

Penerapan *International Safety Management Code* (ISM Code) Untuk Meningkatkan Keselamatan Awak Kapal Di Kapal MT. Palu Sipat

Haidar Ali Nurwijdan¹, Dwi Antoro², Andi Hasmawati^{3*}, Julita A. Gani⁴, Dewi Usabeny⁵

^{1,3,4,5}Politeknik Pelayaran Barombong, Kota Makassar, Indonesia

²Politeknik Pelayaran Banten, Kota Tangerang, Indonesia

Email: andihasmawati@poltekpelbarombong.ac.id

(* : coresponding author)

Abstrak - Penelitian ini didasari oleh maraknya UAUC (*Unsafe Act Unsafe Condition*) yang memicu terancamnya keselamatan kru kapal. Hal tersebut terjadi sebagai akibat dari lalainya penerapan ISM Code diatas kapal. Metode yang digunakan adalah observasi dan wawancara, sehingga menghasilkan data kualitatif yang kemudian akan ditransformasikan ke dalam bentuk informasi yang bermanfaat. Berdasarkan hasil observasi dan wawancara, diketahui bahwa terdapat beberapa faktor yang menyebabkan rendahnya penerapan ISM Code di atas kapal seperti kurangnya rasa kepedulian dan sikap yang acuh pada regulasi maupun tanggung jawab terhadap ISM Code. Implementasi ISM Code dapat dilakukan dengan mengecek kelengkapan maupun fungsi dari *pyrotechnic*, SART, *fire plan*, *fire hose box*, SCBA serta program seperti SIRE dan audit secara berkala. Penerapan ISM Code dapat ditingkatkan dengan cara cara pelatihan dan edukasi, penerapan insentif bagi awak yang patuh terhadap prosedur ISM Code, serta kegiatan *toolbox* dan *monthly safety meeting* secara berkala. Berdasarkan temuan ini, peneliti menyarankan agar pihak kapal dan kru kapal meningkatkan kesadaran, pemahaman, maupun kepedulian terhadap ISM Code sehingga dapat menghindari kemungkinan buruk terjadi dimasa depan dan keselamatan lebih terjamin.

Kata kunci : ISM Code, Keselamatan, Awak Kapal

Abstract - This research is based on the rise of UAUC (*Unsafe Act Unsafe Condition*) which triggers a threat to the safety of ship crews. This happened as a result of the negligent implementation of the ISM Code on board. The methods used are observation and interviews, so as to produce qualitative data which will then be transformed into useful information. Based on the results of observations and interviews, it is known that there are several factors that cause the low implementation of the ISM Code on board such as a lack of concern and an attitude that is indifferent to regulations and responsibilities towards the ISM Code. The implementation of the ISM Code can be done by checking the completeness and functions of *pyrotechnic*, SART, *fire plan*, *fire hose box*, SCBA as well as programs such as SIRE and periodic audits. The implementation of the ISM Code can be improved by means of training and education, the implementation of incentives for crew members who comply with ISM Code procedures, as well as *toolbox* activities and regular *monthly safety meetings*. Based on these findings, the researcher suggests that the ship and its crew increase awareness, understanding, and concern for the ISM Code so that they can avoid the possibility of bad things happening in the future and safety is more guaranteed.

Keywords : ISM Code, Safety, Crew

1. PENDAHULUAN

Tingginya tingkat kecelakaan kapal merupakan indikasi perlunya perhatian terhadap penerapan *International Safety Management Code* (ISM Code) pada sebuah perusahaan pelayaran. Oleh karena itu keselamatan pelayaran merupakan hal yang sangat penting dalam dunia maritim. Keselamatan dalam bekerja di atas kapal sangat berpengaruh terhadap efektivitas kerja Anak Buah Kapal tersebut (Patayang & Lia, 2019). *International Safety Management Code* (ISM Code) merupakan standar peraturan manajemen keselamatan internasional untuk keamanan maupun keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran lingkungan laut yang ditetapkan oleh Dewan Keselamatan Maritim *International Maritime Organization* (IMO) (Nurhasanah et al., 2015).

