

## KOMPETENSI PELAUT DALAM PENERAPAN

### *INTERNATIONAL SAFETY MANAJEMEN CODE (ISM- CODE)*

**Andi Dachlan Sadly**

Mahasiswa Program Pascasarjana Magister Manajemen Universitas Jember

#### ABSTRACT

*Kelaiklautan is absolutely filled to the ship to sail, along with the development of the maritime world and the complexity of the problem, then IMO produces guidelanes on Management for Save Operation of ship and for pollution, effective implementation. or better known as the "International Safety Management Code" (ISM-Code), and consequently, all participants Member States should fully implement this rule. This study determine the competence of seafarers in applying the ISM - Code, corporate support, and the process of government oversight of the implementation of the rules that have been required of ships weighing more than the GT 500, using qualitative methods. The results showed that the competence of seafarers were largely meets the standards of Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), but in the implementation of the ISM - Code there are obstacles in the form of execution that did not meet the standards set out in Safety Of Life At Sea (SOLAS) rules. Government oversight in this case kesyahbandaran seem indecisive. It is shown from the results of interviews and observations conducted by the researcher.*

*Keywords : Competence , ISM - Code , supervision*

#### **I. Pendahuluan**

Kelaiklautan adalah hal yang mutlak dipenuhi bagi kapal untuk dapat berlayar sebab keselamatan merupakan prioritas utama, namun kenyataannya masih banyak terjadi kecelakaan kapal yang merenggut banyak korban jiwa. Menurut para pakar kemaritiman, hal ini disebabkan kurangnya pengawasan manajemen, baik dari *ship owner*

(Pengusaha Kapal), maupun dari kapal itu sendiri.

Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) pada *International Safety Manajemen Code* (ISM-Code), mengungkapkan bahwa kecelakaan kapal sering terjadi karena beberapa faktor antara lain:

(1). Kecelakaan karena faktor manusia (*human error*).

(2). Manajemen perusahaan yang kurang baik.

(3). Kurangnya dukungan dari perusahaan atas kebutuhan operasional kapal yang aman.

Data lain menunjukkan bahwa penyebab kecelakaan kapal di Indonesia selama ini yaitu adanya faktor cuaca dan faktor manusia (Ditjen Hubla, 2011). Beberapa hal yang dapat dijadikan pembelajaran atas musibah dan kecelakaan transportasi di Indonesia termasuk gangguan keamanan transportasi adalah:

1. Kewajiban Pemerintah untuk menyediakan dan menjamin sarana dan prasarana transportasi serta penyelenggaraan kegiatan transportasi yang aman, nyaman, lancar, dan menyenangkan bagi pengguna jasa.
2. Setiap kecelakaan transportasi pada kenyataannya selalu melibatkan beberapa faktor seperti perangkat lunak, perangkat keras, lingkungan/alam, dan manusia. Jaminan terhadap

penyelenggaraan angkutan yang aman, nyaman, dan menyenangkan tergantung dari kepekaan dan kepedulian para pelaksana atau pelaku dan penentu kebijakan (regulator) terhadap situasi yang terjadi di lapangan.

3. Kecelakaan transportasi tidak terjadi secara kebetulan dan mendadak melainkan melalui suatu proses akumulasi dari kegagalan faktor-faktor perangkat lunak, perangkat keras, lingkungan/alam, dan manusia yang pada mulanya bersifat laten, kemudian berkembang menjadi kegagalan aktif dan berakhir dengan kerugian atas harta benda dan jiwa manusia.

Menurut data *The Study for the maritime traffic safety system development plan* tahun 2002, penyebab kecelakaan kapal antara lain kesalahan manusia 41%, bencana alam 38% dan struktur kapal 21% (Setiono, 2010: 75). Hal ini menunjukkan bahwa kesalahan manusia masih merupakan penyebab terbesar terjadinya kecelakaan kapal.

