yang dilaksanakan di perusahaan PT. Dillah Samudera.

Metode pengumpulan data yang digunakan adalah dengan menggunakan kuesioner, yaitu melalui pertanyaan-pertanyaan yang terstruktur yang sebelumnya telah disiapkan oleh peneliti dan juga dilakukan pengamatan terhadap setiap item kuesioner untuk mengetahui fakta atau kondisi dari yang dinyatakan dalam item kuesioner. Skala pengukuran yang digunakan adalah 4 skala pengukuran, yaitu; skala 0 adalah Sama sekali tidak melaksanakan/ tidak memenuhi persyaratan (*Mayor non Conformity*), skala 1 yaitu Melaksanakan tetapi masih terdapat kekurangan/ketidaksesuaian (*Minor non Conformity*), atau tidak melaksanakan salah satu item dari tiap elemen ISM-Code, skala 2 yaitu Melaksanakan tetapi terdapat ketidaksesuaian yang tidak berpengaruh kuat untuk terjadinya ancaman keselamatan (observasi), dan skala 3 yaitu Telah melaksanakan sesuai dengan persyaratan ISM-Code.

Adapun tahapan dalam analisa data yaitu Tabulasi data yang berupa penyederhanaan data hasil kuesioner disajikan dalam bentuk tabel sehingga mudah dalam menginterpretasikan, dan Penentuan nilai rata-rata dan total nilai. Hasil kuesioner dari perusahaan dan kapal-kapal yang dioperasikan kemudian dilakukan perhitungan nilai rata-rata untuk setiap item dan menghitung total nilai setiap responden. Nilai rata-rata yang digunakan adalah rata-rata geometrik dengan rumus Nilai rata-rata (mean) sama dengan nilai total item/ jumlah responden. Serta Interpretasi terhadap nilai rata-rata dan total nilai. Karena nilai rata-rata (mean) merupakan nilai pecahan dan total nilai sudah melampaui nilai skala yang diberikan, maka untuk menginterpretasikan ke dalam skala likert membutuhkan skala numerik linear (Simamora, 2004). Adapun rentang skala (RS) sebagai berikut:

Untuk nilai rata-rata (mean) item yaitu:

$$RS = (m-n)/b$$

Untuk total nilai

$$RS = \{a(m-n)\}/b$$

Dimana :

$$RS = \text{rentang skala}$$

$$a = \text{jumlah item}$$

- b = jumlah skala penilaian  
m = skala dengan skor tertinggi  
n = skala dengan skor terendah

Pengukuran implementasi tiap-tiap elemen ISM-Code terhadap kapal-kapal pada total jumlah nilai yang diperoleh dari keseluruhan item kuesioner. Adapun rentang skala total nilai dari kuesioner terhadap kapal dan kantor perusahaan adalah :

- $0,00 \leq x \leq 0,75$  = Tidak memenuhi  
 $0,76 \leq x \leq 1,50$  = Kurang memenuhi  
 $1,51 \leq x \leq 2,25$  = Cukup memenuhi  
 $2,26 \leq x \leq 3,00$  = Memenuhi

Pengukuran tingkat implementasi keseluruhan elemen ISM-Code terhadap kapal-kapal didasarkan pada total jumlah nilai yang diperoleh dari keseluruhan item kuesioner. Adapun rentang skala total nilai dari kuesioner terhadap kapal yaitu :

- $0,00 \leq x \leq 31,5$  = Tidak memenuhi  
 $31,6 \leq x \leq 63,0$  = Kurang memenuhi  
 $63,1 \leq x \leq 94,5$  = Cukup memenuhi  
 $94,6 \leq x \leq 126$  = Memenuhi

Adapun rentang skala total nilai dari kuesioner terhadap kantor perusahaan yaitu :

- $0,00 \leq x \leq 41,25$  = Tidak memenuhi  
 $41,26 \leq x \leq 82,50$  = Kurang memenuhi  
 $82,51 \leq x \leq 123,7$  = Cukup memenuhi  
 $123,76 \leq x \leq 165$  = Memenuhi

