

**PERAN *DESIGNATED PERSON ASHORE (DPA)*
DALAM PENGOPERASIAN KAPAL YANG AMAN
SESUAI KETENTUAN NASIONAL DAN INTERNASIONAL**

Suganjar

Balai Pendidikan dan Pelatihan Transportasi Laut Jakarta
email : ganjarbpptl@gmail.com

Renny Hermawati

STIMART "AMNI" Semarang
email : renny-stimart@gmail.com

ABSTRACT

Safety management in the shipping industry is based on an international regulation. It is International Safety Management Code (ISM-Code) which is a translation of SOLAS '74 Chapter IX. It stated that the objectives of the Code are to ensure safety at sea, prevention of human injury or loss of life, and avoidance of damage to the environment, in particular, to the marine environment, and to property. It also requires commitment from top management to implementation on both company and on board. The implementation of the ISM-Code is expected to make the ship's safety is more secure. The ISM-Code fulfillment refers to 16 elements, there are; General; Safety and Environmental Protection Policy; Company Responsibility and Authority; Designated Person(s); Master Responsibility and Authority; Resources and Personnel; Shipboard Operation; Emergency Preparedness; Report and Analysis of Non-conformities, Accidents and Hazardous Occurrences; Maintenance of the Ship and Equipment; Documentation; Company Verification, Review, and Evaluation; Certification and Periodical Verification; Interim Certification; Verification; Forms of Certificate. The responsibility and authority of Designated Person Ashore / DPA in a shipping company is regulated in the ISM-Code. So, it is expected that DPA can carry out its role well, than can minimize the level of accidents in each vessels owned/operated by each shipping company.

Keywords : *ISM Code, Safety management, Designated Person Ashore*

ABSTRAK

Manajemen keselamatan di bidang pelayaran saat ini diimplementasikan dalam suatu peraturan internasional yaitu *International Safety Management Code (ISM-Code)* yang merupakan penjabaran dari *SOLAS 74 Chapter IX-Management for the safe operation of ships*. Tujuan dari *ISM-Code* "*The objectives of the Code are to ensure safety at sea, prevention of human injury or loss of life, and avoidance of damage to the environment, in particular, to the marine environment, and to property*" dan *ISM-Code* menghendaki adanya komitmen dari manajemen tingkat puncak sampai pelaksanaan, baik di darat maupun di kapal. Pemberlakuan *ISM-Code* tersebut diharapkan akan membuat keselamatan kapal menjadi lebih terjamin. Pemenuhan *ISM-Code* mengacu kepada 16 elemen yang terdiri dari ; umum; kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan; tanggung jawab dan wewenang perusahaan; petugas yang ditunjuk didarat; tanggung jawab dan wewenang nahkoda; sumber daya dan personil; pengopersian kapal; kesiapan menghadapi keadaan darurat; pelaporan dan analisis ketidaksesuaian, kecelakaan dan kejadian berbahaya; pemeliharaan kapal dan perlengkapan; Dokumentasi; verifikasi, tinjauan ulang, dan evaluasi oleh perusahaan; sertifikasi dan verifikasi berkala; sertifikasi sementara; verifikasi; bentuk sertifikat. Tugas dan tanggungjawab *Designated Person Ashore/DPA* didalam suatu perusahaan pelayaran, telah diatur di dalam *ISM-Code*. Sehingga diharapkan agar *DPA* dapat melaksanakan peranannya dengan baik, sehingga dapat menekan tingkat kecelakaan di setiap armada kapal yang dimiliki oleh setiap perusahaan pelayaran.

