

SKRIPSI
PENERAPAN ISM CODE UNTUK MENUNJANG
KESELAMATAN PELAYARAN DI MV. SUNGAI MAS



MUH. DWI TAUFIQURRAHMAN

20.41.069

NAUTIKA

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2024

**PENERAPAN ISM CODE UNTUK MENUNJANG
KESELAMATAN PELAYARAN DI MV. SUNGAI MAS**

SKRIPSI

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Jurusan Nautika

Disusun dan diajukan oleh

MUH. DWI TAUFIQURRAHMAN

NIT : 20.41.069

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2024**

SKRIPSI

PENERAPAN ISM CODE UNTUK MENUNJANG KESELAMATAN PELAYARAN DI MV. SUNGAI MAS

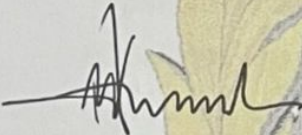
Disusun dan Diajukan oleh :
MUH. DWI TAUFIQURRAHMAN

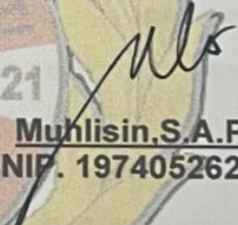
NIT. 20.41.069

Telah Dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada Tanggal, 08 November 2024

Menyetujui,

Pembimbing I Pembimbing II

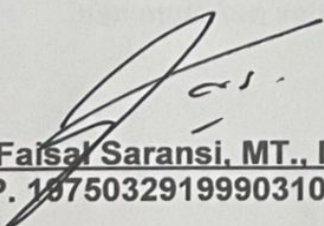

Capt. Welem Ada' M.Pd
NIP. 196705171997031001

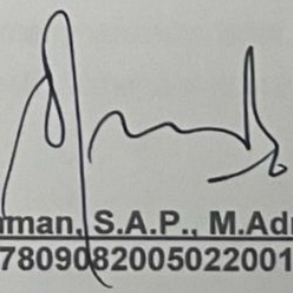

Muhlisin S.A.P. MM.Mar
NIP. 197405262005021001

Mengetahui,

a.n Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I

Ketua Pogram Studi Nautika


Capt. Faisal Saransi, MT., M.Mar
NIP. 197503291999031002


Subehana Rachman, S.A.P., M.Adm. S.D.A
NIP. 197809082005022001

PRAKATA

Dengan mengucapkan puji syukur kepada Allah SWT atas rahmat dan hidayah-Nya, penulis dapat menyelesaikan penelitian yang berjudul "PENERAPAN ISM CODE UNTUK MENUNJANG KESELAMATAN PELAYARAN DI MV. SUNGAI MAS".

Selama proses penelitian ini, penulis menghadapi berbagai tantangan dan hambatan, namun semua dapat diatasi berkat bantuan dan dukungan dari berbagai pihak yang terlibat. Oleh karena itu, pada kesempatan ini, penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya serta penghargaan yang setinggi-tingginya kepada:

1. Bapak Capt. Rudy Susanto, M.Pd Selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar yang telah memberikan motivasi, arahan, serta izin untuk melakukan penelitian.
2. Bapak Capt. Faisal Saransi, M.T., M.Mar selaku pembantu direktur I
3. Ibu Subehana Rachman, S.A.P., M.Adm.S.D.A Selaku Ketua Program Studi Nautika.
4. Bapak Capt. Welem Ada', M.Pd, M.Mar selaku pembimbing I dan bapak Muhlisin, S.A.P., MM. M.Mar selaku pembimbing II.
5. Direktur PT. Temas Shipping dan seluruh staf yang telah memberikan penulis kesempatan untuk melaksanakan prala di MV. SUNGAI MAS
6. Seluruh kru MV. SUNGAI MAS yang telah memberikan bantuan dan motivasi kepada penulis pada saat melaksanakan penelitian di atas kapal
7. Orang tua dan keluarga yang memberikan dukungan dan doa sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian tepat waktu.
8. kepada seluruh rekan-rekan taruna khususnya angkatan XLI Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar yang telah memberikan saran dan bantuan berupa pemikiran.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih memiliki banyak kekurangan. Oleh karena itu, penulis sangat mengharapkan kritik, saran, dan masukan yang membangun dari semua pihak. Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat, baik bagi penulis khususnya, maupun bagi pihak-pihak yang membutuhkan.

Makassar, 08 November 2024

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Muh. Dwi Taufiqurrahman', with a stylized, cursive script.

MUH. DWI TAUFIQURRAHMAN
NIT. 20.41.069

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : MUH. DWI TAUFIQURRAHMAN
NIT : 20.41.069
Program Studi : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

PENERAPAN ISM CODE UNTUK MENUNJANG KESELAMATAN PELAYARAN DI MV. SUNGAI MAS

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali temadan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susunsendiri

Jika pernyataan diatas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerimasanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 08 November 2024



MUH. DWI TAUFIQURRAHMAN

NIT. 20.41.069

ABSTRAK

Di bawah pengawasan Bapak Welem Ada' dan Bapak Muhlisin, MUH. DWI TAUFIQURRAHMAN, 2023, PENERAPAN ISM CODE UNTUK MENUNJANG KESELAMATAN NAVIGASI PADA MV. SUNGAI MAS.

Salah satu persyaratan yang diuraikan dalam SOLAS 1974 Bab IX: Manajemen untuk Operasi Kapal yang Aman adalah penerapan Kode ISM pada kapal. Untuk memastikan operasi kapal yang aman dan mencegah polusi, bab ini mengemukakan perlunya perusahaan atau pihak yang bertanggung jawab atas kapal mengadopsi Sistem Manajemen Keselamatan (SMS). Tujuan utama Kode ISM adalah untuk mengurangi polusi sekaligus menetapkan persyaratan keselamatan untuk awak kapal, kargo, dan kapal itu sendiri.