### C. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pembahasan hasil bersifat argumentatif menyangkut relevansi antara hasil, teori, penelitian terdahulu dan fakta empiris yang ditemukan, serta menunjukkan kebaruan temuan. Penerapan ISM-Code pada perusahaan pelayaran di Indonesia didasarkan pada Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut No. PY. 67/1/6-96 tanggal 12 Juli 1996. Perusahaan pelayaran yang telah memenuhi aturan ISM-Code maka oleh Badan yang berwenang akan menerbitkan dan memberikan *Document of Compliance* (DOC), sedangkan untuk kapal-kapal yang dioperasikannya diberikan

*Safety Management Certificate (SMC)*. Untuk mengukur sejauh mana implementasi ISM-Code pada perusahaan pelayaran PT. Dillah Samudera, maka akan diuraikan bagaimana penerapannya di kantor perusahaan dan di kapal-kapal yang dioperasikannya, dan kemudian dapat ditarik kesimpulan secara umum sejauh mana penerapannya pada perusahaan tersebut. Berdasarkan elemen-elemen dari ISM-Code, maka ada beberapa item yang harus dipenuhi oleh kantor perusahaan dan kapal-kapal yang dioperasikan oleh perusahaan tersebut untuk mengimplementasikan ISM-Code. Untuk di kantor perusahaan pelayaran ada 55 item dan 42 item untuk tiap-tiap kapal. Pada penelitian ini, masing-masing item tersebut dibuat dalam bentuk kuesioner.

Untuk mengukur implementasi tiap-tiap elemen dari ISM-Code, disesuaikan dengan skala yang digunakan, yaitu ada empat kategori sebagai berikut: Tidak memenuhi, Kurang memenuhi, Cukup memenuhi, dan Memenuhi. Hal ini didasarkan atau mengacu pada Pedoman dan Prosedur Sertifikasi yang diterbitkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia yang mana penilaian terhadap setiap item elemen-elemen ISM-Code dikelompokkan menjadi empat kategori seperti yang tersebut di atas, sehingga dalam pembuatan setiap item kuesioner terdapat 4 kategori jawaban. Telah diuraikan bahwa data yang digunakan dalam penelitian ini pada umumnya adalah berupa data primer yang diperoleh dengan menggunakan kuesioner. Daftar jumlah item kuesioner yang dapat dilihat pada halaman lampiran. Kuesioner-kuesioner tersebut dibuat untuk Kantor Perusahaan PT. Dillah Samudera dan untuk kapal-kapal yang dioperasikannya yaitu sebanyak 8 kapal.

Berdasarkan kuesioner yang telah dibuat kemudian disampaikan kepada nakhoda dan awak kapal serta personil di kantor yang ditunjuk untuk menjelaskan setiap item kuesioner atau menunjukkan suatu bukti yang objektif, serta kebijakan, prosedur-prosedur atau pelaksanaan kerja dari setiap elemen persyaratan. Adapun data hasil kuesioner yang menggambarkan tingkat implementasi dari elemen-elemen manajemen keselamatan terhadap kapal-kapal yang dioperasikan oleh PT. Dillah Samudera yaitu dapat dilihat pada Tabel 1. Dari hasil kuesioner terhadap item persyaratan manajemen keselamatan untuk di kapal-kapal, skor rata-rata (mean) implementasi ISM-Code adalah sebesar 2,21. Hal ini dapat diinterpretasikan bahwa secara umum kapal-kapal PT. Dillah samudera berada pada tingkat cukup memenuhi

persyaratan. Implementasi untuk masing-masing kapal menunjukkan terdapat kapal-kapal yang masih belum memenuhi item persyaratan elemen ISM-Code.

