



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI  
PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA, KHUSUSNYA UNTUK  
PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X**

**TESIS**

**Diajukan sebagai  
salah satu syarat untuk memperoleh gelar  
Magister Keselamatan Dan Kesehatan Kerja**

**VERY RASTANTO  
0806442550**

**FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT  
PROGRAM STUDI MAGISTER  
KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA  
DEPOK  
JULI, 2010**

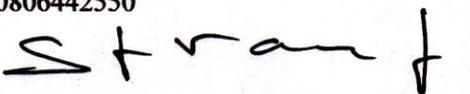
Universitas Indonesia

## HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Tesis ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar

Nama : Very Rastanto

NPM : 0806442550

Tanda tangan : 

Tanggal : 13 Juli 2010

## SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : Very Rastanto  
NPM : 0806442550  
Mahasiswa Program : Magister Keselamatan dan Kesehatan Kerja  
Tahun Akademik : 2008-2010

Menyatakan bahwa saya tidak melakukan plagiat dalam penulisan tesis saya yang berjudul:

” Analisis Pengawasan Penerapan ISM Code Aturan 10 Mengenai Perawatan Kapal dan Perlengkapannya, Khususnya Untuk Peralatan Kritis Pada Kapal Barang PT. X ”

Apabila suatu saat nanti terbukti saya melakukan plagiat maka saya akan menerima sanksi yang ditetapkan.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya.

Depok, 13 Juli 2010

  
(Very Rastanto)



## HALAMAN PENGESAHAN

Tesis ini diajukan oleh:

Nama : Very Rastanto  
NPM : 0806442550  
Program studi : Magister Keselamatan dan Kesehatan Kerja  
Judul skripsi : Analisis Pengawasan Penerapan ISM Code Aturan 10  
Mengenai Perawatan Kapal dan Perlengkapannya,  
Khususnya untuk Peralatan Kritis pada Kapal Barang  
PT.X

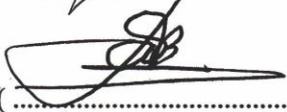
Telah berhasil dipertahankan dihadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada program studi Keselamatan dan Kesehatan Kerja Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia.

### DEWAN PENGUJI

Pembimbing : dr. Chandra Satrya, M.App.Sc (  )

Penguji 1 : Dra.Fatma Lestari, M.Si., Ph.D (  )

Penguji 2 : Hendra, SKM, MKKK (  )

Penguji 3 : Drs. Tartotutuko, MM (  )

Penguji 4 : Genta Ramadhani Saleh, SE, MM (  )

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 13 Juli 2010

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI  
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

---

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Very Rastanto  
NPM : 0806442550  
Program Studi : Magister Keselamatan dan Kesehatan Kerja  
Departemen : Keselamatan dan Kesehatan Kerja  
Fakultas : Kesehatan Masyarakat  
Jenis Karya : Tesis

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

"Analisis Pengawasan Penerapan ISM Code Aturan 10 Mengenai Perawatan Kapal dan Perlengkapannya, Khususnya Untuk Peralatan Kritis Pada Kapal Barang PT. X"

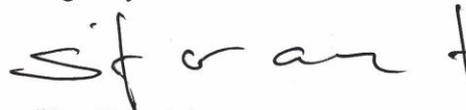
Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok

Pada tanggal : 13 Juli 2010

Yang menyatakan



(Very Rastanto)

**SURAT PERNYATAAN PUBLIKASI MANUSKRIP**

Yang bertanda tangan dibawah ini, saya :

Nama : VERY RASTANTO  
NPM : 0806442550  
Jenjang : MAGISTER  
Program Studi : F2  
Kelas : KHUSUS  
Kekhususan :  
Tahun Akademik : 2000 - 2010  
Judul Manuskrip : ANALISIS PENGAWASAN PENYERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA KEHESUCIANNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X

Menyatakan bahwa saya telah mendiskusikan dengan pembimbing, dan :

1. Mengijinkan manuskrip saya untuk dipublikasikan dengan syarat :\*)

- tanpa mengikutsertakan nama pembimbing
- dengan mengikutsertakan nama pembimbing

Alamat korespondensi (corresponding author) untuk perbaikan manuskrip adalah :

(Nama, Alamat, No. Telp/Fax, Email Address)

very.stevan@yahoo.com

001 2009 03116

2.  Tidak mengijinkan manuskrip saya untuk dipublikasikan

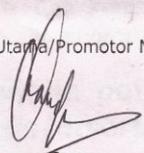
Catatan lain :

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya.

Depok, 12-july-2000

Mengetahui

Pembimbing Utama/Promotor Mahasiswa,

  
dr. Candra Satria M.App.Sc.



  
(VERY RASTANTO)

Keterangan :

\*) beri tanda  pada kotak yang tersedia

## KATA PENGANTAR / UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan tesis ini. Penulisan tesis ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Magister Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia. Saya menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan tesis ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan tesis ini. Oleh karena itu, saya mengucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak dr. Chandra Satrya, M.App.Sc, yang telah memberikan bimbingan dan dukungan sangat berarti kepada penulis
2. Kepada PT. X, perusahaan pelayaran, khususnya kepada Bapak Sartono, Capt. Agus Dwiwarsa dan Bapak Mat Ali yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk melakukan penelitian ini
3. Ibu Dra.Fatma Lestari, M.Si., Ph.D, Bapak Hendra, SKM, MKKK, Bapak Drs. Tartotutuko, MM, Bapak Genta Ramadhani Saleh, SE, MM sebagai penguji yang telah memberikan dukungan kepada penulis
4. Seluruh staf dan karyawan Departemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja dan Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia.
5. Orangtua penulis, Rasito; Sumarjati Spd yang selalu memberikan doa dan dukungan.
6. Istriku Dewi dan putriku Niela sebagai sumber dukungan dan kekuatan di setiap waktu.
7. Seluruh teman-teman MK3 2008, terimakasih atas dukungan dan kebersamaannya selama kuliah
8. Seluruh pihak, kerabat dan teman yang tidak dapat penulis tuliskan satu persatu,

Akhir kata, saya berharap Tuhan Yang Maha Esa berkenan membalas seala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga tesis ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu.

Depok, Juli 2010

Penulis

## HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

---

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Very Rastanto  
NPM : 0806442550  
Program Studi : Magister Keselamatan dan Kesehatan Kerja  
Departemen : Keselamatan dan Kesehatan Kerja  
Fakultas : Kesehatan Masyarakat  
Jenis Karya : Tesis

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

”Analisis Pengawasan Penerapan ISM Code Aturan 10 Mengenai Perawatan Kapal dan Perlengkapannya, Khususnya Untuk Peralatan Kritis Pada Kapal Barang PT. X”

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok  
Pada tanggal : Juli 2010

Yang menyatakan

(Very Rastanto)

Universitas Indonesia

## ABSTRAK

Nama : Very Rastanto  
Program studi : Magister Keselamatan dan Kesehatan Kerja  
Judul skripsi : Analisis Pengawasan Penerapan ISM Code Aturan 10 Mengenai Perawatan Kapal dan Perlengkapannya, Khususnya untuk Peralatan Kritis pada Kapal Barang PT.X

PT. X adalah perusahaan pelayaran, yang pada tahun 2003 sudah menerapkan International Safety Management (ISM) Code, namun kejadian kecelakaan kapal yang diakibatkan oleh kerusakan peralatan kritis masih saja terjadi. Hal ini tentunya bertentangan dengan tujuan ISM Code. Pengawasan yang sudah dilakukan oleh internal dan eksternal pengawas, tidak dapat menekan jumlah kecelakaan, khususnya yang diakibatkan kerusakan peralatan kritis. Lemahnya pengawasan berpengaruh terhadap tidak berjalannya penerapan ISM Code aturan 10 mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya khususnya untuk peralatan penting. Lemahnya pengawasan dikarenakan ketidakesuaiannya kualifikasi pengawas, jumlah SDM pengawas, cara pengawasan, anggaran pengawasan, prosedur pengawasan dan peralatan pengawasan pada pengawas internal dan eksternal.

**Kata Kunci : Pengawasan ISM Code Aturan 10, Peralatan Kritis**

## ABSTRACT

Name : Very Rastanto  
Majoring : Magister Occupational Health and Safety  
Title : Analysis of monitoring the implementation of ISM Code clause 10 regarding ship maintenance and equipments, especially to the critical equipments on cargo vessel's PT. X

PT. X is local shipping company, since 2003 have certified and implemented the International Safety Management (ISM) Code, but the vessel incident that resulted from critical equipment still occurred. It's different with the objective of ISM Code. The controlling that conducted by the inspector both internally and externally can't prevent the vessel incident especially that resulted from the critical equipments. The lacks of controlling can affected the implementation of the ISM Code clause 10, regarding ship maintenance and equipments, especially to the critical equipments. The nonconformity of the qualification, number, system, budget, procedures and the material or equipments of the inspector both internally and externally caused lack of controlling.

**Keywords: Monitoring of ISM Code clause 10, Critical Equipments**

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	i
<b>LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS</b> .....	ii
<b>SURAT PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT</b> .....	iii
<b>LEMBAR PENGESAHAN</b> .....	iv
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	v
<b>LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS</b> .....	vii
<b>ABSTRAK</b> .....	viii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	x
<b>DAFTAR TABEL DAN GAMBAR</b> .....	xii
<b>DAFTAR LAMPIRAN DAN ISTILAH</b> .....	xiii
<b>1. PENDAHULUAN</b>	
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	5
1.3 Pertanyaan Penelitian .....	5
1.4 Tujuan Penelitian .....	6
1.5 Manfaat Penelitian .....	6
1.6 Ruang Lingkup Penelitian .....	7
<b>2. TINJAUAN PUSTAKA</b>	
2.1 Manajemen .....	8
2.2 Pengawasan .....	10
2.3 Kecelakaan .....	11
2.4 Keselamatan .....	14
2.5 Kapal .....	15
2.6 Pelayar .....	15
2.7 Kecelakaan Kapal Laut .....	16
2.8 Kebijakan.....	17
2.9 Sistem Manajemen Keselamatan .....	18
2.10 Peralatan Kritis Kapal .....	26
2.11 Audit .....	28
2.12 Upaya Pencegahan Kecelakaan .....	28
2.13 IMO resolusi 913 A 22 .....	29
2.14 IACS prosedur 9 .....	29
2.15 IACS prosedur 10 .....	29
<b>3. KERANGKA TEORI, KONSEP DAN DEFINISI ISTILAH</b>	
3.1 Kerangka Teori .....	30
3.2 Kerangka Konsep .....	31
3.2 Definisi Istilah.....	32
<b>4. METODOLOGI PENELITIAN</b>	
4.1 Desain Penelitian .....	41
4.2 Lokasi dan Waktu Penelitian .....	41
4.3 Teknik Pengumpulan Data.....	41
4.4 Manajemen Pengolahan Data .....	42

4.5 Validasi dan Keabsahan Data .....	43
4.6 Analisis Data .....	43
<b>5. HASIL</b>	
5.1 Karakteristik Informan .....	44
5.2 Gambaran PT X dan Recognized Organization .....	44
5.3 Hasil Penelitian .....	48
<b>6. PEMBAHASAAN</b>	
6.1 Keterbatasan Penelitian .....	63
6.2 Hasil Penelitian .....	64
<b>7. SIMPULAN DAN SARAN</b>	
7.1 Simpulan .....	83
7.2 Saran .....	86
<b>Daftar Pustaka</b> .....	89

### DAFTAR TABEL

Tabel 3.3	Definisi Istilah .....	32
Tabel 5.1	Karakteristik Informan Wawancara mendalam pada PT. X...	31
Tabel 5.2	Karakteristik Informan Wawancara Mendalam pada <i>Recognized Organization</i> .....	33

### DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1	Kerangka Teori .....	30
Gambar 3.2	Kerangka Konsep.....	31
Gambar 5.2.1	Struktur Organisasi Keselamatan PT. X.....	46
Gambar 5.2.2	Alur pengawasan pada <i>Recognized Organization</i> .....	47

## DAFTAR LAMPIRAN DAN ISTILAH

### Lampiran

Lampiran 1	Pedoman Pengumpulan Data Kualitatif
Lampiran 2	Matriks Wawancara Mendalam
Lampiran 3	Transkrip Wawancara Mendalam

### Daftar Istilah

ADPEL	Administrator Pelabuhan
ANT	Ahli Nautika Tingkat
ATT	Ahli Tehnika Tingkat
IACS	international association classification society
KM	Kapal Motor
MS	Marine Superintendent
MI	Marine Inspector
PP RI	Peraturan Pemerintah Republik Indonesia
UU RI	Undang - undang Republik Indonesia



# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Kecelakaan dapat terjadi setiap saat dan dimana saja, namun kecelakaan itu lebih sering terjadi pada keadaan manusia bergerak atau berlalu lintas. Kesibukan transportasi atau lalu lintas sendiri dapat terjadi di darat, laut maupun udara. Disepanjang tahun 2004-2008 saja tercatat telah terjadi kecelakaan di sektor udara (pesawat terbang) sebanyak 51 kecelakaan, kecelakaan kapal laut sebanyak 13 kecelakaan ([www.id.wikipedia.org](http://www.id.wikipedia.org)), dan kecelakaan kereta api sebanyak 578 kecelakaan (<http://perkeretaapian.dephub.go.id/>), jumlah kecelakaan tersebut hanya beberapa dari jumlah kecelakaan yang tercatat melalui situs wikipedia, namun jumlah kecelakaan yang lebih besar disinyalir telah terjadi pada ketiga sektor transportasi tersebut.

Manifestasi yang ditimbulkan dari adanya kecelakaan secara garis besar dapat dikategorikan menjadi dua, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan timbulnya korban (baik korban jiwa yang dapat berupa meninggal atau cedera luka ringan atau luka berat, maupun korban yang bersifat material semata) dan kecelakaan yang tidak menimbulkan korban. Sehubungan dengan itu, melalui teori Domino, Heinrich (1931) dinyatakan bahwa pada kecelakaan yang menimbulkan cedera, terdapat lima faktor secara berurutan yang digambarkan sebagai lima domino yang berdiri sejajar, yaitu: kebiasaan, kesalahan seseorang, perbuatan dan kondisi tidak aman, kecelakaan, serta cedera. Heinrich mengemukakan, untuk mencegah terjadinya kecelakaan, kuncinya adalah dengan memutuskan rangkaian sebab akibat, misalnya, dengan membuang *hazard*, satu domino diantaranya.

Moda transportasi laut, terutama di bidang pelayaran adalah salah satu moda yang paling banyak dipilih oleh para pelaku usaha untuk mengirim barang dari suatu tempat ke tempat lain, karena tidak dipungkiri metode ini memberikan

pilihan yang lebih unggul dari segi biaya dan efisiensi. Didukung pula dengan kondisi geografis negara Indonesia yang merupakan negara kepulauan, maka pemerintah mengembangkan pelayaran sebagai salah satu sarana pengangkutan yang dijadikan andalan untuk meningkatkan kesatuan, persatuan dan ekonomi negara. Namun, seiring dengan berkembangnya bisnis di industri pelayaran tersebut, ternyata tidak diikuti dengan implementasi yang baik dari peraturan-peraturan keselamatan dan perlindungan laut yang mengatur tentang bagaimana cara untuk mengoperasikan kapal secara aman yang sudah ada.

Menurut data dari INSA (*Indonesian Owner Ship Association*) atau organisasi perusahaan pelayaran di Indonesia, jumlah armada kapal dan perusahaan kapal di Indonesia menunjukkan grafik yang terus meningkat. Disepanjang tahun 2007 tercatat sebanyak 860 perusahaan pelayaran turut meramaikan transportasi laut di Indonesia. Pada tahun 2008, jumlah perusahaan pelayaran mengalami peningkatan sebesar 4,41% menjadi 898 perusahaan. Jumlah tersebut semakin meningkat di tahun 2009 menjadi 910 perusahaan pelayaran atau meningkat sebesar 1,34%.

Dalam perkembangannya, frekuensi pelayaran nasional telah menunjukkan peningkatan yang cukup signifikan. Peraturan untuk manajemen keselamatan serta pencegahan terhadap pencemaran lingkungan laut (ISM Code) sendiri sebenarnya sudah mulai diterapkan pada negara yang tergabung dalam International Maritime Organisation (IMO) atau organisasi negara maritim dan oleh pemerintah Indonesia semenjak Juli 1998, namun dalam perkembangannya kejadian kecelakaan kapal di perairan Indonesia dari tahun ke tahun ternyata masih menunjukkan frekuensi yang masih cukup tinggi, walaupun sudah ada penurunan, hal ini dapat dibuktikan dengan masih banyaknya jumlah kejadian kecelakaan pelayaran di Indonesia.

Data yang tercatat dari Departement Perhubungan Laut, pada Kesatuan Laut dan Penjaga Pantai (KPLP) dan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), menunjukkan jumlah kecelakaan kapal laut yang terjadi di Indonesia selama kurun waktu tahun 2007 sampai dengan tahun 2009 yang masih tinggi.

Disepanjang tahun 2007 saja tercatat telah terjadi sebanyak 159 kecelakaan kapal dengan dominasi jenis kapal yang terlibat yaitu kapal barang (*cargo*) (30,18%), berbendera Indonesia (91,82%), dengan kerugian korban jiwa yaitu, korban fatal/meninggal (274 jiwa). Sedangkan pada tahun 2008, *database* mencatat sebanyak 44 kecelakaan kapal, dengan dominasi kapal yang terlibat adalah kapal barang (20%), berbendera Indonesia (98%), korban fatal/meninggal (32 jiwa) dan 124 kecelakaan kapal juga telah terjadi di tahun 2009, dengan jenis kapal yang terlibat masih didominasi oleh kapal barang (30%), berbendera Indonesia (94%), dengan korban fatal meninggal (247 jiwa).

Menurut hasil laporan penyelidikan kecelakaan laut dari KNKT, belum dipenuhinya peraturan-peraturan keselamatan dan perlindungan lingkungan yang seharusnya dijadikan panduan atau tutunan bagi pelaku usaha di bidang pelayaran terutama bagi para pemilik dan operator kapal dalam hal perawatan kapal dan perlengkapannya, serta kurangnya pengawasan dari *Recognized Organization* sebagai badan yang ditunjuk oleh Pemerintah untuk proses sertifikasi dan pengawasan atas penerapan ISM Code, tidak dipungkiri telah menjadi salah satu penyebab utama terjadinya kejadian kecelakaan kapal di Indonesia. Perawatan kapal dan pelengkapannya harus diterapkan secara maksimal, khususnya terhadap peralatan kritis kapal yang terdiri atas, mesin induk, mesin bantu dan mesin kemudi,dll. Peralatan kritis tersebut harus diidentifikasi, diuji fungsi, diinspeksi, untuk menghindari dari kerusakan atau kegagalan, sebab jika terjadi kegagalan dari peralatan kritis pada saat kapal beroperasi akan mengakibatkan situasi berbahaya dan dapat mengakibatkan kecelakaan kapal (ISM Code aturan 10).

Kejadian-kejadian kecelakaan pada kapal barang, dengan penyebab awal dari kerusakan mesin kritis juga dialami oleh PT. X yang mengoperasikan kapal barang, menurut data laporan kecelakaan yang dikirimkan Nahkoda kapal pada PT. X, bahwa pada tahun 2007 telah terjadi sebanyak 3 kali kecelakaan, tahun 2008 telah terjadi 4 kali kecelakaan dan pada tahun 2009 telah terjadi 3 kali kecelakaan kapal, dengan jumlah 10 kali kecelakaan tersebut 70 % terjadi karena faktor teknis kapal yaitu kerusakan atau kegagalan dari peralatan kritis

pada saat kapal beroperasi, hal yang sama juga diungkapkan oleh seorang Manajer yang terkait dengan pengoperasian kapal, Nahkoda dan Kepala Kamar Mesin (KKM), bahwa penyebab utama dari kecelakaan adalah kegagalan dari peralatan kritis yang terjadi pada saat kapal beroperasi dan masih menurut sumber tersebut, tidak adanya instruksi yang jelas, tidak adanya pengujian pada saat pelaksanaan inspeksi, menjadikan perawatan kapal dan peralatannya tidak dilaksanakan secara baik dan benar. Hal ini tentunya bertentangan dengan tujuan dari penerapan ISM Code itu sendiri, yaitu mencegah luka, kematian, pencemaran laut, mencegah kerusakan kapal dan peralatannya (ISM Code). Seharusnya dengan sudah menerapkan ISM Code pada tahun 2003, kejadian kecelakaan kapal terutama yang disebabkan dari kerusakan peralatan penting pada PT. X dapat di hindari, namun hal ini tentunya tidak terlepas dari peran pengawas dalam melaksanakan pengawasan atas penerapan ISM Code pada kapal PT. X. dalam hal ini PT. X itu sendiri bertindak sebagai pengawas internal dan *Recognized Organization* sebagai pengawas luar atau *external*.

Sebab menurut aturan 13 ISM Code mengenai proses sertifikasi, seharusnya sertifikasi ISM Code hanya dapat diberikan jika perusahaan dan kapalnya sudah menerapkan sistem manajemen keselamatan (SMK), sesuai dengan peraturan ISM Code. Dan sebagai bentuk pengawasannya, *Recognized Organisation* juga harus melakukan kaji ulang atau audit secara periodik terhadap penerapan SMK perusahaan, apakah penerapan SMK perusahaan terutama pada perawatan kapal dan perlengkapannya sudah dilakukan sesuai dengan aturan ISM Code atau belum. Jika pada saat pelaksanaan audit ditemukan adanya penyimpangan yang berkategori berat atau *major*, *Recognized Organization* dengan tegas harus mencabut sertifikasi ISM Code tersebut, sehingga situasi berbahaya yang dapat mengakibatkan kecelakaan kapal yang timbul sebagai dampak atas penyimpangan atas penerapan ISM Code dapat dihindari.

Kita menyadari bahwa kecelakaan merupakan kejadian (*event*) yang harus dievaluasi untuk memperoleh cara-cara pencegahan yang efektif dan mencegah timbulnya kerugian yang lebih besar dan lebih fatal dengan mengenali dan menganalisa faktor-faktor penyebabnya. Oleh karena itu, berdasarkan fakta-

fakta yang sudah dilaporkan diatas dan melalui penelitian ini diharapkan dapat diketahui sampai sejauh manakah pengawasan yang dilakukan PT. X dan *Recognized Organization* dalam penerapan ISM Code aturan 10 mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya terhadap peralatan kritis pada kapal barang PT. X.

## 1.2 Rumusan Masalah

Seharusnya dengan perolehan sertifikasi ISM Code untuk kantor atau manajemen darat dan kapal milik pada tahun 2003, dan juga pengawasan atau audit secara berkala yang dilakukan oleh PT. X dan *Recognized Organization* pada sistem manajemen keselamatan PT. X, dapat menjadikan sebuah ukuran bahwa penerapan ISM Code aturan 10, mengenai perawatan kapal dan peralatannya, khususnya untuk peralatan kritis sudah berjalan dengan baik.

Namun dengan ditemukannya fakta dilapangan yang menunjukkan bahwa pada beberapa kasus kecelakaan kapal disebabkan oleh kegagalan dari peralatan kritis, tidak adanya prosedur yang jelas mengenai perawatan peralatan kritis kapal, peralatan kritis tersebut tidak pernah diuji teknis, juga penerapannya tidak sesuai dengan ISM Code klausul 10, maka hal tersebut menunjukkan bahwa penerapan ISM Code aturan 10, mengenai perawatan kapal dan peralatannya, khususnya untuk peralatan kritis tidak berjalan dengan baik, dikarenakan lemahnya pengawasan dari PT. X dan *Recognized Organization*

## 1.3 Pertanyaan Penelitian

1. Bagaimana gambaran pengawasan PT. X dan *Recognized Organization* terhadap penerapan prosedur pemeliharaan kapal dan peralatannya, khususnya untuk peralatan kritis atau *critical equipment* berdasarkan ISM Code aturan 10 pada kapal barang (*cargo*) PT.X ?
2. Faktor apa saja yang berpengaruh terhadap pengawasan PT. X dan *Recognized Organization* terhadap penerapan prosedur pemeliharaan kapal dan peralatannya, khususnya untuk peralatan kritis atau *critical equipment* berdasarkan ISM Code aturan 10 pada kapal barang PT. X?

## 1.4 Tujuan Penelitian

### 1.4.1 Tujuan Umum

Mengetahui gambaran-gambaran mengenai pengawasan PT. X dan *Recognized Organization* terhadap penerapan ISM Code aturan 10 mengenai pemeliharaan kapal dan peralatannya, khususnya untuk peralatan kritis atau *critical equipment* pada kapal barang PT. X.

### 1.4.2 Tujuan Khusus

- Diperolehnya gambaran-gambaran mengenai pengawasan PT. X dan *Recognized Organization* terhadap penerapan ISM Code mengenai pemeliharaan kapal dan peralatannya, khususnya untuk peralatan kritis atau *critical equipment* pada kapal milik barang PT. X.
- Diperolehnya informasi mengenai faktor-faktor yang berpengaruh terhadap pengawasan PT. X dan *Recognized Organization* penerapan ISM Code mengenai pemeliharaan kapal dan peralatannya, khususnya untuk peralatan kritis atau *critical equipment* pada kapal barang PT. X.

## 1.5 Manfaat Penelitian

Berdasarkan hasil penelitian yang didapatkan terhadap pengawasan PT. X dan *Recognized Organization* atas penerapan ISM Code mengenai pemeliharaan kapal dan peralatannya, khususnya untuk peralatan kritis atau *critical equipment* pada kapal barang PT. X, diharapkan dapat memberikan manfaat diantaranya:

1. Bagi perusahaan pelayaran sebagai operator atau pemilik kapal khususnya yang bergerak di jasa non migas, hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai gambaran evaluasi kinerja program keselamatan yang sudah seharusnya diterapkan sesuai dengan standar operasional prosedur yang ditetapkan, serta dapat menjadi pemacu untuk lebih optimal kedepannya.
2. Hasil penelitian ini diharapkan juga dapat bermanfaat bagi *Recognized Organization*, sebagai pengawas pelaksanaan ISM Code di Indonesia untuk

mengevaluasi pelaksanaan pengawasan atas penerapan ISM Code, sehingga angka kecelakaan laut dapat ditekan.

3. Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai sarana untuk menambah pengetahuan dan pengembangan ilmu di bidang keselamatan, khususnya yang berkaitan dengan kondisi keselamatan transportasi laut dan upaya menurunkan angka kecelakaan yang terjadi di kapal.
4. Sebagai sumbangan pemikiran dan memperluas wawasan bagi kajian ilmu keselamatan dan kesehatan kerja dalam mengelola keselamatan manusia, khususnya dalam bidang transportasi laut, sehingga dapat dijadikan sebagai rujukan untuk pengembangan penelitian dengan topik serupa di masa yang akan datang.

### **1.6 Ruang Lingkup Penelitian**

Penelitian ini akan dilakukan untuk mengetahui gambaran mengenai pengawasan PT. X dan *Recognized Organization* atas penerapan ISM Code aturan 10 mengenai pemeliharaan kapal dan peralatannya, khususnya untuk peralatan kritis atau *critical equipment* pada kapal barang PT. X. Studi yang dilakukan adalah studi kualitatif dengan menggunakan sumber data primer dan sekunder yaitu dengan menggunakan catatan/laporan kejadian kecelakaan serta melakukan observasi langsung dan wawancara mendalam kepada para pihak yang berwenang atas perawatan kapal dan perlengkapannya tersebut.

## BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1 Manajemen

Pengertian manajemen yang lebih dalam dan pandangan yang luas dikemukakan oleh beberapa teori dan pendapat, serta pandangan para ahli manajemen sebagai suatu bahan studi perbandingan. Mereka memberikan definisi berdasarkan keahlian dan pengalamannya yang telah bertahun-tahun di bidang manajemen. Adapun definisi-definisi yang dikemukakan para ahli tersebut tentang manajemen adalah sebagai berikut:

George R. Terry (*Principle of Management*), Manajemen adalah usaha-usaha untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan lebih dahulu dengan mempergunakan kegiatan orang lain.

Albert Lepawsky (*The Art of Organisation and Management*), Manajemen adalah tenaga atau kekuatan yang memimpin, memberi petunjuk dan membimbing suatu organisasi dalam mencapai suatu tujuan yang telah ditentukan terlebih dahulu.

John D. Millett (*Management the Public*), Manajemen adalah proses pembimbingan, pengarahan, serta pemberian fasilitas kerja kepada orang-orang yang diorganisasi dalam kelompok-kelompok untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan.

Dalton E.MC Farland (*Management Farland Foundations and Parctices*), Manajemen adalah suatu proses yang mana manajer sebagai mencipta, mengarahkan, memelihara dan melaksanakan tujuan organisasi melalui koordinasi dan kerjasama dari usaha manusia.

### 2.1.1 Unsur- Unsur Manajemen

Menurut George R. Terry, unsur-unsur dalam manajemen dinyatakan dalam enam M, yaitu (1) *Men*, Tenaga kerja manusia, (2) *Money*, uang yang dibutuhkan untuk mencapai tujuan yang diinginkan, (3) *Methods*, cara-cara yang dipergunakan dalam usaha mencapai tujuan, (4) *Materials*, bahan-bahan yang dipergunakan untuk mencapai tujuan, (5) *Machines*, mesin-mesin atau alat-alat yang diperlukan atau dipergunakan untuk mencapai tujuan, (6) *Market*, pasar untuk menjual *output* dan jasa-jasa yang telah dihasilkan, dan dari ke enam sumber tersebut harus dipersatukan dan ditetapkan secara harmonis sedemikian rupa, sehingga tujuan yang telah ditetapkan dapat tercapai sesuai dengan apa yang telah ditetapkan sebelumnya.

### 2.1.2 Fungsi – Fungsi Manajemen

Manajemen adalah suatu bentuk kerja (George R. Terry), sehingga dalam melakukan pekerjaannya, Manajer harus melaksanakan suatu kegiatan-kegiatan tertentu, sesuai dengan empat fungsi utama dari manajemen, yang terdiri dari:

1. *Planning*, adalah menentukan tujuan-tujuan yang akan dicapai pada masa yang akan datang dan apa yang harus diperbuat agar dapat mencapai tujuan tersebut
2. *Organising*, adalah mengelompokkan dan menentukan berbagai kegiatan kritis dan memberikan kekuasaan untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan tersebut.
3. *Actuating*, adalah pelaksanaan atas rencana- rencana yang telah ditetapkan sebelumnya atau sesuai dengan rencana (*planning*)
4. *Controlling*, adalah mengukur pelaksanaan dengan tujuan-tujuan, menentukan sebab penyimpangan-penyimpangan dan mengambil tindakan -tindakan korektif dimana perlu.

Keempat fungsi manajemen tersebut merupakan proses manajemen yang memiliki keterkaitan yang erat antara fungsi manajemen yang satu dengan fungsi manajemen yang lainnya.

## 2.2. Pengawasan

Didalam manajemen, pengawasan (*controlling*) adalah merupakan fungsi yang terakhir dari sebuah manajemen. Dan akan menjadi sangat kritis dan sangat menentukan pelaksanaan dari suatu proses manajemen, untuk itu sebuah pengawasan harus dilakukan dengan sebaik-baiknya atau dengan kata lain sebuah proses manajemen tidak akan berhasil sesuai dengan apa direncanakan sebelumnya jika pengawasan tidak dilakukan dengan benar. Dan menurut beberapa ahli manajemen, pengawasan didefinisikan sebagai berikut:

Earl P. Strong (dalam Brantas, 2009:188). Pengawasan adalah proses pengaturan berbagai faktor dalam suatu perusahaan, agar pelaksanaan sesuai dengan ketetapan- ketetapan dalam rencana.

Harolds Koontz (dalam Brantas, 2009:188). Pengawasan adalah pengukuran dan perbaikan terhadap pelaksanaan kerja bawahan, agar rencana-rencana yang telah dibuat untuk mencapai tujuan-tujuan perusahaan dapat terselenggara.

Sementara itu menurut McFarland (*Management Farland Foundations and Parctices*). Pengawasan ialah suatu proses dimana pimpinan ingin mengetahui apakah hasil pelaksanaan pekerjaan yang dilakukan oleh bawahannya sesuai dengan rencana, perintah, tujuan atau kebijaksanaan yang telah ditentukan.

Stoner dan Wankel (dalam Subardi, 1992:6). Pengawasan berarti para manajer berusaha untuk menyakinkan bahwa organisasi bergerak dalam arah atau jalur tujuan. Apabila salah satu bagian dalam organisasi menuju arah yang salah, para manajer berusaha untuk mencari sebabnya dan kemudian mengarahkan kembali ke jalur tujuan yang benar.

Selanjutnya menurut George R. Terry. Pengawasan dapat didefinisikan sebagai proses penentuan, apa yang harus dicapai yaitu standar, apa yang sedang dilakukan adalah pelaksanaan, menilai pelaksanaan dan apabila perlu melakukan perbaikan-perbaikan, sehingga pelaksanaan sesuai dengan rencana yaitu selaras dengan standar. Dan bentuk pengawasan akan berjalan baik jika proses-proses pengawasan dilaksanakan, dan bentuk dari proses pengawasan tersebut adalah:

- a. Menetapkan standar kriteria maupun indikator (alat/tolok ukur/standar)
- b. Mengadakan penilaian (pengawasan)
- c. Tindakan perbaikan (*evaluating*)

Setiap kegiatan memerlukan suatu proses pengelolaan yang dimulai dari tahap perencanaan sampai dengan tahap pengawasan dan evaluasi, begitu juga dengan pelaksanaan tugas pengawasan atas penerapan ISM Code pada perusahaan pelayaran di Indonesia yang dimandatkan kepada *Recognized Organization*. Dalam melaksanakan tugas pengawasannya, pengamatan atas seluruh kegiatan dan pelaksanaan atas tahapan - tahapan pada proses pengawasan harus diikuti secara benar, sehingga penerapan ISM Code akan berjalan sesuai dengan tujuan dan peraturan ISM Code.

### 2.3 Kecelakaan

Kecelakaan kapal (*Ship Accident*) atau Kecelakaan Laut (*Marine Casualty*), menurut UU nomor 17 tahun 1985 tentang: Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (Konvensi Peserikatan Bangsa Bangsa tentang hukum laut) dan Peraturan pemerintah nomor 8 tahun 2004 mengenai pemeriksaan kecelakaan kapal, adalah suatu kejadian atau peristiwa yang mengakibatkan terjadinya hal-hal berikut:

1. Kematian/hilangnya nyawa seseorang, cedera/luka berat atas seseorang yang disebabkan karena atau berkaitan dengan kegiatan pelayaran atau operasional kapal; atau

2. Hilangnya seseorang dari kapal atau sarana apung lainnya yang disebabkan karena atau berkaitan dengan kegiatan pelayaran atau pengoperasian kapal; atau,
3. Hilangnya, atau menghilangnya sebuah kapal atau lebih; atau
4. Kerusakan material pada sebuah kapal atau lebih; atau
5. Kerusakan material pada sebuah kapal atau lebih; atau
6. Kandasnya atau tidak mempunya sebuah kapal atau lebih, atau keterlibatan sebuah kapal dalam kejadian tabrakan; atau
7. Kerusakan material/barang yang disebabkan karena atau berkaitan dengan, pengoperasian kapal; atau
8. Kerusakan lingkungan yang disebabkan oleh rusaknya sebuah kapal atau lebih, atau berkaitan dengan pengoperasian kapal.

Kecelakaan adalah suatu kejadian yang tidak dikehendaki dan tidak diduga semula yang dapat menimbulkan korban manusia dan atau harta benda (PER.03/MEN/1998)

Menurut Frank E Bird (1989), Kecelakaan adalah suatu kejadian yang tidak diinginkan, yang dapat mengakibatkan cedera pada manusia, atau kerusakan pada peralatan. Kecelakaan kerja adalah kecelakaan yang berhubungan dengan kerja pada perusahaan. Hubungan kerja berarti bahwa kecelakaan terjadi dikarenakan oleh pekerjaan pada waktu melaksanakan pekerjaan. Kejadian tidak terduga sendiri mempunyai pengertian sebagai kejadian yang tidak dilatarbelakangi unsur kesengajaan dan tidak direncanakan, oleh karenanya peristiwa sabotase ataupun kriminalitas adalah diluar ruang lingkup kecelakaan. Sedangkan kejadian yang tidak diharapkan oleh karena peristiwa kecelakaan disertai oleh kerugian material ataupun penderitaan dari yang paling ringan sampai yang paling berat. Menurutnya suatu kecelakaan dapat dikelompokkan menjadi tiga berdasarkan keadaannya yaitu kecelakaan yang berhubungan dengan pekerjaan, kecelakaan dirumah, dan kecelakaan lalu lintas.