Melihat fenomena ini, maka peneliti tertarik melakukan riset terhadap kapal-kapal di lintas penyeberangan yang dikenal cukup padat, dan menuntut kompetensi pelaut baik secara teknis operasi maupun administratif

## II. Fokus Kajian Penelitian

Setelah melakukan pengamatan umum pada perusahaan-perusahaan pelayaran di lintas penyeberangan. Fokus kajian penelitian diarahkan pada:

1. Kompetensi pelaut
2. Dukungan pihak manajemen perusahaan pada keselamatan pelayaran.
3. Pengawasan Kesyahbandaran terhadap kelaiklautan.

## III. Tinjauan Pustaka

### Standar Kompetensi Pelaut

Konvensi *Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW) dan standar pengawakan kapal Indonesia non konvensi, merupakan konvensi yang mengatur standar pendidikan dan pelatihan bagi pelaut Indonesia. Ketentuan STCW ini

merupakan standar kompetensi bagi pelaut dunia yang telah diadopsi oleh *International Maritime Organisation* (IMO). Daerah pelayaran Indonesia berdasarkan kondisi geografis dan meteorologi sesuai dengan ordonansi kapal-kapal dan peraturannya yang dikaitkan dengan SOLAS 1929, 1948, 1960, dan 1974 yang dipakai sebagai bahan perbandingan menetapkan standar daerah pelayaran sebagai berikut:

1. Daerah pelayaran semua lautan.
2. Daerah pelayaran lautan kawasan Indonesia.
3. Daerah pelayaran lokal.
4. Daerah pelayaran terbatas.
5. Daerah pelayaran pelabuhan.
6. Daerah pelayaran perairan pedalaman.

Standar ini dikembangkan untuk mengakomodasikan aturan mengenai pengawakan kapal dan kompetensinya di semua jenis dan ukuran yang mengibarkan bendera Indonesia terutama kapal-kapal yang mempunyai ukuran  $GT < 500$  berlayar di perairan internasional dan kapal

dari semua ukuran yang berlayar di perairan Indonesia

### **Sertifikasi Kompetensi**

Sertifikat keahlian pelaut adalah dokumen yang diterbitkan oleh pihak otoritas yang memiliki kewenangan yang mengakui bahwa pemegang sertifikat tersebut telah memenuhi persyaratan untuk tingkat tertentu dan mengizinkan pemegang sertifikat bertugas di atas kapal sebagai awak kapal geladak atau mesin. Pemenuhan persyaratan pelaut untuk diterbitkannya sertifikat kompetensi pelaut, maka pelaut harus memenuhi beberapa kriteria antara lain:

1. Memenuhi semua persyaratan yang ditentukan untuk mendapatkan sertifikat kompetensi dengan memuaskan.
2. Menunjukkan kepada otoritas yang menerbitkan sertifikat bahwa yang bersangkutan memiliki kemampuan untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawab sebagaimana diizinkan oleh sertifikat kompetensi.

### **Pengertian ISM-Code**

ISM Code merupakan produk dari IMO yang akhirnya diadopsi oleh SOLAS pada tahun 1994. ISM Code merupakan standar sistem Manajemen Keselamatan untuk pengoperasian kapal secara aman dan untuk pencegahan pencemaran di laut, ISM Code ini bertujuan untuk menjamin keselamatan di laut, mencegah kecelakaan atau kematian, dan juga mencegah kerusakan pada lingkungan dan kapal.

ISM-Code membentuk suatu standar internasional untuk manajemen dan operasi kapal yang aman dengan menetapkan aturan bagi perusahaan pelayaran sehubungan dengan keselamatan dan pencegahan polusi serta untuk penerapan *Safety Manajemen System* (SMS). SMS menjadi tulang punggung bagi perusahaan pada saat ditentukan dan didokumentasikan, tugas, dan aktivitas yang berkaitan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan, baik di darat maupun di kapal. Adanya peraturan pengoperasian kapal yang aman diharapkan dapat mencegah terjadinya kecelakaan kapal sehingga

tidak merugikan perusahaan yang bersangkutan dan pengguna transportasi itu sendiri. Untuk itu diperlukan adanya dukungan dari perusahaan atas kebutuhan operasional kapal yang aman, perlindungan terhadap lingkungan, dan manajemen perusahaan yang baik dengan mengoptimalkan implementasi ISM Code.