**Tabel 1. Tingkat Implementasi masing-masing elemen ISM-Code di Kapal**

| No   | Elemen-elemen dari ISM-Code                                       | No. Angket                  | Nilai | Kualitas       |
|------|---|-----------------------------|-------|----------------|
| I    | Kebijakan Keselamatan & Perlindungan lingkungan                   | 1, 2 & 3                    | 2,75  | Memenuhi       |
| II   | Tanggung jawab & Wewenang Perusahaan                              | 4, 5 & 6                    | 2,25  | Cukup memenuhi |
| III  | Petugas Darat yang Ditunjuk                                       | 7                           | 3,00  | Memenuhi       |
| IV   | Tanggung jawab & Wewenang Nahkoda                                 | 8, 9, 10, 11, 12 & 13       | 2,50  | Memenuhi       |
| V    | Sumber Daya & Tenaga Kerja  | 14, 15, 16, 17, 18, 19 & 20 | 1,96  | Cukup memenuhi |
| VI   | Pengembangan Rencana untuk Pengoperasian Kapal                    | 21 & 22                     | 1,88  | Cukup memenuhi |
| VII  | Kesiapan Menghadapi Keadaan Darurat                               | 23, 24 & 25                 | 1,88  | Cukup memenuhi |
| VIII | Laporan & Analisa Ketidaksesuaian, Kecelakaan dan Kejadian Bahaya | 26 & 27                     | 2,13  | Cukup memenuhi |
| IX   | Pemeliharaan Kapal & Perlengkapannya                              | 28, 29, 30, 31, 32, 33 & 34 | 1,84  | Cukup memenuhi |
| X    | Dokumentasi   | 35, 36, 37 & 38             | 2,75  | Memenuhi       |
| XI   | Verifikasi Perusahaan, Tinjauan Ulang dan Evaluasi                | 39, 40, 41 & 42             | 2,09  | Cukup memenuhi |
|      | Hasil Kumulatif   | 1 s.d. 42                   | 2,21  | Cukup memenuhi |

Persyaratan/elemen dengan nilai yang rendah menunjukkan tingkat implementasi yang rendah. Skor rata-rata terendah terdapat pada elemen IX (pemeliharaan kapal dan perlengkapannya) yaitu sebesar 1,84 hal ini disebabkan oleh rencana perawatan dan perbaikan tidak dilaksanakan secara optimal, dan juga keterampilan para masinis yang rendah. Kapal Dillah Samudera VIII bahkan tidak memiliki jadwal rencana perawatan perbaikan, dan KM. Dillah Samudera I dan KM. Dillah Samudera IX masih terdapat banyak kekurangan (minor NC). Perawatan dan perbaikan tidak optimal disebabkan oleh keterampilan para perwira (mualim dan masinis) yang rendah sebagai akibat dari rendahnya motivasi kerja karena pengaruh dari pendapatannya yang rendah, hal ini dapat dilihat dari adanya sejumlah personil yang pindah ke perusahaan lain untuk mendapatkan gaji yang lebih besar, terutama dilakukan oleh personil yang telah memiliki masa layar yang lama, sedangkan penggantinya cenderung oleh perwira yang belum berpengalaman atau yang baru lulus dari pendidikan. Rendahnya keterampilan beberapa perwira dapat dilihat dari terjadinya kerusakan yang disebabkan oleh kesalahan prosedur pengoperasian, kemampuan untuk mendeteksi/mencegah kerusakan dan pelaksanaan perbaikan yang memadai.

Hal ini dibuktikan juga dari keterangan dari kantor perusahaan khususnya oleh Port Engineer. Sedangkan untuk persyaratan lainnya yang berada dalam kategori cukup memenuhi yaitu persyaratan tanggung jawab dan wewenang perusahaan (skor 2,25); sumber daya dan tenaga kerja (skor 1,96); pengembangan rencana untuk pengoperasian kapal (skor 1,88); kesiapan menghadapi keadaan darurat (skor 1,88); laporan dan analisa ketaksesuaian kejadian berbahaya (skor 2,13); pemeliharaan kapal dan perlengkapannya (skor 1,84); dan verifikasi perusahaan, tinjauan ulang dan evaluasi (skor 2,09).

