

**PENERAPAN ISM CODE
PADA KAPAL PENUMPANG YANG BERLAYAR
DI PERAIRAN INDONESIA**

Tugas Akhir / Skripsi

Diajukan sebagai salah satu syarat

untuk memperoleh gelar

Sarjana Strata Satu (S-1) Teknik Perkapalan

O
L
E
H

NAMA : HARY SURYANTO

NIM. : 99310901



**JURUSAN TEKNIK PERKAPALAN
FAKULTAS TEKNOLOGI KELAUTAN
UNIVERSITAS DARMA PERSADA**

2002

UNIVERSITAS DARMA PERSADA

Jl. Radin Inten II (Terusan Casablanca)
Pondok Kelapa - Jakarta 13450
Telp. 8649051 - 8649052, Fax. 8649052

FORMULIR PERBAIKAN

TUGAS AKHIR / SKRIPSI

Memperhatikan ke ketentuan sidang Tugas Akhir / Skripsi tanggal 13 Agustus 2002, untuk mengadakan perbaikan :


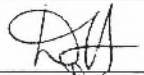

Nama : HARY SURYANTO

Nim : 99310901

Jurusan : Teknik Perkapalan

Judul Tugas Akhir/Skripsi :

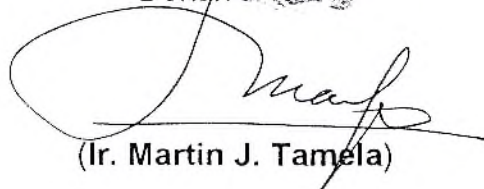
PENERAPAN ISM CODE PADA KAPAL PENUMPANG YANG BERLAYAR DI PERAIRAN INDONESIA

No	Nama	Di perbaiki tanggal	Paraf
1.	Ir. Agustinus Pusaka	26/08 - 2002	
2.	Dr. Ir. Donny A, M.Eng	19/08 - 2002	
3.	Ir. J. Arya Dewanto	19/08 - 2002	

Jakarta, 26 Agustus 2002

Menggetahui

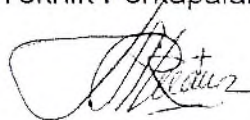
Dekan



(Ir. Martin J. Tamela)

Ketua Jurusan

Teknik Perkapalan



(Ir. Agustinus Pusaka)



UNIVERSITAS DARMA PERSADA

Jl. Radin Inten II (Terusan Casablanca)
Pondok Kelapa - Jakarta 13450
Telp. 8649051 - 8649052, Fax. 8649052

SURAT KETERANGAN PERMOHONAN UJIAN SIDANG TUGAS AKHIR

Yang bertanda tangan dibawah ini menerangkan bahwa :

Nama : **HARY SURYANTO**

Nim/Nirm : 99310901

Jurusan : Teknik Perkapalan

Judul Tugas Akhir :

PENERAPAN ISM CODE
PADA KAPAL PENUMPANG YANG BERLAYAR
DI PERAIRAN INDONESIA

Bermaksud untuk mengajukan permohonan mengikuti Ujian Sidang Tugas Akhir dan telah menyelesaikan Tugas Akhir :

No	Dosen Pembimbing	Disetujui Tanggal	Paraf
1.	Ir. Teguh Sastrodiwongso, M.SE.	31- Juli 2002	
2.	Ir. Joedonowarso P.	30-07-02	

Mengetahui

Jakarta, 31 JULI 2002

Mengetahui

Dekan/Pudek

(Ir. Martin J. Tamale)

Ketua Jurusan

Teknik Perkapalan

(Ir. Agustinus Pusaka)



