Journal of Maritime and Education
Vol. V No. 2 Agustus 2023, hlm. 486 - 492
Available 0nline at
https://ejournal.poltek-amimedan.ac.id/index.php/jme
DOI: https://doi.org/10.54196/jme.v3i2.47

Journal of Maritime and Education
p-ISSN : 2656-0658
e-ISSN : 2656-0666

DAMPAK PELAKSANAAN *INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM) CODE* TERHADAP PERUSAHAAN PELAYARAN

[1]Dafid Ginting

[1]Nautika, Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan
email: dafidgins@gmail.com

Abstrak. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis bagaimana dampak penerapan *International Safety Management* (ISM Code) terhadap perusahaan pelayaran. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian kepustakaan dan lapangan (*field research*). Penelitian kepustakaan dilakukan dengan pengumpulan data ketentuan hukum internasional dan nasional serta penerapannya yang relevan dengan variabel penelitian. Sedangkan penelitian lapangan dilakukan dengan cara mencari data secara langsung yaitu melalui observasi dan wawancara. Hasil penelitian dari penelitian ini adalah: pertama, Ketaatan perusahaan pelayaran dalam penerapan *International Safety Management* (ISM) Code terhadap peningkatan keselamatan pelayaran dapat dilihat dari komitmen perusahaan dalam melaksanakan manajemen keselamatan (safety management system). Perusahaan yang melaksanakan *International Safety Management* (ISM Code) dengan baik akan mendapat keuntungan dari pemeliharaan dan pengoperasian kapal yang lebih teratur, mengurangi kecelakaan dan pencemaran. Disarankan agar perusahan pelayaran harus konsisten dalam menerapkan *International Safety Management* (ISM Code) baik kantor maupun diatas kapal.

***Kata Kunci**:* management keselamatan, keselamatan pelayaran, pencegahan pencemaran

Abstract. The purpose of this research is to find out and analyze the impact of the implementation of the International Safety Management (ISM Code) on shipping companies. The research method used is library and field research. Literature research was carried out by collecting data on international and national legal provisions and their applications that are relevant to the research variables. While field research is done by looking for data directly, namely through observation and interviews. The results of this study are: first, the compliance of shipping companies in implementing the International Safety Management (ISM) Code towards improving shipping safety can be seen from the company's commitment to implementing safety management (safety management system). Companies that properly implement the International Safety Management (ISM Code) will benefit from more regular maintenance and operation of ships, reducing accidents and pollution. It is recommended that shipping companies must be consistent in implementing the International Safety Management (ISM Code) both in offices and onboard ships

Keywords: *safety management, shipping safety, pollution prevention*

PENDAHULUAN

International Maritime Organization (IMO) didirikan pada tahun 1948, IMO dan Negara Anggotanya telah berkontribusi untuk mencegah kecelakaan di laut melalui pengembangan dan peningkatan aturan dan peraturan yang terkait tidak hanya dengan perangkat keras seperti desain lambung kapal, stabilitas kapal dan peralatan tetapi juga sumber daya manusia seperti pelaut. Meskipun upaya ini telah menghasilkan peningkatan substansial dalam keandalan perangkat keras kapal serta kualitas awak kapal, insiden maritim masih menjadi perhatian utama bagi pelayaran masyarakat.

Telah ditunjukkan dalam banyak penelitian bahwa lebih dari 80% kecelakaan laut adalah disebabkan oleh kesalahan manusia, misalnya kegagalan kesadaran situasional, kesalahan, slip dan pelanggaran peraturan oleh

awak kapal. Namun, pada level yang lebih dalam, itu bisa terjadi terlihat bahwa ada masalah dengan iklim organisasi dan manajemen.

Melalui analisis kecelakaan tersebut, dapat dipahami bahwa kesalahan manusia adalah penyebab langsung terjadinya kecelakaan.

