BAB I
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Keselamatan pelayaran merupakan pilar fundamental dalam industri maritim modern yang menuntut standar operasional yang tinggi, keterampilan awak kapal yang mumpuni, serta sistem manajemen keselamatan yang terstruktur. Seiring dengan meningkatnya kompleksitas operasi pelayaran dan penggunaan kapal-kapal dengan teknologi yang semakin canggih, tuntutan terhadap perusahaan pelayaran untuk menerapkan sistem keselamatan yang efektif semakin besar. Di tingkat global, *International Maritime Organization* (IMO) merumuskan *International Safety Management* (ISM) Code sebagai standar yang wajib diterapkan oleh seluruh perusahaan pelayaran untuk menjamin keamanan operasional, keselamatan jiwa, dan perlindungan lingkungan laut. Kode ini menekankan perlunya sebuah *Safety Management System* (SMS) yang komprehensif, terdokumentasi, dan dapat dievaluasi secara berkelanjutan (Karakasnaki dkk., 2018).

Secara empiris, data kecelakaan kapal masih menunjukkan angka yang signifikan baik di tingkat global maupun nasional. Laporan tahunan *International Maritime Organization* (IMO) menunjukkan bahwa kecelakaan kapal komersial masih didominasi oleh insiden tabrakan, kandas, kebakaran, dan kegagalan mesin, dengan faktor manusia sebagai penyebab utama. Di tingkat global, kecelakaan pelayaran dilaporkan memiliki keterkaitan langsung dengan kesalahan manusia, baik dalam bentuk pengambilan keputusan yang tidak tepat, kegagalan komunikasi, maupun ketidakpatuhan terhadap prosedur keselamatan (IMO, 2015).

Sebagai bentuk implementasi dari ketentuan internasional tersebut, pemerintah Indonesia menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal. Peraturan ini merupakan pelaksanaan dari Pasal 169 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan mengatur kewajiban setiap perusahaan pelayaran untuk menerapkan *Safety Management System (SMS)* sesuai dengan ketentuan *International Safety Management (ISM) Code* sebagaimana diatur dalam Bab IX Konvensi SOLAS 1974. Tujuannya ialah menjamin keselamatan pengoperasian kapal, mencegah pencemaran laut, serta meningkatkan kompetensi dan kesiapsiagaan awak kapal dalam menghadapi keadaan darurat.

PT Pertamina *International Shipping* (PIS) merupakan perusahaan pelayaran nasional yang mengoperasikan kapal-kapal tanker untuk pengangkutan minyak mentah dan produk bahan bakar minyak yang tergolong sebagai muatan berisiko tinggi. Operasi pengangkutan muatan berbahaya memiliki potensi risiko besar terhadap keselamatan awak kapal, kapal itu sendiri, serta lingkungan laut apabila terjadi kecelakaan. Oleh karena itu, penerapan sistem manajemen keselamatan yang efektif menjadi kebutuhan mutlak dalam setiap tahapan operasional pelayaran.

Dalam konteks tersebut, *International Safety Management (ISM) Code* memiliki peran strategis sebagai instrumen pengendalian risiko operasional kapal tanker. *ISM Code* tidak hanya menekankan kepatuhan terhadap prosedur keselamatan, tetapi juga menuntut kesiapan sumber daya manusia, khususnya melalui pelatihan awak kapal yang berkelanjutan. Dengan karakteristik operasional PIS yang mengangkut muatan berbahaya, penelitian mengenai implementasi *ISM Code* menjadi sangat relevan dan penting untuk memastikan bahwa sistem keselamatan benar-benar diterapkan secara efektif dalam praktik, bukan sekadar pemenuhan administratif.

Meski tujuan *ISM Code* sangat jelas, berbagai penelitian menunjukan bahwa implementasinya tidak selalu berjalan ideal. banyak perusahaan pelayaran menghadapi kesulitan dalam mengintegrasikan prosedur keselamatan ke dalam budaya kerja sehari-hari. Hambatan tersebut meliputi pemahaman awak kapal yang masih terbatas terhadap prosedur keselamatan, kurang optimalnya program pelatihan, serta rendahnya komitmen organisasi dalam mendukung pelaksanaan SMS. Faktor-faktor ini menyebabkan kesenjangan antara regulasi yang tertulis dan praktik operasional di lapangan (Bhattacharya, 2012). Temuan serupa juga dibahas dalam penelitian yang menyebutkan bahwa keberhasilan implementasi *ISM Code* sangat dipengaruhi oleh faktor manusia, terutama kompetensi, sikap, dan budaya keselamatan dalam organisasi (Lappalainen dkk., 2012).