UNIVERSITAS DARMA PERSADA

Jl. Radin Inten II (Terusan Casablanca) Pondok Kelapa - Jakarta 13450

Telp. 8649051, 8649053, 8649057 Fax. 8649052

E-mail : unsada@rad.net.id

LEMBAR ASISTENSI TUGAS AKHIR / SKRIPSI


Nama : HARY SURYANTO
 NIM : 99310901
 Jurusan : TEKNIK PERKAPALAN
 Peminatan : -

Judul Tugas Akhir : PENERAPAN ISM-CODE PADA KAPAL PENUMPANG
 YANG BERLAYAR DI PERAIRAN INDONESIA

No.	Tanggal	Materi	Paraf
1	16 Juli 2002	Perbaikan Bab I, II dan III tentang Substansi Cara pemberian & Format disleksikan dengan Sistem Perintah	/
2	28 Juli 2002	Perbaikan Bab II dan perambatan	
3.	29-Juli 2002	Perbaikan Bab II tentang Pakha, di lengkapi format perambatan ISM-code termasuk kapal Pengembangan Perambatan	/
4.	30- Juli 2002	Bab VI - Ringkasan & form yang diperbaiki dan ditandatangani	/
5	31 Juli 2002	ABSTRAKSI sesuai ketentuan	/
		acc. uti di k.y.kan	/

Jakarta, 31- Juli 2002

Mengetahui,
Pembimbing


 (Teguh Vas Ardiansapo)



UNIVERSITAS DARMA PERSADA

Jl. Radin Inten II (Terusan Casablanca) Pondok Kelapa - Jakarta 13450

Telp. 8649051, 8649053, 8649057 Fax. 8649052

E-mail : unsada@rad.net.id

Nomor : 092/FTK - KAJUR/V/2002

Jakarta, 13 Mei 2002

Lampiran : -

Perihal : Penunjukkan Pembimbing
Tugas Akhir / Skripsi

Kepada Yth.

1. Bapak Ir. Teguh Sastrodiwongso, M.SE.
Sebagai Pembimbing Utama
2. Bapak Ir. Joedonowarso P.
Sebagai Pembimbing Pendamping

di

Jakarta

Dengan hormat,

Dengan ini kami menunjuk Bapak untuk menjadi Pembimbing
Tugas Akhir atas nama Mahasiswa :

Nama : Hary Suryanto

NIM : 99310901

Judul : Penerapan ISM Code Pada Kapal Penumpang
Yang Berlayar Di Perairan Indonesia

Bersama ini pula kami sampaikan bahwa jadwal penyerahan
Tugas Akhir ke Jurusan paling lambat tanggal 1 Agustus 2002. Untuk
itu kiranya Bapak dapat menyelesaikan bimbingan terhadap
mahasiswa di atas sebelum tanggal tersebut.

Demikian atas perhatian dan kerjasamanya, diucapkan banyak
terima kasih.

Ketua Jurusan
Teknik Perkapalan

Ir. Augustinus Pusaka

ABSTRAK

Peraturan Internasional di bidang keselamatan pelayaran selama ini seperti SOLAS'74, Load Lines'66, STCW'78 dan MARPOL73/78 titik beratnya kepada aspek teknis kapal serta manusia yang mengawakinya. Dari pengalaman kecelakaan kapal yang ada ditambah peraturan keselamatan lebih diperketat, namun kecelakaan kapal yang mengakibatkan hilangnya jiwa manusia, kerugian harta benda serta terjadinya pencemaran laut masih saja banyak terjadi. Dari data statistik yang ada menunjukkan bahwa dari semua kecelakaan yang terjadi, kurang lebih 80 % daripadanya disebabkan oleh faktor manusia (human error) dan persyaratan fisik/teknis yang diterapkan pada kapal berdasarkan ketentuan statutory serta badan klasifikasi ternyata hanya mampu mencapai sebagian saja dari tujuan yang ingin dicapai di bidang keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran.

Bertolak dari hal tersebut, dengan ISM-Code intensitas keikutsertaan faktor manusia dalam penyelenggaraan fungsi keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran ditingkatkan melalui jalur manajemen yang meliputi aspek sumber daya manusia, pengaturan, sistem dan prosedur, serta mekanisme yang tertulis dan terdokumentasikan untuk dilaksanakan, baik di darat termasuk di terminal, maupun di atas kapal.