Sistem Manajemen Keselamatan dibuat dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan IMO dan Pemerintah Republik Indonesia melalui Direktorat Jendral Perhubungan Laut tentang Sistem Manajemen Keselamatan Kapal dan Perlindungan Lingkungan (ISM-Code). Sistem Manajemen Keselamatan ini diterapkan pada semua kegiatan yang berkaitan dengan pengoperasian kapal, termasuk pengoperasian kapal secara aman dan perlindungan terhadap pencemaran.

Sistem pada ISM Code harus disetujui oleh pemerintah suatu Negara yang benderanya digunakan oleh kapal yang bersangkutan (*Flag Administration*). Sebelum perusahaan dan kapalnya

dioperasikan keduanya harus disertifikasi terhadap ISM Code. Sertifikat ini dapat diartikan sebagai suatu lisensi untuk menjadi *Ship Operator*.

Ada beberapa alasan untuk menjalankan ISM Code di antaranya:

1. ISM Code menjadikan kapal sebagai tempat yang aman untuk bekerja.
2. ISM Code melindungi laut dan lingkungan/wilayah perairan.
3. ISM Code mendefinisikan tugas secara jelas.
4. ISM Code adalah hukum.

### **Target ISM Code**

Sesuai SOLAS *Consolidated* edisi 2004, ISM Code diterapkan pada:

1. Kapal penumpang, termasuk kapal penumpang cepat.
2. *Oil tankers, Chemical tankers, gas carriers, bulk carriers, dan cargo high-speed craft* di atas 500 *gross tonnage* .
3. *Other cargo ship dan mobile offshore drilling units* di atas 500 *gross tonnage*.

Sedangkan elemen-elemen ISM Code adalah:

1. Umum. Pengenalan secara umum terhadap defenisi, sasaran, dan penerapan ISM Code.
2. Kebijakan Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan. Perusahaan harus mendokumentasikan kebijakan tentang keselamatan dan pencegahan pencemaran, dan memastikan bahwa setiap personil di perusahaannya mengetahui tentang hal tersebut dan menjalankannya.
3. Tanggung Jawab dan Wewenang Perusahaan. Perusahaan harus mempunyai personil di kantor maupun di kapal dalam jumlah yang cukup dan sesuai dengan kebutuhan perusahaan, dengan tanggung jawab dan wewenang yang telah didefenisikan dengan jelas.
4. *Designated Person Ashore* (DPA). Perusahaan harus menunjuk personil di kantor yang bertanggung jawab untuk memonitor semua hal yang berkaitan dengan keselamatan kapal.
5. Tanggung Jawab dan Wewenang Nahkoda. Nahkoda bertanggung jawab untuk membuat sistem yang telah ditetapkan berjalan di kapal, membantu awak kapal dalam menjalankan sistem tersebut, dan memberikan instruksi/panduan bagi ABK jika diperlukan.
6. Sumber Daya dan Tenaga Kerja. Perusahaan harus mempekerjakan personil yang tepat sesuai jabatan yang dibutuhkan di kantor dan di kapal, dan memastikan bahwa semua personil mengetahui tanggung jawab, dan wewenangnya.
7. Pengembangan Rencana Pengoperasian Kapal. Perusahaan harus membuat rencana untuk melakukan pekerjaan di kapal dan harus menjalankan apa yang telah direncanakan tersebut.
8. Kesiapan menghadapi Keadaan Darurat. Perusahaan harus mempersiapkan cara untuk menghadapi keadaan darurat yang dapat terjadi sewaktu-waktu. Perusahaan harus

mengembangkan rencana untuk merespon keadaan darurat di kapal dan melatih semua personil.