Banyak faktor yang menyebabkan timbulnya suatu kecelakaan. Departemen Perhubungan RI menjelaskan faktor penyebab kecelakaan terdiri dari sebab-sebab yang tidak disebabkan oleh faktor penyebab tunggal, atau *single faktor* yang berdiri sendiri. Beberapa faktor yang menyebabkan kecelakaan

tersebut meliputi faktor manusia (*man*), penggunaan alat transportasi (*mission*) dan pengelolaan (*management*). Selain faktor manusia, faktor alat transportasinya sendiri juga dapat menjadi penyebab kecelakaan, karena alat transportasi dapat keletihan atau rapuh, oleh karena itu setiap alat transportasi (*machine*) sejak dari awal desain sampai pelaksanaan perawatan, penyimpanan dan pengoperasiannya harus dilakukan perawatan sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Teori domino yaitu sebuah teori kecelakaan kerja yang dimukakan oleh H.W. Heinrich mengungkapkan bahwa ada dua penyebab kecelakaan yaitu *Unsafe act* dan *Unsafe condition*, dengan rasio 88:10:2, yaitu 88% atau sebagian besar kecelakaan disebabkan oleh faktor *unsafe act*, 10% oleh faktor *unsafe condition*, dan 2% oleh faktor yang tidak bisa dihindari.

- *Unsafe act*, yaitu perilaku yang tidak aman antara lain mengemudikan kapal dengan tidak aman dalam keadaan kurang sehat, mabuk, keadaan mengantuk, dan sebagainya.
- *Unsafe condition*, yaitu kondisi yang tidak aman yang dapat menimbulkan kecelakaan, antara lain cuaca yang buruk, badai, angin kencang, dan sebagainya.

Dalam teori *Human Factors* yang dikemukakan oleh Krause (1996), kecelakaan digambarkan sebagai hasil interaksi antara 4 unsur (SHEL) Model, yang terdiri dari:

- *Software* (S), antara lain meliputi semua peraturan, SOP, dan kebijakan seperti manual, checklist, peta, dan sebagainya yang digunakan dalam aktifitas bertransportasi.
- *Hardware* (H), adalah segala fasilitas atau sarana yang terdapat dalam alat transportasi itu sendiri dan sistemnya.
- *Environment* (E), merupakan situasi dan kondisi lingkungan atau hal-hal yang berhubungan dengan lingkungan fisik sebenarnya dan cuaca dimana kapal beroperasi beroperasi, yang dapat memungkinkan terjadinya kecelakaan.
- *Liveware* (L), adalah hal-hal yang terdapat pada diri manusia, baik langsung maupun tidak langsung yang dapat menyebabkan terjadinya suatu kecelakaan.

Berbagai metode dapat digunakan untuk menganalisis adanya suatu kejadian kecelakaan, diantaranya dengan menggunakan *Job Safety Analysis*

(JSA), *Hazard and Operating Studies* (HAZOPs), *Failure Mode and Effect Analysis* (FMEA), *Check list*, *Fault Tree Analysis* (FTA), dan *Event Tree Analysis* (ETA).

#### 2.4.1 Keselamatan

OSHA (*Occupational Safety Health Administration*) serta *Joint Comitee ILO/WHO on Occupational Health and Safety* mendefinisikan bahwa keselamatan dan kesehatan kerja adalah suatu disiplin ilmu terapan yang bertujuan untuk menciptakan sistem kerja yang aman (*safe work*) dan menjamin terciptanya kesejahteraan (*well-being*) pekerja dalam melaksanakan pekerjaannya. Sedangkan Simanjuntak (1999, Hal. 34) menyatakan bahwa keselamatan adalah suatu kondisi yang bebas dari risiko kecelakaan atau kerusakan atau dengan risiko yang relatif sangat kecil.

Frank E. Bird, Jr. dan George L. Germain (1990), yang dikenal dengan teori ILCI yang menjabarkan tentang *Loss Caution Model* mendefinisikan keselamatan sebagai kebebasan dari kecelakaan atau kondisi aman dari nyeri, luka atau kerugian dimana definisi ini berhubungan dengan kontrol dari kerugian akibat kecelakaan dan ini sangat berkaitan dengan fungsi pengendalian dalam sistem manajemen. Menurutnya kecelakaan dapat terjadi terutama karena kurangnya pengawasan manajemen (*lack of control management*), dimana fungsi kontrol ini terdapat pada tingkat manajemen atau jabatan pada tingkat tertentu. Sedangkan keselamatan pelayaran adalah hal-hal yang berhubungan dengan keamanan dan keselamatan pelayaran, investigasi, kecelakaan pelayaran, dan pencegahan terjadinya kecelakaan pelayaran melalui pembuatan peraturan, pendidikan dan pelatihan. Pada pelayaran baik militer maupun sipil, keselamatan pelayaran diselenggarakan oleh Pemerintah. ([www.id.wikipedia.org](http://www.id.wikipedia.org))

Keamanan dan keselamatan pelayaran, adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhan, dan lingkungan maritim. (UU No.17 Tahun 2008, Pelayaran)

Keselamatan Kapal, adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio,

elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian. (UU Pelayaran No.17 Tahun 2008)

## 2.5 Kapal

Menurut Undang-undang tentang pelayaran No.17 Tahun 2008, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditairk atau ditunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Dikarenakan bentuk dan ukuran kapal berbeda-beda, maka menurut Keputusan Menteri tentang pengawakan kapal niaga No. 70 tahun 1998, kapal digolongkan menjadi :

1. Kapal penumpang, yaitu kapal yang mengangkut lebih dari 12 orang penumpang.
2. Kapal barang, yaitu setiap kapal yang bukan kapal penumpang.
3. Kapal tangki, yaitu kapal barang yang di konstruksikan atau disesuaikan untuk pengangkutan muatan – muatan cair curah yang mempunyai sifat dapat menyala.
4. Kapal ikan, yaitu kapal yang digunakan untuk menangkap ikan, ikan paus, anjing laut, singa laut, atau sumber-sumber hayati laut lainnya.
5. Kapal nuklir, yaitu kapal yang dilengkapi dengan instalasi tenaga nuklir.

## 2.6 Pelayar

Sesuai dengan PP RI No. 7 Tahun 2000 tentang kepelautan. Pelayar merupakan semua orang yang melakukan pelayaran dengan kapal laut, meliputi awak kapal, penumpang dan pekerja-pekerja di kapal. Di dalam kapal penumpang setiap orang mempunyai pengelompokkan yang disesuaikan dengan posisi mereka di kapal, yaitu :

- Nahkoda, ialah pimpinan diatas kapal yang memiliki wewenang penegakkan hukum dan tanggung jawab atas keselamatan, keamanan, dan ketertiban kapal, pelayaran, dan barang muatan yang menjadi kewajibannya.

- Awak kapal, ialah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil (
- Perwira, ialah anak buah kapal selain nahkoda.
- Anak buah kapal (ABK), ialah awak kapal selain nahkoda.
- Penumpang, ialah setiap orang dikapal kecuali nahkoda, para anggota awak kapal, atau orang-orang lain yang dipekerjakan atau yang terikat untuk melakukan tugas dalam bidang keterampilan apapun di kapal demi pengusaha kapal tersebut, dan anak yang berumur kurang dari 1 tahun.

## 2.7 Kecelakaan kapal laut

Sifat alamiah lingkungan laut membuat setiap yang berada di laut yaitu orang ataupun barang setiap saat dapat ter-*expose* terhadap bahaya dari sifat alamiah laut tersebut. Kecelakaan kapal laut dapat disebabkan oleh beberapa faktor seperti :

- Kelalaian manusia atau *human error*, meliputi
  - Mengabaikan berbagai isyarat kondisi nautis dan teknik kapal yang telah ditetapkan berdasarkan ketentuan yang berlaku;
  - Mengabaikan dipekerjakannya keahlian-keahlian dan keterampilan yang diperlukan dalam tugas mengolah gerak kapal dan pekerjaan di kapal, penyusunan muatan dan hal-hal lainnya yang terjadi di kapal.
- Keadaan alam yang sukar diatasi berupa gelombang besar, angin topan, arus yang sangat kuat, pusaran air, gunung es di bawah permukaan air, dan sebagainya.
- Kondisi dari kapal itu sendiri, meliputi kondisi fisik, mesin dan perlengkapannya, dsb.

Untuk menjamin keselamatan penumpang, maka setiap aspek diatas haruslah diperhatikan baik-baik. Ketersediaan sumber daya manusia yang unggul dan mempunyai keahlian serta sesuai kompetensi merupakan syarat mutlak untuk mengurangi kecelakaan terutama yang disebabkan oleh *human factor*. Disamping itu kondisi fisik dan mesin kapal harus selalu dirawat agar mesin dapat bekerja optimal sesuai fungsinya.

Setiap penumpang yang sah dari perusahaan perkapalan atau pelayaran nasional wajib membayar iuran melalui pengusaha atau pemilik yang bersangkutan untuk menutup akibat keuangan disebabkan kecelakaan penumpang dalam perjalanan. Pada kapal penumpang, para penumpang mendapatkan ganti rugi bila terjadi kecelakaan yang menimpa dirinya, karenanya perusahaan pengangkut dalam hal ini kapal penumpang wajib menjaga keamanan penumpang dari mulai naik sampai saat turun dari kapal. Sedangkan menurut Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD), pengangkut wajib mengganti kerugian yang disebabkan oleh cedera yang menimpa penumpang, kecuali ia dapat membuktikan bahwa cedera itu adalah akibat dari suatu peristiwa yang layaknya tidak dapat dicegah atau dihindari atau akibat kesalahan penumpang.

## 2.8 Kebijakan

Peraturan atau kebijakan sangat kritis dalam penerapan program keselamatan begitu juga dengan program keselamatan di kapal. Kebijakan dari Pemerintah sangat diperlukan bagi pelaksanaan program keselamatan, karena selain bersifat mengikat peraturan juga bisa berfungsi sebagai pedoman atau petunjuk pelaksanaan program pelaksanaan keselamatan di kapal.

Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) sebagai negara kepulauan (maritim) mempunyai peraturan tentang pelayaran yang didalamnya terdapat ketentuan-ketentuan yang berhubungan dengan hal-hal seputar pelayaran dan keselamatan kapal juga termasuk didalamnya. Peraturan pelayaran di Indonesia dapat dikelompokkan menjadi dua bagian, yaitu :

1. Peraturan Nasional, yaitu peraturan yang berlaku untuk pelayaran di wilayah Indonesia dan kapal-kapal berbendera Indonesia yang berada di luar perairan Indonesia (UU No.21 tahun 1992 tentang pelayaran dan PP RI No. 7 Tahun 2000 tentang kepelautan).
2. Peraturan Internasional, yaitu peraturan yang bersifat internasional (berlaku bagi negara-negara penandatanganan konvensi internasional tentang keselamatan jiwa di laut tahun 1974) yang berasal dari *International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974* (SOLAS, 1974) yang kemudian diratifikasi oleh

Pemerintah Republik Indonesia berdasarkan Keputusan Presiden No.65 tanggal 25 Mei 1980.

Keselamatan dan kesehatan kerja di laut merupakan bagian dari sistem keselamatan maritim, yang merupakan keseluruhan sistem keselamatan di sub-sektor perhubungan laut yang pembinaannya berada dibawah Direktorat Jendral Perhubungan Laut. Keselamatan di kapal diatur oleh Undang-undang Republik Indonesia tentang pelayaran. Sistem keselamatan maritim ini meliputi keselamatan jiwa manusia dan harta kekayaan di lingkungan maritim dimana lingkungan laut itupun merupakan kekayaan negara yang harus dilindungi dari bahaya-bahaya pencemaran, terutama pencemaran oleh minyak dan bahan kimia beracun lainnya dan tumpahan dari alat-alat angkutan laut. (Lina, 1999)

## **2.9 Sistem Manajemen Keselamatan (SMK)**

### **2.9.1 Definisi**

Sistem Manajemen Keselamatan di kapal mengacu pada ISM-Code (*Internatinal Safety Management*) - Code yang merupakan sebuah peraturan Internasional untuk mengatur manajemen pengoperasian kapal secara aman dan mencegah pencemaran laut (*SOLAS Chapter IX*).

Berawal dari tenggelamnya kapal Titanic dalam pelayarannya dari Inggris ke Amerika akibat menabrak gunung es pada tanggal 14 April 1912 dimana peristiwa ini telah menelan korban ribuan jiwa manusia, kemudian pada tahun 1987 terjadi lagi peristiwa tragis, yaitu tenggelamnya kapal penumpang RO-RO Ferry Herald of Free Enterprize, di Zeebrugge, Belgia, dengan menelan korban sekitar 200 jiwa manusia. Menurut para pakar kemaritiman, hal ini disebabkan kurangnya pengawasan manajemen, baik dari shipowner (pengusaha kapal, maupun dari kapal itu sendiri. Pada 1989, IMO bersidang, membahas masalah ini, dan menghasilkan *IMO Guidelines on Management for Save Operation of Ship and for Pollution*, efektif implementasi pelaksanaannya hanya berjalan 4 (empat) tahun, dan direvisi lagi, tepatnya pada bulan Nopember 1993, IMO menyetujui judul baru, yaitu *International Management Code for Save Operation of Ships and for Pollution Prevention*, atau lebih dikenal dengan nama "*International Safety Management Code*" (ISM Code), yang kemudian dimasukan

pada bab baru, yaitu bab ke - IX pada *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974* dan konsekuensinya, semua negara anggota peserta harus menerapkan sepenuhnya isi ISM Code ini.

### **2.9.2 Tujuan *International Safety Management Code (ISM Code)***

Tujuan dari pemberlakuan *International Safety Management Code (ISM Code)*, diantaranya berfokus pada hal-hal sebagai berikut:

- Pada manusia, untuk mencegah luka dan kematian;
- Pada lingkungan, bertujuan untuk mencegah pencemaran di laut; dan
- Pada *property*, bertujuan untuk mencegah kerusakan kapal dan peralatannya.

### **2.9.3 Penerapan dan pemberlakuan *International Safety Management Code (ISM Code)***

Prosedur pengoperasian yang berlaku sesuai dengan ISM Code diterapkan diantaranya pada:

- Kapal penumpang, termasuk kapal penumpang kecepatan tinggi yang diberlakukan mulai tanggal 1 Juli 1998.
- Kapal tanker (*Oil, Chemical, Gas Carriers, Cargo High Craft*) ukuran  $\geq 500$  GT, diberlakukan mulai tanggal 1 Juli 1998.
- Kapal barang & MODU ukuran  $\geq 500$  GT, diberlakukan mulai tanggal 1 Juli 2002.
- Kapal pemerintah, kapal perang atau kapal yg tidak untuk kegiatan komersil maka peraturan ini TIDAK BERLAKU.

### **2.9.4 Klausul /Aturan 4 *International Safety Management (ISM) Code*, Petugas Yang ditunjuk**

Untuk menjamin pengoperasian kapal secara aman dan untuk menyediakan suatu hubungan antara perusahaan dengan personil kapal, sesuai keperluan setiap perusahaan harus menunjuk seorang atau beberapa orang petugas yang ditunjuk di darat yang dapat berhubungan langsung dengan jajaran tertinggi dari perusahaan.

Tanggung jawab dan wewenang petugas yang ditunjuk tersebut harus mencakup pemantauan terhadap aspek keselamatan dan pencegahan pencemaran didalam pengoperasian setiap kapal dan untuk menjamin bahwa sumber daya dan dukungan dari darat yang memadai diberdayakan, sebagaimana disyaratkan.

### **2.9.5 Klausul /Aturan 6 *International Safety Management (ISM) Code*, Sumber Daya dan Tenaga Kerja**

Pada ISM Code, aturan 6 (enam) menyatakan sebagai berikut:

1. Perusahaan harus menjamin bahwa nahkoda:
  - Memiliki kemampuan yang baik untuk memimpin
  - Memahami SMK perusahaan dengan baik, dan
  - Mendapat dukungan yang diperlukan sehingga tugas nahkoda dapat dilaksanakan dengan aman
2. Perusahaan harus menjamin bahwa setiap kapal diawaki ABK yang memenuhi kualifikasi, memiliki sertifikat dan secara medis sehat untuk berlayar sesuai dengan persyaratan nasional maupun internasional
3. Perusahaan harus menyusun prosedur untuk menjamin bahwa personil baru dan personil yang dialihtugaskan ke penugasan yang berkaitan dengan bidang keselamatan dan perlindungan lingkungan diberikan pengenalan yang tepat sesuai dengan tugasnya. Instruksi yang dianggap penting disediakan sebelum kapal berlayar harus diidentifikasi, didokumentasi dan diberikan.
4. Perusahaan harus menjamin bahwa semua personil yang terlibat dalam SMK perusahaan memiliki pemahaman yang memadai tentang peraturan, aturan, koda dan petunjuk yang terkait.
5. Perusahaan harus menetapkan dan mempertahankan prosedur untuk mengidentifikasi pelatihan yang mungkin diperlukan dalam menunjang SMK dan menjamin bahwa pelatihan tersebut diberikan kepada semua personil
6. Perusahaan harus menyusun prosedur yang mengatur agar personil kapal mendapat informasi terkait tentang SMK dalam bahasa kerja atau bahasa-bahasa yang dimengerti oleh mereka

7. Perusahaan harus menjamin bahwa personel kapal dapat berkomunikasi secara efektif dalam melaksanakan tugas yang berkaitan dengan SMK.

#### **2.9.6 Klausul /Aturan 10 *International Safety Management (ISM) Code*, Pemeliharaan kapal dan perlengkapannya.**

Pada ISM Code, aturan 10 (sepuluh) menyatakan sebagai berikut:

1. Perusahaan harus menyusun prosedur untuk menjamin bahwa kapal dirawat sesuai dengan persyaratan dari peraturan klasifikasi yang terkait dan persyaratan tambahan yang ditetapkan oleh perusahaan.
2. Dalam memenuhi persyaratan tersebut diatas perusahaan harus menjamin bahwa:
  - Pemeriksaan dilaksanakan kurun waktu yang tepat
  - Setiap ketidaksesuaian dilaporkan dengan disertai kemungkinan penyebabnya, bila dapat diketahui
  - Tindakan perbaikan yang memadai dilaksanakan, dan
  - Pencatatan tentang kegiatan tersebut diatas terpelihara
3. Perusahaan harus menyusun prosedur dalam SMK nya untuk mengidentifikasi, perlengkapan dan sistem teknis dimana kemungkinan terjadi kerusakan operasional secara mendadak yang dapat menyebabkan situasi berbahaya. SMK harus menyediakan tindakan tertentu yang bertujuan untuk menunjukkan kehandalan perlengkapan atau sistem tersebut. Tindakan-tindakan tersebut harus mencakup uji coba berkala dari perlengkapan atau sistem teknis cadangan yang tidak dioperasikan secara terus menerus.
4. Pemeriksaan seperti tersebut dalam 2 maupun tindakan seperti tercantum pada 3 harus merupakan bagian dari program perawatan operasional yang rutin dari kapal.

#### **2.9.7 Klausul /Aturan 12 *International Safety Management (ISM) Code*, Verifikasi, Tinjauan dan Evaluasi Perusahaan.**

Pada ISM Code, aturan 12 (dua belas) menyatakan sebagai berikut:

1. Perusahaan harus melaksanakan audit internal tentang keselamatan untuk memverifikasi apakah kegiatan keselamatan dan pencegahan pencemaran sesuai dengan SMK.
2. Perusahaan harus mengevaluasi efisiensi secara berkala, dan apabila dianggap perlu meninjau ulang SMK sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan perusahaan.
3. Audit dan tindakan perbaikan yang mungkin ada harus dilaksanakan sesuai dengan prosedur yang telah didokumentasikan.
4. Personil yang melaksanakan audit harus independen terhadap lingkup yang diaudit kecuali bila hal ini tidak memungkinkan karena besar dan ciri Perusahaan.
5. Hasil audit dan tinjauan ulang harus mendapatkan perhatian dari personil yang bertanggung jawab pada lingkup bidang tersebut.
6. Personil manajemen yang bertanggung jawab atas bidang yang terkait harus melakukan tindakan perbaikan tepat waktu terhadap kekurangan yang ditemui.

#### **2.9.8 Klausul /Aturan 13 *International Safety Management (ISM) Code*, Sertifikasi, Verifikasi Dan Pengawasan**

Pada ISM Code, aturan 13 (tiga belas) menyatakan sebagai berikut:

1. Kapal dioperasikan oleh perusahaan yang mempunyai DOC
2. DOC harus diterbitkan oleh Pemerintah dari negara yang bertindak atas nama pemerintah jika telah memenuhi persyaratan ISM Code
3. DOC hanya berlaku untuk tipe kapal yang terindikasi dalam dokumen
4. Validitas DOC harus didasarkan atas pelaksanaan verifikasi tahunan
5. Pencabutan DOC jika verifikasi tahunan yang dipersyaratkan tidak dilaksanakan atau jika ada bukti ketidaksesuaian besar terhadap persyaratan ISM Code
6. Pencabutan SMC jika DOC dicabut
7. Salinan DOC harus berada di kapal
8. SMC diterbitkan untuk suatu kapal tidak lebih dari lima tahun oleh pemerintah

9. SMC harus diterbitkan setelah verifikasi perusahaan dan manajemen operasional diatas kapal dilaksanakan sesuai dengan SMK yang disetujui
10. Validitas SMC harus didasarkan atas pelaksanaan satu kali verifikasi antara yang dilakukan oleh pemerintah
11. SMC harus dicabut jika pelaksanaan verifikasi antara yang dipersyaratkan, tidak dilaksanakan atau jika ada bukti ketidak sesuaian besar terhadap persyaratan ISM Code
12. Jika verifikasi pembaruan dilaksanakan tiga bulan sebelum masa berlaku DOC atau SMC, maka DOC atau SMC baru harus berlaku tidak lebih dari lima tahun tehitung dari tanggal habisnya DOC atau SMC lama
13. Jika verifikasi pembaruan dilaksanakan tiga bulan sesudah masa berlaku DOC atau SMC, maka DOC atau SMC baru harus berlaku tidak lebih dari lima tahun tehitung dari tanggal pelaksanaan verifikasi pembaharuan

#### **2.9.9 Proses Sertifikasi *International Safety Management Code* (ISM Code)**

Untuk perusahaan pelayaran, jika kapal-kapalnya disebut dalam lingkup penerapan ISM Code, maka perusahaan tersebut harus:

- Membuat kebijakan mengenai Keselamatan dan perlindungan Lingkungan;
- Membuat manual atau pedoman mengenai keselamatan dan perlindungan lingkungan;
- Membuat prosedur mengenai pengoperasian kapal:
  - Kapal masuk ke pelabuhan
  - Kapal berada di pelabuhan
  - Kapal keluar dari pelabuhan
  - Kapal berlayar
  - Kapal sedang melakukan kegiatan lego jangkar
  - Membuat struktur organisasi dan tanggung jawab
  - Pelatihan awak kapal
  - Perawatan kapal
  - Identifikasi beserta Penanganan keadaan darurat yang terjadi di kapal
- Melakukan penerapan ISM Code di perusahaan minimal 3 bulan;
- Mengajukan verifikasi awal untuk penerbitan sertifikat DOC bagi perusahaan;

- Mengajukan verifikasi awal untuk penerbitan sertifikat SMC bagi kapal;

### **Verifikasi awal**

Proses verifikasi awal pada perusahaan pelayaran akan dilakukan oleh pemerintahan atau RO. Disini pemerintah atau RO akan memeriksa Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) yang dibuat oleh perusahaan, jika SMK tersebut sudah sesuai dengan jenis atau tipe kapalnya dan sudah memenuhi semua persyaratan dari ISM code, maka pemerintahan atau RO akan melakukan audit pada perusahaan kapal tersebut. Audit dilakukan berdasar pada aturan atau klausul yang ada di ISM Code dan apakah penerapan sudah sesuai dengan SMK yang telah dibuat oleh perusahaan.

### **Sertifikasi ISM Code**

Sebagai bukti bahwa suatu perusahaan pelayaran sudah menerapkan dan sesuai dengan standar aturan dari ISM Code adalah dengan diterbitkannya sertifikat *Document of Compliance* (DOC) dan *Safety Management Certificate* (SMC) untuk armada kapalnya dari Pemerintah yang berwenang dalam hal ini adalah Departemen Perhubungan Laut.

#### **a. Document of Compliance**

***Interim DOC atau DOC sementara*** akan ditebitkan pertama kali bagi perusahaan setelah diadakan verifikasi awal. DOC sementara mempunyai masa berlaku 6 bulan.

***Permanent DOC atau DOC permanen*** akan diterbitkan oleh pemerintahan setelah perusahaan menindaklanjuti semua temuan yang ditemukan oleh auditor pada waktu dilakukannya verifikasi awal, jika dalam kurun waktu selama 6 bulan perusahaan masih belum dapat untuk menindaklanjuti semua temuan-temuan dari auditor, maka pemerintah akan memberikan perpanjangan masa berlaku sertifikat *interim DOC* selama 6 bulan.

Jika perusahaan sudah dapat menindaklanjuti semua temuan tersebut, maka pemerintah atau RO akan menerbitkan *permanent* DOC. *Permanent* DOC mempunyai masa berlaku 5 tahun, yang setiap tahunnya harus dilakukan verifikasi ulang oleh pemerintah atau RO, yang bertujuan untuk meninjau apakah SMK sudah diterapkan secara benar dan konsisten oleh perusahaan pelayaran, jika pada waktu verifikasi ulang ditemukan adanya indikasi penyimpangan yang bersifat major, maka pemerintah atau RO berhak untuk mencabut sertifikasi DOC tersebut.

**b. *Safety Management Certificate (SMC)***

***Interim SMC* atau *SMC sementara***, pertama kali akan diterbitkan bagi kapal setelah diadakan verifikasi awal pada kapal dan jika perusahaan yang mengoperasikan kapal tersebut sudah mempunyai sertifikat DOC. *SMC* sementara ini mempunyai masa berlaku 6 bulan.

***Permanent SMC* atau *SMC permanen*** akan diterbitkan oleh pemerintahan setelah perusahaan menindaklanjuti semua temuan yang ditemukan oleh auditor pada waktu dilakukannya verifikasi awal, jika dalam kurun waktu selama 6 bulan perusahaan masih belum dapat untuk menindaklanjuti semua temuan-temuan dari auditor maka, pemerintah akan memberikan perpanjangan masa berlaku sertifikat *interim SMC* selama 6 bulan.

Jika perusahaan sudah dapat menindaklanjuti semua tersebut, maka pemerintah atau RO akan menerbitkan *permanent SMC*. *Permanent SMC* mempunyai masa berlaku 5 tahun, yang pertengahan ulang tahunnya atau antara tahun ke 2 sampai ke 3 harus dilakukan verifikasi ulang oleh pemerintah atau RO, yang bertujuan untuk meninjau apakah SMK sudah diterapkan secara benar dan konsisten oleh perusahaan pelayaran pada kapalnya, jika pada waktu verifikasi ulang ditemukan adanya indikasi penyimpangan yang bersifat major, maka pemerintah atau RO berhak untuk mencabut sertifikasi *SMC* tersebut.

### Verifikasi Ulang

Verifikasi ulang oleh pemerintah atau RO akan dilakukan pada perusahaan pelayaran, sebagai berikut:

- DOC, akan diverifikasi setiap 1 tahun sekali.
- SMC, akan diverifikasi setiap 2,5 tahun sekali atau pertengahan ulang tahunnya.

### 2.10 Peralatan kritis Kapal (*Guidelines on the application of the IMO International Safety Management Code, Part III : 10*)

#### 1. Peralatan Keselamatan, Pemadam Api

Peralatan keselamatan mencakup segala peralatan dan perlengkapan yang digunakan untuk melindungi keselamatan jiwa awak kapal dan penumpang pada waktu kapal dalam keadaan darurat, mencakup antara lain, sekoci penolong, rakit penolong, dewi - dewi, baju pelampung dan perlengkapan pemadam kebakaran dan *emergency fire pump*.

Peralatan pemadam api mencakup segala peralatan yang digunakan untuk memadamkan kebakaran yang meliputi, *emergency fire pump*, selang pemadam kebakaran, mulut pipa (*nozzle*), hidran, alat komunikasi, perangkat pakaian tahan api, kapak, pemadam api jinjing dan sekop.

#### 2. Peralatan Navigasi

Peralatan yang mendukung untuk membawa kapal dari suatu tempat ke tempat lain, terutama yang bersangkutan dengan dengan penentuan posisi dan arah kapal

#### 3. *Steering Gear*

Seluruh peralatan yang dipergunakan untuk memutar kemudi, yang meliputi roda kemudi (jantera) penerus gerakan roda kemudi ke mesin kemudi dan kemudi

#### 4. *Anchoring dan Mooring Equipment*

Peralatan *anchor* meliputi jangkar, peralatan kapal untuk menahan

kapal atau alat berlabuh, benda atau *cor* yang terdiri dari sebuah batang yang mempunyai ring atau segel pada salah satu ujungnya dan dua lengan pada ujungnya yang lain, yang dibuat sedemikian rupa sehingga apabila benda itu diturunkan ke dasar laut dan dengan bantuan rantai atau tali dapat mencengkeram dasar laut dan dengan bantuan rantai atau tali dapat menahan kapal atau alat apung lainnya pada posisi yang dikehendaki tanpa terpengaruh oleh angin dan arus.

Sedangkan peralatan *mooring* adalah peralatan yang terpasang diatas geladak kapal yang digunakan untuk kegiatan penambatan kapal. Mesin yang terletak diatas kapal yang berfungsi sebagai penarik tali - tali tambat yang digunakan dalam mengatur posisi atau letak kapal terhadap dermaga, dok atau kapal lain yang merapat.

5. Mesin Induk dan Mesin Bantu (*Auxillary Engine*)

Mesin induk atau mesin utama adalah mesin yang digunakan sebagai penggerak utama kapal. Sedangkan mesin bantu merupakan motor yang digunakan untuk menggerakkan generator listrik.

6. Sistem Pendeteksi Api, Gas dan Panas

Merupakan sistem untuk mendeteksi atau menemukan lokasi kebakaran, gas-gas yang berbahaya dan panas.

7. Sistem Pompa *Bilga*, *Ballast* dan *Separator System*

Pompa bilga merupakan pompa got samping yang dapat dipompa dan digunakan untuk menampung air kebocoran atau keringat muatan. Pompa ballast adalah pompa yang digunakan untuk mengisi dan mengosongkan tanki *ballast*, biasanya pada pompa ini sendiri atau bersama sama dengan pompa lain dapat melayani system *bilga*, saniter dan pemadam kebakaran.

8. Peralatan Komunikasi

Yaitu peralatan penghubung dari kapal ke darat, antar kapal, dan antar awak kapal.

## 2.11 Audit

Audit merupakan pemeriksaan secara sistematis dan independen untuk menentukan suatu kegiatan dan hasil-hasil yang berkaitan sesuai dengan pengaturan yang direncanakan dan dilaksanakan secara efektif dan sesuai untuk mencapai kebijakan dan tujuan perusahaan.

## 2.12 Upaya Pencegahan Kecelakaan

Kecelakaan lalu lintas kini sudah menjadi salah satu dari manifestasi masalah yang berhubungan dengan kualitas hidup yang kritis untuk diantisipasi. Semakin tingginya frekuensi transportasi laut, dalam hal ini adalah pelayaran, tanpa disertai sistem hukum dan peraturan yang tegas, maka akan turut serta memberikan kontribusi terhadap kenaikan tingkat kecelakaan di laut. Dampak yang ditimbulkan dari peristiwa ini juga tidak main-main, oleh karenanya berbagai upaya yang dapat dilakukan untuk mengurangi tingkat kecelakaan tersebut harus segera dilakukan. Menurut Boediharto (1996) beberapa upaya pencegahan kecelakaan dapat digolongkan menjadi tiga bagian, yaitu:

1. *Engineering* (rekayasa), yaitu dengan memperbaiki kendaraan (kapal) secara fisik, perbaikan dan penyempurnaan sarana dan fasilitas pendukung pelayaran, serta penyelenggaraan manajemen dalam berlayar.
2. *Education* (pendidikan dan pelatihan), yaitu dengan memberikan informasi dan latihan praktis kepada para operator kapal untuk mengatasi kecelakaan selama aktifitas pelayaran berlangsung, salah satunya dengan menngoperasikan kapal sesuai dengan *Standart Operational Procedure* yang berlaku, serta mengawasi dan membina sekolah-sekolah pelayaran yang diselenggarakan oleh pihak pemerintah maupun swasta.
3. *Enforcement* (penengakan hukum), yaitu segala upaya yang dilakukan agar seluruh operator pelayaran mematuhi segala peraturan yang ada, hal ini dilakukan untuk membimbing kearah keselamatan seluruh awak dan penumpang kapal.

Serupa dengan pendapat diatas, Krause (1996) juga menyatakan bahwa alat ukur untuk mencegah kecelakaan tersebut meliputi pengalaman, keterampilan, pengetahuan, pelatihan, dan keinginan untuk tidak mati.

Di samping upaya-upaya tersebut, kecelakaan kapal juga seharusnya dapat dicegah dengan memelihara dan melengkapi fasilitas minimal yang seharusnya ada pada kapal yang siap beroperasi, antara lain dengan melakukan pengecekan berkala terhadap kondisi fisik kapal, mesin kapal, fasilitas keamanan dan keselamatan, dan lainnya sesuai dengan standar yang telah ditentukan.

Selain upaya yang bersifat preventif, maka upaya manajemen dalam hal penanganan kasus kecelakaan juga harus diperhatikan, sehingga tidak menutup kemungkinan hasil kedepannya nanti dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan dalam menentukan upaya pencegahan kecelakaan. Dengan demikian sistem terpadu upaya pencegahan dan manajemen penanganan kasus kecelakaan khususnya pada alat transportasi kapal diharapkan dapat mengurangi angka kecelakaan yang ada serta dampaknya terhadap morbiditas dan mortalitas.

#### **2.13 IMO resolusi 913 A 22.2002**

Pedoman implementasi International Safety Management (ISM) Code bagi administrasi (sesuai dengan bendera kapal), yang dikeluarkan oleh International Maritime Organisation (IMO).

#### **2.14 IACS prosedur 9.2009**

Prosedur untuk persyaratan sertifikasi ISM Code bagi perusahaan pelayaran, yang dikeluarkan oleh badan klasifikasi internasional (IACS).

#### **2.14 IACS prosedur 10. 2009**

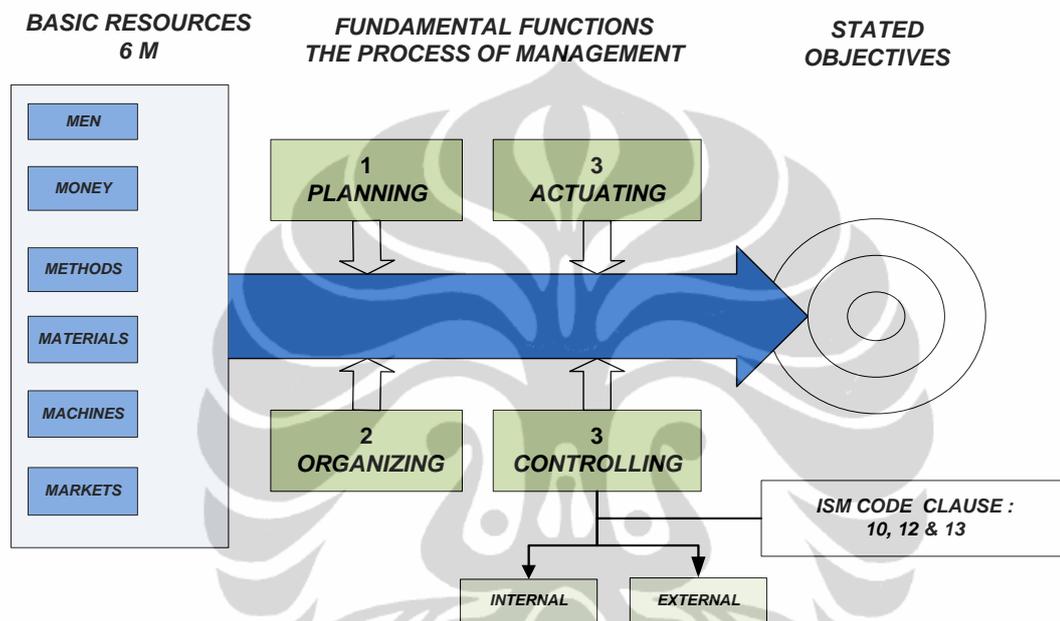
Prosedur untuk seleksi, pelatihan, kualifikasi dan wewenang atas *marine management system auditor*, yang dikeluarkan oleh badan klasifikasi internasional (IACS).

