

IMPLEMENTASI INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE ELEMEN 6 DI PT.X UNTUK MENINGKATKAN KESELAMATAN PELAYARAN

Bobi Satria, Budhi Santoso, Romadhoni
Jurusan Kemaritiman Politeknik Negeri Bengkalis
Jurusan Teknik Perkapalan Politeknik Negeri Bengkalis
Jalan Bathin Alam Sei Alam

Email Penulis: bobisatria@polbeng.ac.id, budhi@polbeng.ac.id, romadhoni@polbeng.ac.id,

Abstract

Kode Manajemen Keselamatan Internasional merupakan aturan di kapal dan sangat wajib bagi setiap pelaut karena sejumlah kecelakaan-kecelakaan yang sering terjadi disebabkan oleh kesalahan manusia, kesalahan ini disebabkan oleh sistem manajemen yang salah di terapkan. Permasalahan yang di ajukan dalam penelitian ini apakah setiap kapal sudah memenuhi aturan ISM code dan bagaimana tindakan perusahaan jika kapal tidak memenuhi aturan dari ISM Code. Penelitian ini bertujuan menggambarkan bagaimana perusahaan menangani kapal X yang tidak memenuhi aturan ISM Code. Hasil metode observasi dan wawancara mendalam dan studi dokumentasi, Jumlah sumber daya di kapal terdiri dari 21 crew kapal telah memenuhi setiap aturan dari International Safety Management (ISM) Code, UU Pelayaran dan STCW 2010 sehingga kapal tersebut dinyatakan layak untuk berlayar. Hanya 3 orang crew yang memiliki sertifikat International Safety Management (ISM) Code sehingga crew perlu mengikuti pelatihan agar sistem manajemen keselamatan berjalan sesuai yang diharapkan.

Kata Kunci : aturan, ISM Code, Elemen 6, Keselamatan

1. PENDAHULUAN

Pelabuhan Ro-Ro memiliki 2 pelabuhan, kapal yang beroperasi di pelabuhan Ro-Ro yaitu 4 unit Kapal Swarna Putri, KMP Mulia Nusantara, KMP Bahari Nusantara, dan Swarna Dharma. Kapal beroperasi setiap hari dari jam 06.30 WIB- 23.30 WIB. Pelabuhan Ro-Ro penyebrangan Bengkalis-Sungai Pakning memiliki beberapa golongan kendaraan di pelabuhan. Golongan I Sepeda, Golongan II Sepeda Motor, Golongan III Sepeda Motor di atas 500 cc, Golongan IV A Kendaraan Penumpang, Golongan IV B Kendaraan barang, Golongan V A Kendaraan Penumpang (Bus Sedang), Golongan V B Kendaraan Barang, Golongan VI A Kendaraan Penumpang (Bus Besar), Golongan VI B Kendaraan Barang.



Gambar 1. Pelabuhan Penyebrangan Roro Bengkalis

Sistem pada ISM Code harus disetujui oleh *Flag Administration* (Pemerintah suatu negara yang benderanya digunakan oleh kapal yang bersangkutan) atau suatu badan yang ditunjuk oleh *Flag Administration*, kemudian sertifikat dikeluarkan. Sebelum perusahaan dan kapalnya dioperasikan keduanya harus disertifikasikan terhadap ISM Code. Sertifikat ISM Code dapat diartikan sebagai suatu lisensi untuk menjadi *Ship Operator*.

Perusahaan pelayaran harus memenuhi aturan ISM Code seperti sumber daya manusia yang berpengalaman dan terlatih, peralatan yang dipersyaratkan, dana, waktu, dan dukungan yang bukan hanya moril tapi juga material. Perusahaan harus mempekerjakan personil yang tepat sesuai jabatan yang dibutuhkan di kantor dan di kapal dan memastikan bahwa semua personil tersebut harus mengetahui tanggung jawab dan wewenangnya, menerima instruksi/ panduan yang cukup untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya, sudah dilatih (ditraining) sesuai kebutuhannya dan jika diperlukan sesuai tugas dan tanggung jawabnya. Apabila perusahaan tidak bisa memenuhi aturan ISM Code maka kapal tersebut tidak menjamin keselamatannya. ISM Code wajib bagi setiap perusahaan pelayaran karna sejumlah kecelakaan-kecelakaan yang sangat serius terjadi sepanjang akhir tahun 1980-an di sebabkan oleh kesalahan manusia, kesalahan ini disebabkan oleh sistem manajemen yang salah di terapkan.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian ISM Code