Prioritas penerapan ISM-Code pada tanggal 1 Juli 1998 diterapkan kepada jenis kapal yang memiliki resiko bahaya yang paling tinggi, seperti kapal penumpang yang mengangkut manusia dalam jumlah besar, kapal tangki minyak, kapal tangki pengangkut bahan kimia serta kapal pengangkut gas.

Kapal-kapal penyebrangan dapat dikategorikan sebagai kapal penumpang, menurut ketentuan SOLAS 74, dimana kapal yang mengangkut penumpang lebih dari 12 orang, dikategorikan sebagai kapal penumpang.

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah rabbil alamin, puji syukur kepada Nya atas rahmat dan bimbingan, sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini. Penyusunan Tugas Akhir dilakukan dalam rangka memenuhi syarat akademis untuk memperoleh gelar Sarjana Strata Satu (S – 1) Teknik Perkapalan, di jurusan teknik Perkapalan, fakultas teknologi Kelautan, Universitas Darma Persada. Didalam Tugas Akhir ini, penulis mengulas tentang:

PENERAPAN ISM CODE PADA KAPAL PENUMPANG YANG BERLAYAR DI PERAIRAN INDONESIA

Adapun keberhasilan penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini adalah berkat dukungan dari berbagai pihak. Untuk itulah pada kesempatan yang baik ini penulis mengucapkan terimakasih atas bantuan yang telah diberikan, terutama pada :

1. Bapak Ir. Martin J. Tamaela selaku Dekan Fakultas Teknologi Kelautan Universitas Darma Persada.
2. Bapak Ir. Teguh Sastrodiwongso M.SE. sebagai pembimbing I.
3. Bapak Ir. Joedonowarso, selaku pembimbing II.
4. Bapak Ir. Augustinus Pusaka, selaku Ketua Jurusan Teknik Perkapalan.
5. Bapak Ir. Danny Faturachman, selaku Pudek I Fakultas Teknologi Kelautan.
6. Bapak Ir. Wayan Sujatita Kedel, Kasubdit Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapal.
7. Bapak Capt. Suhartono, Kasi Manajemen keselamatan Kapal pada Ditjen Hubla di Ditkapel.

8. Bapak Ir. Eko Winarno, di Subdit Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapal.
9. Bapak Syachrul Nugroho, di Subdit Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapal.
10. Teman-teman kuliah terutama pada Untung Suseno, Ruhul Bayan dan Dasriel.
11. Staf administrasi fakultas Kelautan di Universitas Darma Persada.
12. Kepada istri tercinta, kedua orang tua, dan saudara penulis yang telah banyak memberikan dorongan baik moril dan materiil kepada penulis selama pembuatan Tugas Akhir ini.

Penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu terselesaikannya Tugas akhir ini, semoga apa yang telah mereka berikan kepada penulis baik berupa dorongan doa dan materiil diberikan balasan pahala dan limpahan Rahmat dari Allah SWT. amin.

Demikian kata pengantar yang dapat saya sampaikan semoga Tugas Akhir ini dapat bermanfaat bagi saya pribadi, teman-teman mahasiswa dan sebagai pengetahuan di bidang kelautan.