## BAB 3

### KERANGKA TEORI, KONSEP, HIPOTESIS DAN DEFINISI ISTILAH

#### 3.1 Kerangka Teori

Berdasarkan dengan tinjauan pustaka, maka kerangka teori dapat disimpulkan sebagai berikut:



**Gambar 3.1 Kerangka Teori**

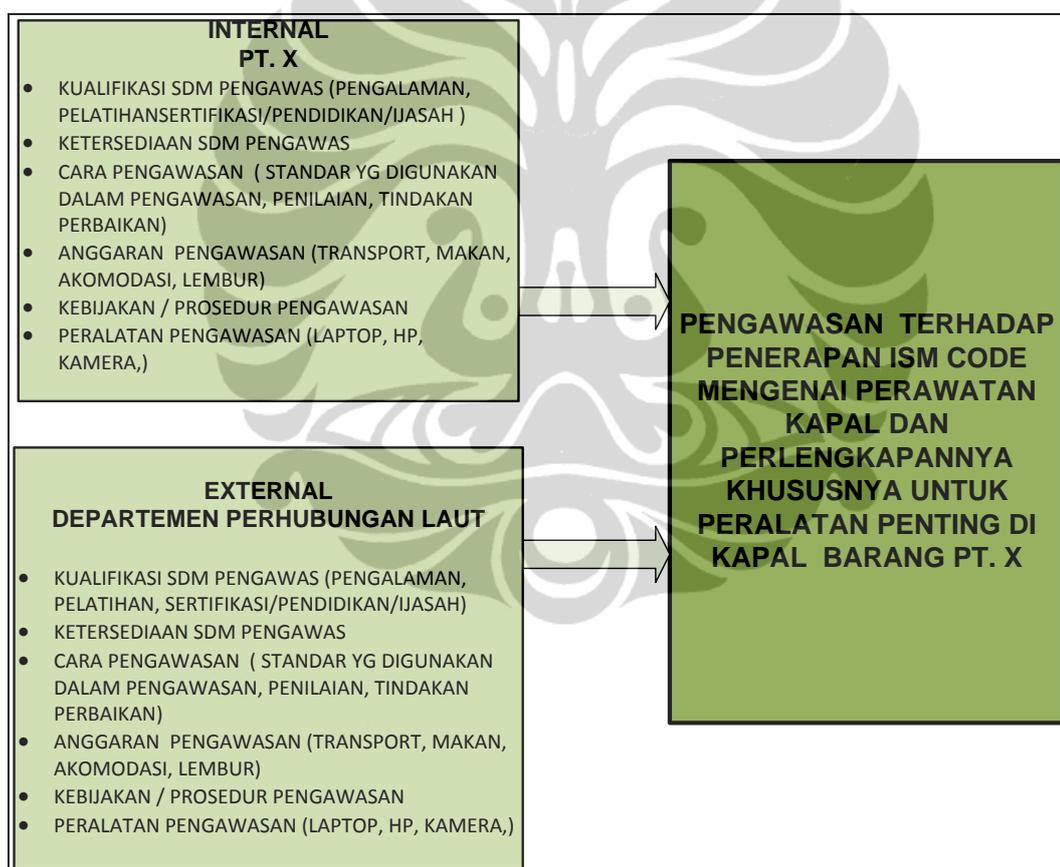
Sumber: Modifikasi Teori G. Terry – Fungsi Manajemen dan International Safety Management (ISM) Code aturan 10, 12 & 13

#### 3.2 Kerangka Konsep

Berdasarkan kerangka teori diatas, secara umum kita dapat mengetahui beberapa variabel dalam penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) berdasarkan ISM Code aturan 10 mengenai pemeliharaan kapal dan peralatannya, khususnya untuk peralatan kritis kapal. Namun, karena keterbatasan waktu yang dimiliki oleh peneliti, maka berikut ini adalah beberapa variabel spesifik yang merupakan hasil modifikasi dari teori yang ada sebelumnya yang selanjutnya dapat dijadikan sebagai bahan acuan untuk melihat bagaimana pengawasan yang

dilakukan oleh PT. X dan *Recognized Organisation* dalam penerapan ISM Code aturan 10 mengenai pemeliharaan dan perawatan kapal, khususnya peralatan kritis pada kapal barang PT. X.

Variabel dependen (terikat) ditentukan yaitu pengawasan terhadap penerapan perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya pada *critical equipment* di PT. X dan variabel independen (bebas) yaitu meliputi pengawasan *internal* yang dilakukan oleh PT. X dan pengawasan *external* yang dilakukan oleh *Recognized Organization* yaitu, kualifikasi pengawas, ketersediaan sumber daya pengawas, cara pengawasan, anggaran pengawasan, kebijakan atau prosedur pengawasan dan peralatan pengawasan.



**Gambar 3.2**  
**Kerangka Konsep Penelitian**

### 3.3 Definisi Istilah

Berikut ini adalah definisi istilah dari variabel dependen dan variabel independen yang akan diteliti untuk mengetahui gambaran mengenai pengawasan atas penerapan ISM Code mengenai pemeliharaan kapal dan peralatannya, khususnya untuk peralatan kritis atau *critical equipment* pada kapal barang milik PT. X.

**Tabel 3.3 Definisi Istilah**

NO	VARIABEL INDEPENDEN	DEFINISI	CARA UKUR
1.	Pengawasan atas penerapan ISM Code aturan 10 mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya untuk peralatan kritis ( <i>critical equipment</i> ) di kapal barang PT. X	Pengawasan yang dilakukan untuk memeriksa penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya mengenai peralatan peralatan kritis, untuk mengetahui apakah yang sedang dikerjakan	-

NO	VARIABEL INDEPENDEN	DEFINISI	CARA UKUR
2.	<b>Kualifikasi Sumber Daya Manusia Pengawas Internal</b>	<p>Standar, kompetensi atau kriteria petugas pengawas yang ditetapkan oleh PT X, sesuai dengan standar/aturan dari: IACS pr. 10, ISM Code aturan 6, ISM Code aturan 4, SCTW 98, KM. No 70 tahun 1998 - Pengawakan Kapal Niaga, dan untuk kriteria kualifikasinya adalah sebagai berikut:</p> <p>a) <b>Pengalaman:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Berpengalaman di bidang pengoperasian kapal (<i>Tehcnical atau Marine Superintendent, Fleet Manager</i>) atau pernah berlayar atau menjadi perwira pada kapal)</li> </ul> <p>b) <b>Pelatihan:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengikuti pelatihan Internal Auditor untuk <i>Designated Person Ashore (DPA)</i></li> </ul> <p>c) <b>Sertifikasi /Ijasah/Pendidikan :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Untuk Nahkoda, mempunyai sertifikat keahlian sebagai Nahkoda dan pengukuhan jabatan (<i>endorment</i>) sesuai dengan ukuran kapal</li> <li>• Untuk KKM, mempunyai sertifikat keahlian sebagai KKM dan pengukuhan jabatan (<i>endorment</i>) sesuai dengan ukuran kapal</li> <li>• Untuk DPA, Asst. DPA dan <i>fleet manager</i>, mempunyai ijasah laut atau sesuai dengan bidangnya</li> </ul> <p><b>Hasil Pengukuran</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sesuai</li> <li>• Tidak Sesuai</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wawancara Mendalam</li> <li>• Telaah Dokumen</li> <li>• Oservasi</li> </ul>

NO	VARIABEL INDEPENDEN	DEFINISI	CARA UKUR
3.	<b>Kualifikasi Sumber Daya Manusia Pengawas External</b>	<p>Standar, kompetensi atau kriteria petugas pengawas yang ditetapkan oleh <i>Recognized Organization</i> sesuai dengan standar/aturan dari, IMO res 913 A 22, <i>revised guidelines on implementation of the International Safety Management Code by the Administration</i>, IACS PR 10, <i>Procedures for selection, training, qualification and authorisation of marine management system auditor</i>, dan untuk kriteria kualifikasinya adalah sebagai berikut:</p> <p>a) <b>Pengalaman</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bepengalaman min 5 tahun di bidang yang sesuai dengan aspek tehnikal atau operasi manajemen pengoperasian kapal, seperti: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Klasifikasi kapal atau atau <i>survey statutory</i></li> <li>– Pelaut sebagai Perwira jaga</li> <li>– Menjabat sebagai Mgr Tehnik, <i>Superintendent</i> atau Mgr Operasi ) pada perusahaan pelayaran, atau kombinasi dari ketiga hal diatas.</li> </ul> </li> </ul> <p>b) <b>Pelatihan</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengikuti pelatihan <i>marine management system auditor</i>, min 10 hari, dengan materi sebagai berikut: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Prinsip dan pratek mengenai audit management system</li> <li>– Persyaratan atas ISM Code</li> <li>– Peraturan wajib, tuntunan dan standard yang direkomendasikan oleh IMO, dan pemerintah, badan klasifikasi dan organisasi maritim</li> <li>– Dasar pengoperasian kapal, termasuk <i>emergency preparedness dan response</i></li> </ul> </li> <li>• Mengikuti pelatihan <i>initial, annual dan renewal audit</i></li> <li>• Pengujian setelah pelatihan selesai dilakukan</li> </ul> <p>c) <b>Sertifikasi /Ijasah/Pendidikan :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimal D II, Jurusan <i>engineering</i> atau ilmu MIPA; atau lulusan sekolah maritim atau ilmu nautika dan mempunyai sertifikasi sebagai perwira kapal</li> </ul> <p><b>Hasil Pengukuran</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sesuai</li> <li>• Tidak Sesuai</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wawancara Mendalam</li> <li>• Telaah Dokumen</li> <li>• Observasi</li> </ul>

NO	VARIABEL INDEPENDEN	DEFINISI	CARA UKUR
4.	<b>Jumlah SDM Pengawas Internal</b>	<p>Jumlah SDM untuk pelaksanaan kegiatan pengawasan <i>internal</i> perawatan kapal dan pemeliharaannya khususnya untuk peralatan kritis pada kapal barang PT. X sesuai dengan ISM Code klausul 4 dan 6, IMO res 913 A 22 (<i>revised guidelines on implementation of the International Safety Management Code by the Administration</i>), STCW 98, KM. No 70 tahun 1998 (Pengawasan Kapal Niaga), G. R Terry (<i>Principle of Management</i>) dan untuk kriteria jumlah SDM nya adalah sebagai berikut:</p> <p>a) Adanya kecukupan SDM untuk kegiatan internal pengawasan perawatan kapal dan pemeliharaan khususnya peralatan kritis pada kapal barang PT. X</p> <p><b>Hasil Pengukuran:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ada dan mencukupi</li> <li>• Ada dan tidak mencukupi</li> <li>• Tidak ada</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wawancara Mendalam</li> <li>• Telaah Dokumen</li> <li>• Observasi</li> </ul>
5.	<b>Jumlah SDM Pengawas External</b>	<p>Jumlah SDM untuk pelaksanaan kegiatan pengawasan <i>external</i> pada <i>Recognized Organization</i> kepada perusahaan pelayaran sesuai dengan, IMO res 913 A 22 (<i>revised guidelines on implementation of the International Safety Management Code</i>), IACS PR 10 (<i>Procedures for selection, training, qualification and authorisation of marine management system auditor</i>), G. R Terry (<i>Principle of Management</i>), dengan kriteria jumlah SDM nya sebagai berikut:</p> <p>a) Adanya kecukupan SDM untuk kegiatan pengawasan perawatan kapal dan pemeliharaan khususnya peralatan kritis pada perusahaan pelayaran</p> <p><b>Hasil Pengukuran:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ada dan mencukupi</li> <li>• Ada dan tidak mencukupi</li> <li>• Tidak ada</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wawancara Mendalam</li> <li>• Telaah Dokumen</li> <li>• Observasi</li> </ul>

NO	VARIABEL INDEPENDEN	DEFINISI	CARA UKUR
6.	<b>Cara Pengawasan Internal</b>	<p>Metode yang digunakan dalam pelaksanaan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya khususnya peralatan kritis oleh pengawas internal PT. X, yang dilakukan sesuai dengan proses pengawasan dan peraturan yang ditetapkan oleh, ISM Code klausul 10 dan 12, G.R. Terry (<i>Principle of Management</i>), dengan kriteria cara pengawasannya adalah sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Penentuan standar, kriteria atau tolok ukur yang digunakan dalam pengawasan peralatan kritis (ISM Code klausul 10, 12, manual mesin dan peralatan kritis)</li> <li>Membandingkan pelaksanaan atau hasil pengawasan dengan standar, kriteria atau tolok ukur dan menentukan penyimpangan atau ketidaksesuaian jika ada (pelaksanaan sesuai jadwal, catatan)</li> <li>Melakukan tindakan perbaikan atas temuan ketidaksesuaian, dengan jangka waktu maksimal 3 bulan</li> <li>Mengecek kebenaran laporan yang dibuat oleh petugas pelaksana (uji teknis peralatan)</li> <li>Melakukan <i>review</i> terhadap SMS perusahaan, khususnya prosedur perawatan kapal dan perlengkapannya pada peralatan kritis</li> </ol> <p><b>Hasil Pengukuran:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sesuai</li> <li>Tidak sesuai</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wawancara Mendalam</li> <li>Telaah Dokumen</li> <li>Observasi</li> </ul>
7.	<b>Cara pengawasan External</b>	<p>Metode yang digunakan dalam pelaksanaan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya khususnya peralatan kritis oleh pengawas <i>external (Recognized Organization)</i>, yang dilakukan sesuai dengan proses pengawasan dan peraturan yang ditetapkan atau dipersyaratkan oleh, IMO res 913 A 22 (<i>revised guidelines on implementation of the International Safety Management</i>), IACS PR 09 (<i>Procedural requirements for ISM Code Certification</i>), IACS PR 10 (<i>Procedures for selection, training, qualification and authorisation of marine management system auditor</i>), G.R. Terry (<i>Principle of Management</i>), dengan kriteria cara pengawasannya adalah sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Penentuan standar kriteria atau tolok ukur yang digunakan dalam pengawasan kepada perusahaan pelayaran (IMO, IACS)</li> <li>Pelaksanaan verifikasi berkala untuk DOC (perusahaan) dan verifikasi antara untuk SMC (kapal), dengan lingkup: <ol style="list-style-type: none"> <li>Perawatan kapal khususnya peralatan kritis (prosedur perawatan, catatan perawatan, kerusakan, tindak lanjut temuan kerusakan dan uji teknis atau pengecekan kebenaran laporan yg dibuat)</li> <li>Tindakan perbaikan atas temuan audit sebelumnya telah dilaksanakan (maks 3 bulan)</li> <li>Menentukan jangka waktu tindakan perbaikan ( tidak lebih dari 3 bulan)</li> <li>Pemeriksaan masa berlaku sertifikat klas untuk kapal (minimum 1 kapal)</li> </ol> </li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wawancara Mendalam</li> <li>Telaah Dokumen</li> <li>Uji Dokumen</li> </ul>

NO	VARIABEL INDEPENDEN	DEFINISI	CARA UKUR
		<p>c) Pelaksanaan verifikasi perpanjangan (<i>renewal</i>) untuk DOC (perusahaan) dan SMC (kapal), dengan lingkup:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pemuahan atas semua elemen dalam ISM Code dan aktifitas yang dipersyaratkan dalam ISM Code</li> <li>- Perawatan kapal khususnya peralatan kritis (prosedur perawatan, catatan perawatan, kerusakan, tindak lanjut dan uji teknis)</li> <li>- Tindakan perbaikan atas temuan audit sebelumnya telah dilaksanakan (maks 3 bulan)</li> <li>- Pemeriksaan masa berlaku sertifikat klas untuk kapal (minimum 1 kapal)</li> <li>- Menentukan jangka waktu tindakan perbaikan (tidak lebih dari 3 bulan)</li> </ul> <p>d) Adanya pelaksanaan verifikasi efektifitas dari tindakan perbaikan, tidak lebih dari jadwal audit untuk annual, intermediate, renewal</p> <p><b>Hasil Pengukuran:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sesuai</li> <li>• Tidak sesuai</li> </ul>	

NO	VARIABEL INDEPENDEN	DEFINISI	CARA UKUR
8.	<b>Anggaran Pengawasan Internal</b>	<p>Total dana yang ada dalam alokasi Perusahaan PT. X yang ditujukan untuk kegiatan pengawasan penerapan ISM Code aturan 10 mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya khususnya peralatan kritis, sesuai dengan G. R. Terry (<i>Principle of Management</i>), dan kriteria untuk anggaran pengawasannya adalah sebagai berikut:</p> <p>a) Adanya kecukupan anggaran untuk kegiatan pengawasan internal</p> <p><b>Hasil Pengukuran:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ada dan mencukupi</li> <li>• Ada dan Tidak mencukupi</li> <li>• Tidak ada</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wawancara Mendalam</li> <li>• Telaah Dokumen</li> <li>• Observasi</li> </ul>
9.	<b>Anggaran Pengawasan External</b>	<p>Total dana yang ada dalam alokasi <i>Recognized Organization</i> yang ditujukan untuk kegiatan pengawasan perawatan kapal dan perlengkapannya khususnya peralatan kritis. sesuai dengan G. R. Terry (<i>Principle of Management</i>), dan kriteria untuk anggaran pengawasannya adalah sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adanya kecukupan anggaran untuk kegiatan pengawasan kepada perusahaan pelayaran</li> </ul> <p><b>Hasil Pengukuran:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ada dan mencukupi</li> <li>• Ada dan Tidak mencukupi</li> <li>• Tidak ada</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wawancara Mendalam</li> <li>• Telaah Dokumen</li> <li>• Observasi</li> </ul>

NO	VARIABEL INDEPENDEN	DEFINISI	CARA UKUR
10.	<b>Prosedur Internal</b>	<p>Tersedianya penetapan cara untuk melakukan aktifitas dalam pengawasan atas perawatan kapal dan perlengkapannya khususnya peralatan kritis yang dilakukan oleh PT.X, sesuai dengan ISM Code aturan 10 &amp; aturan 12, dan kriteria prosedurnya adalah sebagai berikut:</p> <p>a) Tersedianya prosedur pengawasan atas perawatan kapal dan perlengkapannya khususnya peralatan kritis yang dilakukan oleh PT.X sesuai dengan jenis kapal, mesin dan peralatannya.</p> <p><b>Hasil Pengukuran :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ada dan sesuai</li> <li>• Ada dan tidak sesuai</li> <li>• Tidak ada</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wawancara Mendalam</li> <li>• Telaah Dokumen</li> <li>• Observasi</li> </ul>
11.	<b>Prosedur External</b>	<p>Tersedianya penetapan cara untuk melakukan aktifitas dalam pengawasan dalam pengawasan atas perawatan kapal dan perlengkapannya khususnya peralatan kritis yang dilakukan oleh <i>Recognized Organization</i> kepada perusahaan pelayaran, sesuai dengan ISM Code aturan 13, dan kriteria prosedurnya adalah sebagai berikut:</p> <p>a) Adanya prosedur pengawasan atas perawatan kapal dan perlengkapannya khususnya peralatan kritis yang dilakukan oleh <i>Recognized Organization</i> kepada perusahaan pelayaran</p> <p><b>Hasil Pengukuran :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ada dan sesuai</li> <li>• Ada dan tidak sesuai</li> <li>• Tidak ada</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wawancara Mendalam</li> <li>• Telaah Dokumen</li> <li>• Observasi</li> </ul>

NO	VARIABEL INDEPENDEN	DEFINISI	CARA UKUR
12.	<b>Peralatan Pengawasan Internal</b>	<p>Mesin atau alat – alat yang digunakan dalam pengawasan internal oleh PT. X , sesuai dengan G. R. Terry (<i>Principle of Management</i>), dengan kriteria peralatan pengawasannya adalah sebagai berikut:</p> <p>a) Tersedianya peralatan untuk mendukung kegiatan pengawasan terhadap peralatan kritis yang dilakukan secara internal oleh PT. X</p> <p><b>Hasil Pengukuran:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tersedia dan lengkap</li> <li>• Tersedia dan tidak lengkap</li> <li>• Tidak tersedia</li> <li>•</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wawancara Mendalam</li> <li>• Telaah Dokumen</li> <li>• Observasi</li> </ul>
13.	<b>Peralatan Pengawasan Internal</b>	<p>Mesin atau alat – alat yang digunakan dalam pengawasan kepada perusahaan pelayaran oleh <i>Recognized Organisation</i> sesuai dengan G. R. Terry (<i>Principle of Management</i>), dengan kriteria peralatan pengawasannya adalah sebagai berikut:</p> <p>a) Tersedianya peralatan untuk mendukung kegiatan pengawasan terhadap peralatan kritis yang dilakukan secara eksternal oleh <i>Recognized Organisation</i></p> <p><b>Hasil Pengukuran:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tersedia dan lengkap</li> <li>• Tersedia dan tidak lengkap</li> <li>• Tidak tersedia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wawancara Mendalam</li> <li>• Telaah Dokumen</li> <li>• Observasi</li> </ul>

## BAB 4 METODOLOGI PENELITIAN

### 4.1 Desain Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian yang bersifat kualitatif. Melalui penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran tentang pengawasan PT. X dan *Recognized Organisation* atas pengawasan dalam penerapan ISM Code aturan 10 mengenai pemeliharaan kapal dan perlengkapannya khususnya untuk peralatan kritis. Studi ini dilakukan didasarkan informasi dari beberapa informan yang terkait dengan pengawasan atas perawatan dan perlengkapan kapal di perusahaan pelayaran tersebut dan pada *Recognized Organisation*, melalui wawancara mendalam, observasi dan telaah dokumen dibandingkan dengan ketentuan-ketentuan yang berlaku. mendalam kepada para penanggung jawab, pelaksana dan pengawas

### 4.2 Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan pada 2 (dua) tempat yaitu, PT. X (Jl. Raya Tg. Priok), Jakarta Utara dan *Recognized Organisation*. Penelitian ini akan dilaksanakan pada bulan Juni 2010.

### 4.3 Teknik Pengumpulan Data

#### a. Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu berupa sumber data primer dan sekunder yang diambil dari catatan laporan pengawasan perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya *critical equipment* pada kapal jenis barang di PT. X, selain itu juga akan dilakukan observasi dan wawancara mendalam kepada pihak-pihak yang berwenang dalam pengawasan dalam penerapan ISM Code aturan 10 mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya pada *critical equipment*.

## b. Instrumen

Instrumen yang digunakan yaitu berupa pedoman wawancara mendalam, alat pencatat, dan alat perekam.

## c. Cara Pengumpulan Data

Pada saat sebelum dilakukannya pengumpulan data, pedoman wawancara di uji coba dulu di lokasi penelitian. Pengumpulan data dilakukan dengan tiga cara yaitu:

1. Tehnik wawancara mendalam (*in-depth interview*), yaitu:

Dilakukan dengan menggunakan instrument pengumpulan data dalam bentuk pedoman wawancara mendalam. Wawancara mendalam dilakukan terhadap para pengawas yang terkait dengan penerapan ISM Code aturan 10 khususnya untuk peralatan kritis, baik yang ada di PT. X dan *Recognized Organisation*.

2. Observasi

Dilakukan terhadap peralatan-peralatan yang mendukung untuk kegiatan pengawasan atas penerapan ISM Code aturan 10 mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya khususnya untuk peralatan kritis di kapal.

3. Telaah Dokumen

Dilakukan oleh peneliti terhadap dokumentasi, regulasi, kebijakan ataupun pedoman atau standar yang digunakan dalam pengawasan penerapan ISM Code aturan 10 mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya untuk peralatan kritis.

## 4.4 Manajemen Pengolahan Data

Pengolahan data dilakukan dengan mengklasifikasikan variabel variabel yang akan diteliti berdasarkan hasil wawancara dan rekaman yang tercatat pada instrumen lainnya. Pengolahan data meliputi:

1. Melakukan pemeriksaan keabsahan data;

Universitas Indonesia

2. Menelaah semua data yang tersedia baik dari hasil observasi maupun wawancara mendalam;
3. Mengklasifikasikan data;
4. Menyajikan data dalam bentuk matriks.

#### **4.5 Validasi dan Keabsahan Data**

Oleh karena penelitian ini bersifat kualitatif dan pengambilan sampelnya dilakukan secara purposive (non probability sampling) serta jumlahnya pun sedikit, maka agar validitas dan keabsahan tetap terjaga akan dilakukan uji validitas dalam bentuk triangulasi dan analisis keabsahan data sebagai berikut:

##### **4.5.1 Triangulasi**

Metode triangulasi yang digunakan yaitu:

1. Triangulasi Metode  
Mengkombinasikan metode wawancara mendalam dan observasi.
2. Triangulasi Sumber  
Mewawancarai informan yang berbeda untuk melakukan *cross check* info dari beberapa informan dan didukung oleh hasil telaah dokumen

##### **4.5.2 Analisis keabsahan data**

Analisis keabsahan data dilakukan dengan cara peneliti mendengarkan hasil rekaman wawancara bersama dengan orang lain, hal ini dilakukan untuk mengetahui apakah hasil rekaman wawancara dalam bentuk transkrips tersebut, sesuai dengan hasil rekaman wawancara yang diperdengarkan oleh orang lain.

#### **4.6 Analisis Data**

Menganalisis isi (*content analysis*), yaitu menganalisa sesuai dengan topik/masalah dari hasil observasi dan wawancara mendalam yang disajikan dalam bentuk matrik

## BAB 5

### HASIL PENELITIAN

Hasil penelitian ini adalah penelitian kualitatif, dengan wawancara mendalam terhadap para pekerja di perusahaan pelayaran PT. X dan para pengawas atau auditor pada *Recognized Organization*, yang berhubungan dengan pengawasan atas penerapan ISM Code terhadap perusahaan pelayaran. Secara berturut-turut penyajian hasil penelitian dipaparkan dalam tahap pelaksanaan penelitian, yang kemudian hasil penelitian, terhadap hasil wawancara mendalam, telaah dokumen dan observasi.

#### 5.1 Karakteristik Informan

Adapun pihak internal dan eksternal yang menjadi responden dalam penelitian ini merupakan para pengawas yang berada di kantor, kapal PT. X dan *Recognized Organization*. Karakteristik informan tersebut dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

No	Informan	Jenis Kelamin	Pendidikan	Masa Kerja (tahun)	Lama di Jabatan (tahun)	Jabatan
1.	Informan 1	Pria	ANT I	5	5	DPA
2.	Informan 2	Pria	S 1	4	1	Asst. DPA
3.	Informan 3	Pria	ATT III	3	3	Marine Supt
4.	Informan 4	Pria	ANT I	1	1	Nahkoda KM. PP
5.	Informan 5	Pria	ATT III	1	1	KKM KM. PP
6.	Informan 6	Pria	ATT II	1	1	KKM KM. PM
7.	Informan 7	Pria	ANT II	1	1	Nahkoda KM PM

Table 5.1

Karakteristik Informan Wawancara mendalam pada PT. X

No	Informan	Jenis Kelamin	Pendidikan	Masa Kerja (tahun)	Lama di Jabatan (tahun)	Jabatan
1.	Informan 1	Pria	S 1	18	10	Auditor
2.	Informan 2	Pria	ANT I	16	16	Auditor
3.	Informan 3	Pria	S 1	5	5	Auditor

Tabel 5.2

Karakteristik Informan Wawancara Mendalam pada *Recognized Organization*

## 5.2 Gambaran PT. X dan *Recognised Organisation*

### 5.2.1 Gambaran PT. X

#### Sejarah singkat Perusahaan

Pada tanggal, 22 Februari 1956, PT. X didirikan dengan nama PT. D Group, dan saat itu memulai usahanya dengan menggunakan 2 buah kapal *cargo*, yaitu KM. NST dan KM. IP yang berbobot total 6000 DWT. Namun karena keinginan untuk mandiri, maka pada tahun 1976 memisahkan diri dari D Group, dengan nama PT. X. Sejak berdirinya sampai sekarang PT. X, mengoperasikan 3 buah kapal, yaitu KM. NST, KM. MN dan KM.PP, dengan melayani angkutan muatan barang, khususnya didalam negeri yang meliputi kawasan Indonesia bagian Barat, Tengah, dan Indonesia bagian Timur.

Seiring dengan perkembangan industri di Indonesia, maka peluang PT. X untuk bermain di pasar jasa angkutan muatan barang semakin terbuka. Sampai saat ini PT. X tetap mempertahankan mutu pelayanannya, dengan semboyan “**Mengangkut Dengan Selamat, Kompetitif, dan Tepat Waktu**”.

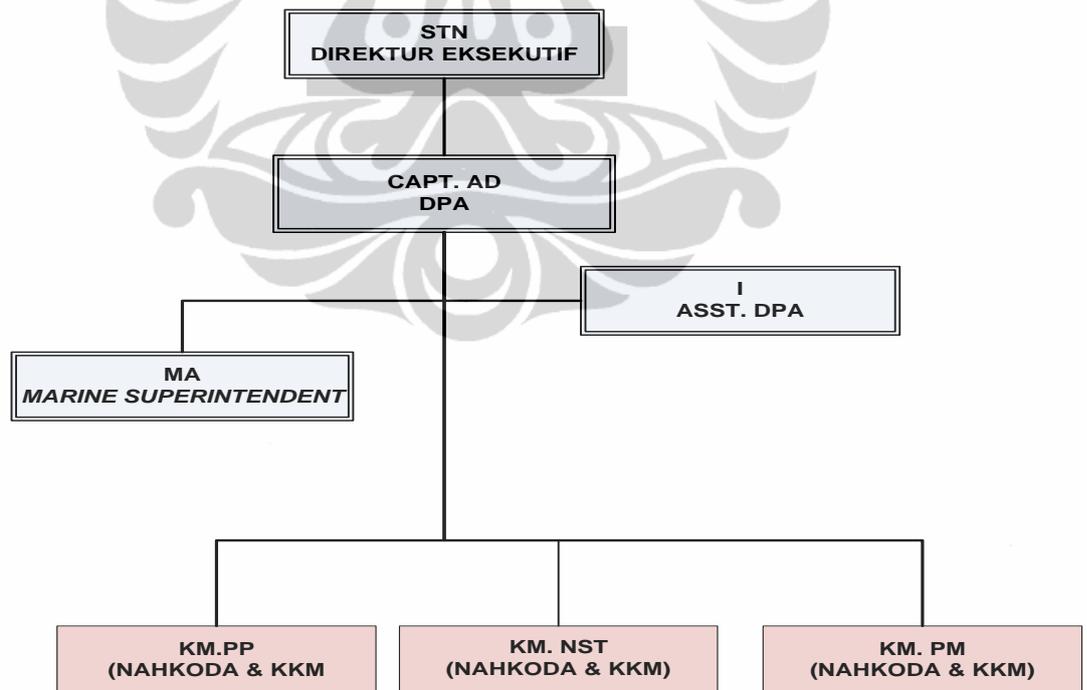
Dengan mengoperasikan 3 kapal *cargo* serta memiliki 34 awak kapal yang terlatih, berpengalaman, dan bersertifikasi Internasional. PT X telah menjadi salah satu penyedia jasa angkutan khusus *General Cargo* di Indonesia. Komitmen dan konsistensinya pada upaya peningkatan mutu pelayanan kepada pelanggan, dibuktikan dengan gerak maju PT. X dalam penerapan teknologi informasi, dan pengembangan sumber Daya Manusia yang berkualitas, serta menjaga kondisi

Universitas Indonesia

armada PT. X sesuai dengan tuntutan standar keselamatan Internasional (*International Safety Manajemen Code / ISM Code*). Hal ini menjadikan PT. X selalu siap, dan mampu menghadapi semua tantangan dalam menyambut era perdagangan.

Agar pelaksanaan manajemen keselamatan dan pengoperasian kapal tersebut berjalan dengan benar sesuai dengan tujuan ISM Code itu sendiri dan sesuai dengan persyaratan ISM Code, perusahaan diharuskan untuk menyediakan sumber daya yang memadai atau mencukupi. Dan sebagai salah satu bentuk komitmen terhadap penerapan ISM Code pada PT. X, sumber daya yang diperlukan untuk penerapan ISM Code, ditunjuk sendiri oleh direktur esekutif.

Dalam menjalankan fungsi pengawasan atas penerapan ISM Code baik di kapal maupun di darat, DPA dibantu oleh 1 orang *assistant* DPA, 1 orang *Marine Superintendent* dan 6 orang sebagai Nahkoda dan Kepala Kamar Mesin (KKM) yang bertugas untuk pengawasan penerapan ISM Code diatas kapal.



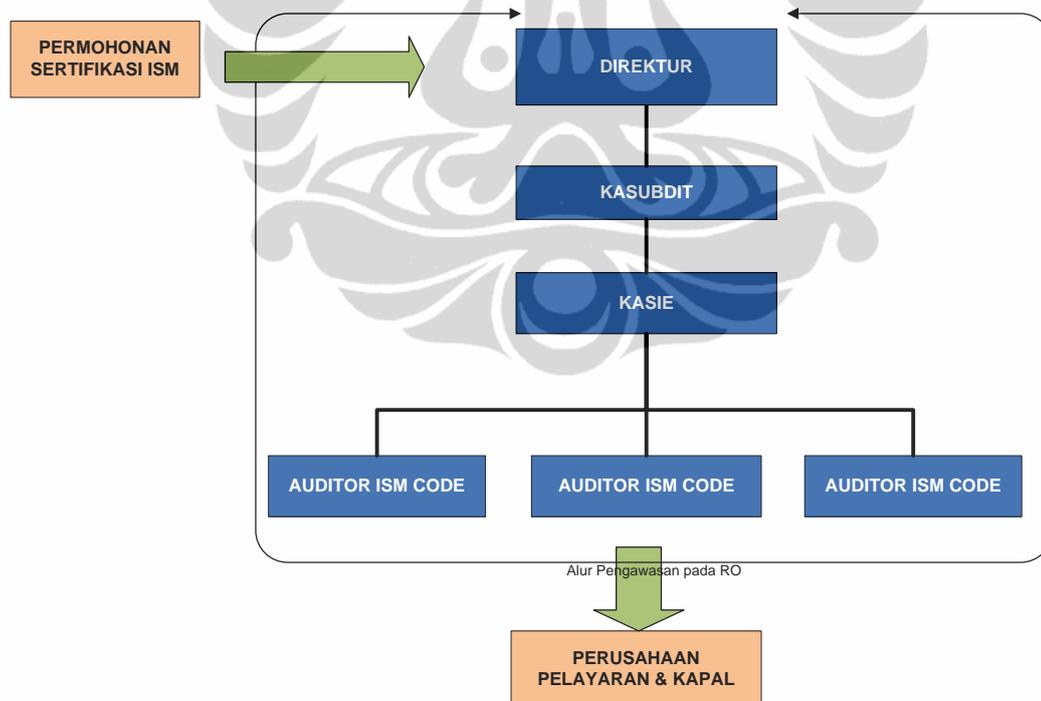
Gambar 5.2.1

Struktur Organisasi Keselamatan PT. X

## 5.2.2 Gambaran *Recognised Organisation*

### Organisasi

Pengawasan ISM Code di Indonesia dilakukan oleh *recognised organization* atau badan yang ditunjuk oleh pemerintah untuk melaksanakan sertifikasi, verifikasi dan pengawasan atas penerapan ISM Code terhadap perusahaan pelayaran. Dalam tugas kesehariannya direktur dibantu oleh kasubdit, kase dan para staff, dalam hal ini para pengawas atau auditor. Dalam proses sertifikasi dan verifikasinya, setiap surat permohonan baik itu permohonan sertifikasi atau verifikasi ISM Code dari perusahaan pelayaran akan ditujukan kepada direktur. Setelah menerima surat permohonan tersebut, direktur akan memberikan disposisi kepada kasubdit yang terkait dengan ISM Code dan setelah diterima oleh kasubdit, maka surat tersebut akan diteruskan kepada kase untuk ditentukan auditor dan jadwal sertifikasi atau verifikasinya, seperti pada alur pengawasan pada *Recognised Organization* sebagai berikut:



Gambar 5.2.2

Alur pengawasan pada *recognized organisation*

## Fungsi

Adapun fungsi-fungsi dari *Recognised Organization* adalah sebagai berikut:

- Melaksanakan sertifikasi dan verifikasi ISM Code kepada perusahaan pelayaran, sebagai berikut:

### Sertifikasi:

- *Initial* verifikasi
- *Annual* atau *intermediate* verifikasi
- *Renewal* verifikasi, dan
- Verifikasi tambahan
- Bertanggung jawab untuk memverifikasi kesesuaian dengan persyaratan ISM Code dan menerbitkan document of compliance (DOC) untuk perusahaan dan *safety management certificate* untuk kapal.