ISM Code merupakan produk dari IMO (*International Maritime Organization*) yang akhirnya diadopsi oleh SOLAS pada tahun 1994 (*Safety of Life at Sea*). ISM Code merupakan standard Sistem Manajemen Keselamatan untuk pengoperasian kapal secara aman dan untuk pencegahan pencemaran di laut. Intinya ISM ini bertujuan untuk menjamin keselamatan di laut, mencegah kecelakaan atau kematian, dan juga mencegah kerusakan pada lingkungan dan kapal. Sistem pada ISM Code harus disetujui oleh *Flag Administration* (Pemerintah suatu negara yang benderanya digunakan oleh kapal yang bersangkutan) atau suatu badan yang ditunjuk oleh *Flag Administration*, kemudian sertifikat dikeluarkan. Sebelum perusahaan dan kapalnya dioperasikan keduanya harus disertifikasikan terhadap ISM Code. Sertifikat ISM Code dapat diartikan sebagai suatu lisensi untuk menjadi *Ship Operator*. ISM Code adalah suatu peraturan manajemen internasional untuk mengoperasikan kapal dengan selamat dan melindungi lingkungan.

ISM CODE Elemen 6 adalah Sumber daya dan personil sebagai berikut:

a. Nakhoda

Perusahaan harus menjamin bahwa nakhoda :

- a) Memiliki kemampuan dalam memimpin dan memberikan perintah.
- b) Memahami, mengerti dan menguasai SMS.
- c) Diberikan dukungan yang diperlukan agar tanggung jawabnya dapat di laksanakan.
- d) Terlatih dan berpengalaman sesuai tipe kapal.

b. Perwira dan awak kapal

- a) Setiap kapal di awaki oleh crew yang berkualitas, bersertifikat dan sehat.
- b) Memenuhi persyaratan pengawakan kapal, Nasional (Kepmen, 70/1998) dan Internasional (STCW 95).

c. Familirisasi awak kapal

- a) Awak kapal baru atau transfer harus diberi familirisasi sebelum naik kapal.
- b) Familirisasi dilakukan sesuai jabatannya dan aspek keselamatan.
- c) Dokumentasi dari familirisasi (form/ cheklist)
- d) Dilakukan darat dan diatas kapal.

d. Pemahaman terhadap peraturan

- a) Setiap personil memahami peraturan terkait.
- b) Peraturan sesuai dengan tipe kapal.
- c) Peraturan internasional/nasional.
- d) Solas dan marpol.
- e. Training/pelatihan
 - a) Prosedur training dan pelaksanaannya.
 - b) Training untuk personil darat dan laut.
 - c) Training sesuai kebutuhan jabatan dan fungsi.
 - d) Training dapat dilakukan in-house/extern.
- f. Bahasa komunikasi
 - a) Bahasa yang digunakan dalam berkomunikasi.
 - b) Tertulis dan lisan.
 - c) Dinyatakan dalam SMS.
 - d) Bisa satu atau lebih dari satu bahasa.
 - e) Tidak menggunakan kata-kata sulit atau bahasa asing.
 - f) Dalam bahasa sehari-hari.
 - g) Kalimat pendek dan jelas.
 - h) Tidak membuat arti ganda/beda persepsi.
 - i) Sistematis dan berurutan.
- g. Cara berkomunikasi
 - a) Kebijakan, prosedur, instruksi, checklist dan form
 - b) Komunikasi antar personil terlibat dalam bahasa yang dimengerti.
 - c) Khususnya untuk kapal yang diawaki ABK dari beberapa negara.