Kata kunci : *ISM Code, Manajemen keselamatan, Designated Person Ashore*

Pendahuluan

Indonesia merupakan Negara kepulauan terbesar di dunia, dengan jumlah pulau 17.499 yang tersebar dari Sabang hingga Merauke, dengan Luas total 7,81 juta km² yang terbagi atas 2,01 juta km² wilayah daratan dan 3,25 juta km² wilayah lautan serta 2,55 juta km² wilayah Zona Ekonomi Eksklusif. Luas wilayah perairan yang lebih luas, membuat moda transportasi laut berperan sangat penting dalam hal perdagangan sekaligus pendistribusian sumber daya alam baik hayati maupun non hayati yang memiliki nilai ekonomis dan ekologis yang tinggi. Beberapa alasan yang menjadikan Indonesia perlu memaksimalkan fungsi transportasi laut yaitu hampir setiap wilayah di Indonesia mempunyai lautan, sehingga proses pendistribusian barang dalam kapasitas yang besar dengan melewati jalur laut akan lebih menjangkau sebagian besar wilayah Indonesia, termasuk di pulau-pulau terpencil. Regulasi nasional maupun internasional yang mengatur tentang keselamatan pelayaran dan pencemaran laut dewasa ini juga selalu mengalami perbaharuan. Hal tersebut dapat menjadikan tolak ukur, bahwa peranan keselamatan pelayaran dalam sistem pelayaran merupakan hal yang mutlak diperhitungkan. Apabila dilakukan pengkajian secara terpisah, peranan keselamatan pelayaran yaitu suatu proses terselenggaranya pelayaran yang lancar, tertib, teratur, aman dan selamat, serta terjangkau dalam segi finansialnya, sehingga dapat memberikan kontribusi optimal dalam segi ekonomi untuk menunjang pencapaian sasaran pembangunan nasional Negara Kesatuan Republik Indonesia. Ketidak-selarasan penanganan sistem dan masalah pelayaran dan timpangnya perhatian terhadap persoalan keselamatan pelayaran, dapat menghambat terlaksananya peran Transportasi Nasional sebagai penyedia pelayanan transportasi di seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Akan tetapi tidak dapat dipungkiri, bahwa tingkat kecelakaan kapal di Indonesia masih tinggi dan sering terjadi. Berdasarkan data dari Mahkamah Pelayaran Indonesia (2018) Jumlah kecelakaan kapal yang terjadi di perairan Indonesia cukup memperhatikan yaitu selama periode 2011 tercatat 21 kasus, sedangkan pada tahun 2012 tercatat angka kecelakaan kapal sebanyak 34 kasus, pada tahun 2013 terjadi 33 kasus, pada tahun 2014 terjadi 49 kasus, pada tahun 2015 terjadi 19 kasus, pada tahun 2016 terjadi 33 kasus, pada tahun 2017 terjadi 28 dan pada tahun 2018 terjadi 33 kasus. Total kecelakaan kapal yang terjadi antara tahun 2011 sampai dengan 2018 adalah 250 kasus. Jenis kecelakaan yang terjadi antara tahun 2011 sampai dengan 2018 terdiri tenggelam 29.2%, kandas 25.2%, tabrakan 25.6%, kebakaran 15.6% dan lainnya 4.4%. Berdasarkan analisa yg dilakukan, dapat diketahui bahwa penyebab kecelakaan kapal adalah 78,45% (human error), 9,67% (kesalahan teknis), 1,07% (cuaca), 10,75% (cuaca dan kesalahan teknis). Dari kesalahan tersebut penyebab kecelakaan yang terbesar disebabkan karena kesalahan manusia, dan diketahui bahwa sekitar 75% s.d. 79% dari kesalahan ini disebabkan oleh sistem manajemen keselamatan yang buruk. Dari total keseluruhan kecelakaan kapal tersebut, salah satu contoh kejadian kecelakaan kapal yang akan kita telaah bersama terjadi pada tahun 2012, yang dialami oleh PT. Halmahera yang merupakan salah satu perusahaan yang bergerak dibidang pengangkutan *general cargo*. Salah satu armada kapal milik PT Halmahera Mengalami kecelakaan berupa kandas dikarenakan peta diatas kapal tidak pernah dikoreksi dimana oleh perusahaan tidak pernah disupply *Notice to mariners* (Berita Pelaut Indonesia), hal tersebut terjadi diduga karena DPA tidak melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya dengan optimal.

DPA (*Designated Person Ashore*) merupakan seseorang (atau lebih) yang ditunjuk oleh suatu perusahaan dan memiliki akses langsung dengan management perusahaan dan menjadi penghubung antara pihak kapal dengan management perusahaan, yang memiliki tanggung jawab untuk memonitor berbagai aspek terkait keselamatan dan perlindungan lingkungan dalam pengoperasian kapal. Tugas dan tanggung jawab DPA secara nyata telah tertuang dalam *International Safety Management Code (ISM Code)* yang menyatakan bahwa setiap perusahaan

pelayaran, diwajibkan untuk memiliki seseorang yang memiliki tugas serta tanggung jawab untuk memantau serta mengikuti seluruh kegiatan terkait keselamatan kapal. Dengan demikian dapat diketahui bahwa DPA memiliki fungsi vital dalam suatu perusahaan pelayaran.

Metode Penelitian

Objek penelitian.

Penelitian dilakukan di PT.Halmahera yang merupakan salah satu perusahaan yang bergerak di bidang pelayaran niaga, dimana salah satu armada kapal milik PT Halmahera Mengalami kecelakaan berupa kandas dikarenakan peta diatas kapal tidak pernah dikoreksi dimana oleh perusahaan tidak pernah disupply *Notice to mariners* (Berita Pelaut Indonesia), hal tersebut terjadi diduga karena DPA tidak melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya dengan optimal. Metodologi penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif yaitu, suatu metode yang digunakan untuk menggambarkan serta menganalisis suatu hasil penelitian tapi tidak digunakan untuk membuat kesimpulan yang lebih luas (sugiono, 2013). Menurut Mukhtar (2013) penelitian deskriptif kualitatif berusaha mendeskripsikan seluruh gejala atau keadaan yang ada, yaitu keadaan gejala menurut apa adanya pada saat penelitian dilakukan. Metode deskriptif kualitatif tersebut digunakan dalam penelitian karena peneliti ingin melukiskan serta menggambarkan keadaan obyek penelitian, serta mendeskripsikan setiap fakta ataupun gejala yang tampak dalam kasus yang menimpa PT. Halmahera, serta relevansinya dengan Peran *Designated Person Ashore (DPA)* di perusahaan tersebut dalam hal pengoperasian kapal yang aman, baik mengacu pada ketentuan nasional maupun internasional.

Metode Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang di gunakan dalam penelitian tersebut yaitu, teknik pustaka (*library reaserch*).

