



Optimalisasi Perpanjangan Masa Berlaku *Safe Manning* di PT. Wasesa Line

Gery Lodres Simarmata^{1*}, Santun Irawan², Stevian G.A. Rakka³

¹⁻³Politeknik Pelayaran Sulawesi Utara, Indonesia

Email : lodresgery@gmail.com, santunirawan@poltekpelsumut.ac.id, stevian@poltekpelsumut.ac.id

Alamat: Jl. Trans Sulawesi KM. 80 Desa Tawaang, Kecamatan Tenga, Kabupaten Minahasa Selatan, Provinsi Sulawesi Utara 9535

*Korespondensi penulis : lodresgery@gmail.com**

Abstract. *Indonesia, as the largest archipelagic country in the world, has inter-island waters that are part of the sovereign territory of the Republic of Indonesia, in accordance with the provisions of Law Number 17 of 2008 concerning Shipping. This law covers various regulations related to maritime activity standards, including safe manning. Safe manning is the determination of the minimum number of vessels on duty required to ensure the safe and effective operation of a vessel. The purpose of implementing safe manning is to maintain the safety of the vessel, passengers, and cargo, and to prevent accidents or incidents at sea. This study aims to highlight the important role of optimizing safe manning in shipping safety. Optimizing the validity period of safe manning documents can help shipowners or charterers save costs, especially in managing ship documents. It also ensures that the required number of crew members complies with applicable standards and is well-trained to handle situations that occur during shipping. Furthermore, safe manning is not only related to the number of crew members, but must also comply with the training and certification standards stipulated in the STCW Convention issued by the International Maritime Organization (IMO). With the implementation of this system, it is hoped that all parties involved in shipping operations will be able to manage ship documents more efficiently while simultaneously improving shipping safety. This innovation will provide significant benefits for shipowners in maintaining the operational quality of their vessels. Optimizing safe manning can also reduce legal risks and enhance the shipping company's reputation in the eyes of regulators and clients. By consistently implementing this standard, companies can improve operational efficiency while remaining compliant with applicable international regulations.*

Keywords : *Crew Ship, International Maritime Organization, Optimalitation, Safe Manning, Safety.*

Abstrak. Indonesia, sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, memiliki perairan antar pulau yang merupakan bagian dari wilayah kedaulatan Republik Indonesia, sesuai dengan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Undang-undang ini mencakup berbagai macam aturan yang berkaitan dengan standar kegiatan maritim, termasuk soal safe manning. Safe manning adalah penetapan jumlah minimum awak kapal yang diperlukan untuk memastikan operasi kapal berjalan dengan aman dan efektif. Tujuan dari penerapan safe manning adalah untuk menjaga keselamatan kapal, penumpang, dan muatan, serta menghindari terjadinya kecelakaan atau insiden di laut. Penelitian ini bertujuan untuk menyoroti peran penting dari optimalisasi safe manning dalam keselamatan berlayar. Pengoptimalan masa berlaku dokumen safe manning dapat membantu pemilik kapal atau penyewa kapal dalam menghemat biaya, terutama dalam pengurusan dokumen kapal. Hal ini juga memastikan bahwa jumlah kru yang diperlukan sesuai dengan standar yang berlaku, serta terlatih dengan baik untuk menangani situasi yang terjadi selama pelayaran. Lebih lanjut, safe manning tidak hanya berkaitan dengan jumlah awak kapal, tetapi juga harus mematuhi standar pelatihan dan sertifikasi yang diatur dalam Konvensi STCW yang dikeluarkan oleh International Maritime Organization (IMO). Dengan penerapan sistem ini, diharapkan bahwa semua pihak yang terlibat dalam operasi pelayaran dapat lebih efisien dalam pengelolaan dokumen kapal dan sekaligus meningkatkan keselamatan berlayar. Inovasi ini akan memberikan manfaat besar bagi pemilik kapal dalam menjaga kualitas operasional kapal mereka. Optimalisasi safe manning juga dapat mengurangi risiko hukum dan meningkatkan reputasi perusahaan pelayaran di mata regulator dan klien. Dengan menerapkan standar ini secara konsisten, perusahaan dapat meningkatkan efisiensi operasional sambil tetap mematuhi peraturan internasional yang berlaku.