## 5.3 Hasil Penelitian

### 5.3.1 PT. X (Internal)

Perolehan informasi dalam penelitian ini dilakukan melalui metode wawancara mendalam, telaah dokumen dan observasi yang berdasarkan kepada variabel-variabel yang diteliti, sebagai berikut:

#### a. Kualifikasi SDM (Sumber Daya Manusia) Pengawas Internal

Kualifikasi SDM merupakan kriteria untuk menjadi pengawas atas penerapan ISM Code khususnya terhadap peralatan kritis di kapal, yang telah ditetapkan oleh PT. X, sesuai dengan standar yang berlaku. Namun kualifikasi, yaitu pengalaman, pelatihan dan pendidikan yang telah ditetapkan oleh PT. X sesuai dengan hasil penelitian dengan melakukan wawancara mendalam terhadap para informan internal, masih belum sesuai dengan persyaratan atau peraturan dari ISM Code, IMO res 913 A22 dan IACS pr 10, mengenai persyaratan seorang *marine auditor* yang bertugas untuk mengawasi penerapan ISM Code baik di kapal maupun di darat. Pengalaman 6 (enam) orang pengawas, sebenarnya sudah sesuai dengan aturan yang ada, namun asisten DPA yang bertanggung jawab untuk menjalankan pengawasan penerapan ISM Code di PT.X tidak mempunyai

pengalaman mengenai aspek tehnikal dan operasional kapal. Hal ini dilihat dari pernyataan para informan internal, sebagai berikut:

*“Nahkoda at least selama 5 tahun, dan di PT. Y sebagai Manajer Operasi juga 3 tahun, masuk PT. X sebagai marketing dan DPA pada tahun 2005, sampai sekarang”* (Informan 1)

*“Pertama kali kerja disini di PT. X sebagai Operasional tahun 2006, sebagai asisten DPA 2009”* (Informan 2)

*“Saya dikapal 12 tahun di pindah - pindah si ga cuma satu perusahaan, terus saya jadi kepala tehnik di A Shipping 3 tahun, terus 2001 saya pindah di T L Semarang 2 tahun, pertengahan 2007 saya mulai bergabung dengan PT. X.”* (Informan 3)

*“Saya jadi Nahkoda 1 januari 1976, itu dikapal kargo passenger tahun 1998, terus 1998 saya ke passenger, tahun 1990 saya di PT. P...Nahkoda disitu untuk jangka waktu 6-8 bulan, setelah itu saya ke passenger, tahun 2008 saya ke kargo kontainer, baru saya ke sini.”* (Informan 4)

*“Pengalaman saya sekitar 24 kapal, dalam 20 tahun. Dari saya wisuda tahun 1990 sampai sekarang.”* (Informan 5)

*“Soalnya dari tahun 80 berlayar”* (Informan 6)

*“E.....hampir 30 tahunan dikapal, pindah - pindah kapal..... Ya 15 tahunan lah”* (Informan 7)

Berdasarkan dengan telaah dokumen pada bagian HRD PT. X, pengalaman para informan tersebut rata-rata adalah lebih dari 5 tahun dalam bidang tehnikal dan operasional kapal, hanya informan 2 yang menjabat sebagai asisten DPA, pengalamannya belum melebihi dari 3 tahun.

Pelatihan yang dipersyaratkan oleh PT. X untuk para pengawas internalnya menurut hasil penelitian yang dilakukan dengan wawancara mendalam, juga masih belum sesuai dengan persyaratan yang ditentukan, seperti terlihat dari pernyataan para informan internal sebagai berikut:

*“Itu pernah ikut kursusnya ya ikut saja, ya ikut workshop, awareness saja... nah saya yang ada hanya ikut ISM code pengenalan saja.”* (Informan 1)

*“Ya itu pelatihan di BKI untuk internal auditor tahun 2009 bulannya lupa”* (Informan 2)

*“Belum pernah”* (Informan 3)

*“Sudah... tahun 2001, tapi hanya pengenalan saja, tapi untuk internal auditor, saya belum”* (Informan 4)

*“Belum”* (Informan 5)

*“Pengenalan saja, tahun 2008 lah.... BP3IP Sunter”* (Informan 6)

*“Belum, belum pernah”* (Informan 7)

Berdasarkan dengan telaah dokumen di bagian HRD PT. X, pelatihan internal auditor yang dipersyaratkan hanya diikuti oleh asisten DPA saja, pelatihan tersebut diadakan oleh pusat pelatihan Biro Klasifikasi Indonesia (BKI), pada tanggal 13- 16 Juni 2009, bertempat di Cisarua, Bogor.

Aspek pendidikan para pengawas yang juga sebagai informan internal pada PT. X rata-rata sudah sesuai dengan persyaratan IMO res 913 A22, dari 7 (tujuh) orang pengawas, hanya 1 (satu) orang pengawas saja yaitu, asisten DPA, yang pendidikannya belum sesuai dengan persyaratan yang berlaku. Hal tersebut sesuai dengan pernyataan para informan, sebagai berikut:

“ANT I, tahun 2002” (Informan 1)

“Tatalaksana, administrasi pelabuhan” (Informan 2)

“ATT III, , ijazah darat saya tehnik sipil, S1 UNDIP.” (Informan 3)

“ANT I tahun 1975, ANT I di updating tahun 2001” (Informan 4)

“ATT III tahun 1990” (Informan 5)

“ATT 4” (Informan 6)

“ANT 2” (Informan 7)

Hal tersebut juga berdasarkan dengan telaah dokumen di bagian HRD PT. X bahwa ijazah dari para informan tersebut rata-rata adalah ijazah laut, baik dari bagian nautika maupun tehnika, dan hanya informan 1 (satu) saja ijazahnya bukan dari ijazah laut, melainkan dari Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga dan Kepelabuhan. Dari hasil observasi peneliti, materi mengenai ilmu kenautikaan dan tehnika pada jurusan Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga dan Kepelabuhan hanya sedikit, jika dibandingkan dengan jurusan nautika dan tehnika.

#### **b. Jumlah SDM (Sumber Daya Manusia) Pengawasan Internal**

Merupakan Jumlah SDM untuk melaksanakan kegiatan pengawasan *internal* perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya peralatan kritis pada kapal barang PT. X. Jumlah SDM pada PT. X sesuai dengan hasil penelitian yang dilakukan dengan wawancara mendalam, sebenarnya sudah mencukupi untuk melaksanakan kegiatan pengawasan, namun dengan jumlah total SDM pengawas 3 (tiga) orang didarat dan 2 (orang) pada setiap kapal, ternyata tidak didukung dengan analisa jabatan dan pendelegasian pekerjaan yang baik, sehingga

mengakibatkan lemahnya fungsi pengawasan tersebut. Hal tersebut sesuai dengan pernyataan dari para informan sebagai berikut:

*“Tidak mencukupi.....sebetulnya untuk melaksanakan pengawasan itu ya bisa aja, cuman ya kurang saja”* (Informan 1)

*“Sebenarnya mencukupi, mencukupi kan baru tiga kapal, kan untuk satu orang....cuman job desk gak jelas disini...masalahnya untuk ISM masih dibawah armada jadi belum independent”* (Informan 2)

*“Tapi saya kira masih cukup namun tidak jalan saja, kalau cuma nangani kapal tiga sebetulnya ya sangat sedikit lah, seharusnya DPA untuk mengawasi kapal jugak bisa”* (Informan 3)

*“Tidak perlu, cukup, cukup ya ya.. tapi ya masih kuranglah.. kalau lagi begini semua pada sibuk benerin kapal”* (Informan 4)

*“Cukup....Ya cukup Pak”* (Informan 5)

*“Tapi masih.. ya kalau diamati sih masih agak keteteran”* (Informan 6)

*“Kalau dari kita, dari kita orang kapal si cukup”* (Informan 7)

### **c. Cara Pengawasan Internal**

Merupakan metode yang digunakan dalam pelaksanaan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya khususnya peralatan kritis oleh pengawas internal PT. X, yang dilakukan sesuai dengan proses pengawasan dan peraturan IMO res 913 A22 dan IACS pr 9. Dan hasil dari wawancara mendalam pada internal PT. X, menunjukkan bahwa cara atau metode pengawasan masih belum sesuai dengan peraturan yang ditetapkan,

dikarenakan kriteria yang digunakan sebagai dasar pengawasan belum dibuat. Hal tersebut sesuai dengan pernyataan dari para informan internal sebagai berikut:

*“Saya rasa kita masih belum maksimal untuk ini.. dengan kata lain ya belum jalan saja, tahu sendiri lah selain jadi DPA ya rangkep OPS, marketing dll, mumet, jadi gak konsen.....lha belum jalan.. ya gak ada tindakan perbaikan, gak ada uji teknis, semuanya belum aja.”* (Informan 1)

*“Ya, kita pakai ISM Code... yah kita punya 3 kapal prosedur masih general sekali, artinya ya...itu prosedurnya dipakai untuk kapal-kapal lain juga... dukungan saja... belum ya, belum dilakukan..masih bolong-bolong.”* (Informan 2)

*“Kalau untuk perawatan pak, jadi karena kita ini kapal tua, buku-buku manual pakai bahasa jepang jadi kita standarnya apa ya kita pakai aja kira-kira saja pak...belum...belum berjalan, belum ada pengawasan yang disebutkan oleh bapak tadi.”* (Informan 3)

*“Ya kita masih belum lakukan aja pak itu semua, manual aja baru dikasih bulan lalu”* (Informan 4)

*“Yang saya pake ya... pengalaman saya...karna manual book itu memakai tulisan bahasa supermi, tulisan Jepang. Jadi mau tau dari mana? Terpaksa dengan pengalaman....Jangka waktu tindakan perbaikan tersebut? ....Ya.. dilaksanakan,... Tapi tidak tercatat Pak”* (Informan 5)

*“Itu kayaknya belum ada laporan...belum dilaksanakan itu”* (Informan 6)

*“Gak ada... gak ada itu Pak”* (Informan 7)

#### **d. Anggaran Pengawasan Internal**

Merupakan total dana yang ada dalam alokasi Perusahaan PT. X yang ditujukan untuk mendukung kegiatan pengawasan perawatan kapal dan

perlengkapannya khususnya peralatan kritis. Pada PT. X anggaran tersebut tidak ada, sehingga berpengaruh terhadap proses pengawasan yang ada, seperti yang diungkapkan oleh para informan internal sebagai berikut:

*“Untuk anggaran khusus memang tidak ada, namun itu sifatnya jika kita mau pergi untuk melaksanakan pengawasan ya kita ngajukan ke bagian keuangan, dan dikasih petty cash...”* (Informan 1)

*“Kurang.... bahkan gak ada, kita seharusnya kan kita pergi kemanapun gak harus bilang siapapun, kan begitu, nah karena kita gak ada anggaran, tapi sih secara konteksnya kita gak ada divisi sendiri masih dibawah armada jadinya ya ilang..”* (Informan 2)

*“Jadi anggaran khusus gak ada”* (Informan 3)

*“Tapi saya liat tidak ada”* (Informan 4)

*“Anggaran tidak ada cuma insentif...O.. kalau itu ga ada Pak.”* (Informan 5)

*“Tidak ada anggaran khusus pak untuk itu... semua dari kantong sendiri nanti kita reimburse ke kantor Pak.”* (Informan 6)

*“Gak ada”* (Informan 7)

#### **e. Prosedur Pengawasan Internal**

Merupakan ketersediaan penetapan cara untuk melakukan aktifitas dalam pengawasan atas perawatan kapal dan perlengkapannya khususnya peralatan kritis yang dilakukan oleh PT. X. Namun prosedur yang telah ditetapkan untuk menjadi sebuah pedoman kerja bagi pengawasnya, ternyata masih belum sesuai dengan jenis kapal dan perlengkapannya, khususnya untuk peralatan kritis. Ketidaksiuaian tersebut dikarenakan buku manual yang akan dijadikan sebagai pedoman dalam penyusunan prosedur peralatan kapal dan perlengkapannya

menggunakan bahasa Jepang, sehingga menyulitkan bagi *marine superintendent* dalam menyusunnya. Dan hal tersebut sesuai dengan pernyataan dari para informan internal sebagai berikut:

*“Ada, ya...secara global saja...”* (Informan 2)

*“Saya belum bikin itu....gak mungkin saya ambil dari manual booknya... gak ada yang bisa bahasa jepang soalnya... ya ada sih tapi ya itu ndak pas kalau saya lihat”* (Informan 3)

*“Ada tapi tidak sesuai.... ya tidak sesuai aja, itu prosedur untuk kapal baru kayaknya, tapi disini kan kapal tua... ya kalau mau buat prosedur ya itu aja, terjemahkan saja itu manualnya yang bahasa jepang”* (Informan 4)

*“Ada, tapi gak sesuai”* (Informan 5)

*“Itulah masih tidak sesuai saja... kita mau check ini, itu kalau gak ada panduan juga...ya, itu kan kayaknya lebih ke kapal tanker ya”* (Informan 7)

#### **f. Peralatan Pengawasan Internal**

Yaitu meliputi mesin atau peralatan lainnya yang digunakan untuk mendukung kegiatan pengawasan internal PT. X. Peralatan yang digunakan untuk mendukung kegiatan pengawasan dirasakan masih minim sehingga para pengawas menggunakan peralatan milik pribadi atau sendiri untuk kegiatan pengawasan. Hal tersebut sesuai dengan pernyataan dari beberapa informan internal sebagai berikut:

*“Ya...cuma komputer ini saja, HP beli sendiri”* (Informan 1)

*“Gak ada, ya kalau kita mau photo ya modal sendiri, kamera ada cuman bukan khusus untuk ini namun umum”* (Informan 2)

“Gak ada peralatan, gak ada, kamera juga untuk rame-rame” (Informan 3)

“Kamera tidak ada, komputer ada...menurut saya kurang” (Informan 4)

“Kalau kamera pake HP saja, komputer ada dianjungan, kalau laptop punya sendiri Pak” (Informan 5)

“Gak ada, belum ada, gak ada..cuma ada satelit, HP kapal tidak ada...pakai kamera HP saja” (Informan 6)

“Komputer, printer ada....ya peralatan minim” (Informan 7)

### 5.3.2 *Recognized Organisation* (Eksternal)

Seperti halnya perolehan informasi pada pihak internal diatas, perolehan informasi dalam penelitian ini juga dilakukan melalui metode wawancara mendalam. Adapun pihak eksternal yang menjadi responden dalam penelitian ini, sesuai dengan tabel karakteristik para informan eksternal adalah 3 (tiga) orang.

#### a. Kualifikasi SDM (Sumber Daya Manusia) Eksternal

Kualifikasi SDM merupakan kriteria untuk menjadi pengawas atas penerapan ISM Code yang telah ditetapkan oleh pengawas eksternal sesuai dengan peraturan yang berlaku, untuk menjadi pengawas atas penerapan ISM Code pada perusahaan pelayaran. Namun kualifikasi, yaitu pengalaman, pelatihan dan pendidikan yang telah ditetapkan oleh *recognized organization* (RO) sesuai dengan hasil penelitian dengan melakukan wawancara mendalam terhadap para informan eksternal masih belum sesuai dengan persyaratan atau peraturan dari IMO res 913 A22 dan IACS pr 10, mengenai persyaratan *marine auditor* yang bertugas untuk mengawasi penerapan ISM Code pada perusahaan pelayaran.

Dari tiga orang pengawas 1 (satu) orang pengawas pengalamannya belum sesuai dengan persyaratan tersebut, sedangkan 2 (dua) orang pengawas

lainnya sudah sesuai. Hal ini sesuai dengan pernyataan dari para informan eksternal, sebagai berikut:

*“Langsung kerja.. begitu lulus dari kuliah”* (Informan 1)

*“Pengalaman waktu itu di kapal mulai dari Mualim 2 sampai Nahkoda di Singapore sih...tahun 84 di J Offshore... 89 pindah di RP Offshore”* (Informan 2)

*“Langsung... e..ya.. langsung.... gak kerja dilainnya dulu”* (Informan 3)

Pelatihan yang dilaksanakan oleh RO untuk para pengawas eksternal sesuai dengan hasil penelitian yang dilakukan dengan wawancara mendalam, menunjukkan bahwa, materi pelatihan *marine auditor* masih belum sesuai dengan IMO res 913 A22 dan IACS pr 10, sesuai dengan pernyataan para informan eksternal sebagai berikut:

*“Sekitar 5-6 hari...teknik audit, peraturan-peraturan IMO dan pemerintahan juga, termasuk klasifikasi... ERP tidak ada...Oh initial, verifikasi dan annual gak ada, sekali ya cuman ISM Code auditor saja...”* (Informan 1)

*“7 hari kayaknya deh.... cara audit juga, ISM itu jelas pasti... emm, lupa....Ya betul aturan IMO, klas juga iya. Wah kalau itu tidak ada, itu di MI dikasih, kalau di ISM Code ndak lah...nah itu kan sama aja audit kan... gak ada bedanya gitu.”* (Informan 2):

*“6 hari....ya ada teknik audit, aturan ISM Code, aturan aturan SOLAS, pokoknya produknya IMO juga... Itu malah di materi pelatihan auditor gak ada”* (Informan 3)

Aspek pendidikan para pengawas eksternal sesuai dengan hasil penelitian dengan wawancara mendalam menunjukkan bahwa, rata-rata pendidikan

pengawasnya sudah sesuai dengan persyaratan IMO res 913 A22 dan IACS pr 10. Hal tersebut sesuai dengan pernyataan para informan, sebagai berikut:

*“Em.. Ijasah S1 teknik.. tahun 86”* (Informan 1)

*“ANT I dari STIP”* (Informan 2)

*“Ehmm... saya lulusan dari teknik Perkapalan S1...ITS Surabaya, lulus tahun 2005”* (Informan 3)

#### **b. Jumlah SDM (Sumber Daya Manusia) Pengawasan Eksternal**

Merupakan Jumlah SDM untuk mendukung pelaksanaan kegiatan pengawasan eksternal kepada perusahaan pelayaran. Sesuai dengan hasil penelitian yang dilakukan dengan wawancara mendalam, sebenarnya jumlah SDM pengawas eksternal sudah mencukupi untuk melaksanakan kegiatan pengawasan, karena selain para auditor yang berada di pusat, ternyata di daerah-daerah juga tersedia *marine inspector* yang juga dapat difungsikan sebagai pengawas ISM Code. Hal tersebut sesuai dengan pernyataan dari para informan sebagai berikut:

*“Dulu kita bersama-sama dengan seluruh MI di seluruh adpel seluruh Indonesia, kita diikutkan ISM Code tersebut.. pokoknya..cukup..cukup”* (Informan 1)

*“Wah jumlahnya banyak, yang pasti disini saja ada 4, kemudian di setiap adpel di daerah-daerah ada minimal 1 orang, itu seluruh Indonesia...cukup dengan begitu... jika dibandingkan dengan jumlah keseluruhan perusahaan pelayaran yang ada di Indonesia.. cukup...cukup”* (Informan 2)

*“Saya kira cukup, banyak itu... ada 4 auditor, semua MI juga auditor juga”* (Informan 3)

### c. Cara Pengawasan Eksternal

Merupakan metode yang digunakan dalam pelaksanaan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya khususnya peralatan kritis oleh pengawas eksternal kepada perusahaan pelayaran, yang dilakukan sesuai dengan proses pengawasan dan peraturan dari IMO res 913 A 22 dan IACS pr 9. Dari hasil penelitian yang dilakukan dengan wawancara mendalam kepada para informan eksternal, cara pengawasan yang dilakukan belum sesuai, dikarenakan kriteria yang harusnya menjadi dasar cara atau metode pengawasan hanya menggunakan ISM Code aturan 13 saja, sedangkan IMO res 913 A 22 dan IACS pr 9 tidak digunakan. Hal tersebut sesuai dengan pernyataan para informan eksternal sebagai berikut:

*“Yah kita referensinya cuma ISM Code aja... ISM Code kan produknya SOLAS...saat initial audit kita pasti lakukan seperti yang ada di elemen 13... pertama kita lihat temuan audit baik internal atau eksternalnya, sudah diperbaiki belum, kemudian kita review manual, prosedur dan pelaksanaannya perawatan peralatan kritis bagaimana... uji peralatannya harus dilakukan...kalau ada temuan kita pasti kasih ketidaksesuaian, ya pasti kita kasih jangka waktu tindakan perbaikannya, tidak lebih dari 30 hari.... ya kita batesin malahan 1 bulan harus sudah beres tindakan perbaikannya..Ya pasti kita pasti ngecek semua tindakan perbaikan atas temuan audit yang terdahulu, benar tidak mereka melakukannya, habis itu kita check di lapangan... benar tidak....ya pada saat audit berikutnya lah...kita akan mengecek semua sertifikatnya kapal, masih berlaku atau nggak....ya sama pada saat dilakukan verifikasi audit” (Informan 1)*

*“Kita pakai IMO termasuk ISM Code... kita pasti me-review prosedur yang ada, dalam hal ini untuk perawatan peralatan kritis... apakah memenuhi persyaratan dari aturan ISM atau tidak e... penerapannya... Ya... termasuk kita check juga tindak lanjut atas kerusakannya... kalau ada indikasi penyimpangan atau tidak sesuai pasti kita terbitkan NCR...kita kasih batas maksimal 30 hari...ya kita lihat corrective action dari temuan tersebut, apakah sudah ditutup belum, ya kita hanya lihat jika sudah ditutup, kemudian disertai dengan bukti tindakan*

*perbaikannya...ya kita tutup... kita check validitas dari semua sertifikat kapal yang ada...yang jelas begitu ada temuan, dan tindakan perbaikan kita kasih batas waktu 30 hari, maka DPA akan datang kesini untuk melaporkan tindakan perbaikannya, disertai dengan bukti tindakan perbaikannya, jika dirasa cukup kita tutup, verifikasinya ya pada saat audit selanjutnya.. kita jarang uji teknis tersebut..kan itu tugas dari klasifikasi untuk uji teknis tersebut... tugas kita cuma memverifikasi saja atas pemenuhan dari aturan yang ada... ya sama dengan pada saat pelaksanaan initial audit... sama pada saat verifikasi audit.” (Informan 2)*

*“Ada, ISM Code....yang jelas pasti sesuai dengan aturan yang ada.. mulai dari mengecek prosedur...ee komplai nggak sih dengan aturan ISM Code, penerapan bagaimana sesuai tidak, ya harus, kita lihat prosedur perawatan kapalnya, ada tidak pelaksanaan perawatan sesuai dengan jadwal atau sesuai dengan klasifikasi, kita juga lihat dari sertifikat kapal juga, follow up action atas kerusakan kapal bagaimana, begitu.. kita check semua.. kalau uji teknis kita tidak pernah, uji teknis kan termasuk pengawasan dari badan klasifikasi itu... akan kita berikan NCR jika ditemukan penyimpangan terhadap klausul ISM Code, nah dari situ kita tentukan tindakan perbaikannya juga..begitu..ya pada saat audit selanjutnya....pasti sama dengan verifikasi dong mas, ada review, kita lihat implementasi elemen 10, perbaikan bagaimana...ya betul tindak lanjut juga kita periksa juga, pokoknya sama dengan pada saat saya lakukan verifikasi audit deh...Ya itu juga kita check pada saat audit berikutnya.” (Informan 3)*

#### **d. Anggaran Pengawasan Eksternal**

Merupakan total dana yang ada dalam alokasi *recognized organization* yang ditujukan untuk kegiatan pengawasan penerapan ISM Code aturan 10 mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya peralatan kritis kepada perusahaan pelayaran. Dan anggaran yang diperlukan untuk mendukung kegiatan pengawasan eksternal sesuai dengan hasil penelitian, adalah tidak ada sehingga semua beban dari pengawasan ditanggung oleh perusahaan pelayaran. Hal tersebut sesuai dengan pernyataan dari para informan eksternal sebagai

berikut:

*“Anggaran ya gak ada, perusahaan cuma bayar PUP kan murah tergantung dari ukuran kapal, paling mahal 500 rb kan...semua biaya biaya ditanggung oleh perusahaan lah”* (Informan 1)

*“Anggaran kan tidak ada untuk seperti itu”* (Informan 2)

*“Anggaran khusus gak ada ya.. ya itu semua kita bebankan sama perusahaan, untuk ongkos pesawat, hotel dan lain lain.”* (Informan 3)

#### **e. Prosedur Pengawasan Eksternal**

Merupakan ketersediaan penetapan cara untuk melakukan aktifitas dalam pengawasan atas perawatan kapal dan perlengkapannya khususnya peralatan kritis yang dilakukan oleh pengawas eksternal kepada perusahaan pelayaran. Prosedur untuk pedoman kerja dalam melaksanakan kegiatan pengawasan eksternal kepada perusahaan pelayaran sesuai dengan hasil penelitian masih belum sesuai dengan tipe kapal dan perlengkapannya. Hal tersebut sesuai dengan pernyataan dari para informan sebagai berikut:

*“Yah...prosedurnya ya ISM Code, itu kan ada itu diaturan berapa. E...13 tentang pengawasan, sertifikasi...kemudian kita buat panduan atau checklist untuk pegangan bagi auditor, ini, itu harus dicek dll”* (Informan 1)

*“Ya prosedurnya ya IMO tersebut, atau ISM klausul 13 itu...nggak-nggak ada, nggak ada prosedur khusus, cuma ada alur kerja sertifikasi ISM code dan itu ISM Code saja”* (Informan 2)

*“Tidak ada yang khusus... e... ya itu aja ambil dari ISM code, disitu kan jelas bagaimana cara pemerintah melakukan pengawasan”* (Informan 3)

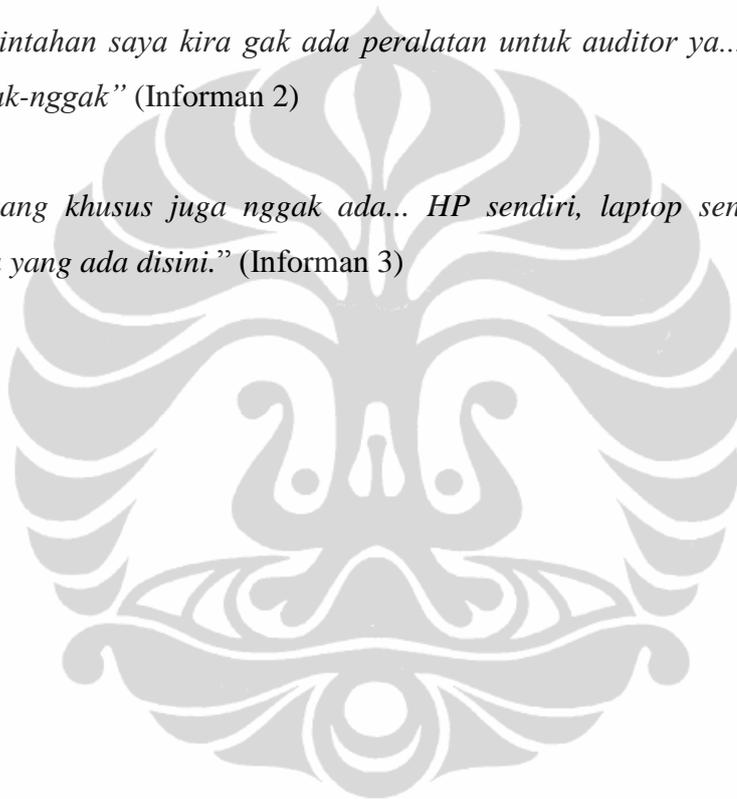
#### **f. Peralatan Pengawasan Internal**

Yaitu meliputi mesin atau alat-alat lainnya yang digunakan dalam kegiatan pengawasan eksternal kepada perusahaan pelayaran. Pada pengawas eksternal peralatan yang digunakan untuk mendukung kegiatan pengawasan masih minim, hal tersebut seperti diungkapkan oleh para informan sebagai berikut:

*“Peralatan ya gak ada mas”* (Informan 1)

*“E...di pemerintahan saya kira gak ada peralatan untuk auditor ya... itu modal sendiri... nggak-nggak”* (Informan 2)

*“Peralatan yang khusus juga nggak ada... HP sendiri, laptop sendiri, cuma komputer saja yang ada disini.”* (Informan 3)



## BAB VI

### PEMBAHASAN

Pembahasan penelitian ini dibagi menjadi dua bagian, pertama pembahasan tentang keterbatasan penelitian dan kedua pembahasan hasil penelitian.

#### 6.1 Keterbatasan Penelitian

Dalam penelitian ini, peneliti menyadari terdapatnya beberapa keterbatasan walaupun penulis telah berupaya semaksimal mungkin dengan berbagai usaha untuk membuat penelitian ini menjadi optimal, dan keterbatasan penelitian antara lain :

- a. Wawancara mendalam terhadap KM. NST tidak bisa dilakukan oleh peneliti karena KM. NST sedang dalam perbaikan total atau dalam istilah perkapalannya yaitu, *special docking* di Jasa Marina Indah Semarang, Jawa Tengah, sehingga awak kapal yang bertugas sebagai pengawas yaitu Nahkoda dan Kepala Kamar Mesin tidak ada. Pada KM. NST penulis hanya melakukan telaah dokumen dan observasi saja.
- b. Telaah dokumen pada perhubungan laut mengenai dokumen laporan hasil audit pada beberapa perusahaan pelayaran, standar kualifikasi sumber daya pengawas ISM Code dan sertifikat pelatihan dari para auditor tidak dapat dilakukan oleh peneliti mengingat karena sifat kerahasiaan dari dokumen tersebut dan juga adanya pernyataan keberatan dari para informan yang sekaligus juga sebagai auditor.

## 6.2 Pembahasan Hasil Penelitian

### 6.2.1 Kualifikasi Sumber Daya Manusia Pengawas

Kualifikasi sumber daya manusia pengawas internal PT. X dan eksternal departemen perhubungan laut, yang terdiri dari pengalaman, pelatihan dan sertifikasi/pendidikan/ijazah, menurut hasil wawancara mendalam kepada pada informan internal dan eksternal adalah sebagai berikut:

#### a. Pengalaman.

Menurut hasil dari wawancara mendalam dan telaah dokumen yang dilakukan kepada para informan yang juga sebagai pengawas pada PT. X dan *recognized organization* menunjukkan bahwa, pengalaman para pengawas internal ISM Code pada PT. X sudah sesuai dengan standar yang dipersyaratkan oleh IACS pr. No. 10, yang menyebutkan bahwa syarat untuk menjadi seorang *marine auditor* yang bertugas untuk mengawasi penerapan ISM Code baik di kapal maupun di darat harus mempunyai pengalaman minimal 5 (lima tahun) pada bidang tehnikal dan pengoperasian kapal, hal yang sama juga dipersyaratkan oleh ISM Code aturan 4, bahwa seorang DPA harus berpengalaman dalam bidang pengoperasian kapal. Namun karena tugas dan tanggung jawab DPA dilimpahkan kepada asisten DPA yang belum berpengalaman pada bidang pengoperasian dan tehnikal kapal, berakibat tidak jalannya pelaksanaan proses pengawasan penerapan ISM Code aturan 10 mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya peralatan kritis tersebut, seperti dikutip dari hasil wawancara tersebut dibawah ini:

*“Nah I pun ga jalan, pengawasanya ga ada” (informan 1)*

*“Ga jalan karena si asisten DPA juga sudah dipasrahi gitu juga kapal datang, ga ada inisiatif ke kapal, harusnya untuk mengarahkan orang kapal bagaimana - bagaimana yang tahu kan dia, harusnya kamu itu begini Capt, Chief harus begini nah itu ga ada yang jalan nah aku sudah berapa kali omong sama asisten DPA itu” (informan 2)*

Tidak dilaksanakannya pengawasan, ketidaksesuaiannya prosedur yang ada dan tidak adanya uji teknis pada peralatan kritis, merupakan akibat dari minimnya pengetahuan dan pengalaman dari asisten DPA mengenai aspek pengoperasian dan tehnik kapal, dikarenakan pengalaman kerja seseorang akan berhubungan bidang pekerjaannya, seperti dikutip dari Anderson 74 A, bahwa, *Pengalaman kerja biasanya berhubungan dengan alam seseorang yang bekerja di dalam bidang pekerjaan. Pengalaman kerja memiliki arti kritis bagi seseorang untuk menimba pengetahuan dan keterampilan yang cukup berharga yang berkaitan dengan bidang pekerjaannya. Aktivitas seseorang baik yang berupa fisik atau nalar akan mempengaruhi pengalamannya, semakin banyak aktivitas yang dilakukannya semakin luas juga pengalaman dan keterampilan yang didapat. Dan seseorang yang sudah lama bekerja akan mempunyai wawasan yang lebih luas dan pengalaman yang lebih banyak .*

Untuk itu fungsi dari DPA seharusnya dikembalikan sesuai dengan aturan ISM Code, yaitu pengawasan atas penerapan manajemen keselamatan pengoperasian kapal, dan semua pekerjaan tambahan yang melekat pada DPA tersebut harus dibebaskan. Sebab sesuai hasil penelitian Erigana (2003), menunjukkan bahwa beban kerja mempengaruhi

kinerja seseorang dalam melaksanakan tugas yang menjadi tanggung jawab dari seseorang petugas untuk dilaksanakan.

Namun pengawasan internal juga tidak akan berjalan dengan baik jika tidak ditunjang dengan peran dari pengawasan eksternal, dalam hal ini *Recognized Organization* atau badan yang ditunjuk oleh pemerintah untuk melaksanakan pengawasan ISM Code terhadap perusahaan pelayaran. Dari hasil telaah dokumen pada PT.X menunjukkan bahwa auditor yang sering melaksanakan tugas pengawasan di PT X (informan 3), belum mempunyai pengalaman pada bidang pengoperasian dan tehnikal kapal seperti ketentuan dari IMO A/22/Res.913 dan pr no. 10 yang menyatakan bahwa, untuk menjadi seorang *marine auditor* yang bertugas untuk mengawasi penerapan ISM Code pada perusahaan pelayaran, minimal harus berpengalaman lebih dari 5 tahun di bidang tehnikal dan pengoperasian kapal, badan klasifikasi atau *statutory* kapal.

Pada saat pelaksanaan pengawasan verifikasi *annual*, *intermediate* dan *renewal* di perusahaan pelayaran tentunya auditor atau pengawas harus melakukan semua ketentuan-ketentuan sesuai dengan IMO A/22/Res.913 dan IACS pr no. 9, yaitu, review prosedur untuk melihat apakah prosedur tersebut sudah sesuai atau tidak dengan tipe mesin dan kapalnya, dan melaksanakan uji teknis terhadap peralatan kritis, dll. Namun dengan tidak adanya pengalaman mengenai pengoperasian dan tehnik kapal, tentunya akan membatasi pelaksanaan pemeriksaan yang menyangkut secara teknis kapal, hal ini dapat dibuktikan pada PT. X, walaupun sudah sering melaksanakan eksternal audit, namun prosedur

yang ada masih tidak sesuai dengan tipe mesin dan kapalnya sehingga membuat pengawasan internalnya tidak berjalan dengan maksimal.

**b. Pelatihan**

Pelatihan yang dipersyaratkan oleh IACS pr. No. 10, mengenai seleksi dan kriteria *marine auditor* dan ISM Code aturan 6, yang mewajibkan perusahaan pelayaran untuk memberikan pelatihan internal auditor bagi pengawas yang terlibat dalam ISM Code pada PT.X masih belum sesuai, menurut hasil dari wawancara mendalam kepada para informan yang juga sebagai pengawas, menunjukkan bahwa dari total 7 orang pengawas hanya 1 orang pengawas saja yang mempunyai sertifikasi seperti yang dipersyaratkan oleh ketentuan diatas.

Dengan keterbatasan pengetahuan, ketrampilan yang dimiliki oleh para pengawas ketika melaksanakan pengawasan terhadap peralatan kritis, tentunya akan berakibat terhadap proses pengawasan terhadap peralatan kritis menjadi tidak berjalan, seperti yang dikutip dari hasil wawancara kepada para informan PT. X sebagai berikut:

*“rasa kita masih belum maksimal untuk ini.. dengan kata lain ya belum jalan saja” (informan 1)*

*“belum berjalan, belum ada pengawasan” (informan 3)*

Ketidak sesuaian atas persyaratan pelatihan juga ditemukan oleh peneliti kepada para pengawas eksternal dalam hal ini *Recognized Organization*. Menurut hasil dari wawancara mendalam kepada para informan eksternal, menunjukkan bahwa materi pelatihan bagi para

pengawas eksternal yang berjumlah 3 orang, masih belum sesuai dengan persyaratan yang berlaku.