Investigasi penyebab beberapa kecelakaan yang terjadi pada tahun delapan puluhan dan sembilan puluhan menunjukkan adanya penyimpangan serius dalam prosedur pengoperasian kapal dan penyebabnya adalah kesalahan manusia. Setelah insiden 'Herald of Free Enterprises' pada 6 Maret 1987, resolusi A.596(15) yang diadopsi pada sesi Majelis IMO pada November 1987 menunjukkan bahwa "sebagian besar kecelakaan laut disebabkan oleh kesalahan manusia dan falibilitas dan keselamatan kapal akan sangat ditingkatkan dengan pembentukan praktik pengoperasian kapal yang lebih baik" (berita IMO No3). Pada tahun 1989, IMO mengadopsi Pedoman manajemen untuk pengoperasian kapal yang aman dan untuk pencegahan polusi - cikal bakal dari terbentuknya Kode Manajemen Keselamatan Internasional atau disebut dengan International Safety Management (ISM Code) pada November 1993, pertama kali diadopsi sebagai Resolusi IMO A.741(18) dan kemudian diwajibkan melalui pencantuman dalam Konvensi Internasional untuk Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS) sebagai bab IX untuk:

1. Kapal penumpang, termasuk kapal penumpang kecepatan tinggi semua ukuran.
2. Kapal tangki minyak, kapal tangki pengangkut bahan kimia, dan kapal pengangkut gas dengan ukuran tonase kotor lebih besar atau sama dengan GT 150 (seratus lima puluh Gross Tonnage); dan
3. Kapal barang lainnya, kapal barang kecepatan tinggi, kapal pengangkut curah, kapal ikan, unit pengeboran lepas pantai yang bergerak (Mobile Offshore Drilling Unit), dan unit penampungan/produksi terapung (Floating Storage Unit and Offloading/Floating Production Storage and Off-loading Facilities) termasuk tongkang berawak dengan tonase kotor lebih besar atau sama dengan GT 500 (Lima Ratus Gross Tonnage).

Pada saat yang sama, telah ditemukan secara tidak sengaja investigasi bahwa kekurangan dalam budaya keselamatan terletak pada manajemen perusahaan, karyawan dan awak kapal (Lapplainen, 2016). Kecelakaan ini mengingatkan masyarakat internasional tentang pentingnya unsur manusia dan kebutuhan untuk mempromosikan budaya keselamatan untuk memastikan keselamatan maritim.

Dengan adanya persepsi akan pentingnya budaya keselamatan di bidang kemaritiman, IMO telah menetapkan langkah-langkah untuk mempromosikan budaya keselamatan di kapal. Pada tahun 1994, International Safety Management (ISM Code) diterapkan oleh Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS) dan dipromosikan oleh IMO dengan budaya keselamatan pada industri maritim termasuk kapal dan pemilik kapal.

Pada bulan Agustus 2016, Sekretaris Jenderal IMO menganggap bahwa International Safety Management (ISM Code) dianggap sebagai tindakan yang dirancang untuk mempengaruhi secara langsung budaya keselamatan maritim pada konferensi di Singapura (IMO, 2016).

IMO menetapkan tujuan dari International Safety Management (ISM Code) "untuk memastikan keselamatan di laut, pencegahan kecelakaan atau hilangnya nyawa awak kapal dan menghindari kerusakan lingkungan laut (IMO,1993, hal.5)". International Safety Management (ISM Code) mencakup ketentuan untuk menetapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMS) ke kapal dan pemilik kapal untuk mencegah kesalahan manusia dengan menilai dan mengidentifikasi semua risiko dan penanggulangannya.

Menurut International Chamber of Shipping (ICS), budaya keselamatan bisa digambarkan sebagai "nilai-nilai dan praktik-praktik yang dimiliki oleh manajemen dan personel memastikan bahwa risiko selalu diminimalkan dan dimitigasi semaksimal mungkin.(ICS, 2013, p.2)" Budaya keselamatan memungkinkan karyawan perusahaan pelayaran untuk meningkatkan perilaku dengan membiarkan berpikir dan bertindak berdasarkan keamanan dan berbagi nilai keamanan; dengan demikian, dapat membawa peningkatan keselamatan.Selanjutnya,budaya keselamatan sangat penting untuk pengoperasian kapal yang terus-menerus terpapar potensi risiko, dan itu juga merupakan kebajikan penting yang diperlukan untuk personel yang bekerja di atas kapal dan staf yang bekerja di perusahaan pelayaran. Budaya keselamatan dinilai sangat penting tidak hanya di sektor pelayaran tetapi juga di industri lainnya.