Keselamatan dan keamanan pengoperasian kapal merupakan kondisi terpenuhinya persyaratan atas kewajiban yang harus dipenuhi dari kelaiklautan kapal (*seaworthiness*) sesuai Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 1 ayat (31) yang meliputi keselamatan kapal, pencegahan

pencemaran dari kapal, pengawakan kapal, garis muat kapal dan pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal serta manajemen keamanan kapal.

Tujuan *International Safety Management Code* (ISM Code) adalah untuk menjamin keselamatan kapal dan anak buah kapalnya, mencegah ke celakaan dan hilangnya jiwa manusia serta menghindari kerusakan lingkungan khususnya lingkungan laut dan serta hilangnya harta benda dan tujuan lainnya dari *International Safety Management Code* (ISM Code) ini adalah untuk memberikan standar internasional untuk pengelolaan kapal yang aman (Asmarinanda & Safitri, 2020). Latar belakang dibuatnya *International Safety Management Code* (ISM Code) adalah banyak terjadi kecelakaan kapal. Dari kecelakaan-kecelakaan tersebut pada umumnya disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian manusia dalam pengoperasian kapal dan hanya sedikit yang tergolong dalam kegagalan teknologi.

International Safety Management Code (ISM Code) ini diperuntukan untuk perusahaan pelayaran (*shipping company*) dan mereka yang terlibat dengan pengelolaan atau pengoperasian kapal yang bertujuan dapat memperbaiki kinerja perusahaan dalam operasi kapal yang aman dan bebas pencemaran. *International Safety Management Code* (ISM Code) dalam penerapannya mengikuti konsep-konsep dari ISO (*International Organization for Standardization*). Dengan menerapkan *International Safety Management Code* (ISM Code) dengan baik maka pengelolaan kapal dapat berjalan baik. Kapal dengan sistem manajemen yang baik dapat membatasi dalam pembuangan seperti minyak atau sampah, meminimalkan kerugian dalam kecelakaan dan pencegahan kecelakaan seperti tabrakan atau kebakaran. Dari pencegahan terjadinya kecelakaan kapal dapat menjaga keselamatan manusia (penumpang dan awak kapal, keselamatan properti (kapal dan muatan) dan perlindungan lingkungan dari pencemaran baik di udara maupun di laut.

Beberapa kecelakaan kapal akibat kesalahan manusia terjadi di perairan Indonesia, seperti tabrakan MT. Sinar Johor dan MV. Orchid Marine (2014), kebakaran TB. Layar Sakti 17 (2016), serta kandasnya TB. Royal Palma 23 dan tongkangnya (2014). Insiden ini menunjukkan pentingnya peningkatan keselamatan dan keterampilan awak kapal.

Beberapa kejadian yang telah dipaparkan di atas, penulis meninjau permasalahan tersebut dibutuhkan tindak lanjut dan solusi untuk mengatasi beberapa permasalahan dalam menangani keselamatan. Melihat kondisi permasalahan tersebut maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian terkait penerapan *International Safety Management Code* (ISM Code) untuk meningkatkan keselamatan awak kapal.

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kualitatif yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan pendekatan induktif. Proses dan makna (perspektif subjek) ditekankan dalam penelitian kualitatif. Konsisten dengan wawasan ini, kami menganalisis data menggunakan pendekatan induktif. Selain itu, kami juga memberikan informasi sesuai dengan landasan teori yang kami gunakan. Sehingga penelitian kita adalah penelitian yang benar dan tepat (Fadli, 2021). Metode ini dapat digunakan untuk memahami dan menemukan masalah yang penulis teliti, dan metode kualitatif dapat dilakukan dengan mempertanyakan topik yang penulis teliti. Tujuannya adalah untuk mendapatkan gambaran yang benar tentang keselarasan antara teori dan praktek. Penelitian ini dilaksanakan di Kapal MT. Palu Sipat antara tahun 2023-2024. Data dalam penelitian ini didapatkan melalui observasi dan wawancara yang dilaksanakan secara langsung kepada 3 responden yaitu Nakhoda, Mualim 1 dan Mualim 3 untuk memperoleh informasi yang relevan dengan penelitian.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Implementasi ISM Code Pada Kapal MT. Palu Sipat