AGUSTUS 2002

PENULIS

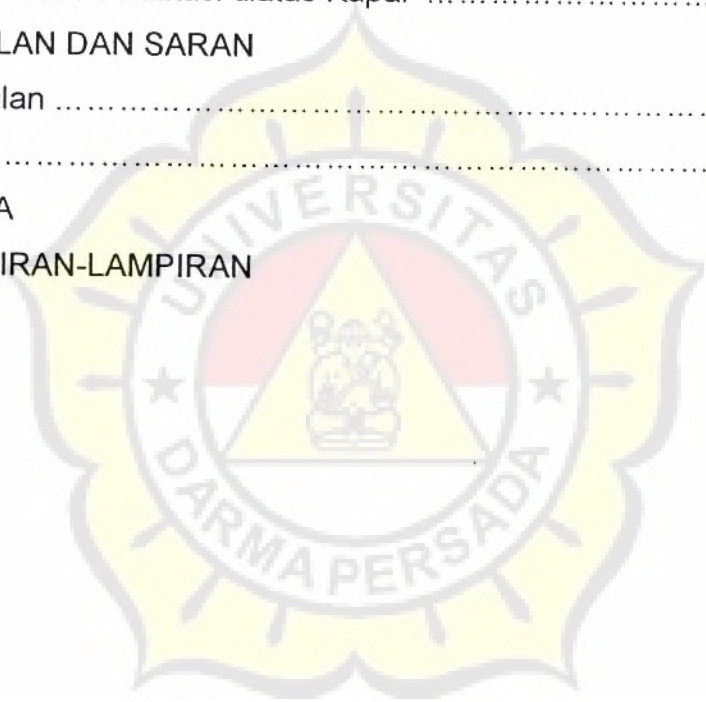
HARY SURYANTO

NIM. 993100901

DAFTAR ISI

	Hall
KATA PENGANTAR	i
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	3
B. Tujuan Penelitian	9
C. Metode Penelitian	10
D. Tinjauan Pustaka	10
E. Sistematika Penulisan	10
BAB II MANAJEMEN PENGOPERASIAN SECARA AMAN DAN PENCEGAHAN PENCEMARAN	
II.1. Umum	13
II.2. Elemen-elemen yang terdapat di ISM-Code	15
II.3. Dokumentasi Sistem Manajemen Keselamatan	40
BAB III SERTIFIKASI DAN AUDIT KAPAL PADA KAPAL PENUMPANG YANG BEROPERASI DIPERAIRAN INDONESIA	
III.1. Sistem Penilaian/Verifikasi dan Registrasi Sistem Manajemen Keselamatan (Safety Management System)	43
III.2. Penilaian/Verifikasi untuk Registrasi Perusahaan	47
III.3. Tinjauan Dokumen	49
III.4. Penilaian Perusahaan	52
III.5. Pelaksanaan Penilaian	54
III.6. Standard Penilaian	59
III.7. Penilaian Tahunan Untuk Perusahaan	62
III.8. Penilaian Pembaharuan Perusahaan	64
III.9. Penilaian Diatas Kapal	65
III.10. Dalam Rangka Sertifikasi ISM-Code	70
III.11. Pemenuhan Sertifikat pada Kapal Penumpang	82

BAB IV. DOKUMENTASI SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN UNTUK KAPAL PENUMPANG	
IV.1. Umum	83
IV.2. Rencana Pengoperasian Kapal	84
BAB V KENDALA PEMENUHAN <i>SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (SMS)</i> / SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN (SMK)	
A. Pengkajian Dokumentasi <i>Safety Management System (SMS)</i> / Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) oleh Auditor Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan Biro Klasifikasi Indonesia	91
B. Penilaian atau Verifikasi diatas Kapal	92
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	96
B. Saran	97
DAFTAR PUSTAKA	
LEMBARAN LAMPIRAN-LAMPIRAN	



BAB I

PENDAHULUAN

Transportasi laut sudah dikenal sejak adanya perdagangan. Transportasi barang menyeberangi lautan, adalah suatu bentuk transportasi yang paling ekonomis dan hemat energi. Tetapi, lautan penuh dengan bahaya dan ancaman, tidak seperti halnya transportasi di darat. Kita mengenal : badai, kabut dan gerakan-gerakan dari laut yaitu : ombak, arus beserta karang laut, pendangkalan dan lain sebagainya. Dengan tidak adanya jalur lalu lintas angkutan yang tetap, juga jalur pelayaran yang selalu berubah, menjadikan transportasi laut menjadi suatu cara transportasi yang banyak risikonya.