**Tabel 2. Tingkat Implementasi elemen ISM-Code pada Kantor Perusahaan**

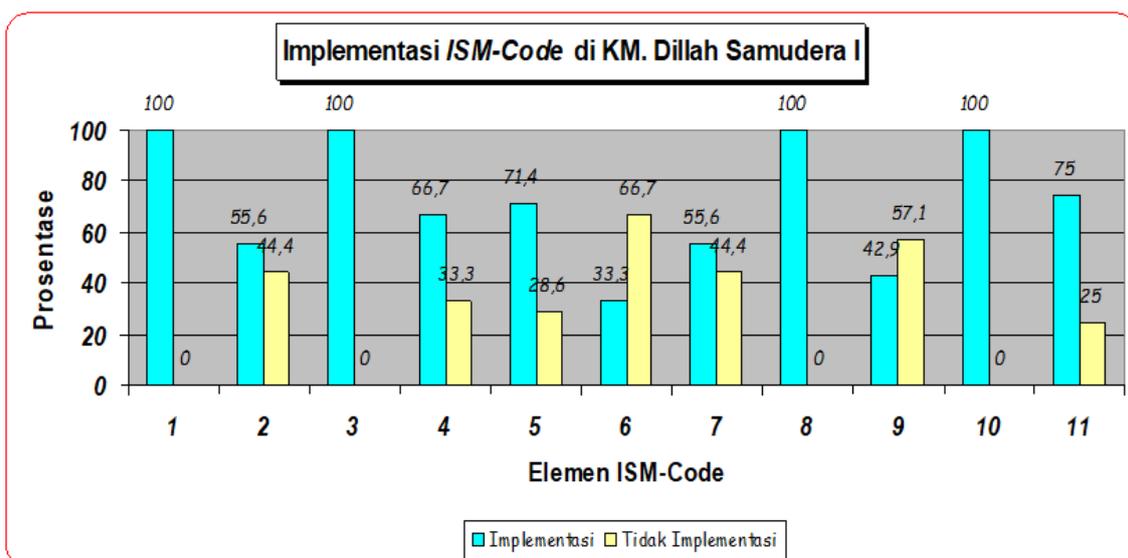
| No   | Elemen-elemen dari ISM-Code                                       | No. Angket                              | Nilai | Kualitas       |
|------|---|---|-------|----------------|
| I    | Kebijakan Keselamatan & Perlindungan lingkungan                   | 1, 2 & 3                                | 3,00  | Memenuhi       |
| II   | Tanggung jawab & Wewenang Perusahaan                              | 4, 5, 6 & 7                             | 3,00  | Memenuhi       |
| III  | Petugas Darat yang Ditunjuk                                       | 8, 9, 10 & 11                           | 3,00  | Memenuhi       |
| IV   | Tanggung jawab & Wewenang Nahkoda                                 | 12, 13, 14, 15, 16 & 17                 | 3,00  | Memenuhi       |
| V    | Sumber Daya & Tenaga Kerja  | 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26 & 27 | 2,80  | Memenuhi       |
| VI   | Pengembangan Rencana untuk Pengoperasian Kapal                    | 28 & 29                                 | 2,00  | Cukup memenuhi |
| VII  | Kesiapan Menghadapi Keadaan Darurat                               | 30, 31 & 32                             | 3,00  | Memenuhi       |
| VIII | Laporan & Analisa Ketidaksesuaian, Kecelakaan dan Kejadian Bahaya | 33, 34 & 35                             | 3,00  | Memenuhi       |
| IX   | Pemeliharaan Kapal & Perlengkapannya                              | 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42 & 43         | 2,75  | Memenuhi       |
| X    | Dokumentasi   | 44, 45, 46, 47, 48 & 49                 | 3,00  | Memenuhi       |
| XI   | Verifikasi Perusahaan, Tinjauan Ulang dan Evaluasi                | 50, 51, 52, 53, 54 & 55                 | 3,00  | Memenuhi       |
|      | Hasil Kumulatif   | 1 s.d. 55                               | 2,89  | Memenuhi       |