Kata kunci: Awak Kapal, *International Maritime Organization*, Keselamatan Berlayar, Optimalisasi, *Safe Manning*.

1. LATAR BELAKANG

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran memiliki total 239 pasal. Pasal-pasal ini mengatur berbagai aspek terkait dengan pelayaran, termasuk hak dan kewajiban pelaut, pengelolaan kapal, keselamatan pelayaran, perlindungan lingkungan maritim, dan berbagai ketentuan lainnya yang terkait dengan industri pelayaran di Indonesia. Dalam hal ini, segala ketentuan dan aturan dokumen yang ada pada kapal diatur dalam pasal-pasal yang terdapat dalam Undang-Undang tersebut, begitu pula dengan dokumen *Safe Manning* yang ada pada kapal.

Safe Manning pada kapal menurut IMO adalah segala sesuatu yang mengacu pada jumlah minimum awak atau kru yang diperlukan untuk menjalankan kapal secara aman dan efektif dalam berbagai kondisi operasional. Penentuan jumlah kru yang diperlukan biasanya didasarkan pada beberapa faktor, termasuk ukuran dan jenis kapal, rute pelayaran, kebutuhan operasional khusus, serta persyaratan hukum dan regulasi yang berlaku. Konsep *safe manning* didasarkan pada pemahaman bahwa keberadaan kru yang memadai dan terlatih sangat penting untuk menjaga keselamatan kapal, penumpang, dan muatan, serta untuk mencegah terjadinya kecelakaan dan insiden di laut. Jumlah kru yang memadai memastikan bahwa semua fungsi penting kapal dapat dijalankan dengan baik, termasuk navigasi, pengawakan mesin, pengendalian muatan, dan tugas-tugas keselamatan.

Pengurusan dan optimalisasi masa berlakunya dokumen *Safe Manning* sangat berpengaruh dan berperan penting untuk menghemat biaya yang dikeluarkan oleh pemilik atau penyewa kapal dalam mengurus dokumen kapal yang ada. Hal ini disebabkan karena seluruh kapal memerlukan pengawakan yang sesuai dengan tugas yang dibutuhkan di atas kapal untuk menunjang keselamatan berlayar.

Pengelolaan dokumen *Safe Manning* yang efisien juga menjadi penting dalam menjaga operasional kapal yang lebih lancar dan mengurangi potensi masalah hukum yang mungkin timbul. Dalam konteks ini, regulasi terkait *Safe Manning* harus selalu diperbarui sesuai dengan perkembangan teknologi kapal dan kebutuhan industri pelayaran. Oleh karena itu, perusahaan pelayaran perlu memiliki sistem manajemen yang baik untuk memantau masa berlaku dokumen dan memastikan bahwa awak kapal yang terlibat memiliki kualifikasi dan sertifikasi yang sesuai dengan standar internasional, seperti yang ditetapkan oleh Konvensi STCW (Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers).

Dengan meningkatkan pengelolaan dokumen *Safe Manning*, perusahaan pelayaran tidak hanya memastikan keselamatan berlayar, tetapi juga memberikan kontribusi positif terhadap kelancaran operasional dan pengurangan biaya operasional kapal. Hal ini sekaligus

menjadi bentuk kepatuhan terhadap ketentuan hukum yang berlaku di Indonesia serta peraturan internasional yang ditetapkan oleh IMO. Seiring dengan optimasi pengelolaan dokumen tersebut, diharapkan perusahaan pelayaran dapat meningkatkan efisiensi dan memperkecil potensi kerugian yang mungkin timbul akibat ketidaksesuaian jumlah kru atau pelatihan yang tidak memadai.

2. KAJIAN TEORITIS

Optimalisasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), kata "Optimalisasi" berasal dari kata dasar "optimal" yang berarti paling baik atau paling menguntungkan. Dalam konteks algoritma menurut "Introduction to Algorithms" oleh Thomas H, Optimalisasi bertujuan untuk menemukan solusi terbaik dalam masalah tertentu. Pengoptimalan mencakup berbagai strategi dan teknik yang dapat diterapkan dalam bidang seperti manajemen, teknik, teknologi informasi, dan banyak lagi, dengan tujuan utama untuk mencapai hasil yang terbaik dengan penggunaan sumber daya yang efisien.