Kapal MT. Palu Sipat beroperasi di bawah pengelolaan PT. Pertamina International Shipping, yang berperan sebagai pemilik sekaligus operator utama. Terdaftar di pelabuhan Jakarta, Kapal ini memiliki tanda panggilan YHKS dengan nomor IMO 9106651. Kapal ini diklasifikasikan

oleh Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) dengan notasi kelas BKI: +A100 I Oil Tanker, ESP, dan didukung oleh GARD P&I Bermuda Ltd sebagai klub perlindungan dan indemnitas (P&I Club). Kapal ini dibangun oleh PT. PAL di Surabaya, dengan proses peletakan lunas (*keel*) yang dimulai pada tanggal 12 September 1997, diluncurkan pada 16 Juli 1999, dan secara resmi diserahkan pada 24 Maret 2000. Dari segi ukuran, MT. Palu Sipat memiliki panjang keseluruhan (LOA) 160,00 meter, panjang antara garis tegak (LBP) 154,00 meter, lebar ekstrem 27,00 meter, kedalaman cetakan 11,50 meter, serta tinggi maksimum 43,10 meter. Jarak dari jembatan depan (*bridge front*) ke haluan (*bow*) adalah 127,50 meter, dan dari jembatan depan ke buritan (*stern*) mencapai 32,50 meter.

Dalam kapasitas tonase, kapal ini memiliki tonase bersih (NET) sebesar 4.658 GT dan tonase kotor (GROSS) sebesar 13.964 GT serta deadweight tonnage sebesar 17.957 DWT, menjadikannya kapal dengan daya angkut yang memadai untuk memenuhi kebutuhan distribusi minyak skala besar. Dengan ukuran yang signifikan, kapal ini dirancang dengan perhatian khusus pada stabilitas dan keselamatan dalam berbagai kondisi laut, baik di perairan tenang maupun berarus kuat. Sebagai kapal tanker yang mengangkut muatan berbahaya dan berisiko tinggi, kapal ini juga telah dilengkapi dengan sistem pemantauan dan pengamanan muatan, serta fitur pencegahan tumpahan untuk menghindari kerusakan lingkungan laut. Seluruh aspek ini didukung oleh standar klasifikasi BKI dengan notasi +A100 I Oil Tanker, ESP, yang memberikan jaminan bahwa kapal ini memenuhi regulasi ketat dalam pengoperasian dan perawatan. Proses operasi kapal juga diawasi secara ketat oleh GARD P&I Bermuda Ltd, sebagai bagian dari perlindungan P&I (*Protection and Indemnity*) yang memastikan bahwa risiko kerugian terhadap kapal, muatan, maupun lingkungan dapat diminimalisir.

Kapal ini memiliki peran strategis dalam menjaga pasokan energi, terutama bagi daerah-daerah yang bergantung pada distribusi bahan bakar melalui jalur laut. Setiap pelabuhan tujuan telah mempersiapkan fasilitas bongkar muat yang sesuai untuk menyambut kedatangan kapal dan menyalurkan bahan bakar ke depot-depot utama. Saat ini, MT. Palu Sipat tengah berlayar dengan rute yang telah ditentukan, melewati jalur laut yang sudah terverifikasi keamanannya. Dengan kondisi cuaca yang dipantau secara berkala dan komunikasi yang terus dilakukan dengan otoritas maritim, kapal ini dipastikan dapat menyelesaikan misinya dengan lancar dan tepat waktu.

Untuk meningkatkan keselamatan di kapal, implementasi ISM Code dapat dilakukan dengan berbagai cara, di antaranya:

1. Pengecekan Rutin Peralatan Keselamatan: Meliputi pemeriksaan kelengkapan *pyrotechnic*, *Search and Rescue Radar Transponder* (SART), *fire plan*, *fire hose box*, dan *Self-Contained Breathing Apparatus* (SCBA).
2. Pelaksanaan Inspeksi dan Audit: Penerapan program *Ship Inspection Report Programme* (SIRE) dan audit ISM Code secara berkala untuk memastikan kepatuhan terhadap standar keselamatan.
3. Meningkatkan Kesadaran Kru: Dengan memberikan pengarahan dan pemantauan ketat terhadap penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) seperti sarung tangan, helm, dan sepatu keselamatan.