Adapun langkah – langkah pengumpulan data mengacu pada pendapat Rafiq (2013) yaitu : (1) mempelajari laporan kejadian kecelakaan yang menimpa salah satu armada PT.Halmahera, (2) menguasai teori, (3) menguasai metode, (4) mencari serta menemukan data yang dibutuhkan, (5) melakukan analisis data yang telah ditemukan secara mendalam, (6) melakukan perbaikan menyeluruh, (7) menyusun kesimpulan dari penelitian yang dilakukan.

Hasil Dan Pembahasan

Pentingnya Menjaga Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran

Gunawan dan Waluyo (2015) menjelaskan bahwa keselamatan merupakan upaya manusia untuk mencegah terjadinya insiden atau sesuatu yang merugikan perusahaan, tenaga kerja, masyarakat, maupun lingkungan. Sedangkan Sutrisno dan Kusmawan (2006) Mendefinisikan bahwa keamanan kerja adalah berbagai unsur penunjang yang mendukung terciptanya suasana kerja yang aman, baik materiil maupun non-materiil. Keamanan adalah kebutuhan yang memotivasi individu untuk memperoleh kenyamanan, kepastian serta keteraturan lingkungan sekitarnya, sehingga dengan kata lain keamanan merupakan suatu kebutuhan untuk di lindungi, dan jauh dari sumber bahaya/ ancaman baik fisik ataupun psikologi.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 1 butir (34) dijelaskan bahwa 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. Sedangkan Pasal 1 butir (32) Undang-

Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa Keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan dan lingkungan maritim.

Keselamatan dan keamanan pelayaran adalah faktor penunjang dalam kelancaran transportasi laut, sehingga hal tersebut merupakan kebutuhan mutlak bagi pengguna jasa transportasi laut serta menjadi tanggung jawab bersama antara Regulator, Operator maupun masyarakat pengguna jasa transportasi laut (*stake holder*). Untuk itu diperlukan suatu komitmen bersama antara Regulator, Operator serta masyarakat pengguna jasa transportasi laut (*stake holder*) untuk menjadikan keselamatan sebagai budaya, sehingga pemenuhan aturan tentang keselamatan kapal, kompetensi Sumber Daya Manusia (SDM) yang andal menjadi tidak lagi sekedar pemenuhan tanggung jawab dan kewajiban akan tetapi telah menjadi suatu kebutuhan

Unsur-unsur yang berperan dalam manajemen keselamatan kapal serta Ketentuan Nasional Dan Internasional terkait

Peraturan terkait Keselamatan pelayaran Nasional Indonesia, telah tertuang dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Pasal 3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran menyebutkan bahwa pelayaran diselenggarakan dengan beberapa tujuan, antara lain :

- a. Memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional.
- b. Membina jiwa kebaharian
- c. Menjunjung kedaulatan Negara
- d. Menciptakan daya saing dengan mengembangkan industry angkutan perairan nasional
- e. Menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional
- f. Memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan wawasan nusantara
- g. Meningkatkan ketahanan nasional.

Menurut pasal 1 butir (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran disebutkan bahwa pelayaran adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Dalam undang-undang itu dibahas tentang berbagai ketentuan terkait aspek-aspek pelayaran, antara lain tentang kenavigasian, kepelabuhanan, perkapalan, angkutan, kecelakaan kapal, pencarian dan pertolongan (*search and rescue*), pencegahan dan pencemaran laut yang diakibatkan oleh kegiatan pengoperasian kapal, serta beberapa ketentuan terkait sumber daya manusia. Pasal 1 butir (33) mengemukakan bahwa kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Sehingga dapat diketahui bahwa keselamatan, keamanan dan manajemen keselamatan merupakan bagian dari kelaiklautan kapal.

Didalam menjamin kelaiklautan kapal, unsur manusia mempunyai peran yang sangat besar di dalam menjalankan fungsi manajemen keselamatan kapal, Terdapat tiga kelompok unsur manusia yang berperan dalam manajemen keselamatan kapal, yaitu pengusaha (operator) kapal, nakhoda (crew kapal), dan pemerintah (regulator). Ketiga kelompok tersebut mempunyai peran yang dominan terkait kelaiklautan kapal. Dalam upaya memperkecil resiko kecelakaan kapal, yang diakibatkan oleh faktor manusia dalam rangka menghindari korban jiwa dan harta benda,

serta perlindungan lingkungan laut, sistem manajemen keselamatan kapal perlu dibina dan dikembangkan. Hal tersebut dapat dilakukan dengan menjalankan fungsi-fungsi manajemen (perencanaan, pengorganisasian, pengkoordinasian, pengawasan, dan evaluasi) berdasarkan pada Peraturan Internasional Manajemen Keselamatan Kapal (*ISM Code*). Terdapat 16 buah ketentuan-ketentuan dalam *International Safety Management Code (ISM Code)* yang meliputi :

1. Umum

Ketentuan ini berisi tentang tujuan dari diberlakukannya ISM Code, serta berbagai sasaran yang hendak dicapai dengan pemberlakuannya.

2. Kebijakan mengenai keselamatan dan perlindungan lingkungan.

Ketentuan tersebut menjelaskan bahwa setiap perusahaan yang bergerak di bidang pelayaran harus memiliki suatu kebijakan tertulis tentang keselamatan dan perlindungan lingkungan yang dipahami, dimengerti dan dilaksanakan oleh setiap tingkatan; baik itu dikapal maupun di perusahaan.