Metode observasi, di mana peneliti mengamati objek yang diteliti secara langsung, digunakan untuk mengumpulkan data langsung dari kapal untuk memenuhi tujuan penelitian ini. Selain itu, wawancara dengan kapten, perwira, dan anggota kru yang terlibat dalam masalah yang sedang dibahas dilakukan. Kode ISM dan SOLAS 1974 berfungsi sebagai rekomendasi untuk mencapai hasil yang diinginkan.

Temuan penelitian menunjukkan bahwa kemahiran kru dalam mempraktikkan Sistem Manajemen Keselamatan perusahaan, serta proses implementasi Kode ISM, masih sangat kurang. Banyak hal yang memengaruhi hal ini, seperti: (1) Kurangnya kesadaran dan inisiatif kru. (2) Pengetahuan yang tidak memadai tentang Kode ISM. (3) Pelaksanaan rapat keselamatan yang tidak memadai. (4) Kondisi cuaca buruk kapal dan jam operasional yang sibuk. Pengamatan langsung dan keterlibatan dalam kegiatan operasional kapal, baik di laut maupun di pelabuhan,

Kata kunci: Penerapan *ISM Code*, Prosedur Keselamatan, Alat Keselamatan Diri

ABSTRACT

Under the supervision of Mr. Welem Ada' and Mr. Muhlisin, MUH. DWI TAUFIQURRAHMAN, 2023, IMPLEMENTATION OF THE ISM CODE TO SUPPORT NAVIGATION SAFETY ON MV. SUNGAI MAS.

One of the requirements outlined in SOLAS 1974 Chapter IX: Management for Safe Ship Operations is the implementation of the ISM Code on ships. To ensure safe ship operations and prevent pollution, this chapter emphasizes the need for the company or the party responsible for the ship to adopt a Safety Management System. (SMS). The main objective of the ISM Code is to reduce pollution while establishing safety requirements for the ship's crew, cargo, and the ship itself.

The observation method, where researchers directly observe the objects being studied, is used to collect direct data from the ship to meet the objectives of this research. Additionally, interviews with the captain, officers, and crew members involved in the issue being discussed were conducted. The ISM Code and SOLAS 1974 serve as recommendations to achieve the desired outcomes.

Research findings indicate that the crew's proficiency in practicing the company's Safety Management System, as well as the implementation process of the ISM Code, is still very lacking. Many factors influence this, such as: (1) Lack of crew awareness and initiative. (2) Inadequate knowledge of the ISM Code. (3) Insufficient safety meeting implementation. (4) Poor ship weather conditions and busy operational hours. Direct observation and involvement in the ship's operational activities, both at sea and in port.

Keywords: Implementation of ISM Code, Safety Procedure, Personal Protective Equipment

DAFTAR ISI

Halaman	
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
PRAKATA	iii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	v
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	6
A. <i>Pengertian ISM-Code (Internasional Safety Management Code)</i>	6
B. <i>Safety Management System (SMS)</i>	7
C. Manual/Prosedur Keselamatan yang Dibutuhkan	9
D. Personal Protective Equipment	11
E. Dampak Penerapan	13
F. Kerangka Pikir	16
G. Hipotesis	17

BAB III METODE PENELITIAN	18
A. Jenis Penelitian	18
B. Definisi Konsep	18
C. Unit Analisis	19
D. Teknik Pengumpulan Data	20
E. Prosedur Pengolahan dan Analisis Data	21
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	22
A. Hasil Penelitian	22
B. Pembahasan	29
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	40
A. Simpulan	40
B. Saran	40
DAFTAR PUSTAKA	42
LAMPIRAN	43
RIWAYAT HIDUP	44

DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
4.1 Crew List MV. SUNGAI MAS	25

DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
2.1 Kerangka Pikir	17

DAFTAR LAMPIRAN

Nomor	Halaman
1. <i>Ship's Particular MV. Sungai Mas</i>	22

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam industri pelayaran, kecelakaan di atas kapal, baik yang terkait dengan keselamatan kerja atau pengoperasian kapal, seringkali disebabkan oleh kesalahan manusia yang mengutamakan keselamatan pribadi daripada keselamatan kapal. Hal ini dapat mengakibatkan kerugian material, pencemaran lingkungan, dan hilangnya nyawa.

Untuk itu, "Manajemen Aman untuk Operasi Kapal dan Pencegahan Polusi" diatur dalam Kode ISM IMO, yang termasuk dalam Bab IX SOLAS 1974 tentang "Manajemen Operasi Kapal yang Aman.

Seiring dengan perkembangan teknologi dan ilmu pengetahuan, kebutuhan manusia terus berkembang, salah satunya dalam sektor komunikasi. Transportasi laut, yang juga dikenal sebagai "perhubungan kapal laut," merupakan jenis transportasi yang perjalanan kadang tidak selalu berjalan lancar, dan sering menghadapi hambatan baik dari faktor internal maupun eksternal kapal. Faktor internal meliputi kerusakan sistem kapal, kebakaran, kebocoran di dek, dan tabrakan dengan kapal lain. Sementara itu, faktor eksternal mencakup kebocoran di dek dan plat lambung kapal, serta kebakaran.

Mengingat banyaknya insiden terkait pekerjaan di industri pelayaran dan maritim, Kode ISM dibuat untuk mengatasi kebutuhan untuk mengatur keselamatan di kapal. Kode Manajemen Internasional untuk Operasi Kapal yang Aman dan untuk Pencegahan Polusi dibuat pada 4 November 1993, dan didasarkan pada Resolusi IMO A.741(18), yang merupakan konsolidasi dari SOLAS (2009).

Agar awak kapal dapat bekerja pada tingkat tertinggi mereka sambil mengutamakan keselamatan kerja, setiap perusahaan harus melakukan segala upaya untuk memastikan bahwa mereka siap untuk bekerja dalam kondisi ideal dan membangun lingkungan kerja yang aman. perusahaan yang tepat harus bekerja sama untuk menyediakan lingkungan kerja yang aman untuk mencapai tujuan ini. Setiap

perusahaan harus berusaha memastikan bahwa kru kapal siap bekerja dalam kondisi terbaik dan menciptakan lingkungan kerja yang aman, agar mereka dapat bekerja secara optimal sambil menjaga keselamatan diri mereka, orang lain, dan lingkungan kerja. Untuk mencapai tujuan ini, lembaga terkait perlu bekerja sama dalam menciptakan lingkungan kerja yang paling aman.