Tingkat implementasi elemen-elemen ISM-Code di kantor perusahaan PT. Dillah Samudera berdasarkan hasil kuesioner adalah rata-rata (mean) sebesar 2,89. Hal ini dapat diinterpretasikan bahwa kantor PT. Dillah Samudera telah memenuhi sebagian besar persyaratan dari Sistem Manajemen Keselamatan Internasional. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 2. Terpenuhinya sebagian besar dari persyaratan aturan keselamatan di kantor perusahaan karena pelaksanaan yang cukup konsisten dan pengawasan yang efektif. Aturan-aturan secara umum telah dilaksanakan dengan baik yang ditunjang dengan prasarana yang cukup memadai serta tanggungjawab para staf kantor perusahaan terhadap tugas yang diberikan dilaksanakan dengan baik. Kepercayaan yang besar diberikan kepada setiap personil menciptakan iklim

kerja yang kondusif sehingga kebijakan atau instruksi kerja oleh pimpinan dapat dilaksanakan dengan baik.

Walaupun sebagian besar elemen telah dilaksanakan dengan baik, namun beberapa elemen belum sepenuhnya dilaksanakan, diantaranya adalah pada elemen VI (Pengembangan Rencana untuk Pengoperasian Kapal) dengan skor 2,00 atau dalam kondisi cukup memenuhi karena ada bukti bahwa di kantor perusahaan tidak terdapat atau tidak memiliki daftar gambar dan daftar peta kapal KM. Sinar Deli dan KM. Multi Sejahtera. Sementara untuk elemen V (skor 2,80) disebabkan karena kriteria pengawakan belum sepenuhnya sesuai SMK perusahaan dan elemen IX (skor 2,75) disebabkan tidak adanya laporan kinerja mesin induk dari sebagian kapal-kapal yang dioperasikan.

**Gambar 1. Tingkat Implementasi ISM-Code pada KM. Dillah Samudera - I**



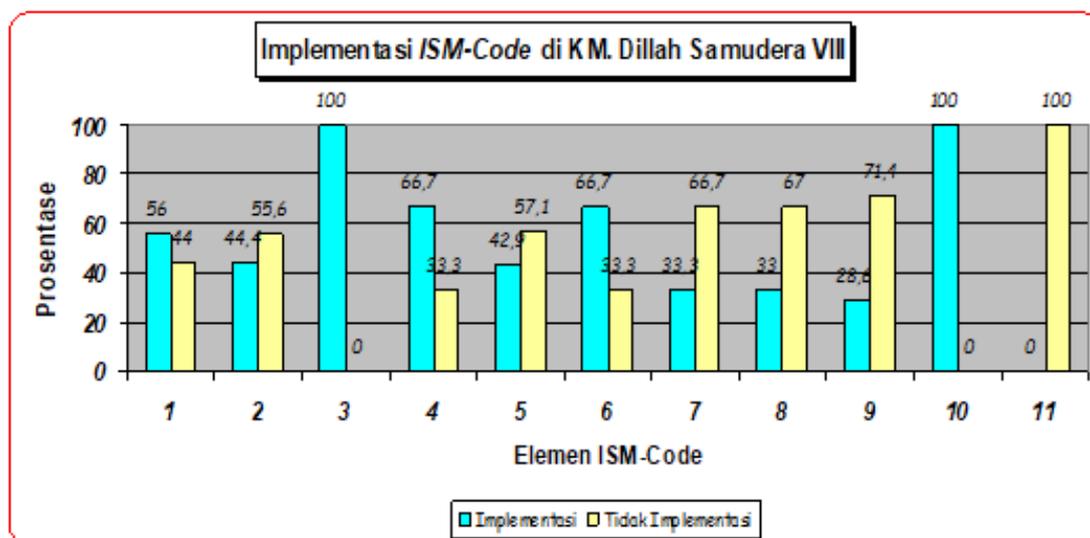
(Sumber: Hasil Analisis)