3. Tanggung Jawab dan wewenang perusahaan.

Di dalam ketentuan ini, dijelaskan bahwa siapa yang bertanggungjawab terhadap pengoperasian kapal dan setiap perusahaan pelayaran diharuskan untuk memiliki system manajemen keselamatan kapal dan perusahaan yang terdokumentasi dimana tugas tanggung jawab setiap orang yang terkait dengan pengoperasian kapal terdefinisi dengan jelas, serta perusahaan bertanggungjawab untuk memastikan sumberdaya dan dukungan yang memadai untuk *designated person(s)* menjalankan fungsinya.

4. Orang Yang ditunjuk sebagai coordinator/penghubung antara pimpinan perusahaan dengan pihak kapal (*Designated Person Ashore/DPA*).

Ketentuan tersebut menjelaskan bahwa setiap perusahaan pelayaran, diwajibkan untuk memiliki seseorang yang memiliki tugas serta tanggung jawab untuk memantau serta mengikuti seluruh kegiatan terkait keselamatan kapal.

5. Tanggung Jawab dan wewenang Nakhoda/Master

Ketentuan yang mengatur tentang tugas dan tanggung jawab Nakhoda agar manajemen keselamatan dan keamanan dalam pengoperasian kapal tersebut berjalan dengan baik di atas kapal. Salah satu upaya yang dilakukan adalah dengan memberikan motivasi maupun instruksi terhadap *crew* kapal sesuai dengan kebutuhan dan perusahaan harus memberlakukan secara jelas (*master overriding authority*) bahwa nakhoda memiliki kewenangan untuk melakukan apapun demi alasan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

6. Sumber Daya dan Personil

Dalam ketentuan ini, diatur tentang kewajiban dari perusahaan pelayaran untuk memastikan bahwa kapalnya diawaki oleh *crew* yang *qualified, certificated and medically fit* dengan kata lain perusahaan pelayaran wajib mempekerjakan orang yang tepat (sesuai dengan bidangnya) dalam setiap jabatan dan sehat, baik karyawan di lingkungan perusahaan maupun *crew* diatas kapal. Suatu perusahaan pelayaran juga berkewajiban untuk memastikan bahwa setiap tenaga kerja tersebut mengetahui tugas dan tanggung jawabnya masing-masing.

7. Pengoperasian Kapal

Ketentuan tersebut mengatur tentang kewajiban bagi setiap perusahaan pelayaran dalam menetapkan berbagai prosedur, rencana, serta instruksi – instruksi, termasuk daftar periksa (checklist) yang sesuai untuk pengoperasian kapal terkait keselamatan personel, kapal, serta perlindungan lingkungan. Berbagai tugas harus didelegasikan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi tiap personil sesuai dengan jabatannya masing-masing.

8. Kesiapan menghadapi keadaan darurat

Ketentuan tersebut mengatur bahwa perusahaan mengidentifikasi keadaan darurat yang mungkin/dapat terjadi di atas kapal dan membuat suatu prosedur untuk merespon kejadian/keadaan darurat tersebut dan membuat program untuk pelantikan untuk menghadapi keadaan darurat tersebut serta system manajemen keselamatan harus memiliki langkah – langkah untuk memastikan bahwa perusahaan dapat setiap saat merespon setiap keadaan darurat yang terjadi di atas kapalnya.. Suatu perusahaan pelayaran, harus memastikan bahwa seluruh crew kapal di setiap armada yang dimilikinya selalu dalam kondisi siap dan tanggap dalam menghadapi setiap keadaan darurat yang timbul maupun hal tak terduga lainnya yang mungkin terjadi di atas kapal. Sebagai bentuk tindak lanjut, menjadi keharusan bagi suatu perusahaan untuk membuat berbagai program/rencana-rencana strategis untuk menghadapi keadaan tersebut, antara lain membuat program pelaksanaan *drill* dan latihan penanggulangan keadaan darurat.