Untuk meningkatkan keselamatan maritim, perlu untuk mendapatkan pemahaman tentang konsep detail budaya keselamatan dan membangun pendekatan konkrit untuk budaya keselamatan. Oleh karena itu, alat untuk menilai persepsi budaya keselamatan dapat menjadi pilihan yang baik mengukur untuk memahami karakteristik organisasi, dan memungkinkan untuk menemukan resep khusus untuk meningkatkan budaya keselamatan. Pelaut harus bekerja berdasarkan persepsi bahwa keselamatan adalah cara terbaik mencegah kesalahan manusia. Hal ini dapat dicegah dengan awak kapal yang memiliki kewaspadaan tinggi terhadap keselamatan dan budaya organisasi harus dipromosikan. Oleh karena itu, kesadaran pelaut akan budaya keselamatan dapat menjadi langkah yang lebih aktif untuk mencegah kecelakaan pada kapal. Guna mensurvei kesadaran akan budaya keselamatan para pelaut yaitu penting untuk menerapkan alat yang memadai yang dapat dinilai secara kuantitatif menggunakan indikator yang masuk akal, dan ada beberapa studi untuk memperkirakan kesadaran pelaut dari budaya keselamatan.

Berkenaan dengan International Safety Management (ISM Code), ada pertanyaan apakah penerapan International Safety Management (ISM Code) telah meningkatkan kesadaran akan budaya keselamatan bagi

crew di atas kapal. Banyak penelitian dan studi telah dievaluasi tentang *International Safety Management (ISM Code)*.IMO juga telah mempelajari dampak dari *International Safety Management (ISM Code)*, yang diperkenalkan pada sesi kedelapan puluh satu Komite Keselamatan Maritim (MSC) pada tahun 2006 (IMO, 2016). Studi (IMO, 2005) menemukan *bahwa International Safety Management (ISM Code)* berkontribusi untuk peningkatan budaya keselamatan dengan manfaat positif, dan salah satunya rekomendasi adalah bahwa studi lebih lanjut diperlukan untuk perbaikan *International Safety Management (ISM Code)* mencerminkan budaya keselamatan. Namun, ada beberapa penelitian yang mengaitkan efek negatifnya dari *International Safety Management (ISM Code)*.

Melalui studi ini, dimungkinkan untuk memahami persepsi tentang budaya keselamatan pelaut, dan untuk mengukur tingkat budaya keselamatan pada kapal yang menerapkan dan tidak menerapkan *International Safety Management (ISM Code)*, sehingga efektifitas International Safety Management (ISM Code) terhadap budaya keselamatan diperkirakan dapat tercapai. Selain itu, dimungkinkan untuk membandingkan dan menganalisis berdasarkan efektivitasnya pada indikator keselamatan, dan akan memungkinkan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang diperlukan perbaikan untuk meningkatkan kinerja *International Safety Management (ISM Code).*

METODE PENELITIAN

Peneliti mengadakan serangkaian pengamatan untuk memperoleh data atau informasi yang lengkap dan teliti, yang bertujuan untuk mencari kebenaran ilmiah. Metode penelitian adalah cara yang sikapnya sistematis dan objektif dengan tujuan memperoleh dan mengumpulkan keterangan / keterangan secara efisien dan efektif yang dapat dipergunakan sebagai pedoman dalam pelaksanaan penulisan, maka dengan metode yang penulis lakukan diantaranya adalah

1. Penelitian Lapangan *(Field Research)*

a. Observasi *(Observation)*

Dalam metode ini penulis melihat, memperhatikan, mengamati perilaku dan aktifitas – aktifitas secara langsung dilapangan apa saja bahan – bahan yang diperlukan. Penulis juga menggunakan kamera digital untuk mengambil gambar dan merekam objek yang berhubungan dengan penulisan.

b. Wawancara (*Interview)*

Wawancara adalah percakapan dan tanya jawab yang diarahkan untuk mencapai tujuan tertentu. Dalam hal ini penulis melakukan wawancara secara langsung kepada pihak perusahaan, kemudian penulis hubungkan dengan makalah yang diamati.

2. Penelitian Perpustakaan (*Library Research)*

Pengumpulan data dilakukan dengan membaca buku-buku di perpustakaan dan sumber bacaan lainnya yang berkenan dengan pembahasan *International Safety Management* (ISM Code) dan pengaruhnya terhadap keselamatan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Dampak Penerapan *International Safety Management (ISM Code)* Terhadap Perusahaan Pelayaran

International Safety Management (ISM Code) pada dasarnya adalah penggunaan metode tertulis dan terdokumentasi atas semua prosedur operasi, baik di darat maupun di kapal secara terintegrasi kemudian dilaksanakan apa yang sudah ditulis secara konsekwen dengan tujuan utamanya menjamin keselamatan dan lindungan lingkungan.

Penerapan International *Safety Management (ISM Code)* menuntut komitmen manajemen puncak dan seluruh lapisan karyawan karena memerlukan perubahan mendasar sistem manajemen yang sudah ada. Untuk mencapai tujuan tersebut perlu disusun kebijaksanaan atau policy, manual dan prosedur yang memerlukan personil khusus untuk menyusunnya.