2.2 STCW Manila 2010

Kunci untuk menjaga lingkungan pelayaran yang aman dan menjaga lautan kita tetap bersih terletak pada semua pelaut di seluruh dunia yang mengamati standar kompetensi dan profesionalisme yang tinggi dalam tugas yang mereka lakukan di kapal. Konvensi Internasional tentang Standar Pelatihan, Sertifikasi dan Pengawasan untuk Pelaut 1978, sebagaimana telah diubah pada tahun 1995 dan sekali lagi pada tahun 2010, menetapkan standar-standar tersebut, mengatur pemberian sertifikat dan mengendalikan pengaturan pengawasan. Ketentuannya tidak hanya berlaku untuk pelaut, tetapi juga untuk pemilik kapal, lembaga pelatihan dan administrasi maritim nasional.

2.3 Undang-Undang Pelayaran (Tentang Kru)

Menurut Undang-Undang No 17 tahun 2008 tentang pelayaran bahwa setiap perusahaan harus mematuhi undang-undang pelayaran, apabila perusahaan tidak mematuhi undang-undang maka perusahaan bisa dikenakan sanksi yang telah ditetapkan oleh undang-undang pelayaran. Adapun kutipan undang-undang tentang pelayaran adalah :

Bagian Ketiga

Pengawasan Kapal

Pasal 135

Setiap kapal wajib diawaki oleh Awak Kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional.

Pasal 136

- (1) Nakhoda dan Anak Buah Kapal untuk kapal berbendera Indonesia harus warga negara Indonesia.

2.4 SOLAS

Konvensi Internasional untuk Keselamatan Kehidupan di Laut (SOLAS) adalah badan pelayaran internasional dari Organisasi Maritim Internasional (IMO), badan PBB yang membidangi pelayaran dan kelautan. SOLAS mengatur jiwa di laut, yang meliputi segala jenis kapal laut. IMO, pada tahun 2015, penerbit tentang bagaimana beratnya semua peti kemas yang dikirim lewat laut.

SOLAS 1974 membutuhkan negara-negara bendera untuk memastikan bahwa kapal-kapal yang ditandai oleh mereka mematuhi standar keamanan minimum dalam konstruksi, peralatan dan operasi kapal dagang. Perjanjian ini termasuk artikel yang mengatur kewajiban umum, dll, diikuti oleh annexe dibagi menjadi dua belas bab, dua bab baru ditambahkan pada tahun 2016 dan 2017. Dari jumlah ini, bab lima (sering disebut 'SOLAS V') adalah satu-satunya yang berlaku untuk semua kapal di laut, termasuk kapal pesiar pribadi dan kerajinan kecil di perjalanan lokal serta kapal komersial di jalur internasional. Banyak negara telah mengubah persyaratan internasional ini menjadi undang-undang nasional sehingga siapa pun di laut yang melanggar persyaratan SOLAS V mungkin mendapati diri mereka tunduk pada proses hukum.

Adapun kutipan SOLAS tentang kru kapal sebagai berikut :

Bab I - Ketentuan Umum

Menyurvei berbagai jenis kapal dan menyatakan bahwa mereka memenuhi persyaratan konvensi.

Bab IX - Manajemen untuk Pengoperasian Kapal yang Aman

Mewajibkan setiap pemilik kapal dan orang atau perusahaan mana pun yang memiliki tanggung jawab atas kapal untuk mematuhi Kode Manajemen Keselamatan Internasional (ISM).

Bab X - Tindakan keamanan untuk kerajinan berkecepatan tinggi

Menjadikan Kode Keamanan Internasional untuk kerajinan berkecepatan tinggi (HSC Code) wajib.

3. METODE PENELITIAN

3.1 Waktu dan Tempat Penelitian

Tempat penelitian merupakan bagian penting dalam sebuah penelitian, sehingga sebuah penelitian akan mendapatkan hasil yang baik, dalam penelitian ini dilaksanakan di Kapal X.

3.2 Studi Literatur

Studi literatur adalah serangkaian kegiatan yang berkenaan dengan metode pengumpulan data pustaka, membaca dan mencatat, serta mengelolah bahan penelitian. Data yang di ambil dari:

- a. Jurnal
- b. Internet
- c. Artikel

3.3 Teknik Pengumpulan Data

Untuk mendapatkan kesimpulan yang akurat, maka peneliti melakukan beberapa metode untuk mengumpulkan data yang diperlukan. Adapun metode metode – metode yang dipakai adalah sebagai berikut :

- 1) Observasi

Pengertian observasi adalah proses pengamatan dan pencatatan secara sistematis mengenai masalah – masalah yang diteliti. Observasi ini menjadi salah satu dari teknik pengumpulan data apabila sesuai dengan tujuan penelitian, yang direncanakan dan dicatat secara sistematis, serta dapat dikontrol keandalan (reliabilitas) dan kesahihannya (validitasnya).