Dokumen *Safe Manning*

Pengembangan dokumen *safe manning* juga dipengaruhi oleh faktor-faktor seperti kemajuan dalam teknologi kapal, perkembangan dalam bidang keselamatan pelayaran, dan perubahan dalam tuntutan operasional. Dokumen *safe manning* menjadi instrumen penting bagi operator kapal dan otoritas maritim untuk memastikan bahwa kapal memiliki awak yang cukup dan terlatih untuk menjaga keamanan operasionalnya.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatur *safe manning* pada kapal di beberapa pasal yang berkaitan. Salah satu pasal yang secara langsung membahas mengenai pengaturan jumlah dan kualifikasi awak kapal adalah Pasal 193. Berikut ini adalah kutipan dari Pasal 193 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran: "Setiap kapal harus memiliki awak yang cukup baik jumlah maupun kualifikasinya yang dipersyaratkan sesuai dengan peraturan perundang-undangan."

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Teknik dalam pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini adalah observasi terhadap seringnya pengurusan perpanjangan masa berlaku dokumen *safe manning*, setelah melakukan observasi penulis melakukan identifikasi masalah sehingga penulis dapat lebih memahami dan merincikan

masalah yang penulis teliti, setelah melakukan hal tersebut peneliti melakukan wawancara terhadap narasumber kepala operasional bagian keagenan kapal di PT.WASESA LINE.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Faktor-Faktor yang mempengaruhi dalam memperpanjang masa berlaku *safe manning* di PT.WASESA LINE

Menurut penulis hal hal yang dapat mempengaruhi perpanjangan masa berlaku *safe manning* bagi keselamatan berlayar sangatlah penting dikarenakan kapal yang ada pada sekarang ini digerakkan oleh sebuah mesin dalam artiannya masih manual dan memerlukan sumber daya manusia, maka dari itu diperlukan orang atau sumber daya manusia yang cekatan dalam menjalankan dan mengoperasikan kapal tersebut.

Pengoptimalan *safe manning* bagi keselamatan berlayar yang ada di Indonesia sangat perlu ditingkatkan, dikarenakan kecakapan atau keahlian sumber daya manusia dalam mengoperasikan sebuah kapal dari dermaga yang satu ke dermaga yang lain nya, baik membawa muatan atau tidak membawa muatan serta baik membawa penumpang atau barang sangat diperlukan, dikarenakan pada saat berlayar yang kita hadapi ada beberapa hal seperti alam yaitu ; cuaca, ombak, angin dan lainnya. Dan faktor lainnya yang paling sering dapat mempengaruhi keselamatan berlayar adalah kebakaran.

Sumber daya manusia yang mengoperasikan sebuah kapal merupakan hal yang sangat penting dalam menunjang keselamatan berlayar nya suatu pelayaran, maka dari itu dibuatlah aturan aturan standarisasi untuk sumber daya manusia yang dapat mengurangi terjadinya kecelakaan kerja dan kecelakaan dalam berlayar. Dengan cara mengikuti diklat diklat dan mengambil serifikat sertifikat yang diperlukan untuk mengoperasikan sebuah kapal serta jabatan atau tanggung jawab yang dapat di ambil di atas kapal sesuai dengan sertifikat yang dimiliki oleh SDM tersebut.

Manfaat-manfaat yang dapat diperoleh dari pengoptimalan perpanjangan masa berlaku dokumen *safe manning*

Menurut penulis ada beberapa hal yang didapat dari Optimalisasi perpanjangan *safe manning* pada kapal yaitu memastikan bahwa jumlah dan kualifikasi kru kapal sesuai dengan kebutuhan operasional kapal, sekaligus meningkatkan efisiensi dan keselamatan.

Berikut beberapa hal yang menurut penulis manfaat yang bisa didapatkan :

a. Analisis Kebutuhan Kru yang Tepat:

- a) Penilaian Risiko: Menilai risiko operasional dan kebutuhan spesifik kapal untuk menentukan jumlah kru yang tepat.