Awak kapal sering kali hanya fokus pada pemenuhan kewajibannya tanpa memperhatikan keselamatan diri sendiri, orang lain, atau lingkungan sekitar, termasuk dalam hal mengatasi bahaya pencemaran laut yang dapat merusak ekosistem. Bahkan selama praktek laut di kapal taruna, ada awak kapal yang dengan sengaja mengabaikan peringatan dan prosedur keselamatan, yang pada akhirnya mengakibatkan kematian kru kapal tersebut.

Praktek laut penulis dilakukan di PT. TEMAS SHIPPING, yang berlokasi di Jl. Yos Sudarso No. Blok 33, RT. 10/RW. 11, Sunter Jaya, Tanjung Priok, Jakarta Utara, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 14360. Perusahaan tersebut adalah perusahaan pelayaran yang menggunakan kapal cargo container.

Pada tanggal 8 November 2022, pada pukul 08.00 LT, saat kapal berada di Kuala Tanjung, Sumatera Utara, cadet mendapati kelasi (OS) salah satu kru mengalami kecelakaan kerja dan jatuh ke laut (MOB). Setelah itu, cadet deck mengedarkan One Hour Notice (OHN), dan Bosun dan Os terus melakukan pekerjaan harian mereka di buritan dengan menggunakan perlengkapan perlindungan pribadi lengkap, termasuk helm. OS diminta oleh Bosun untuk memotong di sekitar handling buritan. Tak lama kemudian, OS mulai mengetok di pinggir buritan. Tidak disangka-sangka, handling disamping OS patah karena OS tersandar di handling itu. Setelah kecelakaan terjadi, ada sekitar dua jam pencarian, dan akhirnya ditemukan pada jam 10.00 LT.

Mualim 2 yang bertanggung jawab atas kesehatan dan perawatan awak kapal, bertindak cepat setelah mengetahui kecelakaan itu untuk mendokumentasikan para korban, merawat mereka, dan menyiapkan ruangan untuk istirahat dan perawatan tambahan sampai mereka cukup sehat untuk melanjutkan pekerjaan mereka. Kapten juga

diberitahu tentang data korban oleh mualim 2.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa kecelakaan di atas kapal tidak hanya dipengaruhi oleh faktor alam, tetapi juga oleh faktor manusia yang sering menjadi penyebab utama. Faktor-faktor ini memberikan dampak tidak hanya pada manusia, tetapi juga pada lingkungan, termasuk kerusakan yang dapat terjadi pada bumi jika kita tidak berhati-hati, serta kerugian materiil akibat kecelakaan kapal.

Selain itu, kebutuhan akan harmonisasi standar keselamatan juga menjadi faktor penting dalam latar belakang penerapan ISM Code. Sebelum adopsi ISM Code, perusahaan pelayaran yang berbeda-beda dan terkadang bertentangan dari otoritas regulasi. Hal ini tidak hanya mengakibatkan kebingungan dan ketidakpastian, tetapi juga menimbulkan kesenjangan dalam kualitas manajemen keselamatan di seluruh industri. Dengan memperkenalkan standar keselamatan yang seragam dan diterima secara internasional, ISM Code membantu menciptakan lingkungan yang lebih konsisten dan adil bagi perusahaan pelayaran di seluruh dunia.

Dengan demikian, latar belakang penerapan ISM Code mencerminkan perjalanan panjang industri pelayaran dalam meningkatkan keselamatan operasional kapal dan mengurangi resiko insiden. Dengan menyediakan kerangka kerja yang konsisten dan terstandarisasi untuk manajemen keselamatan, ISM Code telah menjadi landasan penting dalam upaya untuk menciptakan lingkungan maritim yang lebih aman, baik awak kapal, muatan, maupun lingkungan laut secara keseluruhan.

Penerapan ISM Code memberikan beberapa manfaat, termasuk:

1. Penurunan resiko keselamatan: Dengan menerapkan prinsip-prinsip ISM Code, perusahaan pelayaran dapat mengidentifikasi, mengevaluasi, dan mengelola resiko keselamatan dengan lebih efektif, mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan kapal.
2. Kepatuhan hukum: ISM Code merupakan persyaratan hukum internasional, sehingga penerapannya membantu perusahaan pelayaran untuk memenuhi standar keselamatan dan lingkungan yang ditetapkan oleh IMO dan negara-negaraanggotanya.

3. Peningkatan efisiensi operasional: Dengan memiliki SMS yang efektif, perusahaan pelayaran dapat meningkatkan efisiensi operasional kapal, termasuk perawatan rutin, manajemen kru, dan pemantauan performa kapal.
4. Perlindungan lingkungan: ISM Code juga memperhatikan aspek lingkungan dengan mengharuskan perusahaan pelayaran untuk mengidentifikasi dan mengelola risiko yang berkaitan dengan dampak lingkungan dari operasi kapal.
5. Peningkatan reputasi: Penerapan ISM Code yang efektif dapat meningkatkan reputasi perusahaan pelayaran di mata pelanggan, pemegang saham, dan regulator, karena menunjukkan komitmen terhadap keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan.

Namun, penerapan ISM Code juga menghadirkan beberapa tantangan, seperti biaya implementasi, perubahan budaya organisasi, dan pemeliharaan kepatuhan pelayaran perlu berinvestasi secara berkelanjutan dalam pelatihan, pengembangan sistem, dan pengawasan untuk memastikan keselamatan pelayaran.

Berdasarkan uraian di atas, penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam dalam bentuk karya ilmiah berupa skripsi dengan judul:

"Penerapan ISM Code untuk Mendukung Keselamatan Pelayaran di MV. Sungai Mas."