9. Laporan dan analysis ketidaksesuaian (Non- conformity), kecelakaan serta kejadian berbahaya. Didalam ketentuan ini diulas bahwa setiap Perusahaan harus memastikan bahwa system manajemen keselamatan di perusahaan tersebut, termasuk di setiap kapal-kapal yang dimilikinya, berjalan dengan baik. Perusahaan harus memonitor setiap armadanya dengan mewajibkan setiap armada untuk melaporkan apabila mengalami suatu kejadian terkait penyimpangan, kecelakaan serta kejadian berbahaya kepada perusahaan. Selanjutnya, perusahaan berkewajiban untuk melakukan analisa terhadap akar permasalahan dari setiap kejadian tersebut, untuk selanjutnya dilakukan koreksi dan perbaikan.
10. Pemeliharaan kapal dan perlengkapannya
Setiap perusahaan pelayaran harus memiliki prosedur terkait kegiatan pemeliharaan kapal, dimana prosedur tersebut disusun dan ditetapkan oleh perusahaan dengan tujuan agar kapal selalu terpelihara dengan baik sesuai dengan ketentuan dan persyaratan yang berlaku sehingga kapal dan seluruh perlengkapannya selalu dalam kondisi baik dan berfungsi.
11. Dokumentasi
Setiap perusahaan pelayaran berkewajiban untuk menetapkan dan memastikan bahwa setiap armada yang dimilikinya dalam kondisi terpelihara sesuai dengan prosedur yang berlaku di perusahaan tersebut yang sebelumnya telah disesuaikan dengan berbagai peraturan dan ketentuan terkait yang berlaku. Hal tersebut dibuktikan dengan berbagai laporan tertulis, formulir-formulir, serta berbagai dokumen pendukung untuk memudahkan proses pengontrolan dari perusahaan yang dilaporkan secara berkala dan berkesinambungan.
12. Verifikasi, tinjauan ulang dan evaluasi oleh perusahaan.
Bagian ini menjelaskan bahwa suatu perusahaan pelayaran berkewajiban untuk melaksanakan internal audit di perusahaan dan setiap armada yang dimilikinya, minimal 1 kali dalam kurun waktu 1 tahun. Hal tersebut bertujuan agar perusahaan dapat memverifikasi apakah setiap armadanya mematuhi system manajemen keselamatan yang berlaku di perusahaan tersebut, baik dalam menjaga keamanan, keselamatan maupun kegiatan pencegahan polusi.
13. Sertifikasi dan Verifikasi berkala
Bagian ini menjelaskan bahwa kapal harus dioperasikan oleh perusahaan yang telah diterbitkan *Document of Compliance* atau *Interim Document of Compliance*, *Institusi/Lembaga yang menerbitkan Document of Compliance* dan *Safety Management Certificate*, masa berlaku *Document of Compliance* dan *Safety Management Certificate*, Verifikasi tahunan serta tidak berlakunya sertifikat
14. Sertifikasi sementara
Bagian ini menjelaskan tentang ketentuan penerbitan *Interim Document of Compliance* dan *Interim Safety Management Certificate*, masa berlaku *Document of Compliance* dan *Interim*

Safety Management Certificate, dan hal khusus untuk perpanjangan masa berlaku *Interim Safety Management Certificate*

15. Verifikasi

Bagian ini menjelaskan bahwa semua verifikasi yang dipersyaratkan dalam ISM Code harus sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan oleh pemerintah Negara bendera kapal yang mengacu kepada guidelines yang telah ditetapkan oleh Organization (IMO)

16. Bentuk sertifikat

Document of Compliance, *Interim Document of Compliance*, *Interim Safety Management Certificate*, dan *Safety Management Certificate* dibuat dalam bentuk/format sesuai dengan lampiran dalam ISM Code dan jika bahasa yang digunakan selain bahasa Inggris dan bahasa Perancis, teks sertifikat harus diterjemahkan kedalam bahasa tersebut

Sesuai dengan *SOLAS Chapter IX Regulation 2 Application, International Safety Management Code (ISM-Code)* diberlakukan terhadap :

1. Kapal penumpang termasuk kapal berkecepatan tinggi, tidak lebih dari tanggal 1 juli 1998;
2. *Oil Tankers, Chemical Tankers, Gas Carriers* dan kapal barang kecepatan tinggi dengan ukuran GT.500 atau lebih, tidak lebih dari tanggal 1 juli 1998;
3. Kapal barang lainnya dan *Mobile Offshore Drilling Units* dengan ukuran GT.500 atau lebih, tidak lebih dari 1 Juli 2002.

Ada suatu keunikan didalam pengoperasian kapal yaitu bahwa tidak ada dua perusahaan pelayaran atau dua pemilik kapal yang sama sehingga setiap perusahaan memiliki suatu kekhasan tersendiri dalam mengopersikan kapalnya. (*ISM Code; Preamble point 4; Recognizing that no two shipping companies or shipowners are the same, and that ships operate under a wide range of different condition, the Code is based on general principles and objective*). Budaya keselamatan (*safety culture*) harus tumbuh dan menjadi budaya bagi Regulator, Operator maupun masyarakat pengguna jasa transportasi (*Stake holders*). Untuk menumbuhkan budaya keselamatan dalam sebuah institusi baik itu regulator maupun operator, dasar/landasan sebuah manajemen keselamatan yang baik adalah komitmen dari pimpinan. Komitmen, kompetensi, sikap, dan motivasi individu di semua tingkatan lah yang akan menentukan hasil akhir. (*ISM Code; Preamble point 6. The cornerstone of good safety management is commitment from the top. In matters of safety and pollution prevention it is the commitment, competence, attitudes and motivation of individuals at all levels that determines the end result.*)

Maksud dari adanya *International Safety Management Code* adalah guna menyediakan *standard international* untuk manajemen dan pengopersian kapal yang aman dan mencegah terjadinya pencemaran, dimana tujuannya tersebut tersirat dan berbunyi "*To ensure safety at sea , prevention of human injury or loss of life, and avoidance of damage to the environment, in particular to the marine environment and to the property*".

Fungsi dan Tanggung Jawab DPA Sesuai ketentuan International Safety Management Code

Berbagai hal yang wajib dilakukan oleh seorang DPA (Designated Person Ashore) sebagai bentuk pemantauan dan pengawasan terkait keselamatan dan perlindungan lingkungan dalam pengoperasian kapal antara lain meliputi :

1. Melaksanakan komunikasi serta penerapan kebijakan keamanan dan perlindungan lingkungan.
2. Melaksanakan evaluasi dan peninjauan ulang terhadap efektivitas system management keselamatan yang berlaku.