Kenyataannya bahwa pada abad-abad yang lalu, banyak kapal dan muatan yang hilang di lautan. Kapal-kapal kayu yang digerakkan oleh tenaga angin karena memakai layar, hanya bergantung pada kekuatan alam (natural force). Pada waktu itu, peningkatan dalam segi keselamatan adalah membuat kapal dengan konstruksi yang lebih baik. Kapal baja meningkatkan konstruksi menjadi lebih kuat dan dengan penemuan mesin uap membuat kapal tidak bergantung pada angin.

Walaupun begitu risiko tetap ada dan penyebabnya sering tidak dapat diduga sebelumnya. Perusahaan-perusahaan asuransi pada pertengahan abad yang lalu, mulai menuntut agar resiko dapat dikurangi. Hal ini merupakan permulaan dari terbentuknya perusahaan Klasifikasi Kapal. Para ahli bangunan kapal telah bekerja keras untuk menyusun peraturan-peraturan konstruksi kapal dan melaksanakan pengawasan dalam pembangunan kapal, sehingga dalam

tahapan dasawarsa selanjutnya dibawah pengawasan Klasifikasi Kapal, kapal-kapal senantiasa berangsur-angsur menjadi lebih baik dalam segi kekuatan konstruksi dan keselamatannya sehingga resiko yang terjadi kecelakaan dalam pengoperasiannya dapat dikurangi. Walaupun begitu pada masa sekarang ini masih juga terjadi kecelakaan dan banyak risiko baik terhadap keselamatan maupun pencemaran minyak dilaut dalam suatu pelayaran. Ternyata lebih dari dua pertiga dari kecelakaan kapal yang terjadi disebabkan kesalahan manusia atau kesalahan organisasi/manajemen.

Dari data *International Chamber of Shipping (ICS)* th. 1989 terjadinya kecelakaan kapal di seluruh dunia, penyebab terbanyak dari semua kecelakaan kapal disebabkan oleh "*Organizational and Management Problem*" disebut juga "*Human Error*" hasil analisa sebesar 80 %.

Dikalangan industri juga sudah diambil suatu kesimpulan bahwa faktor penentu dalam keberhasilan atau kegagalan mencapai suatu target produksi adalah kondisi sumber daya manusia yang terkait. Pernyataan tersebut sangat nyata dalam lingkup keselamatan maritim.

Kita semua dapat menyadari bahwa apa yang dapat dilakukan dalam menghindari terjadinya suatu kecelakaan di dalam aktivitas pelayaran adalah dengan cara melaksanakan pengendalian yang lebih baik terhadap faktor manusia yang berpartisipasi baik di kapal maupun didarat.

Keberadaan sistem manajemen yang diimplementasikan akan sangat menentukan terhadap tingkat keselamatan dan tingkat mutu yang dapat dicapai oleh perusahaan pelayaran.

A. LATAR BELAKANG

Asal mula dari standar sistem manajemen dari Amerika. Mengacu pada standar tersebut BS 5750, Inggris telah mengembangkannya menjadi suatu sistem manajemen mutu yang kemudian dijadikan dasar oleh *International Organization for Standardization* dalam standar *ISO 9000 series* dan sejak 1987 standar manajemen mutu tersebut telah diberlakukan secara Internasional.

Pada tahun 1988 lima Perusahaan Pelayaran bersama-sama membuat suatu standar berdasarkan interpretasi dari ISO 9002 dan menyusunnya menjadi manajemen mutu untuk diaplikasikan dalam perusahaan pelayaran dan dalam pengoperasian kapalnya.

Pada tahun 1990 dengan dukungan Perusahaan Klasifikasi, standar tersebut disetujui sebagai Code of Ship Management Standards of the group Five, dan selanjutnya dalam tahun 1991 telah diputuskan oleh International Ship Managers Association (ISMA) sebagai suatu ISMA-Code yang harus diaplikasikan oleh seluruh anggota ISMA.