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan sebelumnya, penulis mengangkat permasalahan utama yaitu: **bagaimana penerapan ISM Code pada MV. Sungai Mas?**

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang tersebut, tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah ISM Code diterapkan pada MV. Sungai Mas

D. Manfaat Penelitian

1. Secara teoritis:

- a. Penelitian ini diharapkan dapat memperluas pengetahuan umum, terutama di bidang pelayaran, mengenai pentingnya keselamatan kerja di atas kapal.
- b. Peneliti akan memiliki kemampuan untuk melihat masalah dengan lebih teliti dan dapat membuat keputusan yang cerdas tentang masalah yang muncul saat bekerjadiataskapal.

2. Secara Praktis:

- a. Meningkatkan keamanan pekerjaan dan pencegahan kecelakaan melalui penerapan ISM Code oleh perusahaan dan karyawan.
- b. Meningkatkan pengetahuan karyawan dan taruna di Politeknik Ilmu Pelayaran Makasar.
- c. Perusahaan berharap penelitian ini dapat membantu pihak-pihak terkait meningkatkan kesadaran akan keselamatan kerja dan tanggung jawab profesional.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian *ISM-Code (International Safety Management Code)*

Kode ISM adalah kode internasional yang mengawasi pengelolaan operasi kapal yang aman dan penghindaran polusi, menurut M. Arsyadi, Zikri (2019:2). Keselamatan di laut, lebih sedikit kecelakaan atau kematian, lebih sedikit kerusakan lingkungan, terutama di lingkungan maritim, dan lebih sedikit kerugian material dari kecelakaan kapal adalah tujuan penerapan Kode ISM. Dalam artikelnya tentang Kode ISM untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan awak kapal,

Luqman, Riyadh Prabowo (2018:2) menjelaskan bahwa tujuan mempraktikkan Kode ISM adalah untuk meningkatkan kesadaran awak kapal akan pentingnya penerapan sistem ini untuk menurunkan jumlah kecelakaan fatal yang disebabkan oleh ketidakmampuan atau kelalaian awak kapal dalam melaksanakan prosedur di atas kapal.

ISM Code mencakup beberapa definisi berikut:

A. Kode Manajemen Keselamatan Internasional

juga dikenal sebagai Kode ISM adalah suatu peraturan internasional yang mengatur keselamatan operasi kapal serta pencegahan pencemaran laut.

2. *Company* mengacu pada perusahaan, penyewa, individu, atau kelompok yang bertanggung jawab atas pengoperasian kapal.
3. Administrasi mengacu pada tanggung jawab pemerintah negara tempat kapal terdaftar untuk memastikan bahwa peraturan keselamatan maritim dipatuhi.
4. *Non Conformity* adalah pelanggaran atau ketidakpatuhan yang dapat mengancam keselamatan manusia, lingkungan, kapal, atau kargo.
5. Kejadian Berbahaya adalah peristiwa yang berpotensi menyebabkan kecelakaan jika tidak segera ditangani.
6. *Accidents* mengacu pada insiden atau kecelakaan yang mengakibatkan bahaya atau kematian, kerusakan lingkungan, atau

kerusakan pada kapal dan isinya.

7. Verifikasi mengacu pada pelaksanaan pemeriksaan atau konfirmasi untuk memastikan bahwa langkah-langkah yang dilaksanakan memenuhi standar yang ditentukan.
8. Orang yang Ditunjuk adalah orang-orang yang telah ditunjuk atau berbasis di darat dan yang terkait erat dengan manajemen senior yang bertanggung jawab. Mereka memiliki kekuatan untuk mengawasi operasi kapal untuk keselamatan dan pencegahan polusi dan memastikan bahwa fasilitas yang diperlukan tersedia.

B. Safety Management System (SMS)

1. Safety Management System (SMS)

Karyawan perusahaan dapat melaksanakan peraturan keselamatan dan pencegahan polusi menggunakan Sistem Manajemen Keselamatan (SMS), sistem peraturan dan dokumentasi. (Modul Internasional Kode Manajemen, 2009). Untuk menjamin bahwa kinerja keselamatan dan standar pencegahan polusi terpenuhi, operasi armada melibatkan pengawasan, inspeksi, dan evaluasi.

Rezky, Formas Adi (2021:8) mendefinisikan manajemen sebagai upaya untuk memanfaatkan kemampuan atau tindakan orang lain untuk mencapai tujuan tertentu. Sebaliknya, manajemen adalah kekuatan pendorong di balik kesuksesan organisasi,

seperti yang dinyatakan oleh Albert Lepawsky (2013) dalam bukunya *The Art of Organization and Management*. Tujuan dari Sistem Manajemen Keselamatan (SMS) perusahaan harus mencakup upaya untuk mencegah kecelakaan, kehilangan nyawa, serta kerusakan lingkungan, terutama kerugian materiil dan kerusakan lingkungan laut.

Oleh karena itu, hal-hal berikut harus menjadi salah satu tujuan dari Sistem Manajemen Keselamatan (SMS) organisasi:

- A. Menetapkan praktik kerja yang aman dan ruang kerja yang

memfasilitasi operasi kapal.

- B. Membangun sistem pertahanan untuk menangani setiap risiko yang telah teridentifikasi.
- C. Terus meningkatkan pengetahuan dan kapasitas seluruh karyawan kapal, di darat dan lepas pantai, dalam manajemen keselamatan, termasuk kesiapsiagaan darurat lingkungan dan keselamatan.

Verifikasi diperlukan untuk mendukung kemampuan sistem manajemen untuk memenuhi tujuan yang diuraikan dalam Kode ISM. Efektivitas implementasi sistem manajemen keselamatan, yang pada gilirannya tergantung pada seberapa aktif perbaikan Kode ISM dicari, menentukan kapasitas sistem manajemen untuk memenuhi tujuan ini.