Data Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menunjukkan bahwa pada tahun 2023 terdapat 7 kecelakaan pelayaran yang diinvestigasi KNKT, sedangkan pada tahun 2025 KNKT melakukan investigasi terhadap 8 kecelakaan pelayaran yang terdiri atas 6 kasus kapal tenggelam, 1 kasus kapal terbakar, dan 1 kasus tubrukan kapal. Temuan penelitian menunjukkan bahwa faktor kelebihan muatan, masalah stabilitas kapal, serta kelemahan dalam sistem keselamatan dan pengawasan operasional masih menjadi penyebab dominan kecelakaan pelayaran di Indonesia.

Dalam konteks Indonesia, regulasi nasional seperti Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pelayaran, serta Permenhub Nomor 20 Tahun 2015 tentang Sistem Manajemen Keselamatan, menegaskan kewajiban perusahaan pelayaran untuk menerapkan SMS sesuai ketentuan *ISM Code*. *(Organization*, 2018b). Meski demikian, sejumlah penelitian dalam negeri menunjukkan bahwa tantangan implementasi *ISM Code* masih cukup signifikan. Sikap dan budaya keselamatan awak kapal sering kali

belum konsisten, pelaporan near miss masih rendah, dan pelaksanaan audit internal belum sepenuhnya efektif.(Organization, 2018a). Temuan-temuan ini memberikan gambaran bahwa penerapan SMS di Indonesia masih perlu diperkuat, khususnya dalam aspek sumber daya manusia.

Di lingkungan PIS, implementasi *ISM Code* tidak hanya menjadi kewajiban regulatif, tetapi juga merupakan instrumen kontrol risiko yang strategis. Namun, seperti perusahaan pelayaran lain pada umumnya, pelaksanaan *ISM Code* di PIS juga menghadapi berbagai tantangan. Berdasarkan hasil penelitian-penelitian yang relevan, serta temuan empiris pada industri tanker di Indonesia, sejumlah isu sering muncul, seperti ketidakkonsistenan dalam pemahaman awak kapal terhadap prosedur keselamatan, kurang optimalnya pelaksanaan pelatihan yang bersifat berkelanjutan, dan adanya gap antara kebijakan manajemen dengan praktik keselamatan operasional di atas kapal (Guritno & Weda, 2024). Tingkat implementasi *Safety Management System (SMS)* di beberapa armada masih menunjukkan variasi dalam efektivitas pelaksanaan.

Selain pelatihan, faktor komunikasi antara manajemen darat dan kapal juga mempengaruhi efektivitas implementasi SMS. Komunikasi yang tidak efektif dapat menghambat penyampaian instruksi keselamatan, memperlambat respons terhadap kondisi darurat, serta mengurangi pemahaman awak kapal terhadap kebijakan keselamatan perusahaan (Karakasnaki dkk., 2018). Dalam konteks PIS, koordinasi antara *Designated Person Ashore* (DPA), bagian *Fleet Crude*, dan awak kapal memiliki peran strategis dalam memastikan implementasi *ISM Code* berjalan sesuai standar.

Meski PIS telah memiliki struktur manajemen keselamatan yang kuat dan modern, dinamika operasional dan perbedaan kompetensi antar-awak kapal sering kali menyebabkan pelaksanaan *SMS* belum sepenuhnya optimal. Beberapa tantangan umum yang kerap terjadi

pada industri tanker nasional antara lain: kurangnya pelaporan near miss, pemeriksaan rutin yang belum dilakukan secara konsisten, dan dokumentasi prosedur yang belum sepenuhnya dipahami oleh seluruh awak kapal. Kondisi ini mengindikasikan perlunya peningkatan pada aspek sumber daya manusia, terutama dalam hal pelatihan, pemahaman SOP, serta pembentukan budaya keselamatan yang kuat ((IMO), 2015).

Di sisi lain, penelitian tentang implementasi *ISM Code* di Indonesia masih relatif terbatas, terutama penelitian yang secara spesifik mengkaji implementasi *ISM Code* di perusahaan besar seperti PT Pertamina *International Shipping*. Mayoritas penelitian hanya membahas implementasi SMS secara umum tanpa mengaitkan secara langsung dengan peran pelatihan awak kapal atau budaya keselamatan. Oleh karena itu, penelitian ini penting dilakukan untuk mengisi kesenjangan ilmiah *(research gap)* tersebut, sekaligus memberikan kontribusi empiris bagi penguatan sistem keselamatan di perusahaan pelayaran nasional.

Berdasarkan uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa implementasi *ISM Code* merupakan fondasi keselamatan pelayaran yang tidak hanya bergantung pada regulasi dan struktur sistem, tetapi sangat ditentukan oleh kesiapan dan kompetensi sumber daya manusia dalam organisasi (Elo & Kyngäs, 2008). Salah satu elemen penting dalam *ISM Code* adalah Chapter 6 tentang *Resources and Personnel* yang menegaskan bahwa perusahaan pelayaran wajib memastikan seluruh awak kapal memiliki kompetensi, kualifikasi, serta pelatihan yang memadai untuk melaksanakan tugasnya secara aman. Ketentuan ini menempatkan pelatihan awak kapal sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari implementasi sistem manajemen keselamatan. Melalui pelatihan yang terencana dan berkelanjutan, awak kapal diharapkan mampu memahami prosedur keselamatan, mengoperasikan peralatan sesuai standar, serta merespons kondisi darurat secara tepat.