Implementasi ISM Code yang baik memegang peran penting dalam menjamin keselamatan awak kapal, kapal itu sendiri, serta lingkungan sekitar. Penerapan ISM Code yang efektif membutuhkan langkah-langkah terstruktur termasuk inspeksi rutin, pemeliharaan peralatan keselamatan, pengelolaan dokumen keselamatan, hingga audit internal dan eksternal. Semua prosedur ini dirancang untuk memastikan bahwa kapal beroperasi sesuai standar keselamatan internasional, sehingga risiko kecelakaan dan kerugian dapat diminimalisir. Inspeksi dan pemeliharaan alat keselamatan kapal merupakan langkah krusial untuk memastikan keamanan dan kesiapan kapal dalam menghadapi situasi darurat. Tujuan dilakukannya perawatan alat-alat keselamatan adalah untuk langkah pencegahan yang bertujuan untuk mengurangi kerusakan dari peralatan dengan memastikan tingkat keandalan dan kesiapan serta meminimalkan biaya perawatan. Di samping itu, hal ini untuk mengoptimalkan fungsi alat-alat keselamatan yang terdapat di atas kapal. Pengecekan kelengkapan *pyrotechnic* dilakukan setiap bulan untuk menjamin alat ini. Alat

ini digunakan dalam situasi darurat ekstrem, misalnya saat kapal berada dalam kondisi bahaya, untuk menarik perhatian kapal lain yang berada di dekatnya agar dapat memberikan bantuan. Dalam keadaan darurat seperti contohnya kapal harus ditinggalkan karena tidak dapat diselamatkan, piroteknik menjadi salah satu alat terakhir yang bisa digunakan untuk memastikan kru kapal dapat ditemukan dan diselamatkan.

Selain itu, tes fungsi SART (*Search and Rescue Radar Transponder*) secara berkala memastikan perangkat ini dapat mengirimkan sinyal keberadaan kapal yang efektif dalam upaya penyelamatan. Alat ini menggunakan penerima GNSS (*Global Navigation Satellite System*) yang bekerja bersama dengan pemancar radio, yang harus segera dilemparkan ke laut agar dapat mengikuti jalur atau lintasan yang mirip dengan orang yang jatuh ke laut. Pembaruan Fire Plan setiap kali terjadi pergantian muatan atau kru kapal menjadi elemen penting dalam meminimalkan risiko saat kebakaran terjadi, sementara pengecekan kelengkapan Fire Hose Box menjamin peralatan pemadam kebakaran selalu berada dalam kondisi optimal. Selang pemadam pada sistem ini dirancang sebagai objek fleksibel. Fleksibilitas ini dimodelkan menggunakan metode *Position-Based-Dynamics* (PBD) yang digunakan untuk menciptakan simulasi yang realistis.

Di sisi lain, pemeriksaan SCBA (*Self-Contained Breathing Apparatus*) memastikan perangkat ini dapat digunakan untuk melindungi awak kapal dalam lingkungan berbahaya, seperti area dengan tingkat oksigen rendah atau paparan gas beracun. Alat ini terbuat dari aluminium, yang ringan dan tahan tekanan namun rentan terhadap korosi jika terkena kelembaban yang dapat menghasilkan bubuk aluminium hidroksida. Selain pemeliharaan alat, pelaksanaan program SIRE (*Ship Inspection Report Programme*) dan audit ISM Code memberikan panduan dan memastikan kepatuhan kapal terhadap standar keselamatan internasional. Dengan penerapan langkah-langkah ini, keselamatan awak kapal, muatan, dan kapal itu sendiri dapat dijamin secara optimal.

3.2 Faktor Yang Menyebabkan Kurangnya Penerapan ISM Code

International Safety Management Code (ISM Code) merupakan standar internasional sistem manajemen keselamatan untuk mengoperasikan kapal secara aman dan usaha pencegahan pencemaran di laut (Rispianti et al., 2022). Penerapan ISM Code bertujuan untuk menjamin keselamatan di laut, menghindari kecelakaan yang dapat menimbulkan jatuhnya korban jiwa serta timbulnya kerusakan kapal yang dapat menyebabkan pencemaran lingkungan. ISM Code merupakan penggunaan metode tertulis dan didokumentasikan atas semua prosedur operasi, baik di darat maupun di kapal secara terintegrasi yang tujuan utamanya untuk menjamin keselamatan.