3. Melakukan pelaporan dan analisa terhadap berbagai bentuk ketidak sesuaian, kecelakaan dan kejadian berbahaya yang terjadi di atas kapal
4. Mengorganisir dan memonitor audit internal termasuk verifikasi terhadap independensi dan pelatihan internal auditor.
5. Melakukan peninjauan ulang dan merevisi terhadap Safety Management System yang berlaku; jika diperlukan.
6. Memastikan bahwa tersedia sumberdaya yang memadai dan dukungan/support dari perusahaan

Agar seluruh kewajiban dan fungsi DPA dalam suatu perusahaan pelayaran dapat terpenuhi, maka menjadi keharusan bagi setiap perusahaan untuk memberikan tugas dan tanggung jawab bagi DPA dalam pemantauan dan pengawasan terkait keselamatan dan perlindungan lingkungan pada pengoperasian kapal. Berbagai program kerja yang harus dilaksanakan oleh seorang DPA antara lain adalah :

1. Menjamin bahwa *Safety Management Manual* yang dimiliki oleh suatu perusahaan pelayaran telah sesuai dengan ketentuan ISM Code, serta memastikan bahwa setiap ketentuan-ketentuan yang diatur didalamnya telah diberlakukan oleh perusahaan tersebut termasuk oleh kapal-kapal yang dimilikinya.
2. Memastikan bahwa kegiatan pemeliharaan kapal yang dilaksanakan oleh Anak Buah Kapal sesuai dengan rencana yang tertuang dalam *Plan Maintenance System* serta terlaksana dengan baik, yang dibuktikan dengan laporan dari Nakhoda kepada perusahaan secara rutin dan berkelanjutan.
3. Mengadakan program internal audit ke seluruh kapal yang dimiliki oleh suatu perusahaan pelayaran, secara berkala minimal setiap satu tahun sekali.
4. Memastikan bahwa program terkait keselamatan seperti *safety meeting, drills, training* dan berbagai bentuk latihan keselamatan serta keamanan yang lain berjalan dengan baik di setiap kapal, sesuai dengan jadwal yang telah di susun. Hal tersebut dibuktikan dengan pelaporan yang dilengkapi dengan berbagai dokumen pendukung seperti : absensi, foto pelaksanaan kegiatan, review kegiatan, dan lain sebagainya dari setiap kapal yang dimiliki oleh suatu perusahaan pelayaran.
5. Memastikan bahwa *Non Conformity* atau suatu ketidak sesuaian, serta kejadian akan kecelakaan yang akan terjadi (Near Miss) di rektifikasi dengan cepat dan benar.
6. Membantu mengadakan external audit untuk kapal dan perusahaan
7. Membantu melaksanakan pengontrolan anggaran pengeluaran
8. Mengupdate Publication sesuai dengan latest publication dari IMO dan menempatkan obsolete dan update publication pada tempatnya
9. Mengupdate sms manual sesuai hasil review sms manual meeting dan menyusun kembali pada sms perusahaan dengan daftar obsolete dokumen.

Berdasarkan study dari permasalahan pada PT. Halmahera Dimana salah satu armadanya mengalami kandas dimana diduga hal tersebut terjadi karena DPA tidak dapat melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya dengan optimal, penyebab DPA tidak dapat menjalankan tugas dan tanggungjawabnya akan dijabarkan sebagai berikut :

Kapal dengan jenis tertentu dan tonase kotor tertentu harus memenuhi ketentuan ISM Code dan Konvensi lainnya terkait dengan keselamatan serta pencegahan pencemaran, serta peraturan perundangan nasional seperti Undang - Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah No.51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 tahun 2012 Tentang Manajemen Keselamatan Kapal dan SK. DIRJEN HUBLA No. PY.67/1/6-96

tgl. 12 Juli 1996 (Tentang Pemberlakuan ISM Code bagi kapal-berbendera Indonesia) dan SK Dirjen Hubla No. PY.65/1/1-98 tgl 30 Maret 1998. (tentang Petunjuk Pelaksanaan Verifikasi dan Sertifikasi Sistem Manajemen Keselamatan) Designated Person(s) Ashore (DPA) yang tidak memenuhi qualification, training dan experience untuk melaksanakan tugas sebagai DPA. Dalam hal penunjukan seseorang untuk menduduki jabatan sebagai DPA, Perusahaan pelayaran harus mengacu pada *Guidance on the qualifications, training and experience necessary for undertaking the role of the designated person under the provision of the International Safety Management (ISM) Code ; Annex to MSC–MEPC.7/Circ.6.*

a. Qualification:

Designated person should have a minimum of formal education as follows : qualification from a tertiary institution recognized by the administration or by the recognized organization, within a relevant field of management, engineering or physical science, or qualification and seagoing experience as certified ship officer pursuant to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978, as amended, or other formal education combined with not less than three year's practical senior level experience in ship management operations.