9. Pelaporan dan Analisa Ketidaksesuaian, Kecelakaan, dan Kejadian Berbahaya. Hal baik tentang sistem ini adalah memberikan jalan bagi kita semua untuk memperbaiki dan meningkatkan sistem tersebut. Ketika menemukan hal yang salah, maka dilaporkan dan dianalisis.
10. Pemeliharaan Kapal dan Perlengkapannya. Seluruh perlengkapan kapal harus dipelihara agar selalu dalam kondisi yang baik.
11. Dokumentasi. Sistem kerja manajemen keselamatan selalu didokumentasikan secara tertulis dan di kontrol pendistribusiannya. Dokumen penting harus tersedia di kantor dan di kapal.
12. Verifikasi, Tinjauan, dan Evaluasi Perusahaan. Perusahaan harus mempunyai metode internal sendiri untuk memastikan bahwa sistem yang

ada bekerja seperti yang diharapkan dan selalu ditingkatkan.

13. Sertifikasi dan Verifikasi. *Flag administration* atau organisasi yang ditunjuk oleh *Flag Administration* adalah yang berhak mengeluarkan sertifikat dan menunjuk Auditor.

#### **IV. Metode Penelitian**

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Hakekatnya ialah mengamati orang dalam lingkungan hidupnya, berinteraksi dengan mereka, berusaha memahami bahasa dan tafsiran mereka tentang dunia sekitarnya (Nasution, 1988:5). Penelitian ini yang diamati adalah manusia, yaitu pelaut sebagai Nakhoda dan Anak Buah Kapal (ABK), perusahaan pelayaran dan kesyahbandaran.

#### **Sumber Data**

Data merupakan bahan keterangan tentang suatu objek penelitian. Data digunakan sebagai informasi dalam penelitian, oleh karena itu data yang dikumpulkan harus akurat dan terjamin validitasnya. Penelitian ini

menggunakan data primer dan data sekunder, yaitu:

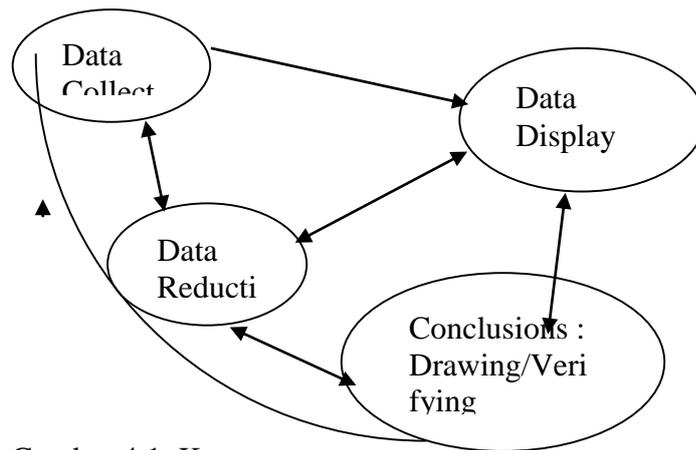
1. Data Primer. Merupakan data yang didapatkan dari sumber pertama baik dari perorangan ataupun kelompok, seperti hasil wawancara secara mendalam serta observasi yang dilakukan oleh peneliti.
2. Data Sekunder. Merupakan data yang didapat secara tidak langsung dari sumber informasi yang bukan diusahakan sendiri oleh peneliti, misalnya berupa laporan, dokumen, literatur dan bacaan yang berhubungan dengan penelitian ini.

### **Teknik Pengumpulan Data**

Penelitian ini mengutamakan perspektif emic, artinya mementingkan pandangan informan, yakni bagaimana mereka memandang dan menafsirkan dunia dari pendiriannya. Peneliti tidak memaksakan kehendak untuk mendapatkan data yang diinginkan. Agar sesuai dengan apa yang dikehendaki maka digunakan wawancara secara mendalam dan obesrvasi.

### **Teknik Analisis Data**

Teknik analisis data yang digunakan adalah analisis data kualitatif menurut konsep Miles and Huberman dan Spradley. Miles and Huberman (1984) mengemukakan bahwa aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus pada setiap tahapan penelitian sehingga sampai tuntas, dan datanya sampai jenuh dalam analisis. Aktivitas dalam analisis data, yaitu data *reduction*, data *display*, dan *conclusion drawing/Verification*. Langkah-langkah analisis sesuai Gambar 4.1.