- b) Evaluasi Tugas dan Beban Kerja: Menganalisis tugas dan beban kerja untuk memastikan setiap kru memiliki beban kerja yang seimbang.
- b. Pelatihan dan Sertifikasi Kru:
 - a) Pelatihan Reguler: Menyediakan pelatihan berkelanjutan untuk memastikan kru selalu update dengan teknologi dan prosedur terbaru.
 - b) Sertifikasi Kompetensi: Memastikan semua kru memiliki sertifikasi yang diperlukan sesuai dengan STCW (Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers).
 - c. Penggunaan Teknologi mengadopsi teknologi otomasi untuk mengurangi beban kerja manual dan meningkatkan efisiensi operasional.
 - d. Sistem Monitoring menggunakan sistem monitoring yang canggih untuk membantu kru dalam menjalankan tugas mereka dengan lebih efisien.
- e. Manajemen Waktu dan Jadwal Kerja:
 - Rotasi Jadwal: Mengatur jadwal kerja dan istirahat yang optimal untuk kru untuk mencegah kelelahan dan memastikan kinerja maksimal.
 - Pengaturan Shift: Mengoptimalkan pengaturan shift agar ada keseimbangan antara waktu kerja dan istirahat.
- f. Pemeliharaan dan Inspeksi Rutin:
 - Pemeliharaan Preventif: Melakukan pemeliharaan preventif untuk mencegah kerusakan dan kegagalan sistem yang dapat menambah beban kerja kru.
 - Inspeksi Berkala: Melakukan inspeksi berkala untuk memastikan semua peralatan dan sistem di kapal berfungsi dengan baik.
- g. Manajemen Kru yang Efektif:
 - Rekrutmen yang Tepat: Merekrut kru dengan kualifikasi dan pengalaman yang sesuai untuk memenuhi kebutuhan operasional kapal.
 - Pengembangan Karir: Memberikan peluang pengembangan karir bagi kru untuk meningkatkan motivasi dan retensi.
- h. Penggunaan Data dan Analitik:
 - Data Operasional: Menggunakan data operasional untuk menganalisis kinerja kru dan mengidentifikasi area yang memerlukan perbaikan.
 - Feedback dan Evaluasi: Mengumpulkan feedback dari kru dan melakukan evaluasi rutin untuk meningkatkan manajemen pengawakan.

i. Kesehatan dan Kesejahteraan Kru:

- Fasilitas Kesehatan: Menyediakan fasilitas kesehatan yang memadai di kapal.
- Program Kesejahteraan: Mengembangkan program kesejahteraan untuk menjaga kesehatan fisik dan mental kru.

Dengan mengoptimalkan aspek-aspek di atas, perusahaan pelayaran dapat memastikan bahwa mereka memiliki jumlah dan kualifikasi kru yang tepat untuk operasi kapal yang aman dan efisien. Hal ini tidak hanya meningkatkan keselamatan dan kinerja kapal, tetapi juga dapat mengurangi biaya operasional dan meningkatkan kepuasan kru.

Didalam Karya Ilmiah yang penulis buat ini penulis memfokuskan diri untuk meneliti tentang Optimalisasi *safe manning* dari segi biaya pembuatan sertifikat dan masa berlakunya, maka dari itu faktor-faktor yang akan penulis fokuskan adalah tentang faktor-faktor yang menurut penulis dapat mempengaruhi *safe manning* dalam segi pembuatan biaya sertifikat dan masa berlakunya suatu *safe manning*.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Kesimpulan dari Penelitian diatas dapat di disimpulkan bahwasannya pentingnya menghemat biaya pengurusan *safe manning* agar biaya yang dikeluarkan untuk melakukan pengurusan dokumen tersebut dapat di alokasikan ke hal yang lebih penting, terlebih dalam hal mensejahterakan *crew* kapal. dalam hal mensejahterakan *crew* seperti biaya-biaya pelatihan atau pengambilan sertifikat dapat ditanggung oleh perusahaan sehingga para *crew* memiliki pelatihan dan sertifikasi yang cukup agar *crew* juga dapat menjalankan tugasnya dengan baik saat berada diatas kapal. sehingga perpanjangan masa berlaku *safe manning* dapat menjadi lebih berguna dan dapat di alokasikan pada hal yang lebih baik dan bermanfaat pada keselamatan berlayar dan kesejahteraan *crew*.