Dalam permasalahan diatas, diketahui bahwa DPA PT Halmahera, memiliki latar belakang pendidikan yang tidak sesuai dengan kualifikasi dalam ketentuan tersebut, sehingga kurang menguasai bidang kerja.

b. Training:

Designated person should have undergone training relating to safety management element in compliance with the requirement of the ISM Code, Particularly with regard to: knowledge and understanding of the ISM Code, mandatory rules and regulation, applicable code, guidelines and standard as appropriate, assessment technique of examining, question, evaluating and reporting, technical or operational aspect of safety management, appropriate knowledge of shipping and shipboard operation, participation in at least one marine-related management system audit, and effective communication with shipboard staff and senior management.

Dalam permasalahan diatas, ternyata karena DPA PT Halmahera memiliki latar belakang pendidikan yang kurang sesuai dengan lingkungan kerja, maka pengetahuan tentang kapal dan pengoperasiannya pun juga terbatas. Oleh karena itu pemberlakuan ISM Code di kapal tidak optimal.

c. Experience:

Designated person should have experience to :present ISM Matters to the highest level of management and gain sustained support for safety management system improvement, determine whether the safety management system element meet the requirement of the ISM Code, determine the effectiveness of the safety management system within the the company and the ship by using established principles of internal audit and management review to ensure compliance with rules and regulation, asses the effectiveness of the safety management system in ensuring compliance with other rules and regulation which are not covered by statutory and classification surveys and enabling verification of compliance with these rules and regulation, asses whether the safe practices recommended by the Organization, administration, Classification societies, other international bodies and maritime industry organizations to promote a safety culture and had been taken into account; and gather and analyze data from

hazardous occurrences, hazardous, hazardous situation, near misses, incident and accidents and apply the lesson learnt to improve the safety management system within the Company and its ships.

Sesuai dengan permasalahan pada PT. Halmahera, dapat diketahui jika ternyata DPA perusahaan tersebut memiliki pengalaman yang kurang terutama dalam menjembatani komunikasi antara pihak kapal dengan perusahaan mengenai berbagai permasalahan terkait implementasi ISM Code diatas kapal.

d. Company Requirement and Records.

The Company should provided training course covering qualification, training and experience and the appropriate procedures connected to compliance with the ISM Code including practical training and continous updating. The Company Should also provide documentary evidence that the designated person has the relevant qualification, training and experience to undertake the duties under provisions of the ISM Code.

Pada permasalahan yang dialami oleh PT. Halmahera salah satu faktor yang menjadi penyebab mengapa DPA tidak dapat melaksanakan tugasnya dengan optimal, salah satunya adalah karena tidak disediakan fasilitas berupa kursus/pelatihan bagi DPA tentang berbagai pelatihan terkait dengan pengetahuan ISM Code

Guna memenuhi panduan tersebut, disarankan PT Halmahera mengambil sikap dan kebijakan untuk memberikan kesempatan/kemudahan bagi setiap awak kapal maupun staf di lingkungan PT Halmahera tersebut untuk mengikuti pelatihan tentang ISM Code, sehingga orang yang mempunyai kualifikasi sesuai dapat ditunjuk sebagai DPA. PT Halmahera hendaknya memberikan bantuan *financial* kepada awak kapal maupun staf di lingkungan perusahaan yang memenuhi kualifikasi agar dapat mengikuti pelatihan *ISM Code Auditor*. PT Halmahera dapat memberikan stimulus kepada awak kapal di lingkungan PT Halmahera berupa pemberian kompensasi diatas rata-rata karyawan lainnya bagi jabatan DPA di lingkungan perusahaan tersebut, dengan harapan dapat menarik minat awak kapal di lingkungan PT Halmahera yang berkompeten untuk berada di posisi tersebut. Hal lain yang disarankan bagi PT Halmahera, adalah memberikan pengarahan bagi awak berupa gambaran tentang prospek berkarier sebagai DPA.

2. Crew kapal yang kurang paham terhadap *manual system manajemen manual* di atas kapal.

Ketidak pahaman awak kapal terhadap *system manajemen manual* yang mengatur tentang keselamatan kapal, bukan semata-mata kesalahan awak kapal, akan tetapi juga merupakan kesalahan dari Nakhoda dan staf di lingkungan perusahaan yang memiliki bidang pekerjaan terkait dengan implementasi ISM Code , dimana dalam hal ini adalah DPA. Di dalam ISM Code dijabarkan tentang :

a. Element 2.2 : Safety and Environmental-protection policy.

Bagian ini berbunyi *the company should ensure that the policy is implemented and maintained at all levels of the organization, both ship-based and shore-based*, hal tersebut berarti PT. Halmahera harus memastikan bahwa kebijakan tentang keselamatan dan perlindungan lingkungan telah diterapkan dan dipelihara di semua tingkatan organisasi , baik diatas kapal maupun di lingkungan perusahaan.

b. Element 4 ; Designated person(s).