2. Fungsi Manajemen

Terry, George. R (2012:8) menyatakan bahwa manajemen adalah cara kerja, dan untuk menjalankan tugasnya, manajer harus melaksanakan beberapa tugas tertentu yang sesuai dengan empat fungsi utama manajemen. Fungsi-fungsi ini dapat diterapkan baik di kapal maupun di perusahaan pelayaran, dan mencakup:

- a. perencanaan. Proses mengidentifikasi tujuan yang harus dipenuhi dan tindakan yang diperlukan untuk mencapainya disebut perencanaan.
- b. Pengorganisasian memerlukan pengkategorian dan identifikasi sejumlah tugas penting dan memastikannya dilakukan.
- c. Penggerak adalah proses melakukan tindakan sesuai dengan rencana atau menerapkan rencana yang dikembangkan ke dalam tindakan.
- d. Proses pengukuran kinerja untuk menemukan penyimpangan dan, jika diperlukan, mengambil tindakan perbaikan dikenal sebagai pengendalian. Proses manajemen yang komprehensif dibentuk oleh hubungan antara keempat fungsi manajemen ini.

C. Manual/Prosedur Keselamatan yang Dibutuhkan

Berikut adalah beberapa hal yang perlu dipikirkan, seperti

yang dinyatakan dalam "Pedoman Penerapan Kode IMO ISM", yang dibuat oleh International Chamber of Shipping (ICS) dan International Shipping Federation (ISF) dan dimodifikasi untuk operasi kapal kontainer:

1. Umum:
 - a. Organisasi Kapal
 - b. Prosedur Pelaporan;
 - c. Komunikasi Antara Kapal dan Perusahaan.
 - d. Inspeksi Kapten dan Perwira Senior;
 - e. penyediaan dan pemeliharaan dokumen dan catatan
 - f. Pengaturan Medis;
 - g. Pencegahan Kelelahan dan Kesesuaian Bertugas;
 - h. Kebijakan dan Prosedur Alkohol dan Narkoba;
 - i. Pedoman Pengoperasian dan Pemeliharaan Peralatan, kecuali diatur lain;
 - j. Daftar Periksa Kargo dan Kelayakan Laut.
2. Kapal di pelabuhan
 - a. Penerimaan kargo;
 - b. Keamanan dan patroli pelabuhan;
 - c. Prosedur bongkar muat, termasuk yang melibatkan bahan berbahaya;
 - d. Komunikasi dengan otoritas pesisir;
 - e. Pemantauan trim dan stabilitas kapal;
 - f. Prosedur ketika kapal dihentikan sementara;
 - g. Reaksi terhadap tumpahan kargo cair dan bunker yang tidak disengaja;
 - h. Penggunaan fasilitas untuk menerima limbah, minyak, dan cairan berbahaya;
 - i. Respon kebakaran; dan
 - j. Penggunaan peralatan keselamatan.
3. Persiapan Berlayar
 - a. Memeriksa dan mencatat draft kapal;
 - b. Memeriksa stabilitas kapal;
 - c. Memeriksa kondisi cuaca;
 - d. Mengamankan semua bukaan di lambung kapal;
 - e. Memeriksa mesin, roda kemudi, generator, peralatan navigasi dan komunikasi, penerangan darurat, dan peralatan penahanan;

- f. Memeriksa stasiun pelabuhan;
- g. Mendokumentasikan kondisi kapal saat berlayar;
- h. Memverifikasi peralatan dan pengaturan pencegahan polusi;
- i. Memastikan bahwa bagan dan publikasi bahari mutakhir;
- j. Memastikan penggunaan instrumen keselamatan.

4. Kapal Layar

- a. Pengaturan pengawasan jembatan dan ruang mesin
- b. Persyaratan khusus untuk cuaca buruk dan kabut;
- c. Komunikasi radio, termasuk penggunaan VHF;
- d. Data manuver, kecuali disediakan secara terpisah;
- e. Patroli keamanan, patroli kebakaran, dan sistem pengawasan tambahan;
- f. Pencegahan pembuangan air berminyak dari lambung kapal, ruang mesin, residu kargo kapal tanker minyak, cairan berbahaya, dan limbah ke laut;
- g. Penggunaan peralatan keselamatan.

5. Persiapan Pelabuhan Kapal

- a. Menguji mesin, perangkat kemudi, generator, peralatan tambatan, peralatan navigasi dan komunikasi;
- b. Memeriksa stasiun pelabuhan;
- c. Persiapan pilotage;
- d. Informasi dan komunikasi pelabuhan;
- e. Penilaian kondisi cuaca;
- f. Menentukan arah pelayaran, tabel pasang surut, dan bagan;
- g. penentuan berat pemberat;
- h. Operasi helikopter;
- i. Memastikan stabilitas dan integritas kedap air kapal;
- j. Menggunakan peralatan keselamatan;

D. Personal Protective Equipment (PPE)

Alat Pelindung Diri (APD) adalah alat yang digunakan untuk melindungi anggota kru dari penyakit atau cedera yang disebabkan oleh bahaya di tempat kerja seperti risiko radiasi, kimia, biologi, fisik, listrik, atau mekanis, menurut Wishnu Arief (2017). Pelaut harus mengenakan

alat pelindung diri (APD) untuk menjamin keselamatan setiap awak kapal yang bekerja di atas kapal. Untuk mengurangi bahaya kecelakaan, diperlukan alat pelindung diri. Untuk melindungi kru dan siapa pun di sekitar mereka, alat pelindung diri (APD) harus dipakai setiap kali bekerja di lingkungan yang berbahaya atau berbahaya. Menggunakan alat pelindung diri (APD) sangat penting saat kapal berlabuh dan saat berlayar. Kondisi berikut harus dipenuhi untuk menggunakan alat pelindung diri (APD):

1. Untuk menawarkan perlindungan yang kuat kepada anggota kru terhadap potensi risiko, alat pelindung diri (APD) harus seringan mungkin.
2. Alat pelindung harus dapat disesuaikan sehingga dapat digunakan dalam konteks yang berbeda.
3. Untuk menarik perhatian, peralatan harus memiliki desain yang menarik secara visual.
4. APD harus kuat dan tangguh terhadap keadaan kerja yang menantang.
5. Saat digunakan, perangkat seharusnya tidak menimbulkan risiko tambahan.
6. Alat pelindung harus mematuhi norma dan spesifikasi yang ditetapkan.
7. APD tidak boleh membatasi jangkauan gerak atau mobilitas pengguna.
8. Suku cadang harus tersedia dan dapat diakses untuk mempermudah perawatan dan perawatan.