Tenggelamnya kapal "*Herald of Free Enterprise*" pada tahun 1987 akibat kelalaian dan masalah komunikasi antar awak kapal yang serius, menjadikan suatu bencana yang banyak disorot. Tragedi tersebut mengundang berbagai kecaman dari masyarakat dan penegak hukum, sehingga International Maritime Organization (IMO) bertindak dengan menerbitkan surat resolusi. Resolusi tersebut adalah :

- a) 647 (16)
- b) 680 (17) dan A. 681 (17)
- c) 741 (18)

Pada bulan Mei 1994 Safety Committee dari IMO (MSC) dan Solas conference menentukan aplikasi dari ISM-Code dalam Chapter 9 pada International Convention for the Safety of Live at Sea (SOLAS).

Sehubungan dengan hal tersebut, suatu sistem manajemen sesuai ISM-Code wajib untuk diterapkan bagi negara-negara yang meratifikasi SOLAS, adapun kapal-kapal yang terkena peraturan ISM sesuai Tabel I Pemberlakuan ISM-Code :

Tabel I, Pemberlakuan ISM-Code

JENIS KAPAL	GT	BERLAKU
Kapal-kapal penumpang dan Kapal penumpang kecepatan tinggi	Semua ukuran	1 Juli 1998
Tanker utk minyak & chemical Gas carrier Bulk carrier High speed craft	Diatas 500 GT	1 Juli 1998
Semua cargo vessels Mobile offshore drilling units	Diatas 500 gt	1 Juli 2002

Pemberlakuan bagi kapal-kapal berbendera Indonesia dilaksanakan secara bertahap dikaitkan dengan jenis, ukuran kapal, kondisi perusahaan pelayaran pada umumnya serta memperhatikan surat dari DPP Insa Nomor : 035/PERLA/0196 tanggal 29 Januari 1996 perihal usul penjadwalan dan pengetrapan ISM-Code bagi kapal-kapal berbendera Indonesia yang beroperasi di dalam negeri, yang dituangkan dalam surat keputusan Direktur

Jenderal Perhubungan Laut Nomor PY 67/1/6-96 tanggal 12 Juli 1996 tentang Pemberlakuan Manajemen Keselamatan Kapal/International Safety Management (ISM-Code) bagi kapal-kapal berbendera Indonesia, Tabel II :

Tabel II

BAGI KAPAL-KAPAL BERBENDERA INDONESIA YANG DIGUNAKAN UNTUK PELAYARAN DALAM NEGERI .

JENIS KAPAL	UKURAN (GT)	PEMBERLAKUAN ISM - Code
Kapal penumpang Kapal penumpang kecepatan tinggi (<i>Passenger High Speed Craft</i>)	Semua ukuran	1 Juli 1998
Kapal penumpang penyeberangan (<i>Passenger Ferry</i>)	≥ 300 GT	
Kapal tangki bahan kimia (<i>Chemical Tanker</i>) Kapal barang kecepatan tinggi (<i>Cargo High Speed Craft</i>)	≥ 500 GT	
Kapal tangki lainnya termasuk kapal tangki pengangkut gas cair	≥ 500 GT	1 JULI 1999
Kapal pengangkut muatan curah (<i>Bulk Carrier</i>)	≥ 500 GT	1 JULI 2000

Kapal penumpang penyeberangan Kapal peti kemas (<i>Container</i>)	100 S/D < 300 GT ≥ 500 GT	1 Juli 2002
Kapal MODU (<i>Mobile Offshore Drilling Units</i>)	≥ 500 GT	1 Juli 2003
Kapal barang lainnya	≥ 500 GT	1 JULI 2004
Kapal tangki minyak bahan kimia Kapal pengangkut gas cair Kapal barang kecepatan tinggi	150 S/D < 500 GT	1 JULI 2006

(Daftar Pustaka No. 9)

Adapun dasar hukum pemberalakaan ISM-Code adalah :

1. **Ketentuan Internasional**

Penerapan sistem manajemen keselamatan kapal (ISM-Code) diatur pertama kali oleh Resolusi IMO No. A. 741(18) tahun 1993 yang kemudian dimasukkan ke dalam Bab (baru) IX SOLAS '74 pada tahun 1995.