Berdasarkan wawancara dengan kru kapal, terdapat beberapa faktor utama yang menyebabkan rendahnya penerapan ISM Code di atas kapal, yaitu:

1. Kurangnya Pelatihan dan Pemahaman: Banyak awak kapal yang belum mendapatkan pelatihan yang memadai mengenai ISM Code, baik dalam pelatihan formal maupun selama bekerja di kapal (on-the-job training). Hal ini menyebabkan kesenjangan pengetahuan dan pemahaman tentang pentingnya standar keselamatan ini. Kurangnya pelatihan dan pemahaman di kalangan awak kapal menjadi salah satu faktor utama yang menyebabkan rendahnya penerapan ISM Code. Awak kapal yang belum cukup memahami pentingnya standar keselamatan seperti ISM Code cenderung tidak memiliki kewaspadaan yang kuat terhadap risiko operasional. Pelatihan yang kurang konsisten menyebabkan awak kapal cenderung kurang memahami pentingnya ISM Code dan bagaimana cara menerapkannya dengan benar dalam kegiatan sehari-hari. Oleh karena itu, pendidikan dan pelatihan yang berkesinambungan sangat penting agar setiap anggota kru memiliki kesadaran yang baik mengenai ISM Code sehingga mampu meningkatkan tanggung jawab mereka dalam mematuhi standar keselamatan.
2. Minimnya Pengawasan: Kurangnya inspeksi rutin dan kontrol terhadap kepatuhan kru terhadap prosedur ISM Code menyebabkan mereka menjadi kurang disiplin dalam menjalankan protokol keselamatan. Minimnya pengawasan juga menjadi faktor terhambatnya penerapan ISM Code di atas kapal. Beberapa waktu terlihat tidak secara konsisten melakukan inspeksi atau audit terkait kepatuhan ISM Code, sehingga awak kapal menjadi kurang disiplin dalam mengikuti standar keselamatan yang telah ditetapkan. Sumber Daya Manusia (SDM) sebagai pelaksana pengawasan keselamatan pelayaran di Pelabuhan harus bekerja dengan baik sesuai

dengan tugas di bidang pelayaran, sehingga para nahkoda dapat mengimplementasikan *ISM Code* pada kapal-kapal mereka.

3. Tekanan Waktu Operasional: Ketatnya jadwal keberangkatan dan kedatangan kapal membuat kru sering mengabaikan prosedur keselamatan karena mengutamakan efisiensi kerja. Tekanan waktu operasional sering kali menjadi faktor penghambat lain yang mempengaruhi penerapan *ISM Code* di atas kapal. Ketatnya jadwal berlayar memaksa awak kapal untuk bekerja lebih cepat, prosedur keselamatan yang termaktub dalam *ISM Code* bisa diabaikan demi memenuhi target waktu. Dalam kondisi yang demikian, awak kapal mungkin menganggap bahwa mengutamakan kecepatan akan lebih menguntungkan. Oleh karena hal tersebut, penting bagi manajemen untuk menemukan keseimbangan antara efisiensi operasional dan kepatuhan terhadap standar keselamatan, sehingga penerapan *ISM Code* dapat terlaksana tanpa mengorbankan keselamatan.

3.3 Langkah-Langkah untuk Meningkatkan Penerapan *ISM Code*

Untuk mengatasi kendala dalam penerapan *ISM Code*, beberapa langkah yang direkomendasikan oleh kru kapal meliputi:

1. Meningkatkan pelatihan dan edukasi

Mengadakan pelatihan rutin mengenai *ISM Code* bagi seluruh awak kapal agar mereka lebih memahami pentingnya prosedur keselamatan. Pelatihan dan edukasi merupakan komponen kunci untuk memastikan semua awak kapal memahami dan mampu menerapkan *ISM Code* dengan benar. Melalui pelatihan berkala, awak kapal dapat meningkatkan pengetahuan mereka tentang prosedur keselamatan dan kesiapsiagaan dalam situasi darurat. Dengan pelatihan yang tepat, awak kapal tidak hanya memahami teori keselamatan, tetapi juga praktik yang harus diterapkan di lapangan. Hal ini juga membantu menanamkan budaya keselamatan yang kuat, yang pada akhirnya dapat mengurangi risiko kecelakaan yang disebabkan oleh kesalahan manusia. Kekuatan metode ini yaitu meningkatkan kesadaran dan kepatuhan kru terhadap aturan-aturan *ISM Code* sedangkan kelemahan dari metode ini memerlukan alokasi sumber daya yang cukup, seperti instruktur yang berkualifikasi, materi pelatihan, dan fasilitas yang sesuai.