Tidak berjalannya proses pengawasan internal pada PT. X, tentunya tidak terlepas peran dari pengawas eksternal dalam hal ini *Recognized Organization* yang ditunjuk sebagai pengawas oleh pemerintah. Walaupun beberapa kali telah dilaksanakan pengawasan dari eksternal terhadap PT. X. namun tetap saja proses pengawasan internal tidak berjalan. Pada saat pelaksanaan pengawasan seharusnya para pengawas eksternal berpedoman dari pengetahuan dan ketrampilan yang didapat pada saat pelatihan *marine auditor*, namun karena materi pelatihan tersebut tidak sesuai dengan ketentuan yang ada, maka tujuan dari penerapan ISM Code aturan 10 mengenai perawatan terhadap peralatan kapal dan perlengkapannya khususnya peralatan kritis menjadi tidak tercapai. Agar fungsi pengawasan dapat berjalan dengan baik dan tujuan dari pengawasan dapat tercapai, maka dibutuhkan pelatihan untuk membantu meningkatkan pegawai dalam hal pengawasan, memperoleh pengetahuan, keterampilan dan meningkatkan sikap, perilaku yang dibutuhkan untuk melaksanakan pekerjaan dengan baik, yang sekarang menjadi tanggung jawabnya, (The Trainer's Library, 1987)

Pelatihan sangat diperlukan untuk meningkatkan pengetahuan, keterampilan para pengawas, sebab tujuan utama dari pelatihan seperti yang diungkapkan oleh Gary Dessler (1997) adalah, untuk memperbaiki penguasaan berbagai keterampilan dan tehnik pelaksanaan kerja tertentu untuk kebutuhan sekarang. Jadi diperlukan pelatihan dari waktu ke waktu.

Hal yang sama juga diungkapkan oleh Simanjuntak (2005), bahwa pelatihan merupakan bagian dari investasi sumber daya manusia untuk mengangkat keterampilan dan kemampuan kerja, sehingga meningkatkan keinerja dari waktu-ke waktu, karena kebutuhan setiap saat dan senantiasa berubah dan berkembang.

Untuk itu PT. X maupun *Recognized Organization*, sesuai dengan Gary Dessler (1997), perlu membuat identifikasi kebutuhan pelatihan, siapa saja yang perlu diberikan pelatihan dan apa yang perlu dipelajari oleh karyawan, dengan menggunakan langkah-langkah sebagai berikut:

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

Setelah identifikasi pelatihan dibuat, maka langkah selanjutnya adalah dengan menentukan tujuan program pelatihan, dengan tujuan pelatihan dapat diketahui apakah program ini diberikan pada karyawan yang baru diterima atau hanya yang menduduki jabatan tertentu. Setelah tujuan ditetapkan maka langkah selanjutnya adalah dengan pembuatan program pelatihan, yang berisikan mengenai materi pelatihan, waktu

pelatihan, tempat pelatihan dll. Kemudian diperlukan implementasi sesuai dengan program yang telah dibuat tersebut, dan langkah terakhir adalah pelaksanaan evaluasi dan monitoring untuk menilai keefektifan dari program pelatihan yang telah dilaksanakan tersebut.

**c. Pendidikan atau Ijasah.**

Menurut hasil dari wawancara mendalam dan juga telaah dokumen pada PT. X menunjukan bawah dari ke 7 (tujuh ) informan internal tersebut hanya satu pengawas yaitu, asisten DPA (informan 2) yang pendidikannya belum memenuhi persyaratan dari IACS pr. NO 10 yaitu, mengenai proses seleksi dan pelatihan badi *marine auditor*. Ijasah yang dipunyai oleh informan 2 (dua) adalah sarjana ketatalaksanaan dan administrasi pelabuhan, seperti yang dikutip dari hasil wawancara sebagai berikut:

*“Tatalaksana, administrasi pelabuhan cuman kita juga ada tehnik dan nautika, cuman kita hanya kulitnya saja.”*(informan 2)

Seharusnya informan 2 yang juga sebagai asisten DPA harus memiliki pendidikan seperti yang telah ditetapkan oleh IACS pr. NO 10 mengenai persyaratan minimal ijasah yang harus dipunyai bagi pengawas yaitu, minimal D II dari bidang tehnik atau nautika.

Menurut hasil observasi penulis yang pernah belajar pada ilmu ketatalaksanaan dan administrasi pelabuhan, materi mengenai tehnik dan kenautikaan seperti yang diwajibkan oleh IMO hanya diberikan dasarnya saja, selebihnya dipelajari mengenai ketatalaksanaan dan administrasi yang

berhubungan kepelabuhan, sehingga hal itu akan menjadi kendala bagi asisten DPA terutama pada saat pelaksanaan pengawasan ke kapal, karena tidak didukung dengan ilmu pengetahuan mengenai teknik dan pengoperasian kapal.

Kesalahan dalam penempatan jabatan memang sering terjadi pada organisasi baik pemerintah maupun swasta, dikarenakan tidak adanya analisa jabatan yang dapat digunakan untuk pedoman dalam proses seleksi dan penempatan karyawannya, seperti yang diungkapkan oleh Harvey, Don & Robert Bruce Bowin (1996), analisis jabatan merupakan prosedur dalam menetapkan tugas dan tuntutan ketrampilan dari suatu jabatan dan orang macam apa yang akan dipekerjakan untuk jabatan itu. Agar kesalahan penempatan jabatan seperti asisten DPA pada PT. X dapat dihindari maka, PT.X harus membuat suatu analisa jabatan, yang dapat dijadikan pedoman bagi bagian personalia dalam proses seleksi dan penempatan karyawannya.

Berbeda dengan hasil penelitian pada pengawas eksternal, menurut hasil dari wawancara pada informan eksternal 1, 2 dan 3 menunjukkan bahwa rata-rata pengawas eksternal pendidikannya sudah sesuai dengan apa yang dipersyaratkan oleh IMO A/22/Res.913 dan IACS pr no. 9 dan pr no. 10, yaitu lulusan dari sarjana teknik, bahkan informan 2 dan informan 3 adalah lulusan dari sarjana pelayaran dan sarjana teknik perkapalan. Sehingga dengan berbekal pendidikan yang sesuai diharapkan akan berpengaruh kepada perilaku pengawas dalam bidang pengetahuan, keterampilan atau sikap untuk mencapai standar (Kenneth R.Robinson, 1988), dalam hal ini

pencapaian standar pengawasan penerapan ISM Code aturan 10 mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya khususnya untuk peralatan kritis pada perusahaan pelayaran.

### **6.2.2 Jumlah SDM Pengawas**

Dengan Jumlah SDM pengawas internal pada PT X, yaitu 3 (tiga) orang pengawas yang berada di kantor dan 2 (dua) orang pengawas pada setiap kapal, sebenarnya menurut hasil wawancara mendalam terhadap para informan pada PT. X sudah mencukupi untuk mendukung kegiatan pengawasan. Namun dengan jumlah pengawas internal yang mencukupi untuk melaksanakan kegiatan pengawasan tersebut, ternyata tidak diimbangi dengan pendelegasian tugas yang baik. Menurut informan 1, bahwa dengan tugasnya sebagai DPA yang merangkap pekerjaan marketing, operasi dan keagenan, menjadikan pekerjaan utamanya sebagai DPA tidak fokus. Menurut hasil penelitian Erigana (2003), menunjukkan bahwa beban kerja akan mempengaruhi kinerja seseorang dalam melaksanakan tugas yang menjadi tanggung jawab dari seseorang petugas untuk dilaksanakan, dalam hal ini beban kerja dari DPA karena dengan adanya perangkapan jabatan tersebut tentunya akan menjadikan tugas pokok utama dari DPA menjadi tidak maksimal. Oleh karena itu tugas DPA harus dikembalikan dan disesuaikan dengan aturan ISM Code aturan 4 dan dibebaskan dari ke – 3 (empat) jabatan tersebut, sehingga dengan berfungsinya kembali tugas DPA sebagai pengawas internal di PT. X, diharapkan fungsi pengawasan akan berjalan dengan baik, sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan semula. (G. R Terry, 1976).

Menurut hasil penelitian wawancara mendalam terhadap para pengawas eksternal, jumlah pengawas yang juga sebagai *marine auditor* (MI) sebenarnya sudah cukup untuk melakukan kegiatan pengawasan di perusahaan-perusahaan pelayaran, walaupun di pusat hanya 3 orang auditor, namun untuk kegiatan pengawasan di daerah dapat dibantu dengan para MI yang berada di adpel, yang juga dapat difungsikan sebagai *marine auditor*.

Namun karena proses permohonan untuk sertifikasi yang meliputi verifikasi *innitial, annual, intermediate dan renewal* harus ditujukan pusat, maka surat disposisi dari atasan untuk pelaksanaan verifikasi kepada perusahaan pelayaran secara otomatis hanya ditujukan kepada para auditor yang berada di pusat saja (petunjuk kerja permohonan ISM Code – *Recognized Organization*), sehingga dengan adanya beban kerja yang berlebih dari pengawas eksternal karena harus melakukan pengawasan pada perusahaan dan kapal di seluruh Indonesia, fungsi pengawasan atas penerapan ISM Code aturan 10 tersebut terhadap PT. X menjadi tidak maksimal, dikarenakan beban kerja yang berlebih, seperti yang diungkapkan oleh Erigiana (2000), dapat mempengaruhi kinerja dari pengawas tersebut. Dampak yang sama juga dapat dilihat dari tidak jalannya proses pengawasan internal pada PT.X.

Menurut Harold Koontz, Cyril O' Donnel (1980), pada organisasi sangat diperlukan pendelegasian pekerjaan dari *delegator* kepada *delegate* untuk dikerjakan, karena tidak selamanya *delegator* tersebut dapat menyelesaikan sendiri pekerjaannya, untuk itu pendelegasian pekerjaan pengawas perlu dilakukan oleh *Recognized Organization*, dalam hal ini pendelegasian tugas pengawas eksternal pusat kepada para MI yang berada di daerah, untuk menghindari beban kerja yang berlebih para pengawas eksternal.

### 6.2.3 Cara Pengawasan

Sesuai dengan hasil wawancara mendalam kepada para informan internal menunjukkan bahwa cara atau metode pengawasan internal yang dilakukan oleh PT.X terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya khususnya peralatan kritis masih tidak sesuai dengan persyaratan ISM Code aturan 10, dikarenakan kriteria yang seharusnya dipakai untuk pedoman dalam pengawasan masih belum ada, seperti yang diungkapkan oleh informan internal sesuai dengan hasil wawancara mendalam sebagai berikut:

*“Buku-buku manual pakai bahasa jepang ....jadi kita standarnya apa.. ya kita pakai aja kira-kira saja pak”* (Informan 3)

*“saya pakai manual book, tapi juga gak terlalu saya pakai, yang saya pakai ya... pengalaman saya.. karna manual book itu memakai tulisan bahasa supermi, tulisan jepang. jadi mau tau dari mana? terpaksa dengan pengalaman, (informan 5)*

Dengan tidak adanya kriteria atau standar yang akan dipakai dalam pengawasan, maka suatu fungsi pengawasan tidak akan berhasil (G. R. Terry, 1976). Hal tersebut terjadi karena pedoman pengawasan peralatan kritis memakai bahasa jepang yang sulit dimengerti oleh para pengawas dalam hal ini *marine superintendent* untuk menyusun kriteria yang akan digunakan pengawasan tersebut. Kriteria yang telah ditetapkan dapat digunakan untuk mengukur apakah suatu pelaksanaan kegiatan sudah dilaksanakan sesuai dengan kriteria yang telah ditetapkan sebelumnya atau tidak, (Brantas, 2009:195), sehingga dengan tidak adanya kriteria yang digunakan oleh pengawas, maka dipastikan tujuan pengawasan terhadap penerapan ISM Code atas peralatan kritis tidak berjalan. Hal seperti itu juga diungkapkan oleh para informan sebagai berikut:

*“Kita tentu tidak membandingkan”* (informan 1)

*“Belum...belum berjala “* (informan 3)

*“Ya kita masih belum lakukan aja pak”* (informan 4)

Dengan tidak adanya kriteria yang dipakai sebagai pedoman atau tolok ukur dalam kegiatan pengawasan pada PT. X, membawa pengaruh terhadap cara atau metode pengawasan lainnya yang akan dilaksanakan, seperti tidak jalannya penentuan atas ketidak sesuaian, pelaksanaan tindakan perbaikan, pengecekan terhadap laporan kegiatan pengawasan dan review atas prosedur pengawasan.

Dengan menerjemahkan manual book yang berbahasa Jepang ke dalam bahasa *English* dan Indonesia, akan mempermudah tim yang terdiri dari *marine superintendent* dan DPA untuk menyusun sebuah kriteria yang akan dipakai dalam pengawasan. Bahasa dalam manual dan prosedur seharusnya disesuaikan dengan bahasa kerja para anak buah kapalnya tersebut (ISM Code aturan 6) dan kriteria yang dipakai harus dibuat dengan berdasarkan jenis dan tipe mesin dan peralatannya (ISM Code aturan 10).

Begitu juga dengan hasil wawancara mendalam kepada 3 (tiga) informan di *Recognized Organization* yang menunjukkan bahwa kriteria yang dipakai untuk kegiatan pengawasan eksternal hanya berdasarkan pada ISM Code atau IMO res 913 A22 saja, sedangkan IACS pr 9 tidak digunakan. Pada saat pelaksanaan pengawasan terhadap perusahaan pelayaran yaitu verifikasi annual, intermediate dan renewal, pengawas eksternal seharusnya menggunakan IACS pr 9 sebagai tambahan referensinya, dikarenakan ada beberapa hal kritis yang tidak disebutkan dalam IMO res 913 A22, antara lain, verifikasi atas tindakan perbaikan yang telah dilakukan, pemeriksaan masa berlaku sertifikat kapal dan pelaksanaan atas *class survey*.

Tidak berjalannya pengawasan internal pada umumnya dan ketidaksesuaian atas cara atau metode pengawasan oleh PT.X dengan aturan

yang berlaku pada khususnya, adalah merupakan dampak dari kriteria pelaksanaan pengawasan yang dipakai oleh pengawas eksternal, karena tidak mengacu pada ketentuan dalam IACS pr 9, dan hal tersebut bertolak belakang dengan apa yang telah disebutkan oleh para informan eksternal bahwa, pelaksanaan verifikasi *annual*, *intermediate* dan *renewal* untuk DOC (perusahaan) dan SMC (kapal) sudah sesuai dengan persyaratan ISM Code.

Menurut hasil dari telaah dokumen pada PT.X menunjukkan bahwa, semua ketidaksesuaian yang diberikan oleh pengawas eksternal ditindaklanjuti oleh PT. X, dengan melaksanakan tindakan perbaikan. Namun karena pelaksanaan verifikasi atas efektifitas tindakan perbaikan dari ketidaksesuaian yang telah ditentukan sebelumnya tidak dijalankan oleh pengawas eksternal, menjadikan tindakan perbaikan yang telah dilaksanakan oleh PT.X hanya terkesan sebagai persyaratan saja untuk penutupan (*closed out*) atas ketidaksesuaian tersebut. Hal-hal tersebut tentunya akan membuat fungsi dari pengawasan menjadi tidak berjalan, jika verifikasi tidak dilaksanakan. (G.R. Terry, 1976)

#### **6.2.4 Anggaran Pengawasan**

Tidak adanya anggaran khusus pada PT. X untuk mendukung kegiatan pengawasan ISM Code, terhadap aturan 10 mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya khususnya terhadap peralatan kritis, menjadikan para pengawas internal di kantor, harus selalu meminta biaya untuk akomodasi, transportasi, dll, pada saat akan dilakukannya pelaksanaan pengawasan. Bahkan menurut informan internal 2, pengawasan terhadap kapal-kapal tidak bisa dilaksanakan karena terkendala pada saat pengajuan biayanya, proses pengajuan biaya memakan waktu terlalu lama, dan tidak disetujuinya pengajuan biaya pengawasan tersebut, mengingat biaya yang diajukan tinggi karena kapal berada di luar jawa, sehingga pelaksanaannya diharuskan pada saat kapal berada di Jakarta saja. Tidak adanya

Universitas Indonesia

anggaran khusus pengawasan pada PT. X juga diungkapkan oleh beberapa informan internal sebagai berikut:

“*Seperti kita kemaren mau melaporkan sesuatu ke kantor, tapi pulsa satelit habis.. ya kita ga beli, minta kantor susah, kalau ada anggaran sih cepat saja saya kira*” (informan 4)

“*Gak ada, seperti kemarin, mau beli apa-apa gak punya dana, kita gak bisa nunggu dari perusahaan, lama. Terpaksa kas belanja, kita ambil uang makan..*” (informan 7)

Suatu organisasi dalam hal ini PT. X seharusnya mempunyai anggaran tersendiri untuk pengawasan, sehingga pelaksanaan pengawasan akan berjalan dengan baik, hal tersebut juga sesuai dengan pernyataan dari Mouton (1990) yang dikutip oleh Permana,(2001:129) bahwa suatu organisasi harus memiliki sumber anggaran atau keuangan yang jelas, sebab ketersediaan keuangan atau biaya merupakan salah satu unsur manajemen yang harus ada pada sebuah organisasi, karena tanpa keuangan yang cukup, akan mengganggu kelancaran kegiatan, dalam hal ini mengganggu kegiatan pengawasan penerapan ISM Code terhadap perawatan kapal dan perlengkapannya khususnya untuk peralatan kritis.

Besarnya anggaran yang meliputi akomodasi, transportasi dll, yang diperlukan untuk pelaksanaan pengawasan khususnya terhadap perusahaan di luar jawa sangat tidak memungkinkan untuk dibuat anggaran khusus oleh *Recognized Organization*, sehingga anggaran-anggaran tersebut seperti yang dikutip dari para informan dibebankan kepada perusahaan pelayaran. Tidak adanya anggaran khusus untuk kegiatan pengawasan pada *Recognized Organization* akan mempengaruhi fungsi pengawasan eksternal dan internal.

Pemberdayaan para Marine Inspector (MI) yang berada di daerah-daerah (adpel) yang juga bertugas sebagai ISM auditor harus dimaksimalkan, sehingga para auditor yang berada di pusat hanya melakukan tugas pengawasan atas perusahaan pelayaran di Jakarta saja dan sekitarnya, dan sedangkan para MI yang berada di daerah- daerah yang akan melakukan pengawasan di daerahnya masing-masing. Dengan demikian biaya pengawasan yang timbul menjadi lebih kecil, sehingga memungkinkan untuk dibuat suatu anggaran khusus untuk pengawasan, mengacu pada PP RI no 21 tahun 2004 (pasal 3), mengenai penyusunan anggaran kementerian negara.

Dengan adanya anggaran pengawasan maka pemenuhan dari ketentuan-ketentuan dari aturan yang ada akan lebih mudah dilaksanakan, sehingga fungsi dari pengawasan dapat berjalan dengan baik, seperti diungkapkan oleh G.R. Terry (1976), bahwa anggaran atau uang merupakan sumber agar fungsi dari pengawasan dapat berjalan dengan baik, sehingga tanpa adanya anggaran terhadap kegiatan pengawasan dipastikan fungsi dari pengawasan tidak akan berjalan dengan baik.

#### **6.2.5 Prosedur**

Menurut hasil penelitian dengan wawancara mendalam dan telaah dokumen yang dilakukan oleh peneliti terhadap informan PT. X menunjukkan bahwa, prosedur pengawasan internal untuk peralatan kritis yang terdapat dikapal KM. NST, KM. PP dan KM. PM tidak sesuai dengan tipe kapal, mesin dan peralatannya. Untuk mendukung kegiatan internal pengawasan atas penerapan ISM Code terhadap pengawasan kapal dan perlengkapannya khususnya peralatan

kritis, seharusnya pelaksanaan pengawasannya mengacu kepada pedoman atau kriteria yang disusun berdasarkan dengan tipe kapal, mesin dan peralatannya.

Prosedur yang ada menurut informan 7, adalah prosedur peralatan kritis untuk jenis kapal tanker, padahal kapal yang dimiliki oleh PT. X adalah kapal *cargo* atau kapal barang. Ketidaksesuaian prosedur yang ada tentunya akan berpengaruh terhadap buruknya kinerja para pengawas internalnya, seperti yang diungkapkan oleh Aini (2001), bahwa pekerja yang tidak terdapat pedoman kerja atau prosedur akan mempunyai kecenderungan 2.5 kali untuk berkinerja buruk daripada yang ada pedoman kerjanya. Dengan buruknya kinerja para pengawas maka membuat pelaksanaan pengawasan pada PT. X belum berjalan dengan maksimal.

Menurut informan internal 3 yang juga bertugas sebagai *marine superintendent*, ketidaksesuaiannya prosedur perawatan kapal dan perlengkapannya khususnya untuk peralatan kritis, disebabkan karena untuk penyusunan prosedur yang sesuai dengan tipe mesin dan kapalnya, harus mengacu kepada manual mesin dan perlengkapannya. Namun karena bahasa yang dipakai pada manual tersebut memakai bahasa Jepang, maka penyusunannya menjadi terhenti dan hanya memakai kriteria kira-kira dan berdasarkan dengan pengalaman sebelumnya. Bahkan menurut informan internal 6, mereka tidak mengetahui dan membaca prosedur tersebut, untuk itu menurut Hendri Hartati (2006) prosedur juga harus dibuat secara jelas, sehingga dimengerti oleh semua yang berpentingan, dan pengawas harus yakin bahwa prosedur tersebut dimengerti. Prosedur juga harus dapat diterapkan dalam batas kemampuan mereka yang akan mengerjakannya, sediakan juga sumber daya yang memadai untuk pelaksanaannya.

Adanya prosedur pengawasan yang dibuat berdasarkan dengan tipe kapal, mesin dan peralatannya, tentunya akan sangat membantu memudahkan tugas para pengawas internal di lapangan. Prosedur pengawasan juga akan sangat kritis untuk meningkatkan pengetahuan pengawasan dan juga tentu juga akan dapat menstandarisasi pengetahuan dari petugas pengawas tersebut (Harolds Koontz, 1980

Ketidaksesuaiannya prosedur yang ada pada PT.X tentunya tidak terlepas peran dari *Recognized Organization* dalam melaksanakan kegiatan pengawasan terhadap perusahaan pelayaran. Menurut hasil penelitian dengan wawancara mendalam terhadap para informan eksternal, menunjukkan bahwa prosedur khusus untuk kegiatan pengawasan masih belum ada, sebagai pedoman mereka hanya mengacu kepada ISM Code aturan 13, mengenai tata cara pemberian sertifikasi dan pengawasan penerapan atas ISM Code terhadap perusahaan pelayaran.

Seharusnya agar pelaksanaan pengawasan dapat berjalan sesuai dengan tujuannya (G. R. Terry, 1976) maka prosedur sebagai sumber atas pengawasan tersebut harus dibuat oleh *Recognized Organization*, mengacu kepada ketentuan IMO res 913 A22 dan IACS pr 9 mengenai panduan untuk sertifikasi ISM Code. Dengan adanya prosedur tentunya akan sangat membantu para pengawas eksternal dan juga menstandarkan pelaksanaan pengawasan terhadap perusahaan pelayaran, dan juga akan mencegah kinerja buruk dari pada para pengawas, seperti yang diungkapkan oleh AINI (2001).

#### **6.2.6 Peralatan Pengawasan**

Menurut hasil penelitian dengan wawancara mendalam dan observasi kepada para informan PT. X menunjukkan bahwa peralatan yang digunakan untuk mendukung kegiatan pengawasan internal pada PT. X masih belum lengkap atau minim. Peralatan yang diberikan oleh perusahaan hanya sebatas pada 1 buah

Universitas Indonesia

komputer dan 1 buah telepon satelit yang tersedia pada setiap kapal milik, dan untuk peralatan yang berada di kantor, fasilitas yang diberikan kepada masing - masing pengawas adalah 1 buah komputer. Peralatan lainnya untuk mendukung kegiatan pengawasan seperti hand phone, internet, kamera tidak tersedia, sehingga para pengawas internal tersebut menggunakan peralatan pribadinya untuk melaksanakan pengawasan tersebut. Untuk penggunaan telepon satelit yang tersedia dikapal sesuai dengan hasil observasi peneliti, pemakaiannya hanya dibatasi untuk melaporkan keadaan darurat dan posisi kapal (*morning report*) jika kapal berada di laut.

Tidak berjalannya pengawasan internal yang disebabkan karena tidak adanya laporan pengawasan dan tindak lanjut dari tindakan perbaikan, adalah merupakan dampak dari minimnya peralatan yang disediakan oleh PT. X untuk mendukung kegiatan pengawasan, seperti yang diungkapkan oleh Dr. Hj. E. Maliki Mpd, (2006) bahwa peralatan sangat diperlukan dalam rangka membina kelancaran prosedur dan tata kerja instansi pemerintah maupun swasta, oleh sebab itu masalah penggunaan peralatan kantor dalam usaha memperlancar prosedur atau metode kerja harus mendapat perhatian.

Dengan pola trayek kapal yang tidak tetap (*tramper*), seharusnya fasilitas internet diberikan kepada setiap kapal, dengan tujuan agar pelaporan pengawasan perawatan kapal dan perlengkapannya khususnya untuk peralatan kritis tidak perlu menunggu kapal tiba di jakarta, sehingga memudahkan tugas DPA untuk memonitor dan mengevaluasi semua kegiatan pengawasan pada setiap kapal secara periodik, sehingga fungsi pengawasan akan dapat berjalan sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya.

Minimnya peralatan yang digunakan untuk mendukung kegiatan pengawasan eksternal juga terjadi pada *Recognized Organization*, menurut hasil wawancara mendalam dan observasi kepada para informan eksternal, fasilitas komputer hanya tersedia pada informan 3 saja, sedangkan pada informan 1 dan informan 2 tidak mempunyai komputer, mereka menggunakan *laptop* milik pribadi sebagai peralatan yang mendukung kegiatan pengawasan ISM Code aturan 10, khususnya terhadap peralatan kritis. Menurut Dr. H. E. Maliki Mpd, (2006), peralatan kerja yang menunjang semua kegiatan operasional organisasi harus diidentifikasi, sehingga dengan tidak adanya identifikasi kebutuhan peralatan kerja akan berdampak pada minimnya fasilitas yang diberikan kepada para pengawas baik internal maupun eksternal, dan minimnya fasilitas tersebut tentunya akan berpengaruh juga terhadap tujuan dari pada pengawasan tersebut, sebab suatu pengawasan tidak akan berjalan dengan baik jika sumber dari pengawasan yang meliputi peralatan tidak tersedia (G. R. Terry 1976).

## **BAB VII**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **7.1 Kesimpulan**

##### **7.1.1 Pengawasan Internal**

Kegiatan pengawasan di PT. X mengenai penerapan ISM Code terhadap perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya untuk peralatan kritis pada kapal barang belum dilakukan secara maksimal, faktor-faktor yang menjadikan pengawasan tersebut menjadi kurang maksimal, adalah sebagai berikut:

##### **a. Kualifikasi SDM Pengawas**

Sumber daya manusia pengawas yaitu, asisten DPA yang berperan sebagai DPA kurang berpengalaman terhadap aspek tehnikal dan operasional kapal, ditunjang juga dengan latar belakang pendidikannya yang tidak sesuai dengan bidangnya, sehingga membuat kualitas pengawasannya kurang.

##### **b. Jumlah SDM pengawas**

Jumlah SDM pengawas pada PT. X sebenarnya sudah mencukupi, namun karena DPA yang bertugas untuk mengawasi penerapan ISM Code baik di darat dan dikapal mempunyai beban kerja yang berlebih, yaitu dengan merangkap sebagai manajer operasi, keagenan dan marketing, maka tugas utamanya sebagai DPA menjadi tidak fokus, sehingga tugas DPA dilimpahkan kepada asistem DPA yang belum berpengalaman terhadap aspek pengoperasian dan tehnikal kapal.

##### **c. Cara Pengawasan**

Cara atau metoda pengawasan internal tidak dilakukan sesuai dengan persyaratan yang telah ditentukan, karena belum ditentukannya kriteria

yang seharusnya menjadi tolok ukur agar cara pengawasan dapat berjalan dengan baik.

**d. Anggaran Pengawasan**

Anggaran pengawasan belum dialokasikan secara khusus, sehingga dengan tidak adanya anggaran pengawasan, menjadikan pelaksanaan pengawasan terhadap peralatan kritis di kapal hanya dilakukan pada saat kapal berada di Jakarta saja.

**e. Prosedur Pengawasan Internal**

Prosedur pengawasan internal yang terdapat dikapal tidak sesuai dengan jenis kapal, peralatan dan mesinnya karena acuan untuk menyusun prosedur tersebut yaitu manual mesin dan peralatannya menggunakan bahasa Jepang yang tidak dimengerti oleh *marine superintendent*

**f. Peralatan pengawasan**

Peralatan yang diberikan perusahaan untuk mendukung kegiatan pengawasan pada PT. X masih minim. Tidak adanya internet dikapal berpengaruh terhadap keterlambatan dalam melaporkan hasil pengawasan perawatan peralatan kritis dari kapal ke kantor, karena harus menunggu kapal tiba di Jakarta dulu. Hal tersebut terjadi karena trayek atau pola pelayaran kapal yang dimiliki oleh PT. X adalah *tramper* /tidak tetap, menjadikan kapal tiba di Jakarta tidak sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan. Dan keterlambatan tersebut juga dapat berpengaruh terhadap tindak lanjut atas hasil pengawasannya tersebut.

**7.1.1 Pengawasan Eksternal**

**a. Kualifikasi SDM Pengawas**

Sumber daya manusia pengawas eksternal yaitu, para *marine auditor* yang juga bertindak sebagai pengawas, pengalamannya tidak sesuai dengan apa yang telah ditentukan dalam IACS pr. 10, mengenai seleksi dan kompetensi sebagai *marine auditor*. Pelatihan auditor memang sudah

dilakukan, namun materi yang diberikan pada saat pelatihan tersebut tidak sesuai dengan aturan internasional. Dengan minimnya kualifikasi para pengawas eksternal tersebut ternyata berpengaruh pada fungsi pengawasan pada internal PT. X, terbukti dengan hasil penelitian pada PT. X yang menunjukan bahwa tidak sesuainya prosedur dengan tipe kapal dan perlengkapannya membuat fungsi pengawasan tidak berjalan.

**b. Jumlah SDM pengawas**

Jumlah SDM pengawas pada *Recognized Organization* sebenarnya mencukupi jika para *marine inspector* yang juga *marine auditor* yang berada didaerah (adpel) di maksimalkan, yaitu dengan cara pendelegasian pekerjaan pengawasan dari pusat ke daerah dengan baik.

**c. Cara Pengawasan**

Cara atau metoda pengawasan eksternal terhadap perusahaan pelayaran tidak dilakukan sesuai dengan persyaratan yang telah ditentukan, karena standar yang dipakai hanya IMO 319 A22, standar lain seperti IACS pr 9, mengenai cara pelaksanaan verifikasi *initial*, *intermediate*, *annual audit* dan pelaksanaan verifikasi atas efektifitas dari tindakan perbaikan tidak dijalankan.

**d. Anggaran Pengawasan**

Anggaran yang digunakan untuk kegiatan pengawasan penerapan ISM Code khususnya perawatan peralatan kritis terhadap perusahaan pelayaran tidak tersedia, sehingga semua biaya yang timbul dari kegiatan pengawasan tersebut harus dibebankan kepada perusahaan. Tingginya biaya pengawasan yang terdiri atas biaya akomodasi, transportasi dll menjadikan biaya tersebut tidak dapat dimasukkan kedalam anggaran *Recognized Organization*. Untuk memperkecil anggaran pengawasan dapat dilakukan dengan cara pendelegasian tugas *marine auditor* pusat kepada *marine inspector* yang berada didaerah- daerah (adpel), sehingga jika biaya yang timbul kecil maka sangat dimungkinkan biaya pengawasan dapat dimasukkan ke dalam anggaran.

Universitas Indonesia

**d. Prosedur Pengawasan External**

Prosedur khusus yang digunakan untuk kegiatan pengawasan eksternal terhadap penerapan ISM Code khususnya peralatan kritis terhadap perusahaan pelayaran tidak tersedia, sehingga hal tersebut berpengaruh terhadap pelaksanaan pengawasan, bahkan dapat menimbulkan perilaku buruk pengawas pada saat melaksanakan tugas pengawasan.

**e. Peralatan pengawasan**

Peralatan yang mendukung kegiatan pengawasan pada perhubungan laut masih minim, sehingga pelaporan hasil pengawasannya serta tindak lanjut atas hasil pengawasannya menjadi terlambat. Hal dapat terjadi karena identifikasi kebutuhan peralatan yang seharusnya dilakukan oleh bagian administrasi dan umum tidak dilaksanakan.

## **7.2 Saran**

Agar fungsi pengawasan penerapan ISM Code terhadap perawatan kapal dan perlengkapannya khususnya peralatan kritis di kapal dapat berjalan dengan baik, serta sesuai dengan tujuan semula yang telah ditetapkan baik oleh organisasi dalam hal ini *Recognized Organization* dan juga oleh operator kapal yaitu PT. X, maka saran atas kegiatan pengawasan pada masa yang akan datang, adalah sebagai berikut :

### **7.2.1 Internal PT. X**

- a. Analisa jabatan dalam proses seleksi bagi para pengawas yang berkaitan dengan penerapan ISM Code harus dilakukan dan pelaksanaannya disesuaikan dengan kriteria yang telah ditetapkan oleh peraturan yang terkait seperti, ISM Code aturan 4 dan IACS pr 10.
- b. Pelatihan internal auditor sesuai dengan persyaratan IMO res 913 A22 dan IACS pr 10 bagi DPA dan para pengawas yang berada dikapal harus segera dilaksanakan. Identifikasi kebutuhan training sebagai pedoman untuk membuat program pelatihan perlu segera dibuat.

Universitas Indonesia

- c. Mengingat beratnya tugas dan tanggung jawab DPA dalam hal penerapan ISM Code baik di kapal maupun di darat, diharapkan tugasnya jangan dibebani dengan tugas-tugas lainnya, hal ini mengakibatkan beban kerja yang berlebih pada DPA, sehingga tugas pengawasan penerapan ISM Code menjadi tidak berjalan.
- d. Prosedur untuk pengawasan internal harus di tinjau ulang, dengan melibatkan pihak kapal, seperti Nahkoda dan KKM atau bagian yang terkait dengan pengoperasian kapal, sehingga diharapkan prosedur tersebut akan sesuai dengan tipe kapal, mesin dan peralatannya.
- e. Pada saat pembuatan prosedur, standar atau kriteria dari IMO, IACS harus dijadikan acuan, sehingga penerapannya pun akan sesuai dengan aturan yang ada.
- f. Anggaran untuk kegiatan pengawasan harus dianggarkan secara khusus, sehingga fungsi-fungsi dari pengawasan akan dapat berjalan sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya.
- g. Peralatan pengawasan yang mendukung kegiatan pengawasan harus diberikan kepada para pengawas, sehingga pelaporan, tindakan perbaikan atau tindak lanjut dari hasil pengawasan dapat segera ditindaklanjuti.

### **7.2.2 Eksternal *Recognized Organization***

- a. Analisa jabatan dalam proses seleksi para pengawas pada *Recognized Organization* harus disesuaikan dengan peraturan IMO res 913 A 22 dan IACS pr. 10, sehingga diharapkan jika SDM pengawas sudah memenuhi persyaratan internasional, maka kualitas pengawasan terhadap penerapan ISM Code pada perusahaan pelayaran di Indonesia, khususnya PT. X akan lebih berkualitas.
- b. Pelaksanaan pengawasan didaerah seharusnya dilakukan oleh para *marine inspector* atau *marine auditor* yang berada di daerah masing-masing sesuai dengan posisi kapal maupun kantor perusahaan pelayarannya, sehingga pelaksanaan pengawasan terhadap perusahaan pelayaran didaerah menjadi lebih maksimal dan juga biaya yang timbul akibat pengawas pusat datang kedaerah dapat ditekan sekecil mungkin, sehingga penyusunan anggaran

Universitas Indonesia

dapat dilakukan jika biaya atau anggaran yang ditimbulkan dari pengawasan kecil.

- c. Prosedur pengawasan yang digunakan sebagai pedoman para pengawas pada saat pelaksanaan verifikasi *intermediate*, *annual* dan *Renewal* audit harus disusun berdasarkan dengan standar yang mengacu IMO A 319 22 dan IACS pr 9.
- d. Fasilitas peralatan yang mendukung kegiatan pengawasan harus diberikan kepada para pengawas, sehingga dengan diberikannya peralatan seperti laptop, handphone, dll, menjadikan kinerja pengawas akan lebih baik.