Persentase implementasi di kapal Dillah Samudera – I adalah seperti yang ditunjukkan oleh Gambar 1. Dimana untuk tingkat pemenuhan persyaratan elemen adalah sebesar 69 % dan yang tidak terpenuhi adalah 31 %, sehingga masih bisa dikategorikan berada pada skala cukup memenuhi persyaratan dari ISM-Code ini. Persyaratan yang telah terpenuhi adalah elemen I, III, VIII dan X karena menunjukkan bahwa kebijakan tentang keselamatan diketahui dan dimengerti oleh perwira/personil di kapal, dalam hal ini personil mengetahui petugas darat yang ditunjuk sebagai wakil

dari pemilik kapal (perusahaan), sehingga laporan dan analisa ketaksesuaian, kecelakaan dan kejadian berbahaya telah disampaikan dengan tepat dan jelas.

Sebagian besar persyaratan yang belum terpenuhi adalah pada elemen VI dan elemen IX, yaitu tingkat pemenuhannya hanya sebesar 33 % dan 43 %. Hal yang tidak terpenuhi pada elemen ini adalah pelaksanaan pedoman atau prosedur yang telah ditetapkan oleh perusahaan tidak dilaksanakan secara konsisten serta faktor dari usia kapal juga yang sudah tua sehingga sering terjadi kerusakan dan berpengaruh dengan menurunnya kedisiplinan personil untuk mematuhi prosedur kerja. Selain itu pemeliharaan kapal dan perlengkapannya tidak dilaksanakan secara konsekuen dan belum sesuai dengan pedoman yang telah ada. Hal ini umumnya diakibatkan karena tingkat motivasi dan disiplin yang rendah dari personil di atas kapal. Pada KM. Dillah Samudera – VIII, jumlah item yang tidak terpenuhi adalah 31 item atau 52 %. Jika didasarkan pada rentang skala pada penelitian ini, maka kapal ini dikatakan kurang memenuhi persyaratan ISM-Code. Hal ini dapat dilihat dari tingkat ketidaksesuaiannya, yaitu terdapat ketidaksesuaian besar (*major non conformity*). Artinya dari elemen-elemen ISM-Code tersebut, ada elemen yang sama sekali tidak dilaksanakan, sehingga mempunyai resiko yang tinggi terhadap keselamatan kapal.