Tahap permulaan perencanaan dan pelaksanaan *International Safety Management (ISM Code)* tentunya akan memerlukan tambahan sarana dan biaya yang cukup tinggi untuk penyusunan policy, manual, dan prosedur, serta biaya pendidikan dan latihan bagi personil khusus maupun seluruh karyawan yang terkait. Tetapi karena peraturan International *Safety Management (ISM Code)* ini bersifat mandatory, maka perusahaan-perusahaan yang menerapkannya akan dipandang sebagai suatu perusahaan yang memiliki kehandalan dan citra yang baik. Oleh karena itu, akan meningkatkan daya saing dan lebih menjamin kelangsungan hidup perusahaan.

Disamping itu, perusahaan yang melaksanakan *International Safety Management (ISM Code)* dengan baik akhirnya akan mendapat keuntungan dari pemeliharaan dan operasi kapal yang lebih teratur, mengurangi kecelakaan dan pencemaran sehingga biaya asuransi diharapkan akan turun.

International Safety Management (ISM Code) menuntut diadakannya "internal audit" sepanjang kegiatan operasi perusahaan, dengan tujuan untuk mengoreksi penyimpangan yang membahayakan dan merugikan sehingga membutuhkan pembinaan kualitas personil secara berkesinambungan. Dengan demikian pelaksanaan *International Safety Management (ISM Code)* akan menghasilkan SDM yang berkualitas, memberi keuntungan yang lebih baik pada perusahaan.

International Safety Management (ISM Code) bertujuan untuk mencapai objektif manajemen keselamatan pelayaran yang meliputi:

a. Menyediakan cara mengoperasikan kapal dengan aman dan melindungi lingkungan.
b. Menyediakan sistem yang dapat mencegah risiko kecelakaan yang sudah diidentifikasi dan menanggulangi kecelakaan dan pencemaran yang sudah diperkirakan sebelumnya.

c. Secara berkesinambungan meningkatkan keterampilan personil di darat dan di atas kapal termasuk kesiapan menghadapi keadaan darurat.

Karena itu *International Safety Management (ISM Code)* memerlukan sistim manajemen keselamatan atau *"Safety Management System (SMS)*" dibuat oleh perusahaan yang mengoperasikan kapal tersebut, yakni pemilik atau seseorang seperti manajer, pencarter dengan 'bareboat charterer", yang bertanggung jawab mengoperasikan kapal tersebut. Sistim dimaksud harus dibuat sedemikian rupa, menjamin semua peraturan IMO dan peraturan lainnya yang berlaku dimuat dalam sistim dan dilaksanakan. *Safety Management System (SMS)* tersebut harus mendapat persetujuan dari Pemerintah (*Flag State*), dan Pemerintah dapat sewaktu-waktu melakukan audit untuk menjamin bahwa peraturan tetap dilaksanakan.

Karena sistim manajemen *International Safety Management (ISM Code*) harus melaksanakan semua peraturan (Nasional, Internasional dan yang dikeluarkan oleh Industri) yang berlaku, maka Code tersebut menekankan perlunya pendidikan dan latihan untuk memperoleh personil yang berkualifikasi dan berkompeten, melaksanakan SMS dimaksud.

Disadari dari semula bahwa tambahan peraturan International Safety Management (ISM Code) dalam SOLAS 74 akan memerlukan waktu bagi Pemerintah dan perusahaan pelayaran untuk melaksanakannya. Untuk membantu proses tersebut IMO menyediakan petunjuk atau "guidelines" yang dikeluarkan melalui Assembly, Nopember 1995, resolusi A. 788 (19) menegaskan :
Bahwa standar keselamatan pelayaran yang dibuat harus dipertahankan dan Pemerintah bertanggung jawab serta menjamin "Document of Compliance" yang dikeluarkan berdasarkan pada petunjuk atau "guidelines".

Bahwa mungkin perlu bagi Pemerintah Negara-negara anggota (*flag States*) membuat persetujuan, mengenai pemberlakuan sertifikat yang diwajibkan sesuai ISM Code. Bahwa pelaksanaan International Safety Management (ISM Code) harus sama atau "uniform" di seluruh Negara anggota.