ISM-Code akan berlaku secara internasional, antara lain bagi kapal penumpang untuk semua ukuran termasuk kapal penumpang kecepatan tinggi tanpa memperhatikan tahun pembangunan kapal diterapkan pada tanggal 1 Juli 1998.

2. Ketentuan Nasional

ISM-Code diberlakukan bagi kapal-kapal berbendera Indonesia sesuai jadwal sebagaimana diatur dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No.Py.67/1/6-96 tanggal 12 Juli 1996 tentang pemberlakuan manajemen keselamatan kapal / *International Safety Management (ISM-Code)* bagi kapal-kapal berbendera Indonesia, yang diantaranya menjadwalkan kapal penumpang termasuk kapal penumpang kecepatan tinggi semua ukuran serta kapal penumpang penyeberangan dengan tonase kotor (GT) 300 atau lebih, tanpa memperhatikan tahun pembangunan kapal terkena ketentuan dimaksud terhitung mulai tanggal 1 Juli 1998.

a) DASAR HUKUM NASIONAL

- 1) Undang-undang No. 21 Tahun 1990 tentang Pelayaran
- 2) KEPPRES No. 65 tahun 1980 tentang Ratifikasi SOLAS 1974
- 3) Resolusi IMO A.741 (18) tentang ISM-Code.
- 4) SK. DIRJEN HUBLA No. PY.67/1/6-96 tanggal 12 Juli 1996 tentang Pemberlakuan ISM-Code bagi kapal-kapal berbendera Indonesia.
- 5) SK. DIRJEN HUBLA No, PY.67/1/7-96 tanggal 12 Juli 1996 tentang Pemberian Wewenang kepada BKI untuk melaksanakan verifikasi Manajemen Keselamatan Kapal pada kapal-kapal Berbendera Indonesia.

- 6) SK. DIRJEN HUBLA No. PY.65/1/1-98 tanggal 30 Maret 1998 tentang Petunjuk Pelaksanaan Verifikasi Manajemen Perusahaan dan Kapal Berbendera Indonesia.
- 7) SK. DIRJEN HUBLA No. PY.67/1/19-98 tanggal 23 Desember 1998 tentang Pelaksanaan Verifikasi Sistem Manajemen Keselamatan dan Kapal berbendera Indonesia oleh Auditor DJPL bagi perusahaan yang mengoperasikan kapal penumpang dan kapal penumpang cepat untuk pelayaran dalam negeri.
- a. Kapal dengan tonase kotor kurang dari GT 100 atau
 - b. Kapal yang melakukan pelayaran antara masing-masing pelabuhan tidak lebih dari 50 mil laut atau.
 - c. Kapal yang mengangkut penumpang lebih dari 150 orang.
- 8) Kawat DIRJEN HUBLA No. 152/DIIX/98 tanggal 27 Oktober 1998 tentang Pelaksanaan Verifikasi oleh Auditor BKI terhadap perusahaan maupun kapal bersama-sama dengan ADPEL/KAKANPEL/Syahbandar dilokasi pelabuhan yang berada dalam wilayah kerjanya.
- 9) Kawat DIRJEN HUBLA No. 75/Phbl-99 tanggal 2 Juni 1999 tentang jenis dan ukuran kapal yang tidak terkena ketentuan ISM-Code.
- 10) Kawat DIRJEN HUBLA No. 108/DII/VIII/99 tanggal 9 Agustus 1999 tentang Penjelasan jenis dan ukuran kapal yang tidak terkena ketentuan ISM-Code yang dimaksudkan pada Kawat DIRJEN HUBLA No. 75/Phbl-99 tanggal 2 Juni 1999

b) Acuan Subtansial antara lain :