- 2) Wawancara (*interview*)

Pengertian wawancara adalah proses tanya jawab lisan antara dua orang atau lebih secara langsung dengan tujuan untuk mendapatkan informasi.

Wawancara pada penulisan ini yaitu penulis melakukan tanya – jawab dan diskusi terhadap pegawai di Bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli yang biasa menangani pelayanan terhadap pemohon atau agen pelayaran yang mengajukan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar untuk pelayaran kapalnya. Metode wawancara digunakan untuk mengklarifikasi hasil dari pengamatan dari objek yang diteliti dari observasi.

3.4 Data Sumber Daya Manusia Kapal di PT.X

Perusahaan harus menjamin bahwa setiap crew harus memiliki kriteria yang berkualifikasi, bersertifikat dan sehat.

1. Aturan ISM Code

Elemen 6 :

- a. Setiap kapal diawaki oleh crew harus memenuhi persyaratan kapal Nasional (Kepmen. 70/1998) dan Internasional (STCW 95).
- b. Dokumen sebagai bukti obyektif
Ijazah Pelaut (COC), Sertifikat Keterampilan (COP), Buku pelaut, CV, Pasport, Surat Kesehatan, PKL, Data Keluarga, Evaluasi Kondite dan Familisasi.

2. Undang-Undang Pelayaran (Tentang Kru)

Pasal 135

Setiap kapal wajib diawaki oleh Awak Kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional.

Pasal 136

(1) Nakhoda dan Anak Buah Kapal untuk kapal berbendera Indonesia harus warga negara Indonesia.

(2) Pengecualian terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat 1 dapat diberikan izin sesuai dengan ketentuan peraturan perundang- undangan.

4. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 PenentDeskripsi Data

Perusahaan kapal X adalah perusahaan pelayaran nasional (*National Shipping Company*) yang berskala nasional berkantor pusat di Surabaya, perusahaan penyedia jasa angkutan penyeberangan atau disebut dengan Ro-Ro yang memilki banyak armada kapal. ada 4 armada kapal yang bertujuan di Bengkalis Riau, Indonesia dengan berbendera Indonesia.



Gambar 2. Gambar Kapal

Kapal ini dibangun di Negara Hongkong pada tahun 1969 dengan panjang keseluruhan kapal 50,60 meter, luas kapal 10,35 meter, draft yang dicetak 2,40 meter, berat ton kotor 846/280 ton, DWT 139 ton, Merek mesin utama adalah DAIHATSU, Tipe mesin utama 6 DSM-21 FS, kekuatan mesin 2 x 640 HP, Kecepatan mesin 9 knot. Bahan bakar mesin Solar / HSD.

Kapal X ini melakukan aktivitas penyeberangan Bengkalis – Sungai pakning dimulai dari jam 06:30 – 23:15 wib kapal ini tidak melakukan aktifitas penyeberangan setiap hari tetapi 4 hari jalan dan 1 satu hari off, kapal ini memiliki 21 crew kapal.

4.2 Analisis Data

Sumber daya manusia yang ada di Kapal X berjumlah 21 awak , dimana sistem kerja sesuai jadwal atau setiap crew mempunyai pergantian waktu jaga dari jam 06.30 pagi – 14.30 siang yaitu selama 8 jam crew kapal di ganti. Setiap personil harus memiliki sertifikat yang telah ditentukan, dan masing-masing personil mempunyai tugas dan tanggung jawab sendiri, tanggung jawab utama yaitu bagian kapten kapal selaku pimpinan pelayaran. Setiap personil memiliki kewajiban sebagai awak kapal yaitu harus mentaati semua perintah perusahaan kapal, bekerja sesuai jangka waktu yang telah di tentukan, melaksanakan tugas dan tanggung jawab yang telah di tetapkan, taat kepada atasan dan menjalankan perintah-perintah dari nakhoda kapal, tidak boleh membawa atau memiliki minuman keras, senjata tajam dan barang-barang terlarang, keluar dari kapal dengan izin nakhoda dan pulang kembali tidak terlambat.