2. Penerapan insentif untuk kepatuhan

Memberikan penghargaan atau insentif bagi kru yang mematuhi prosedur keselamatan sebagai bentuk motivasi. Memberikan insentif kepada awak kapal yang secara konsisten mematuhi *ISM Code* dapat meningkatkan motivasi dalam menerapkan standar keselamatan ini. Insentif dapat berupa bonus, penghargaan, atau pengakuan khusus yang dapat membuat awak kapal merasa diapresiasi atas usaha mereka menjaga keselamatan operasional kapal. Dengan adanya insentif, kepatuhan terhadap *ISM Code* dapat dijadikan sebagai budaya yang berkelanjutan di atas kapal, sehingga keselamatan selalu menjadi prioritas dalam setiap kegiatan operasional.

3. Pelaksanaan *toolbox meeting* dan *monthly safety meeting*

Langkah strategis lain untuk meningkatkan penerapan *International Safety Management (ISM) Code* di atas kapal adalah dengan mengadakan *toolbox meeting* secara rutin. Mengadakan pertemuan rutin untuk membahas evaluasi keselamatan dan memberikan kesempatan kepada kru untuk memahami risiko di tempat kerja.

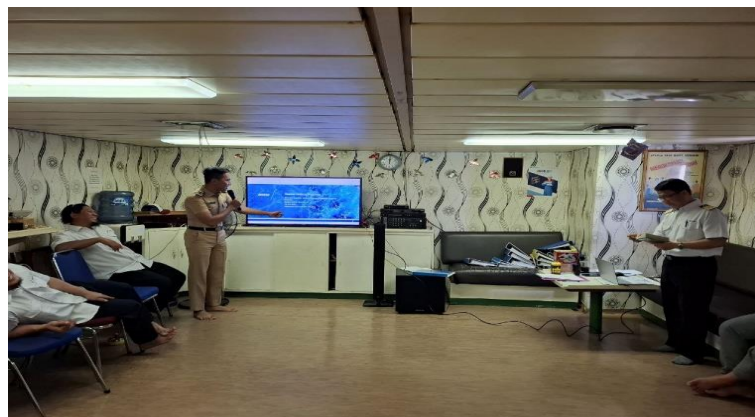


Gambar 1. Kegiatan *Toolbox Meeting*

Toolbox meeting seperti pada gambar di atas berfungsi sebagai forum diskusi untuk merencanakan dan mengevaluasi pekerjaan yang akan dilakukan oleh setiap departemen di kapal. Pada dasarnya *toolbox meeting* merupakan bentuk komunikasi yang penting di atas kapal dan menjadi salah satu upaya untuk mencegah terjadinya kecelakaan yang tidak diinginkan. Dalam forum ini, tanggung jawab masing-masing kru dijelaskan secara rinci, termasuk deskripsi pekerjaan, lokasi pelaksanaan, target waktu, dan langkah-langkah keselamatan yang harus diperhatikan. Selain itu kegiatan ini juga menjadi momen untuk mengevaluasi pekerjaan sebelumnya serta memperkuat komunikasi antar departemen sehingga pelaksanaan tugas dapat berjalan lebih efektif dan selaras dengan prinsip keselamatan *ISM Code*.

Selain itu *toolbox meeting* yang sering diadakan merupakan wujud dari budaya keselamatan organisasi, yang dapat meningkatkan persepsi kru terhadap risiko dan meminimalkan terjadinya cedera personal. Secara umum, pencegahan kecelakaan dan pengurangan risiko potensial dianggap sebagai cara paling efektif untuk meningkatkan tingkat keselamatan. Dengan melibatkan seluruh kru dalam proses perencanaan, *toolbox meeting* tidak hanya memastikan bahwa setiap pekerjaan dilakukan sesuai standar keselamatan, tetapi juga meningkatkan kesadaran individu terhadap potensi bahaya di lingkungan kerja.