IMO mengklasifikasikan Alat Pelindung Diri (APD) berdasarkan bagian tubuh yang berisiko terpapar bahaya, sebagai berikut:

1. Mata: Bahaya yang dapat mengenai mata termasuk cipratan logam cair atau bahan kimia, debu, gas, proyektil, uap, dan radiasi. APD yang digunakan meliputi kacamata keselamatan, pelindung mata (goggles), pelindung wajah, dan pelindung mesin.

2. Telinga: Bahaya terhadap telinga biasanya berasal dari suara dengan tingkat kebisingan lebih dari 85 dB. PPE yang digunakan meliputi sumbat telinga (earplugs), penutup telinga (earmuffs), dan penutup saluran telinga (canal caps).
3. Kepala: Bahaya yang mengancam kepala bisa berupa benda jatuh, benturan dengan benda keras, atau rambut yang terlilit oleh mesin berputar. PPE yang digunakan meliputi helm keselamatan dan pelindung kepala (bump caps).
4. Pernapasan: Bahaya terhadap saluran pernapasan dapat berupa debu, uap, gas, atau kekurangan oksigen. PPE yang digunakan termasuk respirator dan alat pernapasan.
5. Tubuh: Bahaya terhadap tubuh dapat berasal dari suhu ekstrem, cuaca buruk, cipratan bahan kimia atau logam cair, serta semburan tekanan yang bocor. PPE untuk melindungi tubuh meliputi pakaian pelindung (boiler suits), pakaian pelindung kimia, vest, apron, dan pakaian pelindung lengkap (suits, jackets).
6. Tangan dan Lengan: Bahaya bagi tangan dan lengan meliputi suhu ekstrem, benda tajam, tertimpa benda berat, sengatan listrik, bahan kimia, dan infeksi kulit. PPE yang digunakan meliputi sarung tangan (gloves), pelindung lengan (armlets), dan mitts.
7. Kaki: Bahaya terhadap kaki termasuk lantai licin, lantai basah, benda jatuh, cipratan bahan kimia dan logam cair, serta abrasi. PPE untuk perlindungan kaki meliputi sepatu keselamatan (safety shoes), sepatu bot (safety boots), legging, dan spat.

E. Dampak Penerapan Ism Code Terhadap perusahaan Pelayaran

ISM Code melibatkan seluruh perusahaan, sehingga memerlukan komitmen kuat dari manajemen puncak serta seluruh lapisan pekerja untuk mengimplementasikannya secara konsisten di seluruh operasi kapal.

Peraturan, standar, dan prosedur perlu diubah untuk

meningkatkan sistem manajemen saat ini. Ada sedikit keraguan bahwa fase awal pengembangan dan penerapan Kode ISM akan memerlukan pengeluaran lebih lanjut untuk bangunan dan protokol, selain biaya untuk personel dan pendidikan dan pelatihan semua karyawan yang berpartisipasi.

Bisnis yang mematuhi Kode ISM akan dipandang memiliki reputasi dan citra yang menguntungkan, yang dapat meningkatkan kelangsungan hidup dan daya saing jangka panjang mereka.

Selain itu, diperkirakan harga asuransi akan turun sebagai akibat dari bisnis yang berhasil menerapkan Kode ISM mampu mengurangi pemeliharaan dan dampak lingkungan.

Audit internal diamanatkan oleh Kode ISM untuk semua proses bisnis untuk menemukan kesalahan yang dapat berbahaya atau berbahaya dan untuk memastikan peningkatan kualitas karyawan.

Oleh karena itu, pendapatan perusahaan dan kualitas sumber daya manusia akan meningkat sebagai hasil dari penerapan Kode ISM.

Kebijakan yang jelas, relevan, dan dapat diukur yang menguraikan tujuan dan strategi organisasi untuk mencapainya sangat penting. Semua komponen terkait dari sistem manajemen bisnis akan dibangun di atas kebijakan ini.

Ada sejumlah faktor penting yang perlu dipertimbangkan saat membuat peraturan perusahaan, termasuk:

1. Komponen yang paling krusial dalam hal ini adalah tubuh manusia.
2. Kecelakaan kerja pada dasarnya bukan disebabkan oleh ketidakpedulian, melainkan karena manajemen gagal melakukan pengendalian yang seharusnya dilakukan.
3. Kualitas pelayanan dan kinerja perusahaan sebanding dengan tingkat keselamatan pekerja dan upaya pencegahan polusi yang diterapkan.
4. Akal Sehat dan Pemahaman Umum, atau pemahaman bersama tentang bagaimana risiko dilihat dan dikelola secara efektif, sangat penting untuk keamanan manajemen yang efektif.
5. Komponen penting dari manajemen yang efisien adalah manajemen keselamatan.

6. Dua komponen penting dari praktik manajemen yang baik adalah keamanan dan kualitas.

Faktor-faktor berikut perlu diperhitungkan saat menerapkan Kode ISM di atas kapal:

1. Petugas Keselamatan

seorang petugas kapal yang ditunjuk oleh kapten, manajer, atau pemilik untuk melaksanakan tugas tertentu yang berkaitan dengan kesehatan dan keselamatan kapal.

Kapten bertugas memastikan bahwa pelaut yang membutuhkan informasi untuk menjalankan tanggung jawabnya dengan aman memiliki akses ke buku pegangan kerja (manual operasional), rencana pembangunan kapal (cetak biru kapal), undang-undang, aturan nasional, protokol keselamatan, dan informasi terkait lainnya. Kapten secara khusus bertanggung jawab untuk memastikan bahwa semua instruksi dan peringatan yang berkaitan dengan kesehatan dan keselamatan kru (ABK) ditempatkan di area yang mudah dilihat oleh kru atau dengan cara lain yang dapat menarik perhatian mereka.