Pemerintah diminta supaya mendesak perusahaan pelayaran, melaksanakannya sesegera mungkin, paling kurang satu tahun sebelum peraturan *International Safety Management (ISM Code)* tersebut diberlakukan 1 Juli 1998 untuk beberapa jenis kapal dan 1 Juli 2002 untuk jenis kapal lainnya, supaya cukup waktu untuk melakukan persiapan dan perbaikan. Petunjuk yang dimuat didalam International Safety Management (ISM Code), dapat mendukung dan memacu pengembangan budaya keselamatan pelayaran setiap perusahaan pelayaran yang melaksanakannya dengan sungguh - sungguh.

2. Memantau Sistem Manajemen Yang Ada (*Existing Management Review)*

Setiap perusahaan pelayaran tentunya sudah mempunyai sistem manajemen tertulis maupun tidak tertulis dalam melakukan kegiatan operasi, baik di kantor maupun disetiap kapal. Sistem manajemen dimaksud terdiri dari kebijaksanaan atau *policy* perusahaan, petunjuk operasi, pembagian tugas, manual dan prosedur meng-operasikan, memelihara kapal, dan menghadapi keadaan darurat seperti kecelakaan atau pencemaran.

Sistem manajemen yang sudah ada inilah yang perlu dinilai kembali agar disesuaikan dengan yang dikehendaki oleh *International Safety Management* (ISM Code) (Bab IX SOLAS 1974/ 1978). Seperti yang dijelaskan di atas, penilaian kembali ini penting sebagai dasar untuk mulai merencanakan "*Safety Management System*" pada setiap perusahaan, karena setiap perusahaan pelayaran memiliki keunikan dan sistem menajemennya yang berbeda satu dengan lainnya sehingga cara meriqernbanqkan *"management system"* juga berbeda. Selain itu, penilaian kembali akan mempermudah penyusunan kebijaksanaan manual dan prosedur karena yang ada sudah dijalankan tinggal bagaimana menyempurnakannya supaya sesuai dengan *International Safety Management* (ISM Code).

Sebelum membuat SMS sesuai *International Safety Management* (ISM Code) cara penilaian kembali atas sistem manajemen yang ada adalah seperti berikut :

Sampai sejauh mana manajemen perusahaan telah memiliki sistem yang sesuai dengan *International Safety Management* (ISM Code). Apa saja yang harus ditambahkan atau disempurnakan pada sistem yang sudah ada. Sumber dan sarana yang sudah tersedia di bidang personil, keuangan, dan fasilitas pendidikan dan latihan. Menentukan "*Project Leader*" untuk memimpin tugas melakukan evaluasi penilaian dan menyempurnakan sistem manajemen sesuai dengan *International Safety Management* (ISM Code). Menentukan metode terbaik untuk melaksanakan proyek tersebut, perencanaan, persiapan pelaksanaannya dan sepanjang kegiatan operasi. Mungkin ada perusahaan yang menganggap bahwa kegiatan operasi dan dokumentasi telah mereka lakukan sesuai dengan yang dikehendaki *International Safety Management* (ISM Code), dengan demikian penilaian kembali berdasarkan peraturan *International Safety Management* (ISM Code)akan menjelaskan : Sampai sejauh mana perusahaan tersebut melaksanakan sistim manajemen sesuai *International Safety Management* (ISM Code). Apa saja yang diinginkan oleh perusahaan dari pelaksanaan *International Safety Management* (ISM Code) ini. Apa saja yang dibutuhkan perusahaan untuk mencapai tujuan yang diinginkan.

Apabila "*Project Leader*" sudah ditentukan, dia akan memilih personil yang akan membantunya untuk melakukan penilaian kembali keadaan manajemen perusahaan sekarang, merencanakan proyek, menyesuaikan proyek tersebut agar memenuhi fungsi-fungsi sebagai berikut :

a. Menggariskan kegiatan dan mendokumentasikan seluruh proyek sesuai dengan yang akan dikerjakan.
b. Membagi tanggung jawab untuk tugas spesifik secara tertulis.

c. Merencanakan perkiraan sumber dan sarana yang dibutuhkan.
d. Menentukan *time schedule* 'perencanaan dan pelaksanaannya.
e. Membuat metode yang dapat digunakan untuk memantau perkembangan dan mengidentifikasikan permasalahan yang timbui.

Demikianlah hal-hal yang perlu dilakukan dalam rangka persiapan pelaksanaan
International Safety Management (ISM Code) agar perencanaan dan pelaksanaannya dapat berjalan dengan teratur dan sistematis.