## DAFTAR PUSTAKA

- Antonio J. Rodriguez dan Mary Campbell Hubbard. 2004. *Publication - The International Safety Management (ISM) Code; A New Level of Uniformity*. New Orleans: Fowler, Rodriguez, Kingsmill, Flint, Gray & Chalos, LLP
- Ariawan, Iwan. 1998. *Besar dan Metode Sampel Pada Penelitian Kesehatan*. Depok: FKM UI Jurusan Biostatistik dan Kependudukan.
- Brantas. 2009. *Dasar – Dasar Manajemen*. Bandung: Alfabeta
- Darsono T. S 2009. *Anggaran Perusahaan*. Jakarta, Gramedia
- Davies, Frank. J. 2003. *Risk Management: Volume 2 of The Safety at Work Series*. Eastbourne: Antony Rowe Ltd.
- Dessler, Gary, 1997. *Human Resources Management, Prentice Hall, New Jersey*,
- Geller, E. Scott. 2000. *The Psychology of Safety Handbook*. America: CRC Press LLC.
- George R. Terry.1977. *Principle Of Management, 7<sup>th</sup> Ed., Homewood Illinois, Richard D Irwill Inc.*
- Harvey, Don & Robert Bruce Bown. 1996. *Human Resources Management; An Experiential Approach, Prentice Hall, New Jersey,*
- Harolds Koontz, Cyril O'Donnel (1972), *Principle of Management; An Analysis of Managerial Function , 5<sup>th</sup> Edition*, Tokyo: McGraw. Hill, kogasuka Ltd.
- Prof. Dr. Hj E Maliki Mpd, (2006), *Management Perkantoran Modern*, Jakarta, Gramedia Press.
- Indonesia, Pemerintah Republik. 2008. *Undang-undang (UU) No. 17 tentang Pelayaran*.
- Indonesia, Pemerintah Republik. 2004. *Peraturan Pemerintah (PP) Republik Indonesia No.8 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal*.
- Indonesia, Pemerintah Republik. 2000. *Peraturan Pemerintah (PP) Republik Indonesia No. 7 tentang Kepelautan*.
- Indonesia, Pemerintah Republik, 1998. *Keputusan Menteri (KM) Perhubungan No. 70 tentang Pengawakan Kapal Niaga*.

- International Maritime Organization (IMO).2002. *SOLAS Chapter IX, International Safety Management (ISM) Code*. London. IMO press
- International Maritime Organization (IMO) 2002. *Revised Guidelines on implementation of the international safety management code by the administration* London. IMO press.
- International Association Society (IACSS) pr 9. 2009. *Procedures requirements for certification of ISM Code*. IACS Press
- International Association Society (IACSS) pr 10. 2009. *Procedures for the selection, training, qualification and authorization of marine management system auditor*. IACS Press
- Murti, Bhisma. (1997). *Prinsip dan Metode Riset Epidemiologi*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Pusat Data dan Informasi Depkes RI. (2004). *Modul Analisis Data Menggunakan SPSS*. Jakarta: Depkes RI.
- Reason, James. 1997. *Managing The Risk of Organizational Accidents*. England: Ashgate Publishing Limited.
- Riono, Pandu & Iwan Ariawan. 1992. *Manajemen dan Analisis Data Penelitian*. Depok: Pusat Penelitian Kesehatan Lembaga Penelitian Universitas Indonesia.
- Sabri, Luknis & Sutanto Priyo Hastono. 2008. *Statistik Kesehatan*. Jakarta: Rajawali Press.
- Soewondo, R. B. 1985. *Kamus Pelayaran*. Jakarta: Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.
- Stanley, Lemeshow dkk. 1997. *Besar Sampel dalam Penelitian Kesehatan (terjemahan)*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Trans Asia Consultants. 2009. *Kajian Analisis Trend Kecelakaan Transportasi Laut Tahun 2003-2008*. Jakarta: KNKT

[www.id.wikipedia.org](http://www.id.wikipedia.org)

[\(http://dephub.go.id/\)](http://dephub.go.id/)

**PADA STUDI MENGENAI PENGAWASAN TERHADAP PENERAPAN ISM CODE MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG DI PT. X**

**Pengantar**

Metode perolehan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan pendekatan kualitatif yaitu melakukan wawancara mendalam kepada sumber informan. Adapun instrumen yang digunakan dalam perolehan data kualitatif ini adalah berupa pedoman wawancara mendalam seperti yang tercantum dibawah ini.

Pedoman ini berisi tentang penjelasan teknis pengumpulan data kualitatif sebagaimana disebut diatas. Pedoman ini dapat digunakan sebagai pegangan kepada penulis sebagai pewawancara dan observer. Isi pedoman ini mencakup tujuan, informan, pemilihan informan, instrumen dan panduan terkait lainnya.

**Tujuan**

Tujuan pengumpulan data kualitatif pada penelitian ini adalah untuk menjawab pertanyaan, mengidentifikasi masalah dan memperoleh informasi terkait seputar hal-hal seperti tersebut dibawah ini, meliputi:

1. Bagaimana gambaran pengawasan yang dilakukan oleh PT. X dan recognized organization terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya untuk peralatan kritis (*critical equipment*) pada kapal barang PT. X.
2. Mengidentifikasi masalah tersebut dengan memperoleh informasi mengenai faktor-faktor yang berpengaruh terhadap pengawasan PT. X dan recognized organization atas penerapan ISM Code mengenai pemeliharaan kapal dan peralatannya, khususnya untuk peralatan kritis atau *critical equipment* pada kapal PT. X

### **Informan**

Informan (sumber pemberi informasi) pada penelitian ini adalah:

- **RECOGNIZED ORGANIZATION**

3 orang auditor ISM Code.

- **PT. X**

7 orang responden dengan pembagian 2 orang Nahkoda, 2 orang Kepala Kamar Mesin dan 1 orang bagian armada, 1 orang DPA dan 1 orang asisten DPA

### **Pemilihan Informan**

Pemilihan informan dalam penelitian ini didasarkan pada area dan kapabilitas pekerja, dimana pekerja yang menjadi sumber informan adalah mereka yang bekerja langsung pada sistem penerapan ISM Code terhadap pemeliharaan kapal dan peralatannya, khususnya untuk peralatan kritis atau *critical equipment* pada kapal jenis cargo milik PT. X. Dan pengawasan atas penerapan tersebut

### **Instrumen**

Sebagai panduan dalam mengumpulkan data kualitatif telah disiapkan pedoman wawancara mendalam yang akan ditanyakan kepada para informan. Masing-masing pedoman wawancara dikelompokkan sesuai dengan kelompok unit kerja/jabatan dari informan.

### **Pewawancara**

Pengumpulan data yang bersifat kualitatif ini dilakukan oleh penulis sendiri sebagai peneliti.

PENGAWASAN TERHADAP PENERAPAN ISM CODE MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG DI PT. X  
TESIS- MAGISTER K3 – FKM UNIVERSITAS INDONESIA

### **Teknis Wawancara**

Wawancara dilakukan menggunakan daftar pertanyaan yang telah disiapkan. Meskipun panduan telah disiapkan namun urutan topik wawancara dimungkinkan tidak selalu dilakukan secara berurutan tetapi menyesuaikan dengan informasi yang diberikan oleh informan. Pengembangan isu / topik tersebut didasarkan atas pengalaman dari informan, dan informasi kritis lainnya dari berbagai sumber.

Instrumen pengumpulan data kualitatif ini hanya mencakup isu kritis (variabel yang ingin digali secara lebih mendalam) melalui wawancara mendalam. Oleh karena pewawancara dituntut untuk dapat mengembangkan pertanyaan lebih lanjut / improvisasi dalam memperoleh informasi, misalnya dengan mengajukan pertanyaan mengapa, bagaimana, siapa, kapan, dsb, mengikuti alur atau perkembangan informasi yang diberikan informan. Untuk bisa berimprovisasi, maka pewawancara sudah mempersiapkan diri dengan menguasai materi dan maksud pertanyaan terlebih dahulu.

Bila informan tidak memahami atas pertanyaan yang diajukan, maka pewawancara akan melakukan berbagai cara sebagai pengantar maupun penjelasan terhadap maksud dari pertanyaan, misalnya dengan melakukan elaborasi, klarifikasi, mengulangi pertanyaan, memberikan pujian atau memberi jeda guna memberi kesempatan pada informan untuk berpikir.

Pewawancara harus berupaya sedapat mungkin untuk menggali informasi sedetail mungkin sehingga dapat digunakan sebagai penjelasan dari berbagai masalah atau topik yang sedang digali. Prinsip yang digunakan adalah menggali data sedalam-dalamnya dan menghindari rasa puas dengan jawaban yang superficial/dangkal.

Hal-hal yang perlu diperhatikan sebelum melakukan wawancara diantaranya adalah:

- Melakukan perkenalan dan pemanasan
- Mengemukakan tujuan wawancara dengan bahasa yang dimengerti
- Membuat suasana santai/rileks dengan mengemukakan pertanyaan yang tidak memojokkan/menghakimi/menuduh, dll

- Menggunakan gaya bicara yang baik dan sopan
- Membuat kondisi bahwa informan adalah orang kritis
- Tidak menjawab pertanyaan informan pada saat wawancara
- Memerlukan kesabaran
- Memberikan kebebasan tetapi tetap terkontrol
- Mengembangkan hubungan yang baik.

### **Pencatatan dan Perekaman**

Catatan wawancara mendalam meliputi:

1. Hari dan tanggal wawancara, lama wawancara, jam berapa dimulai dan jam berapa selesai.
2. Deskripsi singkat tentang tempat wawancara, karakteristik, ungkapan, *body language*, dan situasi wawancara.
3. Catatan hal-hal pokok, misalnya dengan menuliskan kata kunci pada saat wawancara berlangsung.
4. Catatan lengkap dengan mendengarkan hasil rekaman, dan transkrip.

Menggunakan alat perekam akan lebih baik dari pada mencatat langsung. Namun demikian, membuat catatan kecil berupa kata-kata kunci akan memudahkan/membantu saat menulis transkrip dari alat perekam.

### **Pembuatan Transkrip dan Matriks Hasil Wawancara**

Setelah data terkumpul semua, maka selanjutnya penulis akan membuat transkrip berbentuk matriks dari hasil wawancara mendalam yang dicatat berdasarkan alat perekam untuk setiap informan.

**PEDOMAN WAWANCARA**

NO	TOPIK / INFORMAN	PEDOMAN WAWANCARA
1.	Perkenalan	a) Perkenalan b) Penyampaian maksud dan tujuan wawancara c) Meminta persetujuan untuk menjadi informan d) Membangun suasana yang santai dan akrab
2.	Kualifikasi Pengawas Internal PT. X	Mohon ceritakan pengalaman di bidang pengoperasian kapal (Tehcnical atau Marine Superintendent, Fleet Manager) atau pernah berlayar atau menjadi perwira pada kapal) Apakah pernah mengikuti pelatihan internal Auditor ISM Code, jika pernah mohon jelaskan (kapan dan dimana) Mohon sebutkan sertifikasi atau ijasah apakah yang dimiliki oleh bapak sebagai pengawas internal PT. X <ul style="list-style-type: none"><li>• Untuk Nahkoda, mempunyai sertifikat keahlian sebagai Nahkoda dan pengukuhan jabatan (<i>endorsment</i>) sesuai dengan ukuran kapal</li><li>• Untuk KKM, mempunyai sertifikat keahlian sebagai KKM dan pengukuhan jabatan (<i>endorsment</i>) sesuai dengan ukuran kapal</li><li>• Untuk DPA dan <i>fleet manager</i>, mempunyai ijasah laut</li></ul>

NO	TOPIK / INFORMAN	PEDOMAN WAWANCARA
3.	Jumlah SDM Pengawas Internal PT. X	Bagaimanakah kecukupannya jumlah SDM untuk kegiatan internal pengawasan perawatan kapal dan pemeliharaan khususnya pada peralatan kritis pada kapal PT. X
4.	Cara Pengawasan Internal PT. X	<p>Bagaimanakah cara pengawasan atas penerapan ISM Code terhadap perawatan kapal dan perlengkapannya pada peralatan kritis secara internal di PT. X, apakah pengawasan tersebut sudah dilakukan dengan:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Penentuan standar, kriteria atau tolok ukur yang digunakan dalam pengawasan peralatan kritis (manual mesin dan peralatan kritis)</li><li>• Membandingkan pelaksanaan atau hasil pengawasan dengan standar, kriteria atau tolok ukur dan menentukan penyimpangan atau ketidaksesuaian jika ada (pelaksanaan sesuai jadwal, catatan)</li><li>• Melakukan tindakan perbaikan atas temuan ketidaksesuaian, dengan jangka waktu maksimal 3 bulan</li><li>• Mengecek kebenaran laporan yang dibuat oleh petugas pelaksana (uji teknis peralatan)</li><li>• Melakukan <i>review</i> terhadap SMS perusahaan, khususnya prosedur perawatan kapal dan perlengkapannya pada peralatan kritis</li><li>•</li></ul>

<b>NO</b>	<b>TOPIK / INFORMAN</b>	<b>PEDOMAN WAWANCARA</b>
5.	Anggaran Pengawasan Internal PT. X	Bagaimanakah dengan kecukupan anggaran untuk kegiatan pengawasan internal di PT X
6.	Prosedur pengawasan Internal	Bagaimanakah mengenai prosedur untuk pengawasan internal atas perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya peralatan kritis di PT. X
7.	Peralatan Pengawasan Internal	Bagaimanakah dengan peralatan yang disediakan oleh perusahaan untuk mendukung kegiatan pengawasan internal terhadap peralatan kritis di kapal PT. X ?
8.	Keluhan	Adakah keluhan yang disampaikan oleh informan terkait dengan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya untuk peralatan kritis ( <i>critical equipment</i> ) di kapal?
9.	Saran	Menanyakan saran yang disampaikan oleh informan terkait dengan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya untuk peralatan kritis ( <i>critical equipment</i> ) di kapal / mohon saran bagaimana sebaiknya pengawasan tersebut dapat berjalan lebih baik.

**IDENTITAS INFORMAN**

Nama Lengkap : \_\_\_\_\_  
Usia : \_\_\_\_\_ tahun  
Unit kerja / Jabatan : \_\_\_\_\_  
Lama bekerja : \_\_\_\_\_  
Tanggal wawancara : \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_  
Waktu (jam) mulai wawancara : \_\_\_\_\_  
Waktu (jam) selesai wawancara : \_\_\_\_\_  
Lama wawancara : \_\_\_\_\_ jam \_\_\_\_\_ menit  
Catatan khusus :

Paraf,

\_\_\_\_\_

**PADA STUDI MENGENAI ANALISA PENGAWASAN TERHADAP PENERAPAN ISM CODE MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN PENTING PADA KAPAL BARANG DI PT. X**

**Pengantar**

Metode perolehan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan pendekatan kualitatif yaitu melakukan wawancara mendalam kepada sumber informan. Adapun instrumen yang digunakan dalam perolehan data kualitatif ini adalah berupa pedoman wawancara mendalam seperti yang tercantum dibawah ini.

Pedoman ini berisi tentang penjelasan teknis pengumpulan data kualitatif sebagaimana disebut diatas. Pedoman ini dapat digunakan sebagai pegangan kepada penulis sebagai pewawancara dan observer. Isi pedoman ini mencakup tujuan, informan, pemilihan informan, instrumen dan panduan terkait lainnya.

**Tujuan**

Tujuan pengumpulan data kualitatif pada penelitian ini adalah untuk menjawab pertanyaan, mengidentifikasi masalah dan memperoleh informasi terkait seputar hal-hal seperti tersebut dibawah ini, meliputi:

1. Bagaimana gambaran pengawasan yang dilakukan oleh PT. X dan *Recognized Organization* terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya untuk peralatan kritis (*critical equipment*) pada kapal barang PT. X.
2. Mengidentifikasi masalah tersebut dengan memperoleh informasi mengenai faktor-faktor yang berpengaruh terhadap pengawasan PT. X dan *Recognized Organization* atas penerapan ISM Code mengenai pemeliharaan kapal dan peralatannya, khususnya untuk peralatan kritis atau *critical equipment* pada kapal PT. X

### **Informan**

Informan (sumber pemberi informasi) pada penelitian ini adalah:

- **RECOGNIZED ORGANIZATION**

3 orang auditor ISM Code.

- **PT. X**

7 orang responden dengan pembagian 2 orang Nahkoda, 2 orang Kepala Kamar Mesin dan 1 orang bagian armada, 1 orang DPA dan 1 orang asisten DPA

### **Pemilihan Informan**

Pemilihan informan dalam penelitian ini didasarkan pada area dan kapabilitas pekerja, dimana pekerja yang menjadi sumber informan adalah mereka yang bekerja langsung pada sistem penerapan ISM Code terhadap pemeliharaan kapal dan peralatannya, khususnya untuk peralatan kritis atau *critical equipment* pada kapal jenis cargo milik PT. X. Dan pengawasan atas penerapan tersebut

### **Instrumen**

Sebagai panduan dalam mengumpulkan data kualitatif telah disiapkan pedoman wawancara mendalam yang akan ditanyakan kepada para informan. Masing-masing pedoman wawancara dikelompokkan sesuai dengan kelompok unit kerja/jabatan dari informan.

### **Pewawancara**

Pengumpulan data yang bersifat kualitatif ini dilakukan oleh penulis sendiri sebagai peneliti.

### **Teknis Wawancara**

Wawancara dilakukan menggunakan daftar pertanyaan yang telah disiapkan. Meskipun panduan telah disiapkan namun urutan topik wawancara dimungkinkan tidak selalu dilakukan secara berurutan tetapi menyesuaikan dengan informasi yang diberikan oleh informan. Pengembangan isu / topik tersebut didasarkan atas pengalaman dari informan, dan informasi penting lainnya dari berbagai sumber.

Instrumen pengumpulan data kualitatif ini hanya mencakup isu penting (variabel yang ingin digali secara lebih mendalam) melalui wawancara mendalam. Oleh karena pewawancara dituntut untuk dapat mengembangkan pertanyaan lebih lanjut / improvisasi dalam memperoleh informasi, misalnya dengan mengajukan pertanyaan mengapa, bagaimana, siapa, kapan, dsb, mengikuti alur atau perkembangan informasi yang diberikan informan. Untuk bisa berimprovisasi, maka pewawancara sudah mempersiapkan diri dengan menguasai materi dan maksud pertanyaan terlebih dahulu.

Bila informan tidak memahami atas pertanyaan yang diajukan, maka pewawancara akan melakukan berbagai cara sebagai pengantar maupun penjelasan terhadap maksud dari pertanyaan, misalnya dengan melakukan elaborasi, klarifikasi, mengulangi pertanyaan, memberikan pujian atau memberi jeda guna memberi kesempatan pada informan untuk berpikir.

Pewawancara harus berupaya sedapat mungkin untuk menggali informasi sedetail mungkin sehingga dapat digunakan sebagai penjelasan dari berbagai masalah atau topik yang sedang digali. Prinsip yang digunakan adalah menggali data sedalam-dalamnya dan menghindari rasa puas dengan jawaban yang superficial/dangkal.

Hal-hal yang perlu diperhatikan sebelum melakukan wawancara diantaranya adalah:

- Melakukan perkenalan dan pemanasan
- Mengemukakan tujuan wawancara dengan bahasa yang dimengerti
- Membuat suasana santai/rileks dengan mengemukakan pertanyaan yang tidak memojokkan/menghakimi/menuduh, dll
- Menggunakan gaya bicara yang baik dan sopan

- Membuat kondisi bahwa informan adalah orang penting
- Tidak menjawab pertanyaan informan pada saat wawancara
- Memerlukan kesabaran
- Memberikan kebebasan tetapi tetap terkontrol
- Mengembangkan hubungan yang baik.

### **Pencatatan dan Perekaman**

Catatan wawancara mendalam meliputi:

1. Hari dan tanggal wawancara, lama wawancara, jam berapa dimulai dan jam berapa selesai.
2. Deskripsi singkat tentang tempat wawancara, karakteristik, ungkapan, *body language*, dan situasi wawancara.
3. Catatan hal-hal pokok, misalnya dengan menuliskan kata kunci pada saat wawancara berlangsung.
4. Catatan lengkap dengan mendengarkan hasil rekaman, dan transkrip.

Menggunakan alat perekam akan lebih baik dari pada mencatat langsung. Namun demikian, membuat catatan kecil berupa kata-kata kunci akan memudahkan/membantu saat menulis transkrip dari alat perekam.

### **Pembuatan Transkrip dan Matriks Hasil Wawancara**

Setelah data terkumpul semua, maka selanjutnya penulis akan membuat transkrip berbentuk matriks dari hasil wawancara mendalam yang dicatat berdasarkan alat perekam untuk setiap informan.

**PEDOMAN WAWANCARA**

NO	TOPIK / INFORMAN	PEDOMAN WAWANCARA
1.	Perkenalan	a) Perkenalan b) Penyampaian maksud dan tujuan wawancara c) Meminta persetujuan untuk menjadi informan d) Membangun suasana yang santai dan akrab
2.	Kualifikasi Pengawas eksternal	<p><i>Mohon ceritakan pengalaman yang pernah dimiliki sebelumnya</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Apakah berpengalaman min 5 tahun di bidang yang sesuai dengan aspek tehnikal atau operasi manajemen pengoperasian kapal, seperti:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Klasifikasi kapal atau survey statutory</li> <li>– Pelaut sebagai Perwira jaga</li> <li>– Menjabat sebagai Mgr Tehnik, Superintendent atau Mgr Operasi ) pada perusahaan pelayaran, atau</li> </ul> </li> <li>• Kombinasi dari ketiga hal diatas</li> </ul> <p><i>“Apakah pernah mengikuti pelatihan ISM Code? Jika pernah, mohon jelaskan apakah pelatihan tersebut dilaksanakan sesuai dengan ketentuan sebagai berikut:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dilaksanakan selama minimal 10 hari, dengan materi sebagai berikut:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Prinsip dan praktek mengenai audit management system</li> <li>– Persyaratan atas ISM Code</li> <li>– Peraturan wajib, tuntunan dan standard yang direkomendasikan oleh IMO, dan pemerintah, badan klasifikasi dan organisasi maritim</li> <li>– Dasar pengoperasian kapal, termasuk emergency preparedness dan response</li> <li>– Cara pelaksanaan initial, annual dan renewal audit</li> </ul> </li> <li>• Dilakukannya Pengujian setelah pelatihan selesai dilakukan?”</li> </ul>

NO	TOPIK / INFORMAN	PEDOMAN WAWANCARA
		<p>“Mohon sebutkan sertifikasi atau ijazah apakah yang dipunyai!”</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimal D II, Jurusan <i>engineering</i> atau ilmu MIPA; atau lulusan sekolah maritim atau ilmu nautika dan mempunyai sertifikasi sebagai perwira kapal</li> </ul>
3.	Jumlah SDM Pengawas eksternal	<p>“Bagaimanakah kecukupan SDM pengawas terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya peralatan penting pada perusahaan pelayaran?”</p>
4.	Cara Pengawasan eksternal	<p>“Bagaimana cara pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya peralatan penting pada perusahaan pelayaran, apakah pengawasan tersebut dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ditentukannya standar kriteria atau tolak ukur yang digunakan dalam pengawasan kepada perusahaan pelayaran (IMO, IACS)?</li> <li>• Dilaksanakannya verifikasi berkala untuk DOC (perusahaan) dan verifikasi antara untuk SMC (kapal), dengan lingkup verifikasi : <ul style="list-style-type: none"> <li>– Perawatan kapal khususnya peralatan penting (prosedur perawatan, catatan perawatan, kerusakan, tindak lanjut temuan kerusakan dan uji teknis atau pengecekan kebenaran laporan yg dibuat)</li> <li>– Memastikan bahwa semua tindakan perbaikan atas temuan audit sebelumnya telah dilaksanakan (maks 3 bulan)</li> <li>– Menentukan jangka waktu tindakan perbaikan ( tidak lebih dari 3 bulan)</li> <li>– Pemeriksaan masa berlaku sertifikat klas untuk kapal (minimum 1 kapal)</li> </ul> </li> </ul>

NO	TOPIK / INFORMAN	PEDOMAN WAWANCARA
		<ul style="list-style-type: none"><li>• Pelaksanaan verifikasi perpanjangan (renewal) untuk DOC (perusahaan) dan SMC (kapal), dengan lingkup verifikasi:<ul style="list-style-type: none"><li>– Pemenuhan atas semua elemen dalam ISM Code dan aktifitas yang dipersyaratkan dalam ISM Code</li><li>– Perawatan kapal khususnya peralatan penting (prosedur perawatan, catatan perawatan, kerusakan, tindak lanjut dan uji teknis)</li><li>– Tindakan perbaikan atas temuan audit sebelumnya telah dilaksanakan (maks 3 bulan)</li><li>– Pemeriksaan masa berlaku sertifikat klas untuk kapal (minimum 1 kapal)</li><li>– Menentukan jangka waktu tindakan perbaikan (tidak lebih dari 3 bulan)</li></ul></li><li>• Dilaksanakan verifikasi efektifitas dari tindakan perbaikan, tidak lebih dari jadwal audit untuk annual, intermediate, renewal?"</li></ul>
5.	Anggaran Pengawasan eksternal	"Bagaimanakah kecukupan anggaran untuk kegiatan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya peralatan penting pada perusahaan pelayaran?"
6.	Prosedur pengawasan eksternal	"Apakah tersedia prosedur pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya peralatan penting pada perusahaan pelayaran?"
7.	Peralatan Pengawasan eksternal	"Apakah tersedia peralatan untuk mendukung kegiatan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya peralatan penting pada perusahaan pelayaran?"

NO	TOPIK / INFORMAN	PEDOMAN WAWANCARA
8.	Keluhan	Adakah keluhan yang disampaikan oleh informan terkait dengan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya untuk peralatan penting ( <i>critical equipment</i> ) di kapal?
9.	Saran	Apakah ada saran yang disampaikan oleh informan terkait dengan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya untuk peralatan penting ( <i>critical equipment</i> ) di kapal / mohon saran bagaimana sebaiknya pengawasan tersebut dapat berjalan lebih baik.

**IDENTITAS INFORMAN**

Nama Lengkap : \_\_\_\_\_  
Usia : \_\_\_\_\_ tahun  
Unit kerja / Jabatan : \_\_\_\_\_  
Lama bekerja : \_\_\_\_\_  
Tanggal wawancara : \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_  
Waktu (jam) mulai wawancara : \_\_\_\_\_  
Waktu (jam) selesai wawancara : \_\_\_\_\_  
Lama wawancara : \_\_\_\_\_ jam \_\_\_\_\_ menit  
Catatan khusus :

Paraf,

\_\_\_\_\_

**Matrik Hasil Wawancara mendalam terhadap Informan PT. X dan *Recognized Organization***

**Internal PT. X**

No	Variabel	Informan						
		1	2	3	4	5	6	7
1.	<b>Kualifikasi</b>							
a.	Pengalaman	Nahkoda at least selama 5 tahun	Pertama kali kerja disini di PT. X sebagai Operasional tahun 2006	Saya dikapal 12 tahun di pindah - pindah si ga cuma satu perusahaan	Saya jadi Nahkoda 1 Januari 1976	Pengalaman saya sekitar 24 kapal, dalam 20 tahun	Soalnya dari 80 tahun berlayar	Hampir 30 tahunan dikapal
b.	Pelatihan	Hanya ikut ISM code pengenalan saja	Pelatihan di BKI untuk internal auditor tahun 2009	Belum pernah	Hanya pengenalan saja, tapi untuk internal auditor, saya belum	Belum	Pengenalan saja	Belum, belum pernah
c.	Sertifikasi/ Ijasah/Pendidikan	ANT I	Tatalaksana, administrasi pelabuhan	ATT III	ANT I	ATT III	ATT 4	ANT 2
2.	<b>Jumlah SDM</b>							
	Adanya kecukupan SDM untuk kegiatan internal pengawasan perawatan kapal dan pemeliharaan khususnya peralatan penting pada PT. X	Tidak mencukupi	Sebenarnya mencukupi	Masih cukup namun tidak jalan saja	Cukup ya ya.. Tapi ya masih kurangnya	Ya cukup Pak	Kalau diamati sih masih agak keteteran	Dari kita orang kapal si cukup

No	Variabel	Informan						
		1	2	3	4	5	6	7
3.	<b>Cara Pengawasan Internal</b>							
a.	Penentuan standar, kriteria atau tolok ukur yang digunakan dalam pengawasan peralatan penting (ISM Code klausul 10, manual mesin dan peralatan penting)	Saya rasa kita masih belum maksimal untuk ini	Kita pakai ISM Code	Kita pakai aja kira-kira saja	Ya kita masih belum lakukan aja pak itu semua	Terpaksa dengan pengalaman	Belum dilaksanakan itu	Gak ada
b.	Membandingkan pelaksanaan atau hasil pengawasan dengan standar, kriteria atau tolok ukur dan menentukan penyimpangan atau ketidak sesuaian jika ada (pelaksanaan sesuai jadwal, catatan)	Lha belum jalan	Belum ya	Belum berjalan	Ya kita masih belum lakukan aja pak itu semua	Belum..	Belum dilaksanakan itu	Gak ada
c.	Melakukan tindakan perbaikan atas temuan ketidaksesuaian, dengan jangka waktu maksimal 3 bulan.	Ya gak ada tindakan perbaikan	Belum dilakukan	Belum ada pengawasan yang disebutkan oleh bapak tadi	Ya kita masih belum lakukan aja pak itu semua	Jangka waktu tindakan perbaikan tersebut?...Ya.. dilaksanakan,... Tapi tidak tercatat Pak	Belum dilaksanakan itu	Gak ada
d.	Mengecek kebenaran laporan yang dibuat oleh petugas pelaksana (uji teknis peralatan)	Gak ada uji tekni	Belum dilakukan	Belum ada pengawasan yang disebutkan oleh bapak tadi	Ya kita masih belum lakukan aja pak itu semua	Belum..	Belum dilaksanakan itu	Gak ada
e.	Melakukan <i>review</i> terhadap SMS perusahaan, khususnya prosedur perawatan kapal dan perlengkapannya pada peralatan penting	Semuanya belum aja	Belum dilakukan	Belum ada pengawasan yang disebutkan oleh bapak tadi	Ya kita masih belum lakukan aja pak itu semua	Belum..	Belum dilaksanakan itu	Gak ada

No	Variabel	Informan						
		1	2	3	4	5	6	7
<b>4.</b>	<b>Anggaran Pengawasan Internal</b>							
a.	Adanya Kecukupan anggaran untuk kegiatan pengawasan internal	Untuk anggaran khusus memang tidak ada	Kurang.... bahkan gak ada	Jadi anggaran khusus gak ada	Tidak ada	Anggaran tidak ada	Tidak ada anggaran khusus	Gak ada
<b>5.</b>	<b>Prosedur Pengawasan Internal</b>							
a.	Tersedianya prosedur pengawasan atas perawatan kapal dan perlengkapannya khususnya peralatan penting yang dilakukan oleh PT.X sesuai dengan jenis kapal , mesindan peralatannya	?	Ada, ya...secara global saja	ya ada sih tapi ya itu ndak pas kalau saya lihat	Ada tapi tidak sesuai	Ada, tapi gak sesuai	?	masih tidak sesuai saja
<b>6.</b>	<b>Peralatan Pengawasan Internal</b>							
a.	Tersedianya peralatan untuk mendukung kegiatan pengawasan terhadap perlatan penting yang dilakukan secara internal oleh PT. X.	Cuma komputer	Gak ada.. modal sendiri.. kamera ada cuman bukan khusus	Gak ada peralatan	Kamera tidak ada, komputer ada	komputer ada.. kalau laptop punya sendiri	Gak ada, belum ada	Komputer, printer ada....ya peralatan minim

**Eksternal (Recognized Organization)**

No	Variabel	Informan 1		
		1	2	3
1.	<b>Kualifikasi SDM</b>			
a.	Pengalaman	Langsung kerja di pegawai negeri	Pengalaman waktu itu di kapal mulai dari Mualim 2 sampai Nahkoda di Singapore sih...tahun 84 di J Offshore... 89 pindah di RP Offshore	Langsung jadi PNS
b.	Pelatihan	Sekitar 5-6 hari	7 hari..tehnik audit, peraturan-peraturan IMO dan pemerintahan juga, termasuk klasifikasi... ERP tidak ada... initial, verifikasi dan annual gak ada	6 hari.. ya ada tehnik audit, aturan ISM Code, aturan-aturan SOLAS..itu malah di materi pelatihan auditor gak ada
c.	Pendidikan / Ijasah	Ijasah S1 teknik	ANTI	S1...ITS Surabaya
2.	<b>Jumlah SDM</b>			
a.	Mencukupi untuk kegiatan pengawasan perawatan kapal dan pemeliharaan khususnya peralatan penting pada perusahaan pelayaran	Cukup..cukup	Cukup	Saya kira cukup

No	Variabel	Informan		
3.	<b>Cara Pengawasan Eksternal</b>	1	2	3
a.	Penentuan standar kriteria atau tolok ukur yang digunakan dalam pengawasan kepada perusahaan pelayaran (IMO, IACS)	Cuma ISM Code aja	ISM Code	ISM Code
b.	<p>Pelaksanaan verifikasi berkala untuk DOC (perusahaan) dan verifikasi antara untuk SMC (kapal), dengan lingkup:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perawatan kapal khususnya peralatan penting (prosedur perawatan, catatan perawatan, kerusakan, tindak lanjut temuan kerusakan dan uji teknis atau pengecekan kebenaran laporan yg dibuat)</li> <li>• Tindakan perbaikan atas temuan audit sebelumnya telah dilaksanakan (maks 3 bulan)</li> <li>• Menentukan jangka waktu tindakan perbaikan ( tidak lebih dari 3 bulan)</li> <li>• Pemeriksaan masa berlaku sertifikat klas untuk kapal (minimum 1 kapal)</li> </ul>	Initial audit kita pasti lakukan seperti yang ada di elemen 13.. uji peralatannya harus dilakukan... kita kasih jangka waktu tindakan perbaikannya, tidak lebih dari 30 hari.. mengecek semua sertifikatnya kapal	Check juga tindak lanjut atas kerusakannya... kita terbitkan NCR.. kasih batas maksimal 30 hari... check validitas dari semua sertifikat kapal.. jarang uji teknis	Follow up action atas kerusakan kapal... kita berikan NCR... kita tentukan tindakan perbaikannya
c.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pelaksanaan verifikasi perpanjangan (<i>renewal</i>) untuk DOC (perusahaan) dan SMC (kapal), dengan lingkup:</li> <li>• Pemenuhan atas semua elemen dalam ISM Code dan aktifitas yang dipersyaratkan dalam ISM Code</li> <li>• Perawatan kapal khususnya peralatan penting (prosedur perawatan, catatan perawatan, kerusakan, tindak lanjut dan uji teknis)</li> <li>• Tindakan perbaikan atas temuan audit sebelumnya telah dilaksanakan (maks 3 bulan)</li> <li>• Pemeriksaan masa berlaku sertifikat klas untuk kapal (minimum 1 kapal)</li> <li>• Menentukan jangka waktu tindakan perbaikan (tidak lebih dari 3 bulan)</li> </ul>	Sama pada saat dilakukan verifikasi audit	Ya sama dengan pada saat pelaksanaan ininitial audit	Pokoknya sama dengan pada saat saya lakukan verifikasi audit
d	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adanya pelaksanaan verifikasi efektifitas dari tindakan perbaikan, tidak lebih dari jadwal audit untuk annual, intermediate, renewal</li> </ul>	Pada saat audit berikutnya	Sama pada saat verifikasi audit	Juga kita check pada saat audit berikutnya

No	Variabel	Informan		
<b>4.</b>	<b>Anggaran Pengawasan Eksternal</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
a.	Adanya kecukupan anggaran untuk kegiatan pengawasan kepada perusahaan pelayaran	Anggaran ya gak ada	Anggaran kan tidak ada	Anggaran khusus gak ada
<b>5.</b>	<b>Prosedur Pengawasan Eksternal</b>			
a.	Adanya prosedur pengawasan atas perawatan kapal dan perlengkapannya khususnya peralatan penting yang dilakukan oleh pengawas eksternal kepada perusahaan pelayaran	Prosedurnya ya ISM Code	ISM klausul 13.. nggak ada prosedur khusus	Tidak ada yang khusus
<b>6.</b>	<b>Peralatan Pengawasan Eksternal</b>			
a.	Tersedianya peralatan untuk mendukung kegiatan pengawasan terhadap peralatan penting yang dilakukan oleh pengawas eksternal kepada perusahaan pelayaran	Peralatan ya gak ada	Gak ada peralatan untuk auditor ya	Peralatan yang khusus juga nggak ada