- 1) Undang-undang No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.
- 2) Undang-undang No. 4 Tahun 1982.
- 3) SOLAS 1974, Protokol 1978 dan seluruh Amandemennya
- 4) MARPOL 1973/1978
- 5) STCW 1995
- 6) COLREG 1972
- 7) ILLC 1966
- 8) ILO Convention 147 tahun 1976

B. TUJUAN PENELITIAN

Memberikan suatu standar internasional untuk manajemen keselamatan pengoperasian kapal-kapal dan pencegahan pencemaran

Untuk memberikan pedoman atau petunjuk dalam membantu para pelaksana baik ditingkat pusat maupun daerah bagi auditor Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (DITJEN HUBLA) dan Badan Klasifikasi Kapal yang diberi wewenang oleh DITJEN HUBLA dalam menerapkan peraturan-peraturan yang berkaitan dengan verifikasi dan sertifikasi ISM-Code, agar sesuai dengan yang dikehendaki oleh ketentuan yang dimaksud (ISM-Code).

Dan dipakai sebagai dasar acuan untuk dapat melaksanakan verifikasi pada kapal maupun perusahaan, dalam hal ini penulis akan memfokuskan

pada verifikasi manajemen keselamatan kapal, terutama kapal penumpang yang berlayar dip perairan Indonesia.

Dan pula sebagai bahan pengetahuan bagi para pembacanya dan mahasiswa yang sedang melakukan study.

C. METODE PENELITIAN

Metode penulisan ini menggunakan metode deskriptif dengan mengambil data-data dan informasi dari berbagai sumber, dan referensi : buku, interview, mengikuti pelatihan-pelatihan, work shop yang berhubungan dengan ISM-Code selain itu juga diadakan observasi lapangan.

D. TINJAUAN PUSTAKA

Materi ini di rangkum dan ditulis dari diktat-diktat materi pelatihan dan workshop ISM-Code yang diadakan oleh DITJEN HUBLA, Biro Klasifikasi Indonesia dan ABS Pasific.

E. SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penulisan ini merupakan ulasan pokok dari semua bab yang ada pada Tugas Akhir ini, yaitu :

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini berisikan penjelasan awal mengenai pemilihan judul dan mengenai penelitian penulisan Tugas Akhir. Penjelasan awal tersebut dalam beberapa sub bab, yaitu latar belakang, tujuan penelitian, metode penelitian, tinjauan pustaka dan sistematika penulisan.

BAB II MANAJEMEN PENGOPERASIAN SECARA AMAN DAN PENCEGAHAN PENCEMARAN.

Dalam bab ini berisikan teori-teori, pengertian dan penjabaran dari ISM-Code.

BAB III PELAKSANAAN VERIFIKASI SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL, PADA KAPAL PENUMPANG YANG BERLAYAR DI PERAIRAN INDONESIA.

Disini akan dikupas dan dijelaskan lingkup dari pekerjaan verifikasi untuk kapal penumpang yang berlayar diperairan Indonesia. Mulai dari persiapan untuk pelaksanaan verifikasi sampai dengan penyelesaian sehingga keluar sertifikat.

BAB IV DOKUMENTASI SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN UNTUK KAPAL PENUMPANG

Di dalam bab ini akan dijelaskan persiapan apa saja yang perlu di dokumentasikan sehingga kapal akan berlayar dengan laik laut.

BAB V KENDALA PEMENUHAN SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (SMS) / SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN (SMK)

Dijelaskan pada bab ini kendala pemenuhan Safety Management System (SMS) pada kapal penumpang yang berlayar pada perairan Indonesia.

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

Sebagai akhir dari pembahasan dan penelitian maka dapat diambil kesimpulan dan saran, sehingga dapat dibaca disini secara singkat maksud dan tujuan.

DAFTAR PUSTAKA

Dalam bab ini akan diperlihatkan daftar-daftar buku yang dipakai dan diktat-diktat untuk bahan pembuat Tugas Akhir.

LEMBARAN LAMPIRAN-LAMPIRAN