3. Safety Management System (SMS)

Jaminan kualitas atau yang disebut *"Quality Assurance"* adalah suatu produk yang sudah sejak lama diakui sebagai sistem untuk mencegah timbulnya masalah dan dapat dicapai melalui metode manajemen yang berkualitas (*Quality Management).* Dengan prinsip yang sama dari "*quality assurance*" dapat pula dihasilkan "*Safety Assurance*" atau jaminan keselamatan. Sistem menajemen yang berdasarkan *"Safety Assurance"* memberikan jaminan *:*

a. Menimbulkan kepercayaan diri bahwa keselamatan dan pencegahan pencemaran sebagai hasil dari kegiatan perusahaan terjamin.
b. Pelayanan operasi kapal direncanakan dan dilaksanakan secara sistematis dengan melakukan monitoring yang berkelanjutan.
c. Metode kontrol yang relevan atas keselamatan kerja dan pencegahan pencemaran akan terlaksana dengan semestinya karena tersedianya data tertulis yang teratur sebagai bahan kajian.
d. Terbuka kesempatan untuk melakukan perbaikan *(corrective action*) yang efektif guna mencegah terulangnya masalah yang sama, sehingga pendapatan Perusahaan lebih terjamin.

Berdasarkan pengalaman perusahaan atau organisasi yang dalam kegiatannya mengelola keselamatan kerja dengan baik memperlihatkan karakteristik yang sama, yakni mereka bekerja dengan rasa aman, karena merasa yakin bahwa keselamatan kerja dan pencegahan pencemaran dapat dikontrol dan dibuktikan dengan semakin berkurangnya kecelakaan dan pencemaran. Kunci keberhasilan *"Safety Management System"* sesuai analisis dari pangalaman Perusahaan yang telah melaksanakannya adalah :

Kebijaksanaan atau *Policy* Perusahaan harus menggambarkan adanya perhatian, pendekatan, dan objektif yang jelas, kemudian kriteria dengan prinsip - prinsip yang mendasari tindakan yang akan diarnbil. Struktur organisasi yang sesuai dengan objektif yang akan dicapai, tanggung jawab yang jelas dari setiap pelaksana dan hubungan kerja antara setiap individu yang terlibat dalam lingkup kegiatan operasi yag dilaksanakan. Sistem dan prosedur untuk mengukur dan menilai pencegahan dan pengontrolan kecelakaan serta petunjuk untuk mengurangi kerugian yang ditimbulkan oleh kecelakaan yang terjadi.

Secara berkesinambungan memonitor pelaksanaan tugas termasuk prosedur itu sendiri guna mengetahui apa sebenarnya yang dilaksanakan dan apakah sudah sesuai dengan yang direncanakan atau yang diinginkan.
Melakukan audit dan meninjau kembali *(review)* efektivitas sistem yang dipakai. Karena itu diperlukan peraturan Internal dan External audit untuk melaksanakannya.

Berdasarkan hal-hal tersebut peraturan *International Safety Management* (ISM Code) mewajibkan setiap perusahaan pelayaran, membuat serta tertulis pelaksanaan dan pengembang sistim manajemen keselamatan atau "*Safety Management System*" yang memuat sejumlah ketentuan yang diharuskan seperti :

a. Kebijaksanaan atau "*policy*" keselamatan kerja dan lindungan lingkungan, untuk mencapai objektif Perusahaan.
b. Instruksi dan prosedur yang dapat menjamin keselamatan kerja dan lindungan lingkungan.
c. Menetapkan tingkat tanggung jawab dan garis komunikasi antara personil di darat dan di atas kapal.
d. Prosedur untuk melaporkan kecelakaan yang terjadi.
e. Prosedur melakukan audit intern dan peninjauan kembali oleh manajemen (*manajemen review*).

Untuk melaksanakan *ISM Code*, *IMO* telah memberikan 13 butir petunjuk yang dapat digunakan sebagai pedoman dalam membentuk "*Safety Management System*" untuk setiap perusahaan pelayaran.

International Safety Management (ISM Code) disusun dengan pertimbangan bahwa tidak ada perusahaan Pelayaran atau Pemilik Kapal yang mempunyai manajemen dan sistem pengoperasian yang sama. Berdasarkan hal tersebut, maka *International Safety Management* (ISM Code) dibuat dengan tujuan memberikan prinsip-prinsip dan garis besar objektif yang ingin dicapai.