Saran

Penulis berharap agar perusahaan pelayaran dapat lebih optimal lagi dalam melakukan perpanjangan masa berlaku *safe manning* dari segi masa berlakunya dokumen tersebut agar tidak terlalu sering melakukan pengurusan dokumen *safe manning*. Sehingga dana yang digunakan untuk melakukan pengurusan dokumen tersebut dapat di alokasikan kepada hal lainnya seperti kesejahteraan *crew*, pelatihan dan sertifikasi *crew*. Penulis juga berharap melalui penelitian saya ini dapat dijadikan referensi bagi pemerintah untuk membuatkan peraturan yang dapat menetapkan masa berlakunya sebuah dokumen *safe manning* agar perusahaan pelayaran dapat lebih megoptimalkan melakukan pengurusan masa berlakunya

dokumen *safe manning* kapal yang mereka urus. Sehingga biaya yang seharusnya digunakan untuk melakukan pengurusan dokumen dapat lebih di alokasikan kepada kesejahteraan dari *crew* kapal yang mengoperasikan kapal.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan banyak terimakasih kepada Tuhan Yang Maha Esa atas kasih karunianya Artikel ini dapat selesai serta kepada orangtua penulis yang sudah mendukung penulis untuk menyelesaikan artikel ini dan juga penulis juga berterimakasih kepada seluruh masukan, bimbingan, dan arahan dari Bapak Santun Irawan M.Kom., Bapak Stevian G.A. RakkaS.Tr.Pel., Bapak Aliong Silalahi M.Pd. dan Ibu Frisca Mayreta Pongoh M.Sc. Yang telah memberikan dukungan dan saran yang berharga selama Penulis menyelesaikan Artikel ini. Terakhir Penulis juga berterimakasih kepada teman teman yang sudah mendukung dan memberikan motivasi kepada Penulis saat sedang mengerjakan Artikel ini.

DAFTAR REFERENSI

- Arikunto, S. (2013). Prosedur penelitian: Suatu pendekatan praktik. Jakarta: Rineka Cipta.
- International Maritime Organization. (2011). Principles of minimum safe manning (Resolution A.1047(27)).
- International Maritime Organization. (2015). Guidelines on the application of the SOLAS chapter V regulation 14 and the ISPS Code (MSC.1/Circ.1598).
- International Maritime Organization. (2020). International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974: Consolidated edition 2020. Regulation 14, Chapter V.
- Johnson, D. W., & Johnson, R. T. (2008). Social interdependence theory and cooperative learning: The teacher's role. *Educational Psychology Review*, 20(1), 49-58. <https://doi.org/10.1007/s10648-007-9059-6>
- McCaffrey, M. (2017). Educational leadership and organizational culture. *Journal of Educational Administration*, 55(3), 261-273. <https://doi.org/10.1108/JEA-10-2016-0101>. <https://doi.org/10.1108/JEA-02-2016-0018>
- Nazir, M. (1998). Makna penelitian deskriptif. *Jurnal Penelitian dan Metodologi*, 1, 34-42.
- Republik Indonesia. (2005). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2005 Tentang Standar Nasional Pendidikan. Jakarta.
- Republik Indonesia. (2008). Undang Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Jakarta.
- Republik Indonesia. (2009). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhan. Jakarta.
- Republik Indonesia. (2010). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan. Kementerian Perhubungan. Jakarta.

- Republik Indonesia. (2013). Peraturan Kementerian Perhubungan No. 7 Tahun 2013 Tentang Sertifikat dan Buku Keselamatan Kapal. Jakarta.
- Republik Indonesia. (2015). Peraturan Kementerian Perhubungan Nomor 80 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Keselamatan Kapal. Jakarta.
- Sugiyono. (2010). Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta.
- Sukardi, S. (2003). Metode penelitian pendidikan: Pendekatan kuantitatif dan kualitatif. Jakarta: Bumi Aksara.
- Whitney, D. (1960). The nature of descriptive research. New York: Holt, Rinehart and Winston.
- Wilkins, D. (2020). Corporate governance in the shipping industry: A global perspective. London: Routledge.