Sementara *Monthly Safety Meeting* merupakan kegiatan rutin yang dilakukan setiap bulan untuk memastikan bahwa seluruh kru kapal memiliki pemahaman yang cukup mengenai prosedur keselamatan dan kesiapsiagaan menghadapi situasi darurat. Agenda *monthly safety meeting* umumnya meliputi pembukaan oleh kapten kapal, evaluasi kejadian-kejadian yang terjadi selama bulan lalu, serta pelatihan keselamatan. Dalam rapat ini, evaluasi dan pembelajaran dari insiden-insiden yang terjadi menjadi bahan diskusi utama agar seluruh kru dapat mengambil pelajaran untuk mencegah hal serupa di masa depan.



Gambar 2. Kegiatan *Monthly Safety Meeting*

4. KESIMPULAN

Dari kajian yang telah dilakukan terkait penerapan *ISM Code* di Kapal MT. Palu Sipat, penulis dapat menyimpulkan bahwa Implementasi *ISM Code* yang baik dan benar diantaranya dilakukan dengan mengecek kelengkapan maupun fungsi *pyrotechnic*, *SART*, *fire plan*, *fire hose box*, *SCBA*, dan melakukan beberapa program seperti *SIRE* dan audit secara berkala. Meskipun dilakukan berbagai upaya dalam penerapan *ISM Code*, masih terbuka kemungkinan penerapannya tidak maksimal. Terdapat beberapa faktor yang menyebabkan rendahnya penerapan *ISM Code* di atas kapal yaitu kurangnya pelatihan dan pemahaman, minimnya pengawasan, dan tekanan waktu operasional.

Untuk dapat memastikan *ISM Code* diterapkan dengan baik, terdapat beberapa Langkah yang dapat dilakukan, diantaranya dapat ditempuh dengan cara pelatihan dan edukasi, penerapan insentif bagi awak yang patuh terhadap prosedur *ISM Code*, serta kegiatan *toolbox* dan *monthly safety meeting* secara berkala. Selain itu, peningkatan kesadaran dan budaya keselamatan di kapal harus menjadi prioritas utama melalui keterlibatan aktif seluruh kru dalam penerapan *ISM Code*, sehingga dapat meminimalisir risiko kecelakaan dan meningkatkan keselamatan kerja.

REFERENCES

- 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.
- Fadli, M. R. (2021). Memahami desain metode penelitian kualitatif. *Humanika, Kajian Ilmiah Mata Kuliah Umum*, 21(1), 33–54.
- Nurhasanah, N., Joni, A., & Shabrina, N. (2015). Persepsi Crew Dan Manajemen Dalam Penerapan *ISM Code* Bagi Keselamatan Pelayaran Dan Perlindungan Lingkungan Laut.
- Patayang, M., & Lia, R. (2019). Penerapan Elemen *Ism Code* Untuk Menunjang Keselamatan Pelayaran Pada Km Pantokrator. *Sebatik*, 23(2), 482–488.
- Rahman, H., Satria, A., Iskandar, B. H., & Soeboer, D. A. (2017). Penentuan Faktor Dominan Penyebab Kecelakaan Kapal di Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok. *ALBACORE Jurnal Penelitian Perikanan Laut*, 1(3), 277–284.
- Rispianti Dina, Eka Fransiska, Rina Handayani B. 2022. Implementasi *ISM Code* Kapal MV. Medelin First pada PT. Multi Jaya Samudera Belawan. *Journal of Maritime and Education*, Vol.4 (2): 436-440.
- Sari Latifa Ika & Ria Hermia Sari. (2024). Communication Strategies Used by Students When Leading a Simulated *Toolbox Meeting*: A Case in Maritime English Class in Indonesia. *Journal of Maritime Research*, Vol.21 (2): 349-357.
- Tri, I. (2019). Implementasi *International Safety Management Code (Ism Code)* Guna Meningkatkan Keselamatan Crew di Atas Kapal Mv. Kartini Samudra. *Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang*.
- Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- Wahyuni Anak Agung I. S., Maulidiah Rahmawati, Siti Fatimah M. 2018. Implementasi *ISM Code* Kapal-Kapal di Pelabuhan Tanjung Perak. *Jurnal Teknologi Maritim*, Vol.1 (1): 11-24.