Adapun daftar anggota dari crew kapal KMP Bahari Nusantara yaitu sebagai berikut :

Tabel 1. Awak kapal (*Crew List*) KMP. Bahari Nusantara

No	Nama	Jabatan	Tingkatan
1.	Ibnu Huzaifah	Nakhoda	ANT-III
2.	Rachmad	Mualim I	ANT-IV
3.	Wahyu Hidayat	Mualim II	ANT-IV
4.	Khoirul Huda	Mualim III	ANT-V
5.	Ferdinan Sitingjak	KKM	ATT-III
6.	Berliando D.H.Subayak	Masinis II	ATT-III
7.	Miswandi	Masinis III	ATT-IV
8.	Widinarto	Masinis IV	ATT-V
9.	Dwi Mardono	Markonis	SOU
10.	Junaidi	Serang	ABLE
11.	Wibowo Aris Cahyono	Juru Mudi	ANT-D
12.	Andri Yosef Parantha	Juru Mudi	ABLE
13.	Rino Cahyono	Juru Mudi	RATING
14.	Hendra	Juru Minyak	RATING
15.	Dianisius Ardianus	Juru Minyak	RATING
16.	Oki Aulia Rahmah	Juru Minyak	RATING
17.	Sutaji	Kelasi	ABLE
18.	Toni	Kelasi	RATING
19.	Usman	Kelasi	RATING
20.	Andi Saputra	Kelasi	RATING
21.	Nursalis Romadhoni	Pelayan	BST

Tabel 42 Karakteristik Informan Wawancara Mendalam pada Crew Kapal

No	Informan	Jenis Kelamin	Pendidikan	Lama Bekerja	Jabatan
1.	Informan 1	Pria	ANT-IV	15 Tahun	Mualim I
2.	Informan 2	Pria	ANT-IV	4 Tahun	Mualim II
3.	Informan 3	Pria	ABLE	11 Tahun	Juru Mudi
4.	Informan 4	Pria	ANT-V	16 Tahun	Mualim III
5.	Informan 5	Pria	ATT-III	6 Bulan	Masinis II

Dari 21 orang crew kapal ro-ro KMP bahari nusantara peneliti mewawancarai 5 orang crew kapal yaitu :

a. Mualim I (Informan 1)

Pengalaman bekerja mualim I mulai berlayar pada tahun 1991 diawali menjadi klasi, pada tahun 1996 lanjut sekolah mengambil ijazah MPT/ANT 5, terus diangkat menjadi juru mudi 3 bulan kemudian di angkat menjadi mualim III, pada tahun 2006 mengambil sertifikat ANT 4 menjadi mualim I, 3 tahun kemudian menjadi nakhoda dan kembali menjadi mualim I sampai sekarang. Bekerja selama 15 tahun selama bekerja pernah mengikuti pelatihan ISM Code di Surabaya pada tahun 2007. Mualim I mempunyai beberapa sertifikat yaitu BST, AFF, SCRB, MFA, MC, SAT, SSO, BRM, RADAR, ARPA, BOCT, GMDSS, MCU dan memiliki ijazah ANT IV manajemen. Jumlah crew kapal minimal 18 orang untuk kapal ro-ro jumlah semua crew di kapal yaitu 21 orang, untuk memenuhi semua kebutuhan crew perusahaan memberi tindakan untuk mengikuti program ISM Code dan mendapatkan sertifikat. Jika ada anggota yang tidak memenuhi aturan ISM Code mereka akan di berikan buku panduan untuk memahami apa itu ISM Code.

b. Mualim II (Informan 2)

Pengalaman bekerja mualim 2 mulai berlayar pada tahun 1997, pengambilan sertifikat BST, SCRB, ANT-D pada tahun 2014, pada tahun 2008 pengambilan ANT-V, selanjutnya tahun 2010 pengambilan ANT-IV, pada tahun 2015 mulai bekerja di PT. Jembatan Nusantara sebagai Mualim II dan sampai sekarang. Bekerja selama 4 tahun pernah mengikuti pelatihan ISM Code di Jakarta pada tahun 2009. Informan memiliki beberapa sertifikat yaitu sertifikat BST, SCRB, AFF, MFA, MC, RADAR, ARFA, GMDSS, SAT, CCM, ORU dan memiliki ijazah ANT IV Manajemen. Jumlah crew kapal minimal 18 orang untuk kapal ro-ro jumlah semua crew di kapal yaitu 21 orang, untuk memenuhi semua kebutuhan crew perusahaan memberi tindakan untuk mengikuti program ISM Code dan mendapatkan sertifikat. Jika ada anggota yang tidak memenuhi aturan ISM Code mereka akan di berikan buku panduan untuk memahami apa itu ISM Code.