Disamping itu, *International Safety Management* (ISM Code) disusun dengan menggunakan terminologi umum sehingga terbuka kemungkinan untuk mengembangkannya sesuai kebutuhan. Disadari pula adanya perbedaan sistem manajemen darat dan manajemen di atas kapal, karena itu, tingkat pengetahuan dan pengertian juga berbeda.
Namun demikian, dasar utama manajemen keselamatan kerja sesuai *International Safety Management* (ISM Code) adalah adanya komitmen dari pimpinan tertinggi perusahaan untuk melaksanakannya. Masalah keselamatan kerja dan pencegahan pencemaran harus pula merupakan komitmen, kompetensi, dan pendorong motivasi untuk setiap individu pada semua tingkat kegiatan dalam perusahaan untuk mencapai hasil yang diinginkan.

KESIMPULAN

Dampak Penerapan *International Safety Management* (ISM Code) Terhadap Perusahaan Pelayaran akan mendapat keuntungan dari pemeliharaan dan operasi kapal yang lebih teratur, mengurangi kecelakaan dan pencemaran sehingga biaya asuransi akan turun.

DAFTAR PUSTAKA

Danilwan, Y., Ginting, S., Sutria, Y., Sahid, M., & Rispianti, D. (2022). PENINGKATAN PENGETAHUAN PENGGUNAAN ALAT-ALAT KESELAMATAN PELAYARAN DI KAWASAN PELABUHAN TANJUNG TIRAM DI PESISIR TIMUR SUMATERA. AMALIAH: JURNAL PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT, 6(2), 338-341.

Capt. Dafid Ginting,M.Mar, M.Si, ISM Code, KMB Indonesia 2022.

Ginting, D., Telaumbanua, F., & Faranisa, A. (2022). Crew Change Kapal Sv. Lay Vessel Di Masa Pandemi Covid-19 Pada Pt. Bahari Laju Anugrah Cabang Batam. *Journal of Maritime and Education (JME)*, *4*(1), 308-317.

Ginting, D., & Siska, E. (2021). Prosedur Penerbitan Delivery Order Dalam Pengambilan Container Pada Pt. Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan Cabang Medan. *Journal of Maritime and Education (JME)*, *3*(1), 155-160.

Ginting, D., & Ginting, D. G. (2021). PERANANAN KEAGENAN KAPAL DALAM MELAYANI PENGISIAN AIR BERSIH UNTUK KEBUTUHAN KM. AMRTA VII Pada PT. GESURI LIOYD CABANG KUALA TANJUNG. *Journal of Maritime and Education (JME)*, *3*(2), 245-249.

Ginting, D. (2021). PENANGANAN PENGANGKUTAN BARANG MELALUI CONTAINER PADA PT. ELANG SRIWIJAYA PERKASA PALEMBANG. *Agriprimatech*, *5*(1), 23-30.

Ginting, D., Sahid, M., Ridho, S., & Perangin-Angin, R. R. B. (2023). PERANAN KEAGENAN TERHADAP AKTIVITAS KAPAL BERBENDERA INDONESIA YANG BEROPERASI SECARA INTERNASIONAL PADA PT. PENGUIN FERRY JASA INTERNASIONAL. *Journal of Maritime and Education (JME)*, *5*(1), 475-479.

Ginting, D., Sahid, M., & Tarigan, E. M. B. (2021, November). PROSES PERGANTIAN CREW PADA KAPAL MV. ELISABETH OLDENDORF OLEH PT. SEA ASIH LINES (SAL) CABANG BELAWAN. In *Prosiding Seminar Nasional* (Vol. 3, No. 1, pp. 213-224).

Ginting, D., Taruna, T., & Raja, B. (2022). IZIN TINGGAL CREW ASING YANG AKAN BEKERJA DI ATAS KAPAL LAY UP PADA PT. ANSARI SHIPPING BATAM DI PELABUHAN BATU AMPAR. *Journal of Maritime and Education (JME)*, *4*(2), 400-406.

Ginting, D., Kesuma, N., Sani, I., & Fransiska, E. (2022). SOSIALISASI PENINGKATAN PENGETAHUAN MASYARAKAT MENGENAI PENCEGAHAN PENCEMARAN YANG BERSUMBER DARI SAMPAH KAPAL DI PESISIR PELABUHAN TANJUNG TIRAM. *AMALIAH: JURNAL PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT*, *6*(2), 333-337.

Ginting, D. (2019). PENGARUH BRIDGE DAN ENGINE ROOM SIMULATOR TERHADAP TINGKAT KETERAMPILAN TARUNA AKADEMI MARITIM INDONESIA MEDAN. *Journal of Maritime and Education (JME)*, *1*(2).