**Gambar 2. Tingkat Implementasi ISM-Code pada KM. Dillah Samudera - VIII**

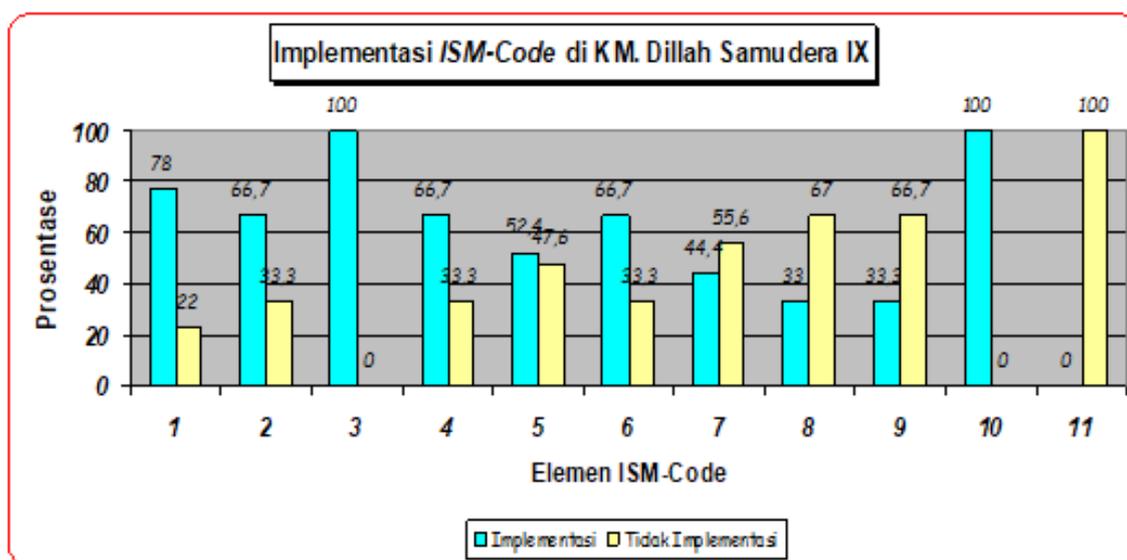


(Sumber: Hasil Analisis)

Pada Gambar 2 terlihat persentase implementasi yang rendah di KM. Dillah Samudera – VIII ini disebabkan oleh beberapa faktor seperti jenis kapal, yaitu dari

jenis kapal tunda. Kapal ini tidak direncanakan untuk berlayar secara internasional sehingga perusahaan membuat kebijakan untuk tidak memenuhi sebagian dari persyaratan ISM-Code ini. Faktor lain adalah untuk menekan biaya operasional kapal, sumber daya manusia, dan perlengkapan kapal yang tidak memadai. Elemen yang terpenuhi adalah elemen III dan elemen X. Sebab elemen ini dianggap sangat penting demi kelancaran informasi antara kapal dan perusahaan, khususnya informasi yang berhubungan dengan keselamatan kapal, dan juga menunjang efisiensi kapal. Berdasarkan hasil kuesioner menunjukkan bahwa persyaratan keselamatan yang dipenuhi di KM. Dillah Samudera – IX hanya 54 % atau hanya 12 item yang benar-benar memenuhi, sedangkan item yang lainnya masih ada yang tidak dilaksanakan sebagaimana terlihat pada Gambar 3. Persentase yang rendah terhadap pemenuhan persyaratan Manajemen Keselamatan juga ditunjukkan di KM. Dillah Samudera – IX, kebijakan perusahaan yang tidak maksimal untuk penerapan aturan persyaratan ISM-Code menjadi salah satu alasannya. Faktor lain adalah motivasi dari perwira dan ABK sangat rendah, yaitu ada kecenderungan mereka bekerja secara tidak optimal.

**Gambar 3. Tingkat Implementasi ISM-Code pada KM. Dillah Samudera - IX**



(Sumber: Hasil Analisis)

Walaupun kebijakan manajemen perusahaan yang tidak sepenuhnya mendukung implementasi ISM-Code, namun aspek keselamatan tetap diprioritaskan yaitu dengan melaksanakan elemen-elemen tertentu yang dianggap penting untuk keselamatan kapal, seperti pada elemen III dan elemen X. Personil darat (DPA) tetap melakukan

pengawasan dan memberikan informasi-informasi yang dianggap penting dan juga mengevaluasi kinerja personil yang ada di kapal.

#### **D. SIMPULAN**

Tingkat implementasi ISM-Code pada kapal yang dioperasikan oleh PT. Dillah Samudera didapat rata-rata (mean) sesuai skala sebesar 2,21 atau sebesar 73,67 %. Hal ini dapat diinterpretasikan bahwa secara umum kapal-kapal yang dioperasikan oleh PT. Dillah Samudera berada pada tingkat cukup memenuhi dalam pengimplementasian persyaratan dari ISM-Code. Dalam implementasi ISM-Code untuk kantor PT. Dillah Samudera adalah sebesar rata-rata 2,89 atau sebesar 96,33 %. Sehingga dapat disimpulkan bahwa persyaratan ISM-Code untuk di kantor PT. Dillah Samudera ini sebagian besar telah memenuhi persyaratan dari ISM-Code.