## TRANSKIP HASIL WAWANCARA

### INFORMAN 1

#### ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA, KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X

#### IDENTITAS RESPONDEN:

**Jenis Kelamin** : Pria

**Pendidikan** : ANT I

**Lama Bekerja** : 5 Tahun

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
1.	<b>Kualifikasi SDM Internal</b>	
a.	Mohon ceritakan pengalaman di bidang pengoperasian kapal (Tehcnical atau Marine Superintendent, Fleet Manager) atau pernah berlayar atau menjadi perwira pada kapal)	Nahkoda at least selama 5 tahun, dan di lintas samudera sebagai Manajer Operasi juga 3 tahun, masuk PT. X sebagai Marketing dan DPA pada tahun 2005.
b.	Apakah pernah mengikuti pelatihan internal Auditor ISM Code, jika pernah mohon jelaskan (kapan dan dimana)	Itu pernah ikut kursusnya ya ikut saja, ya ikut workshop, awareness saja, si Imam, saya belum hehe. Jadi untuk yang dilaksanakan, ya asst. DPA itu sekarang ini jadi auditor lah, kan punya sertifikat auditor kan asst. DPA itu, sebetulnya saya sudah harus ikut, nah mungkin kalo ada pun kalo saya punya duit saya harus ikut sendiri gitu loh, nah kalo kerja didarat harus punya anu lah ya, nah saya yang ada hanya ikut ISM code pengenalan saja, terus keduanya sama keagenan aja, ikut workshop atau seminar aja, nah untuk ke ke ism code itu sendiri harusnya jadi auditor saya, assitant auditornya asst. DPA jadi begitu, nah asst. DPA pun ga jalan, pengawasanya ga ada
c.	Mohon sebutkan sertifikasi atau ijasah apakah yang dimiliki oleh bapak sebagai pengawas internal PT. X	Benar.. benar ANT I

## TRANSKIP HASIL WAWANCARA

### INFORMAN 1

#### ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA, KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
2.	Bagaimanakah kecukupannya jumlah SDM untuk kegiatan internal pengawasan perawatan kapal dan pemeliharaan khususnya pada peralatan penting pada kapal PT. X	Tidak mencukupi, Sebetulnya kan gini, untuk masalah kesitu kan DPA itu kan harus nya itu berdiri sendiri, ya ga? sehingga dengan berdiri sendiri DPA bisa maksimal untuk menangani tugasnya gitu lho. Memang sekarang ini memang saya diatas kapal pun sudah banyak tahu ya kan, cuman karena dituntut, tuntutan dari manajer untu pekerjaan yang lain, pengawasan untuk apa, e kesitu pun kurang maksimal memang sekarang ini pihak DPA kan ada si asst. DPA, untuk bantu saya..... karena satu, saya sendiri di DPA itu kan sebetulnya salahnya cuma jadi nama doang, karena itu juga harus ada struktur suatu manajemen perusahaan kan, jangan mengikuti struktur aja gitu lho, suatu manajemen perusahaan harus ada titik, ya ini, mau ga mau siapapun, sebetulnya jabatan saya ini membutuhkan konsentrasi yang sendiri, sendiri, DPA sendiri, di PT. L aja sendiri, di L disitu ada Captain Jk, itu DPA sendiri, ngurusin DPA itu aja, armada ada sendiri, operasional ada sendiri, gitu, ya larinya kesitu sementara itulah untuk apa tadi pengalaman, sebetulnya untuk melaksanakan pengawasan itu ya bisa aja, cuman ya kurang saja

## TRANSKIP HASIL WAWANCARA

### INFORMAN 1

#### ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA, KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
3.	<p>Bagaimanakah cara pengawasan atas penerapan ISM Code terhadap perawatan kapal dan perlengkapannya pada peralatan penting secara internal di PT. X, apakah pengawasan tersebut dilakukan dengan:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Penentuan standar, kriteria atau tolok ukur yang digunakan dalam pengawasan peralatan penting (manual mesin dan peralatan penting)</li><li>• Membandingkan pelaksanaan atau hasil pengawasan dengan standar, kriteria atau tolok ukur dan menentukan penyimpangan atau ketidak sesuaian jika ada (pelaksanaan sesuai jadwal, catatan)</li><li>• Melakukan tindakan perbaikan atas temuan ketidaksesuaian, dengan jangka waktu maksimal 3 bulan</li><li>• Mengecek kebenaran laporan yang dibuat oleh petugas pelaksana (uji teknis peralatan)</li><li>• Melakukan <i>review</i> terhadap SMS perusahaan, khususnya prosedur perawatan kapal dan perlengkapannya pada peralatan penting</li></ul>	<p>Saya rasa kita masih belum maksimal untuk ini.. dengan kata lain ya belum jalan saja, tahu sendiri lah selain jadi DPA ya rangkep OPS, marketing dll, mumet, jadi ga konsen, coba aja tanya asst. DPA ..... Lha belum jalan.. ya ga ada tindakan perbaikan, ga ada uji teknis, semuanya belum aja, coba detail tanya sama asst. DPA `saja</p>

## TRANSKIP HASIL WAWANCARA

### INFORMAN 1

#### ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA, KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
4.	Bagaimanakah dengan kecukupan anggaran untuk kegiatan pengawasan internal di PT X	Untuk anggaran khusus memang tidak ada, namun itu sifatnya jika kita mau pergi untuk melaksanakan pengawasan ya kita ngjukan ke bagian keuangan, dan dikasih petty cash
5.	Bagaimanakah mengenai prosedur untuk pengawasan internal atas perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya peralatan penting di kapal PT. X	Mungkin kamu tanya asst. DPA saja, dia yang lebih tahu. Ya
6.	Bagaimanakah dengan peralatan yang disediakan oleh perusahaan untuk mendukung kegiatan pengawasan internal terhadap peralatan penting di kapal PT. X ?	Ya cuma komputer ini saja, HP beli sendiri, pulsa dikasih jatah dari perusahaan tapi Cuma 200 rb, iku ga cukup..kamera 1 kamera dipakai untuk rame- rame
7.	Adakah keluhan yang disampaikan terkait dengan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya untuk peralatan penting ( <i>critical equipment</i> ) di kapal?	Sebetulnya jabatan saya ini membutuhkan konsentrasi yang sendiri, sendiri, DPA sendiri, di L aja sendiri, di Ls disitu ada Capt. Jk, itu DPA sendiri, ngurusin DPA itu aja, armada ada sendiri, operasinal ada sendiri , dan hanya sebagai nama saja...
8.	Adakah saran yang disampaikan terkait dengan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya untuk peralatan penting ( <i>critical equipment</i> ) di kapal / mohon saran bagaimana sebaiknya pengawasan tersebut dapat berjalan lebih baik	Penambahan karyawan untuk tenaga DPA, sehingga pelaksanaan ISM dapat berjalan sesuai dengan tujuan

## TRANSKIP HASIL WAWANCARA

### INFORMAN 2

#### ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA, KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X

#### IDENTITAS RESPONDEN:

**Jenis Kelamin : Pria**

**Pendidikan : S I**

**Lama Bekerja : 4 Tahun**

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
<b>1.</b>	<b>Kualifikasi SDM Internal</b>	
<b>a.</b>	Mohon ceritakan pengalaman di bidang pengoperasian kapal (Tehcnical atau Marine Superintendent, Fleet Manager) atau pernah berlayar atau menjadi perwira pada kapal)	Ya. Hee, pertama kali kerja disini di pt X sebagai operaional tahun 2006 , sebagi asistan DPA 2009, itu ada tiga divisi yang sya pegang, opsersioanl, yang kedua, keagenan baru di DPA , pelatihan di BKI sebelum dapat DPA, pelatihan di BKI untuk internal auditor tahun 2009 bulannya lupa,
<b>b.</b>	Apakah pernah mengikuti pelatihan internal Auditor ISM Code, jika pernah mohon jelaskan (kapan dan dimana)	ya itu pelatihan di BKI untuk internal auditor tahun 2009 bulannya lupa
<b>c.</b>	Mohon sebutkan sertifikasi atau ijasah apakah yang dimiliki oleh bapak sebagai pengawas internal PT. X	SI, Tatalaksana, administrasi pelabuhan cuman kita juga ada tehnik dan nautika, cuman kita hanya kulitnya saja

**TRANSKIP HASIL WAWANCARA**

**INFORMAN 2**

**ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA, KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X**

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
1.	<p>Bagaimanakah kecukupannya jumlah SDM untuk kegiatan internal pengawasan perawatan kapal dan pemeliharaan khususnya pada peralatan penting pada kapal PT. X</p>	<p>Sebenarnya mencukupi, mencukupi kan baru tiga kapal, kan untuk satu orang, sebenarnya gini, memang secara administrasi atau prosedural DPA nya adalah Capt. Agus namun pelaksanaannya saya...Kalo untuk Itu ga terlalu, cuman job desk ga jelas disini cuman konteksnya disini saya cuman pelaksananya, masalahnya untuk ISM masih dibawah armada jadi belum independent, cuman dibawah nya armada sekarang ini jadi belum idenpenden,</p>
2.	<p>Bagaimanakah cara pengawasan atas penerapan ISM Code terhadap perawatan kapal dan perlengkapannya pada peralatan penting secara internal di PT. X, apakah pengawasan tersebut dilakukan dengan:</p> <p>Penentuan standar, kriteria atau tolok ukur yang digunakan dalam pengawasan peralatan penting (manual mesin dan peralatan penting)</p> <p>Membandingkan pelaksanaan atau hasil pengawasan dengan standar, kriteria atau tolok ukur dan menentukan penyimpangan atau ketidak sesuaian jika ada (pelaksanaan sesuai jadwal, catatan)</p> <p>Melakukan tindakan perbaikan atas temuan ketidaksesuaian, dengan jangka waktu maksimal 3 bulan</p> <p>Mengecek kebenaran laporan yang dibuat oleh petugas pelaksana (uji teknis peralatan)</p> <p>Melakukan <i>review</i> terhadap SMS perusahaan, khususnya prosedur perawatan kapal dan perlengkapannya pada peralatan penting</p>	<p>Ya, kita pakai ISM Code, ini coba mas lihat prosedurnya... yah kita punya 3 kapal prosedur masih general sekali, artinya ya . itu prosedur nya dipakai untuk kapal kapal lain juga..... ya bagaimana mau jalan lha kuncinya kan di manajemen gitu, saya ga bisa ngecheck kapal kesana kemari kalau kapal ga di jakarta, kalau kapal pas diluar, uang perjalanan ga pernah keluar, ya internal saja ya.. intinya ya kembali ke yang tadi.... Dukungan saja... belum ya... belum dilakukan....masih bolong- bolong ...</p>

## TRANSKIP HASIL WAWANCARA

### INFORMAN 2

#### ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA, KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
1.	Bagaimanakah dengan kecukupan anggaran untuk kegiatan pengawasan internal di PT X	Kurang bahkan ga ada, kita seharusnya kan ki a pergi kemanapun ga harus bilang siapapun, kan begitu, nah karena kita ga ada anggaran, tapi sih secara konteksnya kita ga ada divisi sendiri masih dibawah armada jadinya ya ilang...
2.	Bagaimanakah mengenai prosedur untuk pengawasan internal atas perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya peralatan penting di kapal PT. X	Ada, ya...secara global saja.. kalo ini
3.	Bagaimanakah dengan peralatan yang disediakan oleh perusahaan untuk mendukung kegiatan pengawasan internal terhadap peralatan penting di kapal PT. X ?	Ga ada, ya kalo kita mau photo ya modal sendiri, kamera ada cuman bukan khusus untuk ini namun umum, penting banget kita ga bisa omong tanpa kamera, modal sendiri semua
4.	Adakah keluhan yang disampaikan terkait dengan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya untuk peralatan penting ( <i>critical equipment</i> ) di kapal?	Ga dukungan aja, sudah jelas semuanya, kita ga bisa bicara banyak tanpa ada itu
5.	Adakah saran yang disampaikan terkait dengan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya untuk peralatan penting ( <i>critical equipment</i> ) di kapal / mohon saran bagaimana sebaiknya pengawasan tersebut dapat berjalan lebih baik	Ya pertama manajemen harus memperhatikan itu, dibuat divisi DPA secara idenpendet sehingga bisa melaksanakan pengawasan secara independen, tanpa intervensi ga enak, ga ada idenpenden benar benar

## TRANSKIP HASIL WAWANCARA

### INFORMAN 3

#### ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA, KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X

#### IDENTITAS RESPONDEN:

**Jenis Kelamin : Pria**

**Pendidikan : ATT III**

**Lama Bekerja : 5 Tahun**

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
<b>1.</b>	<b>Kualifikasi SDM Internal</b>	
<b>a.</b>	Mohon ceritakan pengalaman di bidang pengoperasian kapal (Tehcnical atau Marine Superintendent, Fleet Manager) atau pernah berlayar atau menjadi perwira pada kapal)	Saya dikapal 12 tahun di pindah pindah si ga cuma satu perusahaan, terus saya jadi kepala tehnik di alfa liliana shiping 3 tahu, terus 2001 saya pindah di tossa line semarang 2 tahun, pertengahan 2007 saya mulai bergabung dengan PTPUL.
<b>b.</b>	Apakah pernah mengikuti pelatihan internal Auditor ISM Code, jika pernah mohon jelaskan (kapan dan dimana)	Belum pernah, rencana kemaren begitu, Pak Sartono karena cuman saya tiba - tiba ada kapal bermasalah akhirnya Imam yang berangkat, seharusnya bareng Imam kemaren, tinggal nunggu waktunya aja ini, tinggal tunggu waktu yang tepat baru di sini
<b>c.</b>	Mohon sebutkan sertifikasi atau ijasah apakah yang dimiliki oleh bapak sebagai pengawas internal PT. X	ATT III, Cuma saya punya, kalo saya sudah 3000 KW untuk endorsement - nya , ijasah darat saya Tehnik sipil, S I UNDIP

**TRANSKIP HASIL WAWANCARA**

**INFORMAN 3**

**ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA,  
KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X**

<b>No</b>	<b>Pertanyaan</b>	<b>Hasil Wawancara</b>
2.	Bagaimanakah kecukupannya jumlah SDM untuk kegiatan internal pengawasan perawatan kapal dan pemeliharaan khususnya pada peralatan penting pada kapal PT. X	<p>Kalo cuma pengawasan teknis masih cukup dan saya juga sudah komitment, selagi kapal masih dibawah lima saya sendiri masih mampu, tapi kalo nanti sudah diatas lima ya otomatis ya saya ya harus ada kawan, tapi untuk yang ini, yang lain - lain ga jalan karena si Imam juga sudah dipasrahi gitu juga kapal datang, ga ada inisiatif ke kapal, harusnya untuk mengarahkan orang kapal bagaimana - bagaimana yang tahu kan dia, harusnya kamu itu begini Capt, Chief harus begini nah itu ga ada yang jalan nah aku sudah berapa kali omong sama Imam itu.</p> <p>Masih cukup buat seluruh orang, peralatan mesin masih cukup, tapi saya kira masih cukup namun tidak jalan saja, kalo cuma nangani kapal tiga sebetulnya ya sangat sedikit lah, seharusnya Kapten Agus untuk mengawasi kapal juga bisa</p>

## TRANSKIP HASIL WAWANCARA

### INFORMAN 3

#### ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA, KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
3.	<p>Bagaimanakah cara pengawasan atas penerapan ISM Code terhadap perawatan kapal dan perlengkapannya pada peralatan penting secara internal di PT. X, apakah pengawasan tersebut dilakukan dengan:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Penentuan standar, kriteria atau tolok ukur yang digunakan dalam pengawasan peralatan penting (manual mesin dan peralatan penting)</li><li>• Membandingkan pelaksanaan atau hasil pengawasan dengan standar, kriteria atau tolok ukur dan menentukan penyimpangan atau ketidak sesuaian jika ada (pelaksanaan sesuai jadwal, catatan)</li><li>• Melakukan tindakan perbaikan atas temuan ketidaksesuaian, dengan jangka waktu maksimal 3 bulan</li><li>• Mengecek kebenaran laporan yang dibuat oleh petugas pelaksana (uji teknis peralatan)</li><li>• Melakukan <i>review</i> terhadap SMS perusahaan, khususnya prosedur perawatan kapal dan perlengkapannya pada peralatan penting</li></ul>	<p>Jadi begini KKM punya keluhan begini, aku kasih solusi kalo selama ini memang belum tertulis ya, jadi hanya lewat telepon itu, atau kalo ditengah laut lewat email ya, itu yang belum saya laksanakan dan ini sudah saya persiapkan untuk untuk instruksi bulanan untuk tertulis sudah saya persiapkan, mungkin akhir bulan inilah sudah mulai berjalan untuk instruksi perawatan ...kalo untuk perawatan pak, jadi karena kita ini kapal tua , buku buku manual pakai bahasa jepang jadi kita standardnya apa ya kita pakai aja kira kira saja pak... belum, ... belum berjalan, belum ada pengawasan yang disebutkan oleh bapak tadi</p>

**TRANSKIP HASIL WAWANCARA**

**INFORMAN 3**

**ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA, KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X**

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
4.	Bagaimanakah dengan kecukupan anggaran untuk kegiatan pengawasan internal di PT X	bagi saya sesuai dengan kemampuan perusahaan dan saya gak terlalu nuntut untuk ini harus hotel yang begini, jadi intinya yang penting poknya semua lancar.... Dan itu ga harus apa. ga harus tanggal sekian harus lura kota, dan itu tergantung kebutuhan he he jadi anggaran khusus ga ada. Memang untuk anggaran itu ga ada perencanaan, jadi kalo saya tergantung kebutuhan, seperti contoh misalnya untuk spare part, harusnya saya punya anggaran ya untuk tahun 2011 harusnya saya suda bikin untuk setahun ke depan itu ga jalan pak Very selama ini karena ya itu dari keuangan, saya nyesuaikan keuangan, jadi bukan keuangan ngikuti anggaran saya bukan
5.	Bagaimanakah mengenai prosedur untuk pengawasan internal atas perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya peralatan penting di kapal PT. X	Kalo selama ini yang saya tekankan ya masih engine, kalo itu terus terang pak very saya belum bikin itu, nanti akhir bulan ini sudah saya terapkan, dan saya baru bikin format yang yang ga mungkin saya ambil dari manual booknya, ..... <i>Ga ada yang bisa bahasa jepang soalnya</i> .. ya ada sih tapi ya itu ndak pas kalau saya lihat
6.	Bagaimanakah dengan peralatan yang disediakan oleh perusahaan untuk mendukung kegiatan pengawasan internal terhadap peralatan penting di kapal PT. X ?	Ga ada peralatan, ga ada kamera juga untuk rame - rame kemaren pada waktu mau berangkat saya cari, saya cari ga ada dipakai divisi mana , memang seharusnya idealnya seperti saya harus punya kamera khusus sendiri, laptop ya saya punya cuman saya taruh dirumah, hp saya beli sendiri, cuman dapat pulsa dua ratus ribu itu aja, saya ga cukup pak , 200 ratus ribu ini saya kan rata - rata kalo lagi luar kota, pulsa saya minimal lima ratus ribu satu bulan, belum telp rumah saya, kalo hari sabtu minggu saya monitor kapal saya kan pakai telpon rumah, tapi aku nggak ada anggaran untuk itu, mungkin kalo baru keungan lancar baru mau omong
7.	Adakah keluhan yang disampaikan terkait dengan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya untuk peralatan penting ( <i>critical equipment</i> ) di kapal?	fungsi dari DPA saja di tingkatkan lagi, sehingga nanti benar benar DPA bisa menjalankan fungsinya dengan baik
8.	Adakah saran yang disampaikan terkait dengan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya untuk peralatan penting ( <i>critical equipment</i> ) di kapal / mohon saran bagaimana sebaiknya pengawasan tersebut dapat berjalan lebih baik	ya kalo perlu tambah DPA, yang benar benar DPA, pengalaman kapal lah... terus job descripsi juga jangan ditambah tambah... kalau perlu ya hire lagi

TRANSKIP HASIL WAWANCARA

INFORMAN 4

ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA,  
KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X

IDENTITAS RESPONDEN:

Jenis Kelamin : Pria

Pendidikan : ANT I

Lama Bekerja : 1 Tahun

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
1.	<b>Kualifikasi SDM Internal</b>	
a.	Mohon ceritakan pengalaman di bidang pengoperasian kapal (Tehcnical atau Marine Superintendent, Fleet Manager) atau pernah berlayar atau menjadi perwira pada kapal)	Saya jadi nahkoda 1 januari 1976, itu dikapal kargo passenger tahun 1998, trus 1998 saya ke passenger, tahun 1990 saya di PELNI, saya dipercayakan mengawasi pembuatan e...caraka jaya niaga 10, tapi nahkoda disitu untuk jangka waktu 6-8 bulan, setelah itu saya ke passenger, tahun 2005 sampai 2008 saya ke kargo kontainer, baru saya ke sini.
b.	Apakah pernah mengikuti pelatihan internal Auditor ISM Code, jika pernah mohon jelaskan (kapan dan dimana)	Sudah, di pertamina, kalau ISM Code di sini di AIP, AIP tapi masih kampus lama, tahun 2001. Tapi hanya pengenalan saja , tapi untuk internal auditor, saya belum, tapi saya di kapal penumpang itu kan ketat sekali.
c.	Mohon sebutkan sertifikasi atau ijazah apakah yang dimiliki oleh bapak sebagai pengawas internal PT. X	ANT 1 tahun 1975, ANT 1 di updating tahun 2001. Kan updating pertama kali itu tahun2001

**TRANSKIP HASIL WAWANCARA**

**INFORMAN 4**

**ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA, KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X**

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
2.	Bagaimanakah kecukupannya jumlah SDM untuk kegiatan internal pengawasan perawatan kapal dan pemeliharaan khususnya pada peralatan penting pada kapal PT. X	Tidak perlu, cukup, cukup ya ya.. tapi ya masih kurangnya.. kalo lagi begini semua pada sibuk benerin kapal
3.	<p>Bagaimanakah cara pengawasan atas penerapan ISM Code terhadap perawatan kapal dan perlengkapannya pada peralatan penting secara internal di PT. X, apakah pengawasan tersebut dilakukan dengan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Penentuan standar, kriteria atau tolok ukur yang digunakan dalam pengawasan peralatan penting (manual mesin dan peralatan penting)</li> <li>• Membandingkan pelaksanaan atau hasil pengawasan dengan standar, kriteria atau tolok ukur dan menentukan penyimpangan atau ketidak sesuaian jika ada (pelaksanaan sesuai jadwal, catatan)</li> <li>• Melakukan tindakan perbaikan atas temuan ketidaksesuaian, dengan jangka waktu maksimal 3 bulan</li> <li>• Mengecek kebenaran laporan yang dibuat oleh petugas pelaksana (uji teknis peralatan)</li> <li>• Melakukan <i>review</i> terhadap SMS perusahaan, khususnya prosedur perawatan kapal dan perlengkapannya pada peralatan penting</li> </ul>	Ya kita masih belum lakukan aja pak itu semua, manual aja baru dikasih bulan lalu.. kita ga pernah dikasih pelatihan... harus nya orang kantor ke kapal kasih training kita kita ini.. ya kita kerja ya seadanya saja pak, yang penting kapal jalan lancar saja

## TRANSKIP HASIL WAWANCARA

### INFORMAN 4

#### ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA, KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
4.	Bagaimanakah dengan kecukupan anggaran untuk kegiatan pengawasan internal di PT X	Tapi saya liat tidak ada, anggaran hanya itu saja.semua saya hanya beli sendiri gitu, yang ada hanya port entertainment saja, seperti kita kemaren mau melaporkan sesuatu kekantor, tapi pulsa satelit habis.. ya kita ga beli, minta kantor susah, kalau ada anggaran sich cepat saja saya kira
5.	Bagaimanakah mengenai prosedur untuk pengawasan internal atas perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya peralatan penting di kapal PT. X	Ada tapi tidak sesuai,..... ya tidak sesuai aja, itu prosedur untuk kapal baru kayaknya, tapi disini kan kapal tua..ya kalo mau buat prosedur ya itu aja, terjemahkan saja itu manual nya yang bahasa jepang.. ha ha ha
6.	Bagaimanakah dengan peralatan yang disediakan oleh perusahaan untuk mendukung kegiatan pengawasan internal terhadap peralatan penting di kapal PT. X ?	Peralatan? Maksudnya?..Camera tidak ada, komputer ada untuk laporan kita tiap bulan, kita laporan ada yang 1 bulan sekali ada yang 3 bulanan, .... Ee Menurut saya kurang, repot saja.
7.	Adakah keluhan yang disampaikan terkait dengan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya untuk peralatan penting ( <i>critical equipment</i> ) di kapal?	Belum ada
8.	Adakah saran yang disampaikan terkait dengan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya untuk peralatan penting ( <i>critical equipment</i> ) di kapal / mohon saran bagaimana sebaiknya pengawasan tersebut dapat berjalan lebih baik	Nanti mungkin saya sarankan, gimana kalau sesuatu yang rusak ya kita ganti.....Anggaran, iya itu, juga dikasih.

## TRANSKIP HASIL WAWANCARA

### INFORMAN 5

#### ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA, KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X

##### IDENTITAS RESPONDEN:

Jenis Kelamin : Pria

Pendidikan : ATT III

Lama Bekerja : 1Tahun

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
1.	<b>Kualifikasi SDM Internal</b>	
a.	Mohon ceritakan pengalaman di bidang pengoperasian kapal (Tehcnical atau Marine Superintendent, Fleet Manager) atau pernah berlayar atau menjadi perwira pada kapal)	Pengalaman saya sekitar 24 kapal, dalam 20 tahun. Dari saya wisuda ATT III, tahun 1990 sampai sekarang... Kalau di perusahaan Indonesia sejak tahun 1994, dengan tipe kapal yang sama. Itu diperusahaan Indonesia, sudah lama di MSI 8-10 tahun, tapi begitu kembali ke Indonesia jabatannya ya Chief Engine juga.
b.	Apakah pernah mengikuti pelatihan internal Auditor ISM Code, jika pernah mohon jelaskan (kapan dan dimana)	Kalau dikapal ini kita sering diadakan latihan-latihan pedoman mengatasi kebakaran...pernah ikut tapi di Malaysia, tahun 1997, itu setiap crew yang mau naik harus ISM Code, setelah kita naik di atas itu ada penilaian kita menjawab lewat komputer. Jadi komputer yang menilai kita. Dan untuk jabatan sebagai Chief Engine itu dia harus 80% lulus, kalau 70% tidak lulus. Kalau Nahkoda 110% lebih... Dapat ,tapi setelah itu kan tidak berguna dan itu langsung diprint keluar. Itu.....Perusahaan, jadi kapten yang menilai kita nantinya. Tapi dari luar kita tidak ada, dari perusahaan saja...Belum..
c.	Mohon sebutkan sertifikasi atau ijasah apakah yang dimiliki oleh bapak sebagai pengawas internal PT. X	ATT III,

**TRANSKIP HASIL WAWANCARA**

**INFORMAN 5**

**ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA,  
KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X**

<b>No</b>	<b>Pertanyaan</b>	<b>Hasil Wawancara</b>
2.	Bagaimanakah kecukupannya jumlah SDM untuk kegiatan internal pengawasan perawatan kapal dan pemeliharaan khususnya pada peralatan penting pada kapal PT. X	Cukup, kan ada masinis 1 biasanya tu mesin belum kerja kita panggil masinisnya, kumpul di kamar. Kita piket kerja, jadi sistem itu sudah saya pake jadi mereka tau apa yang harus mereka kerjakan....ya cukup Pak

**TRANSKIP HASIL WAWANCARA**

**INFORMAN 5**

**ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA,  
KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X**

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
3.	<p>Bagaimanakah cara pengawasan atas penerapan ISM Code terhadap perawatan kapal dan perlengkapannya pada peralatan penting secara internal di PT. X, apakah pengawasan tersebut dilakukan dengan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Penentuan standar, kriteria atau tolok ukur yang digunakan dalam pengawasan peralatan penting (manual mesin dan peralatan penting)</li> <li>• Membandingkan pelaksanaan atau hasil pengawasan dengan standar, kriteria atau tolok ukur dan menentukan penyimpangan atau ketidak sesuaian jika ada (pelaksanaan sesuai jadwal, catatan)</li> <li>• Melakukan tindakan perbaikan atas temuan ketidaksesuaian, dengan jangka waktu maksimal 3 bulan</li> <li>• Mengecek kebenaran laporan yang dibuat oleh petugas pelaksana (uji teknis peralatan)</li> <li>• Melakukan <i>review</i> terhadap SMS perusahaan, khususnya prosedur perawatan kapal dan perlengkapannya pada peralatan penting</li> </ul>	<p>Untuk peralatan penting ini kan saya punya jam kerja, ya itu jam kerja yang saya catat...Saya pakai manual book, tapi juga ga terlalu saya pake. Yang saya pake ya... pengalaman saya... betul Pak..... ya... karna manual book itu memakai tulisan bahasa supermi, tulisan Jepang. Jadi mau tau dari mana ? Terpaksa dengan pengalaman, ada semua jam kerja, running hournya ada saya pake. Jadi setelah cukup jam kerjanya saya suruh buka ini buka ini.....jangka waktu tindakan perbaikan tersebut?...Ya.. dilaksanakan,. Tapi tidak tercatat pak, ada jangka waktu kalau kita minta harus tgl sekian selesai, paling lama 3 hari kita minta...Tidak sampai 1 bulan.... Laporan itu?...Saya kan menilai dulu, melihat istilahnya dia laporan. Dapat laporan itu saya langsung terjun ke lapangan. Saya melihat, menganalisa dulu benar tidak.... Belum, cuma saya baca – baca saja.... yang dikasi kapal itu tidak sesuai dengan tipe kapalnya, tidak sesuai mesinnya, main engine nya juga tidak sesuai, auxiliary engine nya juga tidak sesuai. Di prosedurnya ISM Code makai mesin yang baru, tapi kalau kita kan pakai mesin yang lama.</p>

**TRANSKIP HASIL WAWANCARA**

**INFORMAN 5**

**ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA,  
KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X**

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
4.	Bagaimanakah dengan kecukupan anggaran untuk kegiatan pengawasan internal di PT X	Disini ada insentif kerja, untuk mendapatkan anggaran insentif ini kita harus membuat laporan kerja kita. Jadi apa yang kita kerjakan, misal bulan ini ya.... kita laporkan. Tapi biasanya khusus motor induk, mesin induk, generator itu yang kita ajukan, anggaran tidak ada cuma insentif...O.. kalau itu ga ada Pak
5.	Bagaimanakah mengenai prosedur untuk pengawasan internal atas perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya peralatan penting di kapal PT. X	Ada, tapi ga sesuai
6.	Bagaimanakah dengan peralatan yang disediakan oleh perusahaan untuk mendukung kegiatan pengawasan internal terhadap peralatan penting di kapal PT. X ?	Temperatur juga termasuk alat, monometer juga kita untuk mengontrol gitu. Tapi saya ga minta alat yang untuk laser, jadi itu kita tinggal dari jauh aja nyalain lampu saja kita sudah tau temperaturnya sekian...Ada...kita dikasih untuk bikin laporan, kita ada email, kalau kamera pake HP saja. Computer ada dianjungan, kalau laptop punya sendiri pak
7.	Adakah keluhan yang disampaikan terkait dengan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya untuk peralatan penting ( <i>critical equipment</i> ) di kapal?	Kalau minta cadangan spare part yang penting .. lama karna harus minta ke jepang, terus perawatan kapal ini, ngecat susah dikasi. Itu kamar mandi saya sudah jelek loch....Prosedur disesuaikan, harus mereka yang kasih. Harus ada checklist untuk motor induk, motor bantu, fire pump, mesin kemudi juga....kalau yang itu kan tidak sesuai.
8.	Adakah saran yang disampaikan terkait dengan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya untuk peralatan penting ( <i>critical equipment</i> ) di kapal / mohon saran bagaimana sebaiknya pengawasan tersebut dapat berjalan lebih baik	Harus setiap bulan, kantor itu bertanya itu ISM Code dilaksanakan atau tidak. Kan kadang-kadang orang kantor diam, orang kapal juga diam. Jadi fungsi atas ya.... bergerak, baru fungsi bawah bisa bergerak. Kalau dibawah aja yang bergerak tapi atas diam bawah juga diam. Kalau kantor yang push, kita pasti... audit juga harus dilaksanakan.. di kapal

**TRANSKIP HASIL WAWANCARA**

**INFORMAN 6**

**ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA,  
KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X**

**IDENTITAS RESPONDEN:**

**Jenis Kelamin : Pria**

**Pendidikan : ATT IV**

**Lama Bekerja : 1 Tahun**

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
1.	<b>Kualifikasi SDM Internal</b>	
a.	Mohon ceritakan pengalaman di bidang pengoperasian kapal (Tehcnical atau Marine Superintendent, Fleet Manager) atau pernah berlayar atau menjadi perwira pada kapal)	Pengalaman udah cukup lah, soalnya dari tahun 80 berlayar, ATT IV, endorsement ya udah cukup untuk jadi KKM, masinis I juga ATT IV....di kapal caraka, tapi dari kapal cargo juga,
b.	Apakah pernah mengikuti pelatihan internal Auditor ISM Code, jika pernah mohon jelaskan (kapan dan dimana)	Terus - terang selama saya 1 bulan lebih disini belum ada pelatihan, jujur saya, dulu cadet saya ada, pengenalan saja, tahun 2008 lah.... BP3IP Sunter
c.	Mohon sebutkan sertifikasi atau ijazah apakah yang dimiliki oleh bapak sebagai pengawas internal PT. X	ATT 4, endorsement ya udah

**TRANSKIP HASIL WAWANCARA**

**INFORMAN 6**

**ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA,  
KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X**

<b>No</b>	<b>Pertanyaan</b>	<b>Hasil Wawancara</b>
2.	Bagaimanakah kecukupannya jumlah SDM untuk kegiatan internal pengawasan perawatan kapal dan pemeliharaan khususnya pada peralatan penting pada kapal PT. X	Ya kalau pengawasan sich kita sama perwira kerja sama. Itu kan.....tapi masih cukup ada bimbingan dari atas kita laksanakan, ya kalo amati sih masih agak keteteran

TRANSKIP HASIL WAWANCARA

INFORMAN 6

ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA,  
KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
3.	<p>Bagaimanakah cara pengawasan atas penerapan ISM Code terhadap perawatan kapal dan perlengkapannya pada peralatan penting secara internal di PT. X, apakah pengawasan tersebut dilakukan dengan:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Penentuan standar, kriteria atau tolok ukur yang digunakan dalam pengawasan peralatan penting (manual mesin dan peralatan penting)</li><li>• Membandingkan pelaksanaan atau hasil pengawasan dengan standar, kriteria atau tolok ukur dan menentukan penyimpangan atau ketidaksesuaian jika ada (pelaksanaan sesuai jadwal, catatan)</li><li>• Melakukan tindakan perbaikan atas temuan ketidaksesuaian, dengan jangka waktu maksimal 3 bulan</li><li>• Mengecek kebenaran laporan yang dibuat oleh petugas pelaksana (uji teknis peralatan)</li><li>• Melakukan <i>review</i> terhadap SMS perusahaan, khususnya prosedur perawatan kapal dan perlengkapannya pada peralatan penting</li></ul>	<p>Itu kayaknya belum ada laporan..... iya itu memang penting... belum dilaksanakan itu, tapi kalau untuk mesin kemudi kita selalu check pak, sebelum berangkat, tapi begitu jalan kemudi macet he he he</p>

**TRANSKIP HASIL WAWANCARA**

**INFORMAN 6**

**ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA, KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X**

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
4.	Bagaimanakah dengan kecukupan anggaran untuk kegiatan pengawasan internal di PT X	Tidak ada anggaran khusus pak untuk itu.... semua dari kantong sendiri nanti kita reimburse ke kantor apk , biar semua lancar gitu lho pak
5.	Bagaimanakah mengenai prosedur untuk pengawasan internal atas perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya peralatan penting di kapal PT. X	Kita belum baca pak,,
6.	Bagaimanakah dengan peralatan yang disediakan oleh perusahaan untuk mendukung kegiatan pengawasan internal terhadap peralatan penting di kapal PT. X ?	Ga ada, belum ada., ga ada, masing-masing.....Cuma ada satelit, HP kapal tidak ada, pulsa juga beli sendiri.... pakai kamera HP saja.
7.	Adakah keluhan yang disampaikan terkait dengan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya untuk peralatan penting ( <i>critical equipment</i> ) di kapal?	Sementara ini belum Pak...
8.	Adakah saran yang disampaikan terkait dengan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya untuk peralatan penting ( <i>critical equipment</i> ) di kapal / mohon saran bagaimana sebaiknya pengawasan tersebut dapat berjalan lebih baik	Kalau saya punya saran ya.... kantor itu memperhatikan keselamatan orang dikapal. ....dalam bentuk kita di kasih alat keselamatan lah, disini kita mau pake sepatu nggak ada, maunya beli sendiri, kita ajukan kantor kayaknya tidak ada. Itu beli sendiri... e kita wearpack saja belum ada