a. Juru Mudi (Informan 3)

Pengalaman bekerja juru mudi pada tahun 2007 awal pertama klasi, pada tahun 2012 di angkat menjadi juru mudi di PT. Jembatan Nusantara sampai sekarang. Bekerja selama 11 tahun dan belum pernah mengikuti pelatihan ISM Code. Informan memiliki beberapa sertifikat yaitu BST, ANT-D, ABLE, SCRB, AFF, SAT, SDS, SSM, MCU dan mempunyai ijazah ANT-D atau ABLE. Jumlah crew kapal minimal 18 orang untuk kapal ro-ro jumlah semua crew di kapal yaitu 21 orang, untuk memenuhi semua kebutuhan crew perusahaan memberi tindakan untuk mengikuti program ISM Code dan mendapatkan sertifikat. Jika ada anggota yang tidak memenuhi aturan ISM Code mereka akan di berikan buku panduan untuk memahami apa itu ISM Code.

a. Mualim III (Infoman 4)

Pengalaman bekerja mualim III mulai berlayar pada tahun 2003 pertama naik kapal jadi klasi, tahun 2004 diangkat menjadi juru mudi, pada tahun 2009 jadi boswaint, pada tahun 2013 ambil NAT v, pada tahun 2014 jadi mualim IV junior dan pada tahun 2016 jadi mualim II sampai sekarang. Bekerja selama 16 tahun dan belum pernah mengikuti pelatihan ISM Code. Informan memiliki beberapa sertifikat yaitu BST, SCRB, MFA, AFF, SAT, BRM, RADAR, ARFA, MC, MCU, dan memiliki ijazah ANT V Manajemen, endosmen. Jumlah crew kapal minimal 18 orang untuk kapal ro-ro jumlah semua crew di kapal yaitu 21 orang, untuk memenuhi semua kebutuhan crew perusahaan memberi tindakan untuk mengikuti program ISM Code dan mendapatkan sertifikat. Jika ada anggota yang tidak memenuhi aturan ISM Code mereka akan di berikan buku panduan untuk memahami apa itu ISM Code.

c. Masinis I (Informan 5)

Pengalaman bekerja Masinis I mulai bekerja pada bulan 12 di KMP. Bahari Nusantara bagian Masinis I. Bekerja selama 7 bulan dan pernah mengikuti pelatihan ISM Code di Jakarta pada tahun 2012. Informan memiliki beberapa sertifikat yaitu BST, SCRB, AFF, MFA, MC, SSO, IRM, BOST, AOT, ACT, ISM CODE, CCM dan memiliki ijazah ATT III Manajemen. Jumlah crew kapal minimal 18 orang untuk kapal ro-ro jumlah semua crew di kapal yaitu 21 orang, untuk memenuhi semua kebutuhan crew perusahaan memberi tindakan untuk mengikuti program ISM Code dan mendapatkan sertifikat. Jika ada anggota yang tidak memenuhi aturan ISM Code mereka akan di berikan buku panduan untuk memahami apa itu ISM Code.



Gambar 3. Dokumentasi Wawancara Penelitian

Hasil analisa yang telah dilakukan berdasarkan peraturan undang-undang baik ISM CODE, STCW dan UU Pelayaran terhadap kebutuhan /ketersediaan crew di PT.X. Mewajibkan Perusahaan pelayaran untuk memberikan pelatihan yang terlibat dalam ISM Code pada PT.X masih belum sesuai, menurut hasil dari wawancara mendalam kepada para informan menunjukkan bahwa dari 5 orang crew kapal hanya 3 orang crew kapal saja yang mempunyai sertifikat pelatihan ISM Code. Pelatihan sangat diperlukan untuk meningkatkan pengetahuan, sebab tujuan utama dari pelatihan untuk memperbaiki penguasaan berbagai keterampilan dan teknik pelaksanaan kerja tertentu untuk kebutuhan sekarang. Untuk itu PT. X perlu membuat identifikasi kebutuhan pelatihan, siapa saja yang perlu diberikan pelatihan dan apa yang perlu dipelajari oleh anak buah kapal, dengan menggunakan langkah-langkah sebagai berikut:

- a. Evaluasi prestasi yaitu, analisis persyaratan kerja, organisasi perlu mengetahui kemampuan dan keahlian yang dimiliki anak buah kapal. Karena jika karyawan diserahi tugas atau pekerjaan, tetapi tidak memiliki ketrampilan yang mendukung pekerjaan tersebut maka anak buah kapal tersebut membutuhkan pelatihan.
- b. Survey sumber daya manusia yaitu, seluruh anak buah kapal diminta menjelaskan masalah dan hambatan yang dihadapi selama program ini berlangsung untuk mengetahui tindakan apa yang akan dilakukan untuk menyelesaikan masalah tersebut.

Setelah identifikasi pelatihan dibuat, maka langkah selanjutnya adalah dengan menentukan tujuan program pelatihan, dengan tujuan pelatihan dapat diketahui apakah program ini diberikan pada karyawan yang baru diterima atau hanya yang menduduki jabatan tertentu. Setelah tujuan ditetapkan maka langkah selanjutnya adalah dengan pembuatan program pelatihan, yang berisikan mengenai materi pelatihan, waktu pelatihan, tempat pelatihan dan lain-lain. Kemudian diperlukan implementasi sesuai dengan program yang telah dibuat tersebut, dan langkah terakhir adalah pelaksanaan evaluasi dan monitoring untuk menilai keefektifan dari program pelatihan yang telah dilaksanakan tersebut.

5. KESIMPULAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Jumlah sumber daya di kapal terdiri dari 21 crew kapal telah memenuhi setiap aturan dari International Safety Management (ISM) Code, UU Pelayaran dan STCW 2010 sehingga kapal tersebut dinyatakan layak untuk berlayar.
2. Hanya 3 orang crew yang memiliki sertifikat International Safety Management (ISM) Code sehingga crew perlu mengikuti pelatihan agar sistem manajemen keselamatan berjalan sesuai yang diharapkan.
3. Dalam sistem kerja di kapal Nakhoda mempunyai jabatan yang lebih tinggi, Nakhoda yang memberi tugas dan tanggung jawab kepada anak buah kapal. Semua anak buah kapal telah menjalani tugas dan tanggung jawab mereka dengan baik di atas kapal.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang diambil, maka dapat disarankan hal-hal sebagai berikut:

1. Untuk meningkatkan keselamatan pihak perusahaan memberikan pelatihan keselamatan bagi crew kapal, agar setiap crew mempunyai kesiapan apabila kondisi kapal tidak aman.
2. Bagian keselamatan agar menginformasikan cara penggunaan alat keselamatan bagi setiap anak buah kapal.

6. DAFTAR PUSTAKA

- [1] Lloyd's Register Rulefinder, (2005), *International Convention for the Safety of Life at Sea*
- International Transport Workers' Federation STCW, (2010), *STCW A GUIDE FOR SEAFARER*
- [2] Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- [3] IMO, 2001, *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 consolidated edition 2001*, IMO, London.
- [4] *Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarer (STCW) 1978 amendment 2010*, IMO, London.
- [5] Michael Haneox, (1990), *Anchor Handling Oilfield Seaman Ship, Vol-3*.
- [6] *Consolidated edition, 2010, Code of Safe Working Practice for Merchant Seaman*, London, and The Department of Transport.
- [7]. Bannet NB Silalahi, MA, Dr, 1995, *Perencanaan Pembinaan Tenaga Kerja Perusahaan*, Cetakan Kedua, Penerbit PT. Pustaka Binawa Pressindo.
- [8]. Istop0, 1999, *Kamus Istilah Pelayaran dan Ensiklopedia Maritim*.
- [9] Rozaimi Yatim, 2003, *International Safety Management Code (ISM CODE)*, Jakarta