To ensure the safe operation of each ship and to provide a link between the company and those on board, every company, as appropriate, should designate a person or persons ashore

having direct access to the highest level of management. The responsibility and authority of the designated person or persons should include monitoring the safety and pollution prevention aspects of the operation of each ship and to ensure that adequate resources and shore based support are applied, as required. Mengacu pada ketentuan tersebut PT. Halmahera harus memastikan agar operasional setiap kapalnya berjalan dengan baik, hal tersebut dapat dicapai jika PT. Halmahera memiliki seorang DPA dengan latar belakang pendidikan yang sesuai dengan bidangnya. DPA tersebut memiliki tanggung jawab dan wewenang untuk melakukan pemantauan terhadap berbagai aspek keselamatan serta upaya pencegahan polusi yang berasal dari operasional kapal secara rutin dan berkesinambungan.

c. Element 5.1; Master's Responsibility and Authority

Di dalam elemen ini tertulis bahwa *the company should clearly define and document the master's responsibility with regard to implementing the safety and environmental protection policy of the Company, motivating the crew in the observation of that policy, issuing appropriate orders and instructions in a clear and simple manner, verifying that specified requirements are observed and reviewing the SMS and reporting its deficiencies to the shore based management.* Mengacu kepada pernyataan dalam elemen tersebut, PT. Halmahera hendaknya menerapkan kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Guna meminimalisir ketidakpahaman awak kapal tentang sistem manajemen manual terkait keselamatan kapal, hendaknya PT. Halmahera melakukan beberapa program diantaranya mewajibkan bagi setiap awak kapal yang akan mengawaki kapal milik PT. Halmahera (*sign on*), harus mendapatkan *pre joining training* berupa familiarisasi terhadap system manajemen manual terkait keselamatan kapal, yang dilakukan dibawah pengawasan DPA pada saat pelaksanaan internal audit, kemudian kegiatan familiarisasi tersebut akan diulang oleh nahkoda saat awak kapal berada diatas kapal. Nahkoda melaksanakan familiarisasi bagi awak kapal yang baru, bersamaan dengan pelaksanaan *safety meeting*. DPA PT. Halmahera harus melaksanakan internal audit baik di kapal maupun lingkungan perusahaan minimal satu kali dalam satu tahun, sebab keberhasilan implementasi di perusahaan (*shore base*) ataupun dikapal sangat dipengaruhi oleh peran aktif DPA dalam melakukan pengawasan pada aspek keselamatan dan pencegahan pencemaran.

Kesimpulan

Tugas dan tanggung jawab DPA secara nyata telah tertuang dalam *International Safety Management Code (ISM Code)* yang menyatakan bahwa setiap perusahaan pelayaran, diwajibkan untuk memiliki seseorang yang memiliki tugas serta tanggung jawab untuk memantau serta mengikuti seluruh kegiatan terkait keselamatan kapal. Dengan demikian dapat diketahui bahwa DPA memiliki fungsi vital dalam suatu perusahaan pelayaran. Agar seluruh kewajiban dan fungsi DPA dalam suatu perusahaan pelayaran dapat terpenuhi, seorang DPA (*Designated Person Ashore*) berkewajiban untuk melaksanakan berbagai bentuk pemantauan dan pengawasan terkait keselamatan dan perlindungan lingkungan dalam pengoperasian kapal, dengan membuat berbagai program kerja terkait keselamatan dan perlindungan lingkungan pada pengoperasian kapal yang telah diatur sesuai dengan ketentuan dalam *International Safety Management Code (ISM Code)*.

Daftar Pustaka

- Aunu Rofiq Djaelani (2013), Teknik Pengumpulan Data Dalam Penelitian Kualitatif. Jurnal majalah Ilmiah Pawitatan. Vol: 20, No:1 Maret 2013
- Gunawan dan Waluyo (2015), *Risk Based Behavioral Safety*, Jakarta:Gramedia
- Mukhtar (2013), Metode Praktis Penelitian Deskriptif Kualitatif, Jakarta:GP Press Group
- Sugiyono (2013), Metode Penelitian Pendidikan.Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D, Bandung:Alfabeta
- Sutrisno, Kusmawan (2006), Keamanan, Kesehatan, dan Keselamatan Kerja. Jakarta: Ghalia Indo
- International Maritime Organization, 2014, SOLAS, London : IMO
- International Maritime Organization (2018), *Internastional Safety Management Code with guidelines for its implementation*, London : IMO.
- International Maritime Organization, Resolution A. 741(18)*, Adopted on 04 November 1993 about *International Management Code for the Safe Operation of Ship and for Pollution Prevention (Internastional Safety Management(ISM) Code)*
- International Maritime Organization, SOLAS Chapter IX about *Management for the safe operation of ship*.
- International Maritime Organization, *Guidance on the qualifications, training and experience necessary for undertaking the role of the designated person under the provision of the International Safety Management (ISM) Code ; Annex to MSC–MEPC.7/Circ.6*.
- Republik Indonesia, Undang Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang *Pelayaran*.
- Republik Indonesia, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 tentang *Perkapalan*.
- Republik Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 45 Tahun 2012 tentang *Manajemen Keselamatan Kapal*
- Republik Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 45 Tahun 2012 tentang *Manajemen Keselamatan Kapal*
- Republik Indonesia, Sk. Dirjen Hubla No. PY.67/1/6-96 tgl. 12 Juli 1996 tentang *Pemberlakuan ISM Code bagi kapal-berbendera Indonesia*.
- Republik Indonesia, Sk. Dirjen Hubla No. PY.65/1/1-98 tgl 30 Maret 1998 tentang *Petunjuk Pelaksanaan Verifikasi dan Sertifikasi Sistem Manajemen Keselamatan*.