2. Perusahaan

Pemilik kapal, bisnis lain, atau orang-orang yang bertugas sebagai manajer atau penyewa kapal semuanya dianggap sebagai bagian dari perusahaan, menurut Syaiful (2017). (Penyewa). Akibatnya, pemilik kapal atau pihak yang bertanggung jawab atas pengelolaan kapal memiliki tanggung jawab penuh atas pengoperasian kapal dan tunduk pada tugas dan kewajiban yang diuraikan dalam Kode ISM.

Mengenai penempatan pelaut di kapalnya, masing-masing pemerintah bertanggung jawab kepada perusahaan dan harus memastikan bahwa perusahaan tersebut mematuhi standar yang diuraikan dalam bagian A-1/14, yang sejalan dengan ketentuan konvensi STCW'95:33, yang sekarang berlaku.

- a. Sebagaimana diwajibkan oleh otoritas terkait, setiap pelaut yang dikerahkan ke kapal harus memiliki sertifikat terkini sesuai

dengan konvensi yang relevan.

- b. Anggota awak kapal harus mematuhi standar pengawasan keselamatan yang ditetapkan oleh badan pemerintah yang sesuai.
- c. Semua informasi dan catatan pelaut harus dipelihara dan disimpan dengan tepat di kapal. Pengalaman, pelatihan, kesehatan, dan kompetensi saat bertugas semuanya termasuk dalam hal ini.
- d. Setelah ditugaskan ke kapal, pelaut perlu menyadari tanggung jawab masing-masing serta semua sistem, instalasi, peralatan, prosedur, dan fitur kapal yang berkaitan dengan situasi rutin dan darurat.
- e. Perwira kapal bertanggung jawab atas tugas yang berkaitan dengan manajemen operasi darurat, pengendalian polusi, dan keselamatan.

Dengan demikian, perusahaan pelayaran memiliki tanggung jawab untuk mengurangi atau menghindari kesalahan yang timbul akibat kelalaian dalam pelaksanaan tugas, serta mencegah terjadinya kecelakaan dan polusi yang dapat berdampak buruk pada manusia dan lingkungan.

3. 16 Elemen atau ketentuan-ketentuan dalam ISM Code

Manajemen kapal diwajibkan untuk menerapkan Kode ISM pada kapal perusahaan karena merupakan standar manajemen internasional yang mencakup manajemen keselamatan. Di antara komponen Kode ISM adalah:

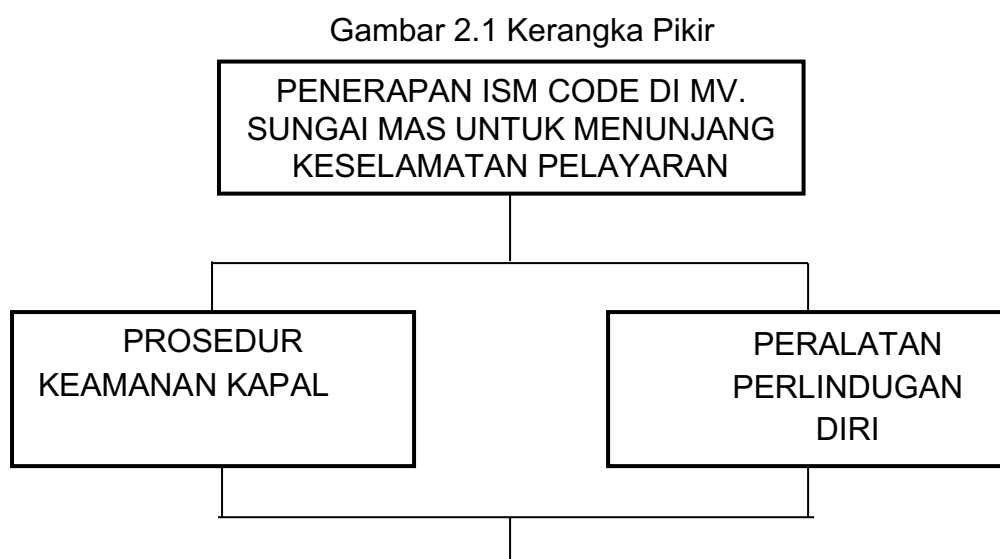
- a. Umum
- b. Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan
- c. Tugas dan wewenang perusahaan
- d. Tugas dan wewenang individu
- e. Tugas dan wewenang tuan
- f. Sumber daya dan personel
- g. Pengembangan operasi kapal

- h. Kesiapsiagaan darurat
- i. Melaporkan dan mengelola ketidaksesuaian, kecelakaan, dan insiden berbahaya
- j. Pemeliharaan kapal dan peralatan
- k. Dokumentasi
- l. Verifikasi, peninjauan, dan evaluasi Perusahaan
- m. Pengawasan verifikasi dan sertifikasi
- n. Sertifikasi sementara
- o. Dokumen sertifikasi

F. KERANGKA PIKIR

Untuk memastikan penulisan ini jelas dan mudah dipahami, penulis akan menguraikan kerangka pemikiran terkait penerapan ISM Code di kapal, serta menjelaskan bagaimana kode tersebut diterapkan berdasarkan data dan permasalahan yang telah diidentifikasi dalam Bab I.

Penulis telah menyusun kerangka pemikiran ini selama proses penulisan skripsi. Kecelakaan yang terjadi selama pengoperasian dan pekerjaan di kapal dapat dicegah jika kru kapal mengikuti pedoman yang terdapat dalam ISM Code.



ISM CODE DITERAPKAN SESUAI DENGAN PROSEDUR
--

G. Hipotesis

Berdasarkan permasalahan utama yang diajukan, hipotesis yang diajukan dalam tulisan ini adalah bahwa, dalam pengoperasian kapal SUNGAI MAS, penerapan Kode ISM masih belum sepenuhnya dilaksanakan.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Karena penulis menggunakan metodologi penelitian kualitatif, data yang dikumpulkan mencakup variabel yang menggabungkan informasi yang dikumpulkan dari diskusi tertulis dan lisan. Wawancara dengan awak kapal memberikan data lisan.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengatasi kekhawatiran tentang penggunaan Kode ISM untuk meningkatkan keselamatan pengoperasian kapal. Strategi dan kerangka kerja untuk mengumpulkan data juga merupakan bagian dari desain penelitian.