Gambar 4.1 Komponen dalam analisis data (*interactive model*)

Sumber:

Sugiyono (2013)

Data *reduction* diperoleh dari lapangan yang jumlahnya cukup banyak maka perlu dicatat secara teliti dan terperinci. Merangkum data serta memilih hal-hal yang pokok sesuai dengan hal yang diteliti sehingga memberikan gambaran yang lebih jelas.

Data *display* adalah tahap penyajian data dalam bentuk uraian singkat dengan teks yang bersifat naratif, agar memudahkan dan memahami apa yang terjadi.

*Conclusion drawing/verification* merupakan tahap penarikan kesimpulan dan verifikasi. Kesimpulan awal masih bersifat sementara, dan akan berubah bila tidak ditemukan bukti-bukti yang kuat. Tetapi apabila kesimpulan yang ditemukan didukung oleh bukti-bukti

yang kuat maka kesimpulan yang dikemukakan merupakan kesimpulan yang kredibel.

## V. Hasil Dan Pembahasan

Semua responden mengatakan bahwa tingkatan ijazah (COC) yang dimiliki sudah sesuai dengan jabatannya mengacu pada aturan yang tertuang dalam KM 70 tahun 1998 pasal 15 huruf d tentang persyaratan jumlah jabatan, sertifikat kepelautan, dan jumlah awak kapal untuk pelayaran lokal tonase GT 500 sampai dengan kurang dari GT 1500. Agar mendukung hasil wawancara di atas, peneliti meninjau SK Perwira yang dikeluarkan oleh pihak kesyahbandaran. Untuk pendidikan formal, sebagian besar responden memiliki ijazah setingkat Sekolah Menengah Atas (SMA), namun ada pula Nakhoda dan perwira kapal yang

hanya memiliki ijazah formal Sekolah Menengah Pertama (SMP).

Hasil observasi, peneliti mendapatkan beberapa kapal tidak melaksanakan pengisian *checklist* kesiapan kapal berlayar dan pengecekan alat-alat keselamatan sebagaimana mestinya yakni melalui pemeriksaan yang benar-benar sesuai dengan keadaan kapal saat itu, tetapi melakukan *checklist* di anjungan tanpa melakukan tinjauan ke area yang menjadi objek *checklist*.

Selain hal tersebut di atas masih ada beberapa kapal yang belum memenuhi secara utuh yang dipersyaratkan oleh KM 70 tahun 1998 pada pasal 4 huruf d tentang persyaratan awak kapal niaga dan jenis sertifikat kepelautan yang harus dimiliki oleh awak kapal niaga. Pada pasal itu ditekankan setiap kapal harus memiliki sertifikat keahlian pelaut radio elektronik.

Secara umum semua responden yang diwawancarai, telah mengetahui nama dan fungsi alat keselamatan yang terdapat pada kapal yang menjadi tanggung jawabnya. Letak *MOB* di beberapa kapal, masih banyak yang meletakkannya tidak sesuai dengan persyaratan regulasi

*ISM-Code*. *MOB* seharusnya diletakkan pada sisi *life boy* agar bila terjadi hal-hal yang tidak diinginkan akan segera tanggap dan melakukan pertolongan. Kendala umum yang dialami adalah kurangnya kesadaran penumpang tentang pentingnya alat keselamatan yang disediakan, bahkan beberapa alat keselamatan hilang, seperti yang diungkapkan oleh informan.