Untuk meningkatkan kualitas dalam mengimplementasikan ISM-Code perlu diadakan peningkatan sumber daya manusia. Peningkatan SDM dapat dilakukan melalui berbagai cara yaitu melalui pendidikan dan pelatihan yang dilaksanakan pada masing-masing kapal, kursus singkat yang diadakan oleh manajemen perusahaan atau melalui penugasan personil untuk mengikuti pendidikan di lembaga-lembaga formal pemerintah.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- Asmarinanda, B., & Safitri, N. (2020). ISM-Code Sebagai Upaya Perlindungan Hukum Dari Penggunaan Kapal Yang Tidak Standar Kelaiklautan. *Al-Adl : Jurnal Hukum*, 12(1), 1–12. <https://doi.org/10.31602/AL-ADL.V12I1.2596>
- Astuti, S. D., & Muladi, R. (2019). Penerapan ISM Code Untuk Mengoptimalkan Keselamatan Kerja Kapal MT Pupuk Indonesia Di Pt Pupuk Indonesia Logistik. *MUARA : Jurnal Manajemen Pelayaran Nasional*, 2(1), 46–54. <http://jurnal.apn-surakarta.ac.id/index.php/muara/article/view/13>
- Desfi Arianti, N., Dzirusydi, Z., Studi Manajemen Kepelabuhan Dan Pelayaran, P., Sains dan Teknologi, F., Karimun, U., Kepulauan Riau, P., & Korespodensi Surel, P. (2023). Penerapan International Safety Management Code Terhadap Manajemen Keselamatan Pengoperasian KM. Bhaita Perkasa Pada PT. Rempak Karimun Line Tanjung Balai Karimun. *JURNAL MARITIM*, 4(2).
- Hasugian, S., Istri Sri Wahyuni, A., & Rahmawati, M. (2018). Pemetaan Karakteristik Kecelakaan Kapal di Perairan Indonesia Berdasarkan Investigasi KNKT. *Warta*

*Penelitian Perhubungan*, 29(2), 229–240.  
<https://doi.org/10.25104/WARLIT.V29I2.521>

Menteri Perhubungan. (2012). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Tentang Manajemen Keselamatan Kapal* (PM 45 TAHUN 2012).

Mudiyanto. (2019). Peranan International Safety Management (ISM) Code sebagai Penunjang Keselamatan Pelayaran di atas Kapal pada Perusahaan Pelayaran di Surabaya. *Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhanan*, 9(1), 13–20.  
<http://www.maritimeworld.web.id/201>

Naily, M. F., Budiarto, U., & Adietya, B. A. (2019). Implementasi ISM Code pada Kapal-kapal di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dengan Metode Deskriptif Kuantitatif. *Jurnal Teknik Perkapalan*, 7(4), 343–354.  
<https://doi.org/10.2/JQUERY.MIN.JS>

Riyadi, S., Syafril Sanusi, M., Susanti, E., & Ilmu Pelayaran Makassar Jalan Tentara Pelajar, P. (2019). Pengaruh Penerapan Manajemen Kapal Dan Manajemen Armada Terhadap Optimalisasi Perusahaan (Studi Kasus PT. PELINDO II Pontianak-Kalimantan Barat). *Jurnal VENUS*, 07(13), 45–60.

Simamora, B. (2004). *Panduan riset perilaku konsumen* (Cet. 2). Gramedia Pustaka Utama. <http://books.google.com/books?id=pAfxNu7FFCYC&pgis=1>

Sunanto, H., Capt. Nursyamsu, Anggeranika, V., & Rambe, A. S. (2019). Upaya Meminimalisir Kecelakaan Kerja Terhadap Keselamatan Anak Buah Kapal (ABK) Di Dalam Ruang Tertutup (Enclosed Space). *Jurnal Marine Inside*, 1(1).  
<https://jurnal.poltekpel-banten.ac.id/index.php/MarineInside/article/view/13>

Utomo, H., Nasional, T., & Laut, I. A. (2018). Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal. *Jurnal Legislasi Indonesia*, 14(1), 57–75.  
<https://doi.org/10.54629/JLI.V14I1.75>