**TRANSKIP HASIL WAWANCARA PADA PT. X**

**INFORMAN 7**

**ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA,  
KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X**

**IDENTITAS RESPONDEN:**

**Jenis Kelamin : Pria**

**Pendidikan : ANT III**

**Lama Bekerja : 1 Tahun**

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
1.	<b>Kualifikasi SDM Internal</b>	
a.	Mohon ceritakan pengalaman di bidang pengoperasian kapal (Tehcnical atau Marine Superintendent, Fleet Manager) atau pernah berlayar atau menjadi perwira pada kapal)	Selama saya disini belum ada, itu penting, saya terus terang saya disini saya takut. tahu-tahu kemudi ga jalan, biasanya perusahaan pelayaran itu keselamatan itu ada, tapi ini ga ada keselamatan, saya bisa langsung cepat tahu ketika saya naik kapal, ukur badan untuk baju, itu berarti sudah pokeng, pokeng, gitu...hampir 30 tahunan dikapal, pindah - pindah kapal...Ya 15 tahunan lah, saya temen mualim I, dia senior saya dulu malahan, dia malah kerja di darat dulu, begitu lulus, kalo saya begitu ANT III dulu MPB langsung di kapal barang
b.	Apakah pernah mengikuti pelatihan internal Auditor ISM Code, jika pernah mohon jelaskan (kapan dan dimana)	Yang saya juga agak heran perwira ko syaratnya masih seadanya? Ya untuk orang yang barusan, apa, kalau ga masalah perwira itu syaratnya 10 sertifikatnya...yang dimaksud dengan pelatihan ISM apa coba.. O... belum, belum pernah, belum pernah, 1 bulan ini belum pernah.
c.	Mohon sebutkan sertifikasi atau ijazah apakah yang dimiliki oleh bapak sebagai pengawas internal PT. X	ANT 2, kalau mualim I, dia pengalaman, untung dia mentalnya bagus menghadapi situasi penting.walaupun agak panik, tapi mentalnya cukup,...saya punya 4, BST, AFF, SCRIB,dan ijazah

**TRANSKIP HASIL WAWANCARA PADA PT. X**

**INFORMAN 7**

**ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA,  
KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X**

<b>No</b>	<b>Pertanyaan</b>	<b>Hasil Wawancara</b>
2.	Bagaimanakah kecukupannya jumlah SDM untuk kegiatan internal pengawasan perawatan kapal dan pemeliharaan khususnya pada peralatan penting pada kapal PT. X	Kalau dari kita, dari kita orang kapal si cukup, tapi kita kan ada respon dari perusahaan ya, apalagi kita dibantu oleh Masinis I, Masinis II dan masinis III Pak

TRANSKIP HASIL WAWANCARA PADA PT. X

INFORMAN 7

ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA, KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
3.	<p>Bagaimanakah cara pengawasan atas penerapan ISM Code terhadap perawatan kapal dan perlengkapannya pada peralatan penting secara internal di PT. X, apakah pengawasan tersebut dilakukan dengan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Penentuan standar, kriteria atau tolok ukur yang digunakan dalam pengawasan peralatan penting (manual mesin dan peralatan penting)</li> <li>• Membandingkan pelaksanaan atau hasil pengawasan dengan standar, kriteria atau tolok ukur dan menentukan penyimpangan atau ketidaksesuaian jika ada (pelaksanaan sesuai jadwal, catatan)</li> <li>• Melakukan tindakan perbaikan atas temuan ketidaksesuaian, dengan jangka waktu maksimal 3 bulan</li> <li>• Mengecek kebenaran laporan yang dibuat oleh petugas pelaksana (uji teknis peralatan)</li> <li>• Melakukan <i>review</i> terhadap SMS perusahaan, khususnya prosedur perawatan kapal dan perlengkapannya pada peralatan penting</li> </ul>	<p>ga ada... ga ada itu Pak..... kalau kita pelaut ini sudah sibuk pak dengan kerjaan kita, kapal sandar ya bongkar, muat...kadang perbaikan, kalau sandar nya lama ya kita pulang saja, nengok keluarga, cuma itu waktunya sih pak .... kalau dilaut kita jaga.. yah... ya...e itu kita diberi perangsang lah , seperti di perusahaan-perusahaan lain, seperti kapal ini sebelum masih punya SPIL, kita dikasih insentif ISM Code pak... jadi kan enak kita semangat gitu pak</p>

**TRANSKIP HASIL WAWANCARA PADA PT. X**

**INFORMAN 7**

**ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA,  
KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X**



**TRANSKIP HASIL WAWANCARA PADA PT. X**

**INFORMAN 7**

**ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA, KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X**

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
4.	Bagaimanakah dengan kecukupan anggaran untuk kegiatan pengawasan internal di PT X	Ga ada, seperti kemarin, mo beli apa-apa nggak punya dana, kita ga bisa nunggu dari perusahaan, lama. Terpaksa kas belanja, kita ambil uang makan
5.	Bagaimanakah mengenai prosedur untuk pengawasan internal atas perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya peralatan penting di kapal PT. X	itulah masih tidak sesuai saja.. kita mau check ini , itu kalo ga ada panduan juga...Ya, itu kan kayaknya lebih ke kapal tanker ya.. coba bapak lihat deh....di manual
6.	Bagaimanakah dengan peralatan yang disediakan oleh perusahaan untuk mendukung kegiatan pengawasan internal terhadap peralatan penting di kapal PT. X ?	Computer, printer ada, telepon kita pakai satellite saja, mahal kita bias dimarahi sama orang armada nanti kalo pakai telp ini, ini juga dibatasi pak.. ya peralatan minim
7.	Adakah keluhan yang disampaikan terkait dengan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya untuk peralatan penting ( <i>critical equipment</i> ) di kapal?	Ga ada bimbingan dari kantor untuk ISM Code di kapal, anggaran minim, peralatan safety ga ada, kertas kertas juga belum dikirim kirim padahal sudah minta
8.	Adakah saran yang disampaikan terkait dengan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya untuk peralatan penting ( <i>critical equipment</i> ) di kapal / mohon saran bagaimana sebaiknya pengawasan tersebut dapat berjalan lebih baik	DPA harus setiap bulan datang kekapal untuk memberikan wejangan kepada awak kapal, sehingga kami tidak bingung dalam penerapan ISM Code di kapal ini

TRANSKIP HASIL WAWANCARA PADA *RECOGNIZED ORGANISATION*

INFORMAN 1

ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA,  
KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X

IDENTITAS RESPONDEN:

Jenis Kelamin : Pria

Pendidikan : S I

Lama Bekerja : 18 Tahun

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
1.	<b>Kualifikasi SDM Internal</b>	
a.	<p>Mohon ceritakan pengalaman yang pernah dimiliki sebelumnya.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Apakah berpengalaman min 5 tahun di bidang yang sesuai dengan aspek tehnikal atau operasi manajemen pengoperasian kapal, seperti:<ul style="list-style-type: none"><li>– Klasifikasi kapal atau <i>survey statutory</i></li><li>– Pelaut sebagai Perwira jaga</li><li>– Menjabat sebagai Mgr Tehnik, <i>Superintendent</i> atau Mgr Operasi ) pada perusahaan pelayaran, atau</li></ul></li><li>• Kombinasi dari ketiga hal diatas</li></ul>	<p>ya udah lama mas, pengalaman mulai dari tahun 92 sudah berkarya disini sebagai PNS..ya... ya itu aja langsung kerja di pegawai negeri, begitu lulus dari kuliah. Terus tahun 2000 sudah ditempatkan di Marine Inspector...dengan tugas mengawasi kelaik lautan dan keselamatan kapal,</p>

**TRANSKIP HASIL WAWANCARA PADA *RECOGNIZED ORGANISATION***

**INFORMAN 1**

**ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA, KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X**

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
b.	<p>Apakah pernah mengikuti pelatihan ISM Code? Jika pernah, mohon jelaskan apakah pelatihan tersebut dilaksanakan sesuai dengan ketentuan sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dilaksanakan selama minimal 10 hari, dengan materi sebagai berikut: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Prinsip dan praktek mengenai audit management system</li> <li>– Persyaratan atas ISM Code</li> <li>– Peraturan wajib, tuntunan dan standard yang direkomendasikan oleh IMO, dan pemerintah, badan klasifikasi dan organisasi maritim</li> <li>– Dasar pengoperasian kapal, termasuk <i>emergency preparedness dan response</i></li> <li>– Cara pelaksanaan <i>initial, annual dan renewal audit</i></li> </ul> </li> <li>• Dilakukannya Pengujian setelah pelatihan selesai dilakukan</li> </ul>	<p>Wah sudah banyak banget.. mas.. Sudah lupa, tapi yang terkait ro pengawasan, ya diklat pencemaran laut, Marine Inspektor, 2 minggu di bandung, kui tahun 1995, terus auditor ISM Code, 1 minggu, tahun 1997, waktu jamannya pertama kali ISM code di berlakukan di indonesia...</p> <p>Dulu kita bersama sama dengan seluruh MI di seluruh adpel seluruh Indonesia, kita diikutkan ISM Code tersebut. . wah jumlahe lupa.. hitung sendiri .. kamu lihat aja di web nya.. ono kok.. ya ya, ya itu tadi semua Marine Inspector ikutan workshop ISM Code pokoknya... cukup cukup ... mengenai materi dalam pelatihan ISM Code tersebut, apakah bisa dijelaskan Pak ? Ya, jelas ya ISM Code itu sendiri itu pasti.. tehnik audit, peraturan - peraturan IMO dan pemerintahan juga, termasuk klasifikasi.. E.. dasar pengoperasian kapal dipelajari di diklat MI..kalau ERP tidak ada... yo ada ujian akhir nya, tapi ga ada yang gak lulus, lulus semua.... ga - ga, ga ada, ya disini cuma ada sekali aja diklatnya...tadi apa? ... Oh initial, verifikasi dan annual ga ada. Sekali ya cuman ISM Code auditor saja.... sekitar 5-6 harian</p>
c.	<p>Mohon sebutkan sertifikasi atau ijazah apakah yang dipunyai</p>	<p>Em.. Ijash S I Tehnik.. tahun 86,</p>

**TRANSKIP HASIL WAWANCARA PADA *RECOGNIZED ORGANISATION***

**INFORMAN 1**

**ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA, KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X**

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
2.	Bagaimanakah kecukupan SDM pengawas terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya peralatan penting pada perusahaan pelayaran	cukup cukup
3.	<p>Bagaimana cara pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya peralatan penting pada perusahaan pelayaran, apakah pengawasan tersebut dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ditentukannya standar kriteria atau tolak ukur yang digunakan dalam pengawasan kepada perusahaan pelayaran (IMO, IACS?)</li> <li>• Dilaksanakannya verifikasi berkala untuk DOC (perusahaan) dan verifikasi antara untuk SMC (kapal), dengan lingkup verifikasi :               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Perawatan kapal khususnya peralatan penting (prosedur perawatan, catatan perawatan, kerusakan, tindak lanjut temuan kerusakan dan uji teknis atau pengecekan kebenaran laporan yg dibuat)</li> <li>– Memastikan bahwa semua tindakan perbaikan atas temuan audit sebelumnya telah dilaksanakan (maks 3 bulan)</li> <li>– Menentukan jangka waktu tindakan perbaikan ( tidak lebih dari 3 bulan)</li> <li>– Pemeriksaan masa berlaku sertifikat klas untuk kapal (minimum 1 kapal)</li> </ul> </li> <li>• Pelaksanaan verifikasi perpanjangan (renewal) untuk DOC (perusahaan) dan SMC (kapal), dengan lingkup verifikasi:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Pemenuhan atas semua elemen dalam ISM Code dan aktifitas yang dipersyaratkan dalam ISM Code</li> <li>– Perawatan kapal khususnya peralatan penting (prosedur perawatan, catatan perawatan, kerusakan, tindak lanjut dan uji teknis)</li> <li>– Tindakan perbaikan atas temuan audit sebelumnya telah dilaksanakan (maks 3 bulan)</li> <li>– Pemeriksaan masa berlaku sertifikat klas untuk kapal (minimum 1 kapal)</li> </ul> </li> </ul>	<p>Yah kita referensi nya Cuma ISM Code aja.. ISM Code kan produk nya SOLAS, sampeyan tahu sendiri lah..Ya seperti sampeyan lihat di alur tersebut.. mulai dari pendaftaran, kemudian inntial audit, verifikasi dan annual sudah jelas.. Saat inntial audit kita pasti lakukan seperti yang ada di elemen 13, ya khusus untuk aturan 10 sama saja dengan semua aturan ISM Code, betul - betul, pertama kita lihat temuan audit baik internal atau eksternalnya, sudah diperbaiki belum, kemudian kita review manual, prosedur dan pelaksanaannya perawatan peralatan kritis bagaimana... ya- ya termasuk itu dilapangan uji peralatannya harus dilakukan, uji ulang lah.. kalau ada temuan kita pasti kasih ketidak sesuaian,... ya pasti kita kasih jangka waktu tindakan perbaikannya.... Tidak lebih dari 30 hari.... ya kita batesin malahan 1 bulan harus sudah beres tindakan perbaikannya.. Ya pasti kita pasti ngecek semua tindakan perbaikan atas temuan audit yang terdahulu, benar tidak mereka melakukannya, habis itu kita check di lapangan.. benar tidak. Pokoknya semua aturan di pengawasan itu sudah kita jalankan aja....ya pada saat audit berikutnya lah...Ya ya..pasti dong, kita akan mengecek semua sertifikatnya kapal, masih berlaku atau nggak.. Ya sama pada</p>

**TRANSKIP HASIL WAWANCARA PADA *RECOGNIZED ORGANISATION***

**INFORMAN 1**

**ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA,  
KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X**

<b>No</b>	<b>Pertanyaan</b>	<b>Hasil Wawancara</b>
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Menentukan jangka waktu tindakan perbaikan (tidak lebih dari 3 bulan)</li><li>• Dilaksanakan verifikasi efektifitas dari tindakan perbaikan, tidak lebih dari jadwal audit untuk annual, intermediate, renewal?"</li></ul>	Saat dilakukan verifikasi audit, yang jelas semua aturan -aturan daripada ISM code harus dipenuhi, ada implementasinya, dicek implementasi nya, termasuk peralatan penting tersebut.. ya kalo sesuai ya kita terbitkan sertifikat doc maupun SMC , ...

**TRANSKIP HASIL WAWANCARA PADA *RECOGNIZED ORGANISATION***

**INFORMAN 1**

**ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA, KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X**

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
4.	Bagaimanakah kecukupan anggaran untuk kegiatan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya peralatan penting pada perusahaan pelayaran	Anggaran ya ga ada, perusahaan Cuma bayar PUP kan murah tergantung dari ukuran kapal, Paling mahal 500 rb kan.. semua biaya biaya ditanggung oleh perusahaan lah.. di swasta saja semua biaya yang timbul ditagihkan ke perusahaan to?
5.	Apakah tersedia prosedur pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya peralatan penting pada perusahaan pelayaran	Yah prosedur nya ya ISM Code itu kan ada itu di aturan berapa.. e 13 tentang pengawasan, sertifikasi ... kemudian kita buat panduan atau checklist untuk pegangan bagi auditor, ini, itu harus dicek dll.. gitu yah, saya kira itu cukup yah.. ya.
6.	Apakah tersedia peralatan untuk mendukung kegiatan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya peralatan penting pada perusahaan pelayaran	Peralatan ya ga ada mas.. ya... bener sih, tapi saya kira kalau di lingkup pemerintahan kayaknya yang menyediakan peralatan yah ga ada ..
7.	Adakah keluhan yang disampaikan oleh informan terkait dengan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya untuk peralatan penting ( <i>critical equipment</i> ) di kapal	Keluhan sih ga ada,
8.	Apakah ada saran yang disampaikan oleh informan terkait dengan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya untuk peralatan penting ( <i>critical equipment</i> ) di kapal / mohon saran bagaimana sebaiknya pengawasan tersebut dapat berjalan lebih baik.	Saran ya, ada anggaran dari pemerintah untuk melakukan pengawasan pengawasan ke perusahaan pelayaran, tapi nanti pasti banyak... ya ya bisa bisa.

**TRANSKIP HASIL WAWANCARA PADA *RECOGNIZED ORGANISATION***

**INFORMAN 2**

**ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA,  
KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X**

**IDENTITAS RESPONDEN:**

**Jenis Kelamin** : Pria

**Usia** :

**Pendidikan** : ANT I

**Lama Bekerja** : 16 Tahun

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
<b>1.</b>	<b>Kualifikasi SDM Internal</b>	
<b>a.</b>	<p>Mohon ceritakan pengalaman yang pernah dimiliki sebelumnya.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Apakah berpengalaman min 5 tahun di bidang yang sesuai dengan aspek tehnikal atau operasi manajemen pengoperasian kapal, seperti:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Klasifikasi kapal atau <i>survey statutory</i></li> <li>– Pelaut sebagai Perwira jaga</li> <li>– Menjabat sebagai Mgr Tehnik, <i>Superintendent</i> atau Mgr Operasi ) pada perusahaan pelayaran, atau</li> </ul> </li> <li>• Kombinasi dari ketiga hal diatas</li> </ul>	<p>Sebetulnya semua kualifikasi tersebut sudah ada pada saat pendaftaran pegawai....Tidak, hanya ijazah dan umur saja....pengalaman maksudnya?...pengalaman waktu itu di kapal mulai dari Mualim 2 sampai Nahkoda di Singapore sih... pindah – pindah, tahun 84 di Jaya Offshore, ee.. 89 pindah di Radiant Pacific Offshore, 94 pulang ke Indonesia, ada lowongan di sini, keterima.. ditempatkan di daerah dulu... baru 2007 pindah di pusat...”</p>

**TRANSKIP HASIL WAWANCARA PADA *RECOGNIZED ORGANISATION***

**INFORMAN 2**

**ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA,  
KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X**

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
b.	<p>Apakah pernah mengikuti pelatihan ISM Code? Jika pernah, mohon jelaskan apakah pelatihan tersebut dilaksanakan sesuai dengan ketentuan sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dilaksanakan selama minimal 10 hari, dengan materi sebagai berikut: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Prinsip dan praktek mengenai audit management system</li> <li>– Persyaratan atas ISM Code</li> <li>– Peraturan wajib, tuntunan dan standard yang direkomendasikan oleh IMO, dan pemerintah, badan klasifikasi dan organisasi maritim</li> <li>– Dasar pengoperasian kapal, termasuk <i>emergency preparedness dan response</i></li> <li>– Cara pelaksanaan <i>initial, annual dan renewal audit</i></li> </ul> </li> <li>• Dilakukannya Pengujian setelah pelatihan selesai dilakukan</li> </ul>	<p>Yah... cara audit juga, ISM itu jelas pasti.. emm, lupa..Ya betul aturan IMO, klas juga iya...Wah kalo itu tidak ada, itu di MI itu, kalau di ISM Code ndak lah...Ada dong, ...Nah itu kan sama aja audit kan... ga ada bedanya gitu... kalau untuk waktu pelaksanaan pelatihan tersebut Pak..... wah... 7 hari kayaknya deh</p>
c.	<p>Mohon sebutkan sertifikasi atau ijasah apakah yang dipunyai</p>	<p>ANT I dari STIP..</p>

**TRANSKIP HASIL WAWANCARA PADA *RECOGNIZED ORGANISATION***

**INFORMAN 2**

**ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA, KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X**

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
2.	<p>Bagaimanakah kecukupan SDM pengawas terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya peralatan penting pada perusahaan pelayaran</p>	<p>Wah jumlahnya banyak, yang pasti disini saja ada 3, kemudian disetiap adpel didaerah - daerah ada minimal 1 orang, itu seluruh indonesia..cukup dengan begitu .. jika dibandingkan dengan jumlah keseluruhan perusahaan pelayaran yang ada diindonesia.. cukup cukup.</p>
3.	<p>Bagaimana cara pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya peralatan penting pada perusahaan pelayaran, apakah pengawasan tersebut dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ditentukannya standar kriteria atau tolak ukur yang digunakan dalam pengawasan kepada perusahaan pelayaran (IMO, IACS)?</li> <li>• Dilaksanakannya verifikasi berkala untuk DOC (perusahaan) dan verifikasi antara untuk SMC (kapal), dengan lingkup verifikasi : <ul style="list-style-type: none"> <li>– Perawatan kapal khususnya peralatan penting (prosedur perawatan, catatan perawatan, kerusakan, tindak lanjut temuan kerusakan dan uji teknis atau pengecekan kebenaran laporan yg dibuat)</li> <li>– Memastikan bahwa semua tindakan perbaikan atas temuan audit sebelumnya telah dilaksanakan (maks 3 bulan)</li> <li>– Menentukan jangka waktu tindakan perbaikan ( tidak lebih dari 3 bulan)</li> <li>– Pemeriksaan masa berlaku sertifikat klas untuk kapal (minimum 1 kapal)</li> </ul> </li> <li>• Pelaksanaan verifikasi perpanjangan (renewal) untuk DOC (perusahaan) dan SMC (kapal), dengan lingkup verifikasi: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Pemenuhan atas semua elemen dalam ISM Code dan aktifitas yang dipersyaratkan dalam ISM Code</li> </ul> </li> </ul>	<p>Yang jelas pada setiap pelaksanaan apapun itu, kita pasti ada tolak ukurnya, untuk ini kita pakai IMO termasuk ISM Code....Verifikasi berkala bagi perusahaan dan kapalnya pasti kita lakukan, yah itu tadi e.. kita pasti mereview prosedur yang ada, dalam hal ini untuk perawatan peralatan penting... apakah memenuhi persyaratan dari aturan ISM atau tidak e... penerapannya ..Ya.. termasuk kita check juga tindak lanjut atas kerusakannya.. kalau ada indikasi penyimpangan atau tidak sesuai pasti kita terbitkan NCR...Ada dong, kita kasih batas maksimal 30 hari ...ya kita lihat corrective action dari temuan tersebut, apakah sudah di tutup belum, ya kita hanya lihat jika sudah ditutup, kemudian disertai dengan bukti tindakan perbaikannya..ya kita tutup... untuk uji teknis, ya karena waktu audit yang dirasa kurang maka ga semua kita uji teknis,...pasti dong itu kan termasuk dalam aturan 11 untuk dokumentasi kapal, kita check validitas dari semua sertifikat kapal yang ada... Dengan kata lain semua persyaratan audit kita penuhi itu saja... Ya kita lakukan itu.. Yang jelas begitu ada temuan, dan tindakan perbaikan kitas kasih batas waktu 30 hari, maka DPA akan datang kesini untuk melaporkan tindakan perbaikannya, disertai dengan bukti tindakan perbaikannya, jika dirasa cukup kita tutup, verifikasi nya ya pada saat audit selanjutnya.. kita check itu...Nah untuk hal itu kita juga laksanakan, tergantung permohonan dari perusahaan.. kita ga bisa memonitor masa berlakunya,</p>

**TRANSKIP HASIL WAWANCARA PADA *RECOGNIZED ORGANISATION***

**INFORMAN 2**

**ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA,  
KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X**

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
	<ul style="list-style-type: none"><li>- Perawatan kapal khususnya peralatan penting (prosedur perawatan, catatan perawatan, kerusakan,</li><li>- tindak lanjut dan uji teknis)</li><li>- Tindakan perbaikan atas temuan audit sebelumnya telah dilaksanakan (maks 3 bulan)</li><li>- Pemeriksaan masa berlaku sertifikat klas untuk kapal (minimum 1 kapal)</li><li>• Menentukan jangka waktu tindakan perbaikan (tidak lebih dari 3 bulan)</li><li>• Dilaksanakan verifikasi efektifitas dari tindakan perbaikan, tidak lebih dari jadwal audit untuk annual, intermediate, renewal</li></ul>	<p>Yang jelas mereka akan membuat permohonan untuk dilakukannya audit perpanjangan atas sertifikat DOC maupun SMC...setelah itu kita laksanakan annual audit di perusahaan tersebut....yah tidak tidak, kesesuaian dengan ISM Code tidak direview lagi, kan sudah jelas pada awal initial review. Kita pasti check penerapan ISM code termasuk dengan elemen 10 itu, jadwal perawatan ada tidak, dilaksanakan sesuai dengan jadwal tidak, jika ada kerusakan peralatan penting bagaimana tindak lanjutnya...jika tidak sesuai kita terbitkan NCR, pokoknya sama dengan verifikasi Ya karena waktu juga terbatas kita jarang uji teknis tersebut..kan itu tugas dari klasifikasi untuk uji teknis tersebut... tugas kita Cuma memverifikasi saja atas pemenuhan dari aturan yang ada....sama.. ya sama dengan pada saat pelaksanaan initial audit...ada NCR, tindakan perbaikan, sertifikat kapal juga, kan tadi sudah disebutkan kalo verifikasi atas tindakan perbaikan dilakukan pada saat audit selanjutnya..kasihan juga perusahaan pelayaran, kalau audit nya jauh, pasti ada biaya juga kan... benar benar idealnya begitu tapi susah itu diterapkan, anggaran kan tidak ada untuk seperti itu, kalau pelatihan ada...ya, sama pada saat verifikasi audit</p>

**TRANSKIP HASIL WAWANCARA PADA *RECOGNIZED ORGANISATION***

**INFORMAN 2**

**ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA, KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X**

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
4.	Bagaimanakah kecukupan anggaran untuk kegiatan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya peralatan penting pada perusahaan pelayaran	Benar benar idealnya begitu tapi susah itu diterapkan, anggaran kan tidak ada untuk seperti itu, kalau pelatihan ada.
5.	Apakah tersedia prosedur pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya peralatan penting pada perusahaan pelayaran	Ya prosedurnya ya IMO tersebut, atau ISM klausul 13 itu...nggak nggak ada, nggak ada prosedur khusus. Cuma ada alur kerja sertifikasi ISM code dan itu ISM Code saja
6.	Apakah tersedia peralatan untuk mendukung kegiatan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya peralatan penting pada perusahaan pelayaran	E....Di pemerintahan saya kira ga ada peralatan untuk auditor ya.. itu modal sendiri.. nggak..
7.	Adakah keluhan yang disampaikan oleh informan terkait dengan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya untuk peralatan penting ( <i>critical equipment</i> ) di kapal	Saya kira Keluhan tidak ada
8.	Apakah ada saran yang disampaikan oleh informan terkait dengan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya untuk peralatan penting ( <i>critical equipment</i> ) di kapal / mohon saran bagaimana sebaiknya pengawasan tersebut dapat berjalan lebih baik.	Tidak ada

TRANSKIP HASIL WAWANCARA PADA *RECOGNIZED ORGANISATION*

INFORMAN 2

ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA,  
KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X

IDENTITAS RESPONDEN:

Jenis Kelamin : Pria

Pendidikan : S I

Lama Bekerja : 5 Tahun

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
1.	<b>Kualifikasi SDM Internal</b>	
a.	<p>Mohon ceritakan pengalaman yang pernah dimiliki sebelumnya.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Apakah berpengalaman min 5 tahun di bidang yang sesuai dengan aspek tehnikal atau operasi manajemen pengoperasian kapal, seperti:<ul style="list-style-type: none"><li>– Klasifikasi kapal atau atau <i>survey statutory</i></li><li>– Pelaut sebagai Perwira jaga</li><li>– Menjabat sebagai Mgr Tehnik, <i>Superintendent</i> atau Mgr Operasi ) pada perusahaan pelayaran, atau</li></ul></li><li>• Kombinasi dari ketiga hal diatas</li></ul>	<p>Lulus tahun 2005, diterima kerja sebagai PNS tahun 2005, langsung.. e.. langsung....langsung jadi PNS, gak kerja dilainnya dulu, Mulai dari Marine Inspector... e...ISM Code auditor saja...pindah – pindah bagian, nggak tetap, mulai dari dinas di adpel, sampai disini, disini mulai tahun 2005 sebagai ISM Auditor.....namanya PNS.</p>

**TRANSKIP HASIL WAWANCARA PADA *RECOGNIZED ORGANISATION***

**INFORMAN 2**

**ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA,  
KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X**

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
b.	<p>Apakah pernah mengikuti pelatihan ISM Code? Jika pernah, mohon jelaskan apakah pelatihan tersebut dilaksanakan sesuai dengan ketentuan sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dilaksanakan selama minimal 10 hari, dengan materi sebagai berikut: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Prinsip dan praktek mengenai audit management system</li> <li>– Persyaratan atas ISM Code</li> <li>– Peraturan wajib, tuntunan dan standard yang direkomendasikan oleh IMO, dan pemerintah, badan klasifikasi dan organisasi maritim</li> <li>– Dasar pengoperasian kapal, termasuk <i>emergency preparedness dan response</i></li> <li>– Cara pelaksanaan <i>initial, annual dan renewal audit</i></li> </ul> </li> <li>• Dilakukannya Pengujian setelah pelatihan selesai dilakukan</li> </ul>	<p>Ya pernah saya ikut, itu kan wajib hukumnya...berapa ya... wah lupa saya.. bentar saya liat di ijasahnya dulu.... 6 hari ...Ya ada tehnik audit, aturan ISM Code, aturan aturan SOLAS, pokoknya productnya IMO juga...Itu malah di materi pelatihan auditor ga ada,, yang ada malah di Marine Inspector yang pernah saya ikuti tadi...Itu tidak ada, jadi satu sama ISM Code aja... itu pasti ada lah..kalau ga ada orang yang ikut pelatihan pasti akan seenaknya...</p>
c.	<p>Mohon sebutkan sertifikasi atau ijazah apakah yang dipunyai</p>	<p>Ehmm.. saya lulusan dari tehnik Perkapalan SI..I TS Surabaya,</p>

**TRANSKIP HASIL WAWANCARA PADA *RECOGNIZED ORGANISATION***

**INFORMAN 2**

**ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA,  
KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X**

<b>No</b>	<b>Pertanyaan</b>	<b>Hasil Wawancara</b>
2.	Bagaimanakah kecukupan SDM pengawas terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya peralatan penting pada perusahaan pelayaran	Saya kira cukup, banyak itu... ada 3 auditor, semua MI juga auditor juga.. e... nggak - nggak, yah kan pelaksanaannya nggak bareng- bareng.. setahun sekali..kan...

TRANSKIP HASIL WAWANCARA PADA *RECOGNIZED ORGANISATION*

INFORMAN 2

ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA,  
KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X

3.	<p>Bagaimana cara pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perengkapannya, khususnya peralatan penting pada perusahaan pelayaran, apakah pengawasan tersebut dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ditentukannya standar kriteria atau tolak ukur yang digunakan dalam pengawasan kepada perusahaan pelayaran (IMO, IACS)?</li><li>• Dilaksanakannya verifikasi berkala untuk DOC (perusahaan) dan verifikasi antara untuk SMC (kapal), dengan lingkup verifikasi :<ul style="list-style-type: none"><li>– Perawatan kapal khususnya peralatan penting (prosedur perawatan, catatan perawatan, kerusakan, tindak lanjut temuan kerusakan dan uji teknis atau pengecekan kebenaran laporan yg dibuat)</li><li>– Memastikan bahwa semua tindakan perbaikan atas temuan audit sebelumnya telah dilaksanakan (maks 3 bulan)</li><li>– Menentukan jangka waktu tindakan perbaikan ( tidak lebih dari 3 bulan)</li><li>– Pemeriksaan masa berlaku sertifikat klas untuk kapal (minimum 1 kapal)</li></ul></li><li>• Pelaksanaan verifikasi perpanjangan (renewal) untuk DOC (perusahaan) dan SMC (kapal), dengan lingkup verifikasi:<ul style="list-style-type: none"><li>– Pemenuhan atas semua elemen dalam ISM Code dan aktifitas yang dipersyaratkan dalam ISM Code</li><li>– Perawatan kapal khususnya peralatan penting (prosedur perawatan, catatan perawatan, kerusakan, tindak lanjut dan uji teknis)</li><li>– Tindakan perbaikan atas temuan audit sebelumnya telah dilaksanakan (maks 3 bulan)</li><li>– Pemeriksaan masa berlaku sertifikat klas untuk kapal (minimum 1 kapal)</li></ul></li><li>• Menentukan jangka waktu tindakan perbaikan (tidak lebih dari 3 bulan)</li><li>• Dilaksanakan verifikasi efektifitas dari tindakan perbaikan, tidak lebih dari jadwal audit untuk annual, intermediate, renewal</li></ul>	<p>Ada, ISM Code ... Yang jelas pasti Sesuai dengan aturan yang ada.. mulai dari mengecek prosedur, di apa namanya.. ee komplai nggak sih dengan aturan ISM Code, penerapan bagaimana sesuai tidak, ya harus, kita lihat prosedur perawatan kapalnya, ada tidak pelaksanaan perawatan sesuai dengan jadwal atau sesuai dengan klasifikasi, kita juga lihat dari sertifikat kapal jg. follow up action atas kerusakan kapal bagaimana, begitu.. kita check semua.. kalau uji teknis kita tidak pernah, uji teknis kan termasuk pengawasan dari badan klasifikasi – BKI itu... kalau kita uji semua ya bisa 2 hari baru selesai untuk sekali audit.. ya benar tapi ya... susah itu mas.. kadang-kadang, kita jarang dikantor. Audit ya pengawasan kapal docking .. Akan kita berikan NCR jika ditemukan penyimpangan terhadap klausul ISM Code, nah dari situ kita tentukan tindakan perbaikannya juga.. begitu.. ya pada saat audit selanjutnya, saya kasih contoh semisal perusahaan ada NCR nya, kemudian kita tentukan jangka waktu tindakan perbaikannya, misalnya 1 bulan, setelah itu dalam jangka waktu 1 bulan, mereka akan lapor ke kita bahwa tindakan perbaikan sudah diselesaikan, mereka akan sertakan bukti tindakan perbaikannya.. kalau ok, kita langsung closed, nah pada saat audit berikutnya kita check lagi... efektifitasnya .. Pasti sama dengan verifikasi dong mas, ada review, kita lihat implementasi elemen 10, perbaikan bagaimana... ya betul tindak lanjut juga kita periksa juga, pokoknya sama dengan pada saat saya lakukan verifikasi audit deh... Iya sama kita check juga... Ya itu juga kita check pada saat audit berikutnya</p>
----	---	--

**TRANSKIP HASIL WAWANCARA PADA *RECOGNIZED ORGANISATION***

**INFORMAN 2**

**ANALISIS PENGAWASAN PENERAPAN ISM CODE ATURAN 10 MENGENAI PERAWATAN KAPAL DAN PERLENGKAPANNYA, KHUSUSNYA UNTUK PERALATAN KRITIS PADA KAPAL BARANG PT. X**

No	Pertanyaan	Hasil Wawancara
4.	Bagaimanakah kecukupan anggaran untuk kegiatan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya peralatan penting pada perusahaan pelayaran	Anggaran khusus ga ada ya.. ya itu kita bebankan sama perusahaan, untuk ongkos pesawat , hotel dan lain lain
5.	Apakah tersedia prosedur pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya peralatan penting pada perusahaan pelayaran	Tidak ada yang khusus... e.. ya itu aja ambil dari ISM code, disitu kan jelas bagaimana cara pemerintah melakukan pengawasan..
6.	Apakah tersedia peralatan untuk mendukung kegiatan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya peralatan penting pada perusahaan pelayaran	Peralatan yang khusus juga nggak ada.. HP sendiri, laptop sendiri, Cuma komputer saja yang ada disini....
7.	Adakah keluhan yang disampaikan oleh informan terkait dengan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya untuk peralatan penting ( <i>critical equipment</i> ) di kapal	Keluhan tidak ada, saya selalu bersyukur kok mas, ha ha ha
8.	Apakah ada saran yang disampaikan oleh informan terkait dengan pengawasan terhadap penerapan ISM Code mengenai perawatan kapal dan perlengkapannya, khususnya untuk peralatan penting ( <i>critical equipment</i> ) di kapal / mohon saran bagaimana sebaiknya pengawasan tersebut dapat berjalan lebih baik.	Operator kapal juga harus melaksanakan perawatan kapal, khususnya terhadap peralatan penting dilakukan secara berkala dan benar, sehingga kecelakaan laut dapat dihindari.