

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis tematik terhadap wawancara dua informan kunci, kesimpulan penelitian disusun sesuai dengan rumusan masalah sebagai berikut.

1. **Peran regulator dalam penerapan ISM Code.** Regulator menjalankan peran normatif, verifikatif, pembinaan, dan penegakan melalui penetapan kewajiban, audit berkala, inspeksi kapal, pemeriksaan dokumen, sosialisasi, pelatihan, serta sanksi. Peran tersebut telah berlangsung, tetapi masih menghadapi kesenjangan antara kepatuhan formal dan praktik. Pengawasan eksternal yang periodik memerlukan dukungan pengawasan internal perusahaan agar pelaksanaan sehari-hari tetap konsisten.
2. **Kondisi aspek keselamatan kerja.** Perusahaan telah memiliki komponen formal keselamatan berupa SOP, safety briefing, safety meeting, pelatihan, mekanisme pelaporan, pengawasan, dan sanksi. Namun, pelaksanaan belum sepenuhnya merata. Titik lemah utama adalah ketidakteraturan briefing dan meeting pada semua kapal, pemahaman awak kapal baru yang belum memadai, partisipasi pelaporan bahaya yang rendah, pelanggaran prosedur, serta kecenderungan mendahulukan target kerja dalam kondisi tertentu. Dengan demikian, struktur keselamatan relatif tersedia, sedangkan budaya keselamatan pada tingkat praktik masih perlu diperkuat.
3. **Langkah regulator untuk meningkatkan keselamatan melalui ISM Code.** Peningkatan perlu dilakukan melalui pengawasan berbasis risiko, standarisasi

bukti briefing/meeting/pelatihan, familiarisasi berbasis kompetensi bagi awak baru, sistem pelaporan bahaya dan near miss yang mudah serta memberi umpan balik, audit yang memadukan dokumen dengan observasi praktik, verifikasi penutupan tindakan korektif, dan penegakan progresif terhadap ketidakpatuhan. Keberhasilan langkah tersebut perlu diukur dengan indikator proses dan hasil, bukan hanya kelengkapan sertifikat.

4. **Hasil penerapan ISM Code.** ISM Code dipersepsikan membuat pekerjaan lebih aman, tertib, terstruktur, dan efisien. Namun, data penelitian belum cukup untuk membuktikan penurunan angka kecelakaan secara kausal. Manfaat tersebut bersifat bersyarat dan bergantung pada konsistensi implementasi, kompetensi personel, kepemimpinan keselamatan, budaya pelaporan, serta tindak lanjut hasil pengawasan.

Posisi dan strategi berdasarkan IFAS–EFAS. Skor IFAS 2,49 dan EFAS 2,51 menghasilkan koordinat (+1,17; +1,29), sehingga posisi strategis berada pada Kuadran I. Strategi prioritas adalah memanfaatkan mandat regulasi, sistem formal, dan pengawasan ganda untuk memperkuat pengawasan berbasis risiko, kompetensi awak, digitalisasi pelaporan near miss, koordinasi, serta verifikasi tindakan korektif. Pelaksanaannya harus sekaligus mengatasi kelemahan internal agar strategi tidak berhenti pada kepatuhan administratif.

5.2 Saran

5.2.1 Bagi Regulator/KSOP

- Menerapkan prioritas audit dan inspeksi berbasis profil risiko, temuan berulang, serta kualitas penutupan tindakan korektif.

- Memadukan pemeriksaan dokumen dengan observasi pekerjaan, wawancara acak terhadap awak kapal, dan uji pemahaman prosedur.
- Menetapkan indikator minimum briefing, safety meeting, pelatihan, pelaporan bahaya, dan tindak lanjut yang dapat diverifikasi.
- Memberikan pembinaan terarah sebelum penegakan sanksi, kemudian menerapkan tindakan progresif apabila ketidakpatuhan berulang.
- Menyusun forum evaluasi berkala antara regulator, perusahaan, nakhoda, dan personel keselamatan untuk membahas pola temuan serta pembelajaran lintas kapal.

5.2.2 Bagi Perusahaan Pelayaran

- Memastikan familiarisasi awak baru dilakukan sebelum penugasan, terdokumentasi, dan diuji melalui demonstrasi praktik.
- Menjadwalkan safety briefing dan safety meeting secara konsisten serta memastikan setiap pertemuan menghasilkan tindakan dan penanggung jawab.
- Menyederhanakan kanal pelaporan bahaya dan near miss, menyediakan pilihan pelaporan yang mudah, serta memberikan umpan balik kepada pelapor.
- Mengevaluasi apakah target, beban kerja, jumlah personel, dan jadwal operasi memungkinkan prosedur keselamatan dilaksanakan tanpa kompromi.
- Menggunakan hasil audit, laporan bahaya, dan pelanggaran sebagai bahan pembelajaran dan perbaikan sistem, bukan hanya pemenuhan administrasi.

5.2.3 Bagi Peneliti Selanjutnya

- Menambah informan dari unsur nakhoda, perwira, designated person ashore, petugas keselamatan, dan awak kapal untuk memperoleh saturasi tema.
- Melakukan triangulasi wawancara dengan observasi, dokumen audit, laporan near miss, bukti pelatihan, serta catatan tindakan korektif.
- Mengembangkan desain campuran dengan indikator sebelum-sesudah, seperti temuan audit berulang, waktu penutupan tindakan, angka near miss, kecelakaan, dan hari kerja hilang.
- Membandingkan beberapa perusahaan atau kapal untuk mengidentifikasi faktor organisasi yang menjelaskan variasi keberhasilan penerapan ISM Code.