PT Pertamina International Shipping sebagai perusahaan pelayaran yang mengoperasikan armada tanker dengan tingkat risiko operasional yang tinggi telah melaksanakan berbagai program pelatihan keselamatan bagi awak kapal. Pelatihan tersebut meliputi familiarisasi awak kapal baru, *safety training, emergency drill*, serta pelatihan yang berkaitan dengan prosedur *Safety Management System* (SMS). Namun demikian, berdasarkan hasil observasi awal dan wawancara dengan beberapa pihak terkait, masih ditemukan perbedaan tingkat pemahaman awak kapal terhadap prosedur keselamatan serta variasi dalam efektivitas pelaksanaan pelatihan di setiap kapal.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pelaksanaan pelatihan awak kapal masih perlu dikaji lebih lanjut untuk mengetahui sejauh mana pelatihan yang diberikan telah mendukung implementasi *ISM Code* Chapter 6. Selain itu, perlu dianalisis bagaimana peran pelatihan awak kapal dalam meningkatkan efektivitas penerapan *ISM Code* sehingga mampu mendukung terciptanya keselamatan pelayaran yang optimal di lingkungan PT Pertamina International Shipping.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis memandang perlu untuk mengangkat topik ini ke dalam sebuah penelitian ilmiah dengan judul:

"Implementasi *ISM CODE* dalam meningkatkan keselamatan pelayaran di PT. Pertamina *International Shipping".*

B. Rumusan Masalah

Berdasarakan Latar belakang di atas, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana pelaksanaan pelatihan awak kapal dalam mendukung implementasi *International Safety Management (ISM) Code* chapter 6 di PT Pertamina International Shipping?
2. Bagaimana peran pelatihan awak kapal terhadap efektivitas

implementasi *ISM Code* dalam meningkatkan keselamatan pelayaran di PT Pertamina International Shipping?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui pelaksanaan pelatihan awak kapal dalam mendukung implementasi *International Safety Management (ISM) Code* chapter 6 di PT Pertamina International Shipping.
2. Untuk menganalisis peran pelatihan awak kapal terhadap efektifitas implementasi ISM Code dalam meningkatkan keselamatan pelayaran di PT Pertamina International Shipping.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoris

   Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pada pengembangan ilmu pengetahuan di bidang keselamatan pelayaran dan manajemen maritim, khususnya terkait implementasi *International Safety Management (ISM) Code chapter* 6. Temuan penelitian ini dapat memperluas literatur mengenai hubungan antara pelaksanaan *ISM Code* dengan faktor sumber daya manusia, seperti pelatihan awak kapal, pemahaman prosedur, serta budaya keselamatan . Selain itu, hasil penelitian ini dapat menjadi referensi akademik bagi penelitian selanjutnya yang membahas efektivitas SMS pada perusahaan pelayaran di Indonesia.
2. Manfaat Praktis
   a. Bagi Perusahaan (PT Pertamina International Shipping)

      Penelitian ini dapat memberikan gambaran komprehensif mengenai pelaksanaan *ISM Code* pada operasional kapal di PIS, serta mengidentifikasi aspek-aspek yang mendukung maupun menghambat efektivitas penerapannya. Hasil penelitian ini dapat menjadi masukan bagi perusahaan dalam meningkatkan kualitas

pelatihan, pemahaman awak kapal, komunikasi keselamatan, serta konsistensi pelaksanaan prosedur.

b. Bagi Awak Kapal dan Praktisi Maritim

Hasil penelitian ini dapat meningkatkan kesadaran dan pemahaman awak kapal tentang pentingnya penerapan *ISM Code khususnya chapter* 6 dalam operasional sehari-hari. Penelitian ini juga dapat menjadi bahan evaluasi untuk memperbaiki disiplin, kepatuhan, dan profesionalisme awak kapal dalam melaksanakan tugas secara aman sesuai standar internasional.

c. Bagi Institusi Pendidikan

Penelitian ini dapat menjadi bahan ajar dan referensi bagi program studi ketatalaksanaan angkutan laut dan kepelabuhanan serta lembaga pendidikan pelayaran lainnya dalam memperkaya materi pembelajaran terkait manajemen keselamatan, *ISM Code*, dan faktor manusia dalam operasional kapal.

d. Bagi Peneliti Selanjutnya

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi acuan bagi penelitian lanjutan terkait implementasi sistem manajemen keselamatan, evaluasi budaya keselamatan, maupun kajian mendalam mengenai faktor manusia dalam industri pelayaran, baik pada perusahaan pelayaran nasional maupun internasional.