Pengawasan proses bongkar muat, *lashing*, stabilitas, penanganan penumpang, dan sebagainya merupakan tugas-tugas yang rutin dilaksanakan, tetapi kenyataannya *lashing* tidak dapat dilakukan. Latihan keselamatan yang melibatkan organisasi darat (*table top drill*), tidak pernah dilakukan, semua latihan hanya melibatkan personil kapal meski susunan organisasi tim tanggap darurat telah ada. Pelaksanaan latihan keselamatan tidak mendapat cukup perhatian dari pihak perusahaan pelayaran lebih disebabkan karena tidak adanya ketegasan dari pihak pengawas keselamatan pelayaran dalam hal ini pihak kesyahbandaran. Semua resolusi yang dikeluarkan oleh pemerintah tidak akan berjalan apabila komponen yang menjadi

pelaku penerapan peraturan tidak berjalan sesuai yang diharapkan. Kontrol pelaksanaan manajemen keselamatan seharusnya rutin dan berkesinambungan, bila hal ini tidak dilaksanakan maka alat-alat keselamatan terkesan hanya hiasan di kapal-kapal.

Hasil observasi di kapal-kapal, peneliti mendapati ada beberapa alat keselamatan telah mengalami karat (korosi) dan nampak tidak tersentuh dalam beberapa lama, hal ini membuktikan bahwa pengecekan alat-alat keselamatan tersebut tidak dilaksanakan sesuai dengan ketentuan ISM-Code. Pelaksanaan latihan keselamatan hanya dilakukan dengan simulasi.

Hasil wawancara dan observasi dapat disimpulkan bahwa dukungan perusahaan untuk pelaksanaan ISM-Code sudah memadai, pelaksanaan latihan keselamatan, pemeriksaan bahkan penyediaan alat keselamatan telah dilaksanakan. Pengawasan petugas kesyahbandaran terhadap pelaksanaan manajemen keselamatan yang tidak terlaksana, membuat para operator pelayaran akhirnya tidak sepenuhnya menjalankan regulasi pemerintah

yang telah diwajibkan atas kapal yang memiliki bobot mati > GT 500.

Hasil wawancara menunjukkan bahwa petugas pengawas keselamatan pelayaran, di lintas penyeberangan belum menjalankan tugasnya seperti yang diamanatkan oleh Undang-undang Pelayaran No 17 tahun 2008. Pengawasan keselamatan menyerahkan tanggung jawab kepada DPA setiap pelayaran untuk melaksanakan ISM-Code. Pelaksanaan tugas pengawasan hanya dilakukan dengan himbauan.

## **VI. Kesimpulan dan Saran**

### **Kesimpulan**

Dari hasil penelitian dan pembahasan yang dikemukakan sebelumnya, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Sebagian besar informan mengatakan bahwa kompetensi pelaut telah memenuhi persyaratan yang telah diatur pada KM 70 tahun 1998, namun sebagian informan mengatakan ada pula kapal yang belum memenuhi persyaratan secara menyeluruh, ijazah formal yang dimiliki oleh sebahagian perwira

kapal hanya setingkat SMP. Sebagian besar informan tidak memiliki pengetahuan berbahasa asing, namun mereka mengakui tidak mendapat kendala dalam berkomunikasi dalam taraf pelayaran lokal. Sebagian besar informan mengatakan telah melaksanakan ISM-Code, mereka mengakui bahwa pelaksanaan latihan keselamatan sesuai dengan aturan SOLAS 74 tidak dapat dilaksanakan secara berkala. Latihan keselamatan dilakukan dengan cara simulasi, kendala pelaksanaan latihan keselamatan lebih disebabkan biaya pelaksanaan dan waktu istirahat kapal yang sangat minim.

2. Sebagian besar informan mengatakan bahwa perusahaan sangat mendukung dalam pelaksanaan ISM-Code, namun ada sebagian informan mengatakan bahwa perusahaan pelayaran belum sepenuhnya mendukung pelaksanaan manajemen keselamatan. Kenyataannya sebagian besar perusahaan tidak memiliki buku Pedoman Manajemen

Keselamatan, serta fungsi DPA tidak maksimal.

3. Pemerintah dalam hal ini pihak kesyahbandaran sebagai petugas pengawas keselamatan pelayaran belum sepenuhnya melakukan pengawasan yang ketat terhadap pelaksanaan ISM-Code, sebagai bagian dari mandataris IMO. Kenyataan di lapangan menunjukkan adanya pelanggaran terhadap KM 70 tahun 1998, sejumlah kapal tidak memiliki perwira radio. Pengawasan terhadap pelaksanaan ISM-Code tidak berjalan. Pemeriksaan terhadap kesiapan alat-alat keselamatan tidak dilaksanakan secara periodik. Alat-alat keselamatan banyak yang mengalami korosi dan tidak terpelihara sebagaimana mestinya.

### **Saran**

1. Bagi Pelaut
  - a. Demi keamanan dan keselamatan pelayaran, sebaiknya latihan keselamatan (*Top Drill*) tetap harus dilaksanakan tidak hanya dilakukan dengan simulasi, Keselamatan pelayaran adalah

- prioritas, berusaha menggunakan waktu istirahat untuk melaksanakan latihan sesuai aturan SOLAS 74
- b. Tingkatkan disiplin dalam pelaksanaan ISM-Code baik secara administratif maupun secara teknis.
  - c. Melaksanakan pemeriksaan terhadap alat-alat keselamatan secara berkesinambungan, sebab musibah senantiasa dapat saja terjadi.
2. Bagi Perusahaan Pelayaran
- a. Dukungan terhadap pelaksanaan *ISM-Code* lebih ditingkatkan.
  - b. Menyediakan buku Pedoman Keselamatan Kapal, agar para pelaut dapat lebih mudah mengimplementasikan *ISM-Code*.
  - c. DPA Melaksanakan Audit Internal secara berkala, serta menindak lanjuti segala bentuk laporan ketidaksesuaian (*NC*)
  - d. Keselamatan adalah tanggung jawab bersama, maka diperlukan perhatian khusus terhadap pelaksanaan latihan keselamatan, secara menyeluruh antara kapal dan darat.
3. Bagi Pihak Pengawas Keselamatan
- a. Sebaiknya tidak memberikan izin berlayar bagi kapal-kapal yang belum memenuhi kriteria KM 70 tahun 1998 terhadap persyaratan Perwira Radio Elektronik.
  - b. Lebih tegas dalam melaksanakan fungsinya sebagai pengawas keselamatan pelayaran.
  - c. Kapal-kapal yang tidak melaksanakan aturan keselamatan (*ISM-Code*) sebaiknya ditindak.
  - d. Membuat jadwal latihan, kerjasama yang baik antara DPA masing-masing pelayaran dan memprioritaskan keselamatan bagi kapal-kapal yang menjadi tanggung jawab pengawasannya.
  - e. Secara periodik melakukan pemeriksaan terhadap kesiapan alat-alat keselamatan, batas minimal ketersediaan yang disarankan dan dapat dipastikan

berfungsi sebagai mana mestinya.

Perhubungan Republik Indonesia, 1998

4. Bagi Pihak Pemerintah
  - a. Meningkatkan mutu pelaut, meningkatkan syarat penerimaan calon pelaut dalam penguasaan bahasa asing.
  - b. ISM-Code adalah manajemen keselamatan, maka tidak hanya diperlukan kompetensi secara teknis, tetapi juga kompetensi secara administratif yakni mampu memimpin serta mengelola sebuah manajemen keselamatan bagi pelaut-pelaut di atas kapal, sehingga syarat pendidikan formal sangat penting.

Sugiyono. 2013. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Alfabeta. Bandung.

Undang Undang pelayaran No 17 tahun 2008. Direktorat Jendral Perhubungan Laut, 2008

#### **Daftar Pustaka**

Dit. Penjagaan dan Penyelamatan, Ditjen Hubla, *Rekap Data Kecelakaan Laut 2003 – 2011* Jakarta, 2011.

Komite Nasional Keselamatan Transportasi, *Marine Safety Digest, Improving safety at sea*, Buletin KNKT Departemen Perhubungan Jakarta, 2011

Keputusan Menteri Perhubungan No 70 tahun 1998 tentang *pengawakan*, Departemen