B. Definisi Konsep

Peneliti harus terlebih dahulu mendefinisikan konsep agar dapat dinilai dan diamati dalam penelitian ini. Menurut Bahri (2000), ide adalah satuan makna yang mewujudkan sekelompok objek yang memiliki atribut serupa. Sangat penting bagi peneliti untuk mendefinisikan konsep karena memungkinkan mereka membuat alat pengukuran yang akurat dan tepat. Akibatnya, definisi berikut dari istilah yang dijelaskan disediakan untuk membantu pengukuran dalam penelitian ini:

1. Penerapan Kode ISM kode

ISM harus diikuti sesuai dengan SOLAS 1974, Bab IX, tentang Pengelolaan untuk Pengoperasian Kapal yang Aman. Tujuan utama Kode ISM adalah untuk menetapkan pedoman global untuk manajemen dan pengoperasian keselamatan kapal, bersama dengan inisiatif untuk mengurangi polusi.

2. Keselamatan Operasional Kapal

Keselamatan Operasional Kapal dijelaskan dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal. Manajemen keselamatan kapal meliputi administrasi operasi kapal yang aman dan kegiatan pencegahan pencemaran lingkungan yang dilaksanakan baik di kapal maupun di tingkat perusahaan, sebagaimana tercantum dalam Bab I Pasal 1. Unit Analisis. Penulis menggunakan Nahkoda, mualim 1 dan mualim 3 dari kru MV. SUNGAI MAS

C. Teknik Pengumpulan Data

Untuk mengumpulkan data dalam penelitian ini, peneliti menggunakan metode observasi langsung terhadap penerapan aturan keselamatan dan penggunaan alat keselamatan sesuai dengan

peraturan yang berlaku. Dalam penelitian ini, observasi dianggap sebagai salah satu cara terbaik untuk memperoleh data penting, khususnya dalam penelitian kualitatif. Observasi dilakukan dengan tujuan untuk memahami peristiwa atau gejala yang terjadi, mengidentifikasi faktor penyebabnya, serta menemukan prinsip-prinsip yang mengatur kejadian tersebut (Emzir, 2016:37-38). Tujuan utama dari observasi adalah untuk memberikan pemahaman yang lebih mendalam tentang lingkungan yang sedang diteliti, kegiatan yang dilakukan, individu yang terlibat, serta makna dari peristiwa tersebut menurut perspektif orang-orang yang terlibat (Poerwandari, 2013:136). Peneliti melaksanakan observasi selama pengoperasian kapal, baik saat kapal berlayar maupun saat kapal berada di pelabuhan.

menggunakan pendekatan kualitatif. Tujuan observasi adalah untuk memberikan penjelasan tentang aktivitas yang dilakukan, lingkungan yang dipelajari, orang-orang yang terlibat, dan arti kejadian (poerwandari, 2013:136). Selama berpartisipasi dalam pengoperasian kapal, baik sedang berlayar maupun di pelabuhan, peneliti menemukan beberapa hal.

1. Penelitian ini melibatkan wawancara langsung dengan Chief Officer MV. SUNGAI MAS. Wawancara ini terdiri dari serangkaian pertanyaan dan diskusi yang dirancang untuk mencapai tujuan penelitian tertentu. Peneliti menggunakan wawancara kualitatif sebagai metode untuk menggali isu-isu yang ada dan memahami makna subjektif yang dimiliki individu terkait topik yang diteliti. Pendekatan ini dipilih karena tidak ada metode lain yang lebih tepat untuk mencapai tujuan tersebut.
2. Metode Penelitian Pustaka: Penelitian ini juga dilakukan dengan mempelajari literatur, buku, dan tulisan-tulisan yang relevan dengan topik yang sedang diteliti. Tujuan dari metode ini adalah untuk memperoleh dasar teori yang akan digunakan dalam pembahasan masalah penelitian. Dengan menggunakan metode ini, referensi yang dimiliki oleh setiap penulis memberikan kontribusi penting dalam menyusun skripsi ini.

D. Prosedur Pengolahan dan Analisis Data

1. Prosedur Pengolahan Data

Setelah pengumpulan data yang diperlukan, data harus diproses menggunakan teknik berikut:

a. Memeriksa dan mengedit data:

Pengeditan adalah proses memeriksa dan merevisi data yang dikumpulkan. Tujuan proses penyuntingan ini termasuk memastikan bahwa tanggapan komprehensif, bahasa yang jelas, bahwa informasi yang dimaksudkan dipahami secara akurat, dan bahwa data tersebut konsisten dan relevan dengan data lain. Data yang dikumpulkan dari pengamatan, wawancara, dan tinjauan literatur tentang penerapan Kode ISM pada kapal diedit oleh peneliti untuk penelitian ini.

b. Klasifikasi:

Proses pengorganisasian informasi yang dikumpulkan melalui catatan lapangan langsung, wawancara, dan observasi dikenal sebagai klasifikasi atau klarifikasi. Setelah pengumpulan, data dibaca, diperiksa, dan dikelompokkan ke dalam beberapa kategori sesuai dengan persyaratan penelitian. Klasifikasi ini dimaksudkan untuk memudahkan membaca dan memahami data dan memberikan informasi yang tidak memihak kepada peneliti. Data kemudian dipisahkan menjadi kelompok-kelompok yang sebanding satu sama lain, seperti data wawancara dan dokumen.

c. Verifikasi:

Verifikasi adalah proses konfirmasi bahwa informasi dan data yang dikumpulkan di lapangan akurat dan cocok untuk digunakan dalam penelitian.

d. Kesimpulan:

Membuat kesimpulan adalah tahap terakhir dari pemrosesan data. Hasil yang diambil dari tiga langkah sebelumnya—pengeditan, klasifikasi, dan verifikasi data—digunakan dalam proses ini.

2. Analisis Data