IMO, 2001, Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 consolidated edition 2001, IMO, London.

International Safety Management Code with guidelines for its implementation 2018 edition, London 2018.

International Maritime Organization (IMO) 2004, Safety of Life at Sea (SOLAS), Fourth edition, Penerbit International Maritime Organization (IMO), London.

International Maritime Organization (IMO) 2006, Marine Pollution (MARPOL), Consolidated edition, Penerbit International Maritime Organization (IMO), London.

International Maritime Organization, Annex VI of MARPOL 73/78 Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ship and Nox Technical Code, (London: IMO, 1998)

International Maritime Organization, MARPOL AMANDEMENTS 2005 EDITION, (London: IMO, 2005)

Kesuma, N., Sutria, Y., & Susilawaty, S. (2021). PERANAN AGEN DALAM PENGURUSAN IZIN MASUK KAPAL ASING DI KANTOR BADAN PENGELOLA PELABUHAN BATAM (BPPB) PADA PT. ADHIGANA PRATAMA MULYA BATAM. Journal of Maritime and Education (JME), 3(2), 250-256.

Kesuma, N., hani Sabila, F., & Chrisnatalanta, C. (2022). SISTEM PENGURUSAN SIGN ON BUKU PELAUT CREW KAPAL DI KANTOR KSOP KHUSUS BATAM PADA PT. PUTRA ANAMBAS SHIPPING BATAM. *Journal of Maritime and Education (JME)*, *4*(2), 411-416.

Lilis, L., Dirhamsyah, D., Fransiska, E., & Sartika, D. (2023). PELAKSANAAN EKSPOR IKAN PARI KE NEGARA SINGAPORE PADA CV. INDO PACIFIC JAKARTA. Journal of Maritime and Education (JME), 5(1), 469-474.

Lilis, L., Fransiska, E., & Situmeang, C. I. U. (2021). PROSEDUR PENANGANAN DOKUMEN KAPAL MUATAN CURAH KERING DI DERMAGA TUKS INALUM PADA PT. GESURI LIOYD CABANG KUALA TANJUNG. Journal of Maritime and Education (JME), 3(2), 257-263.

Lilis, L., & Rizki, M. U. (2022). AKTIVITAS PELAYANAN PENUMPANG KAPAL KM. WIRA ONO NIHO DI DERMAGA PELABUHAN PADA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS IV SIBOLGA. Journal of Maritime and Education (JME), 4(2), 394-399.

Lilis, L., Siregar, N. S., & Abdullah, P. (2022). TATA CARA PERPANJANGAN SERTIFIKAT KONSTRUKSI KAPAL PADA KANTOR KSOP (KESYAHBANDARAN DAN OTORITA PELABUHAN) KELAS I DUMAI OLEH PT. WASAKA INDONESIA JAYA DUMAI. Journal of Maritime and Education (JME), 4(1), 318-324.

Lilis, L., & Fadillah, N. (2021). PROSEDUR PENANGANAN CREW KAPAL ASING YANG MASUK KE PERAIRAN INDONESIA PADA PT. BAHARI EKA NUSANTARA CABANG BATAM. Journal of Maritime and Education (JME), 3(1), 168-175.

Rispianti, D., Fransiska, E., & Batubara, R. H. (2022). IMPLEMENTASI ISM CODE KAPAL MV. MEDELIN FIRST PADA PT. MULTI JAYA SAMUDERA BELAWAN. *Journal of Maritime and Education (JME)*, *4*(2), 436-440.

Sabila, F. H., Kesuma, N., & Purba, R. (2023). PENANGANAN DOKUMEN EKSPOR BATU BARA DI PELABUHAN PANJANG PADA PT. TIGADE ARTHA SAMUDERA BANDAR LAMPUNG. Journal of Maritime and Education (JME), 5(1), 449-455.

Sutria, Y., Dirhamsyah, D., & Jufriyanto, J. (2022). Peranan Bagian Operasional Dalam Mengurus Izin Olah Gerak Kapal Di Kantor Kesyahbandaran Utama Belawan Pada Pt. Naval Global Trans Cabang Belawan. Journal of Maritime and Education (JME), 4(2), 386-393.

Sutria, Y., & Nasution, D. A. N. (2021). PENANGANAN BILL OF LADING UNTUK MUATAN CURAH CAIR DI KAPAL ASING PADA PT. USDA SEROJA JAYA CABANG PADANG. Journal of Maritime and Education (JME), 3(1), 161-167.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran