

**PENERAPAN INTERNATIONAL SAFETY
MANAGEMENT (ISM)-CODE DI KAPAL MV.
KHARIS TRINITY**



**MUHAMMAD YUZRIL
NIT. 21.41.190
NAUTIKA**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2025**

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

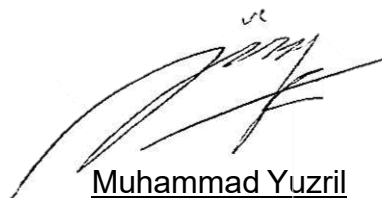
Nama : Muhammad Yuzril
Nit : 21.41.190
Program Studi : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

PENERAPAN INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM)- CODE DI KAPAL MV. KHARIS TRINITY

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema dan saya yang nyatakan kutipan, merupakan ide yang sama susun sendiri. Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 24 September 2025



Muhammad Yuzril
21.41.190

**PENERAPAN INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT
(ISM)-CODE DI KAPAL MV. KHARIS TRINITY**

Skripsi

Sebagai Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Program Studi Nautika

Disusun dan Diajukan Oleh:

MUHAMMAD YUZRIL

NIT: 21.41.190

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
PELAYARAN POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
MAKASSAR TAHUN 2025**

SKRIPSI

**PENERAPAN INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT
(ISM) CODE DIKAPAL MV. KHARIS TRINITY**

Disusun dan Diajukan Oleh:

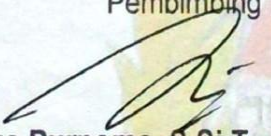
MUHAMMAD YUZRIL
NIT : 21.41.190

Telah di pertahankan didepan Panitia Ujian Skripsi
Pada tanggal 26 September 2025

Menyetujui,

Pembimbing I

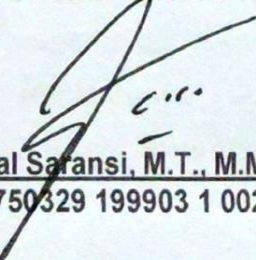
Pembimbing II


Capt. Joko Purnomo, S.Si.T., M.A.P., M.Mar
NIP. 197210192009121001

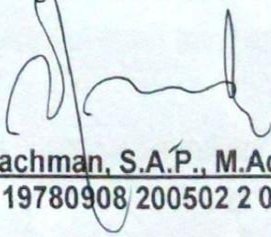

Capt. Fairur Rahman, S.Si.T.M.M., M.Mar
NIP. 197811092023211007

Mengetahui:

A.n Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I


Capt. Faisal Saransi, M.T., M.Mar.
NIP. 19750329 199903 1 002

Ketua Program Studi Nautika


Subehana Rachman, S.A.P., M.Adm.S.D.A.
NIP. 19780908 200502 2 001

PRAKATA

Penulis memanjatkan puji syukur atas kehadiran Allah SWT, atas rahmat dan hidayah-Nya sehingga skripsi dengan judul “ Penerapan International Safety Management (ISM)-Code Di atas Kapal MV. KHARIS TRINITY” dapat disusun.

Selama penyusunan Skripsi ini penulis banyak menghadapi tantangan dan hambatan, namun semuanya dapat teratasi berkat bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, melalui kesempatan ini penulis menghaturkan terima kasih yang tak terhingga serta menyampaikan penghargaan setinggi tingginya kepada:

1. Capt. Rudy Susanto, M.Pd. selaku Direktur Politenik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Capt. Faisal Saransi, Mt., M.Mar. selaku Pembantu Direktur I Politeknik Ilmu pelayaran Makassar
3. Subehana Rachman, S.A.P., M.Adm.S.D.A. selaku ketua Prodi Nautika
4. Capt. Joko Purnomo, M.Mar. Selaku Dosen pembimbing I
5. Capt Fajrur Rahman.S.Si.T.,M.M..M.Mar. Selaku Dosen pembimbing II
6. Seluruh staff pengajar Politeknik Ilmu Pengajar Makassar atas bimbingan yang diberikan kepada penulis selama mengikuti proses pendidikan di PIP Makassar.
7. Seluruh civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
8. Kedua Orang tua penulis, Ibunda Nadaria atas ketulusan doa, dukungan, semangat serta usaha yang selalu dilakukan, serta kepada Kakak-kakak penulis Miftahuddin dan Firmansyah yang telah memberikan dukungan dan doa untuk menyelesaikan pendidikan di PIP Makassar.
9. Rekan – rekan Mahasiswa(i) angkatan XLII dan juga gelombang LXIII

10. Semua pihak yang telah membantu dalam menyelesaikan skripsi ini.

Dalam penulisan skripsi ini, penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan baik dalam hal penyajian materi maupun dalam penggunaan bahasa yang baik dan benar. Untuk itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun guna melengkapi proposal ini dan kemudian dapat bermanfaat bagi penulis maupun yang membacanya sebagai sumber referensi dan pengetahuan tambahan.

Penulis

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Muhammad Yuzril', with a stylized flourish extending to the right.

MUHAMMAD YUZRIL
NIT 21.41.190

ABSTRAK

Muhammad Yuzril, Penerapan *ISM- Code* di atas kapal MV. Kharis Trinity (dibimbing oleh Joko Purnomo dan Fajrur Rahman).

Terdapat beberapa kasus kecelakaan kerja di kapal yang mengakibatkan kerugian terhadap diri pribadi kru maupun terhadap kapal. Kesadaran terkait penggunaan alat-alat pelindung diri saat bekerja sesuai dengan ketentuan SOLAS 1974 dinilai masih kurang. Setiap kru di MV. Kharis Trinity telah memiliki sertifikat terkait *Safety Management* akan tetapi dalam penerapannya dinilai masih kurang optimal. Beberapa kru merasa telah terbiasa bekerja di kapal sehingga tidak perlu menggunakan alat pelindung diri misalnya: *Helm, Hand Gloves, Safety Goggles, Ear Plug* dan *Safety Shoes*. Oleh sebab itu, tujuan dari penelitian ini untuk memberikan gambaran terkait bagaimana penerapan *ISM-Code* di MV. KHARIS TRINITY dan upaya yang dilakukan untuk mengoptimalkan penerapan *ISM-Code* mengenai alat-alat pelindung diri (*Personal Protective Equipment*) untuk menghindari kecelakaan kerja di kapal MV. Kharis Trinity.

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan metode pengambilan data menggunakan metode Observasi langsung dimana penulis mengamati secara langsung bagaimana penerapan *ISM-Code* di MV. Kharis Trinity. Metode kedua dilakukan menggunakan pertanyaan angket (*Questionnaire*) hal ini bertujuan untuk mengetahui pemahaman kru mengenai pentingnya keselamatan kerja di atas kapal sesuai yang dituangkan dalam konvensi SOLAS 1974 *Chapter IX* mengenai *ISM-Code*.

Hasil yang diperoleh yaitu beberapa kru tidak menerapkan *SOP (Standard Operating Procedure)* keselamatan kerja yang telah ditetapkan di MV. Kharis Trinity dan ketersediaan peralatan kerja di atas kapal dinilai masih kurang. Pengawasan oleh Nakhoda dan perwira dalam pelaksanaan *Safety Management* di atas kapal dan pemberian *reward* kepada kru yang melaksanakan *SOP* kerja dengan baik sedangkan pemberian *Punishment* kepada kru yang melanggar *SOP* keselamatan kerja.

Kata kunci: Alat Pelindung Diri (APD), Keselamatan Kerja, SOLAS 1974.

ABSTRACT

MUHAMMAD YUZRIL, *ISM-Code* Application Analyst in MV. Kharis Trinity (supervised by Joko Purnomo and Fajrur Rahman).

Since the implementation of the *ISM-Code* in the shipping world there are still many irregularities that occur on MV. Kharis Trinity. There are several cases of work accidents on ships that result in personal losses to the crew and to the ship. Awareness regarding the use of personal protective equipments while working in accordance with the provisions of SOLAS 1974 is considered to be still lacking. Every crew in MV. Kharis Trinity already has a certificate related to Safety Management, but in its implementation it is considered still less than optimal, some crews feel they are used to working on ships so they don't need to use personal protective equipment, for example: Helmets, Hand Gloves, Safety Google, Ear Plugs and Safety Shoes. Therefore, the purpose of this study is to provide an overview of how the implementation of the *ISM-Code* on MV. Kharis Trinity and the efforts made to optimize the application of the *ISM-Code* regarding personal protective equipment to avoid work accidents onboard the MV. Kharis Trinity.

This research is a qualitative research with the data collection method using the direct observation method where the author directly observes how the application of the *ISM-Code* is on MV. Kharis Trinity. The second method is carried out using a questionnaire which aims to determine the crew's understanding of the importance of work safety on board according to what is stated in the 1974 SOLAS convention Chapter IX regarding the *ISM-Code*.

The results obtained are that some crews do not apply the work safety or SOP (Standard Operating Procedure) that has been set on MV. Kharis Trinity and the availability of personal protective equipments on board are considered to be lacking. supervision by the Master and officers in the implementation of Safety Management on board and giving rewards to crews who carry out work SOP very well while giving Punishment to crews who violate work safety SOP.

Keywords: Personal Protective Equipment (PPE), Occupational Safety, SOLAS 1974

DAFTAR ISI

HALAMAN PERNYATAAN	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
PRAKATA	v
ABSTRAK	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	5
A. Tinjauan Pustaka	5
B. Elemen - Elemen <i>ISM-Code</i>	19
C. Upaya Pemeliharaan Kapal dan Perlengkapan untuk Keselamatan kerja	21
D. Alat Keselamatan Kerja	22
E. Kerangka Pikir	30
BAB III METODE PENELITIAN	31
A. Jenis Penelitian	31
B. Definisi Konsep	31
C. Unit Analisis	32
D. Prosedur Pengolahan dan Analisis Data	33
E. Teknik Pengumpulan Data	34
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	36
A. Tempat Penelitian	36
B. Hasil Penelitian	37

C. Pembahasan	49
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	52
A. Simpulan	52
B. Saran	52
DAFTAR PUSTAKA	xii
LAMPIRAN	xvii

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Daftar kondisi alat keselamatan kerja di MV. Kharis Trinity

38

DAFTAR GAMBAR

Nomor

2.1	Alat keselamatan seluruh badan	22
2.2	Alat keselamatan kepala	23
2.3	Alat keselamatan kaki	24
2.4	Alat keselamatan tangan	25
2.5	Alat pelindung mata	25
2.6	Alat peredam telinga	26
2.7	Alat pelindung wajah	27
2.8	Alat keselamatan bahan kimia	28
2.9	Alat keselamatan ketinggian	29
2.10	Alat pelindung <i>welding</i>	29
4.1	lokasi penulis melaksanakan penelitian	38
4.2	Kegiatan harian di MV. Kharis Trinity	43
4.3	Kru kapal tidak menggunakan APD lengkap	44
4.4	Kegiatan <i>safety meeting</i>	47
4.5	Kegiatan <i>safety meeting</i>	48
4.6	Kegiatan <i>safety meeting</i>	48

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Keselamatan kerja di atas kapal merupakan salah satu elemen paling vital dalam operasional pelayaran yang profesional dan berkelanjutan. Di tengah kemajuan teknologi dalam dunia maritim, pengoperasian kapal modern seperti MV. Kharis Trinity menuntut keahlian tinggi dari seluruh kru kapal, tidak hanya dalam hal teknis, tetapi juga dalam hal kepatuhan terhadap prosedur keselamatan kerja yang telah ditetapkan secara internasional. Namun, ironisnya, meskipun standar keselamatan tersebut telah lama diatur dan disosialisasikan, angka kecelakaan kerja di atas kapal masih tergolong tinggi.

International Maritime Organization (IMO), sebagai badan PBB yang menangani keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut, telah menetapkan *International Safety Management (ISM) Code* sebagai salah satu regulasi utama dalam Konvensi SOLAS 1974 (*Safety of Life at Sea*), khususnya pada Bab IX. *ISM Code* disusun untuk memastikan bahwa setiap kapal yang beroperasi, terutama kapal dengan ukuran tertentu seperti MV. Kharis Trinity, memiliki sistem manajemen keselamatan yang sistematis, terdokumentasi, dan dilaksanakan secara konsisten baik di darat maupun di atas kapal. Sistem ini mencakup pengawasan terhadap penggunaan alat pelindung diri (*APD*), pelatihan keselamatan, prosedur operasi standar (*SOP*), hingga tanggung jawab manajemen dalam mendukung terciptanya budaya keselamatan yang kuat.

Meskipun demikian, fakta di lapangan menunjukkan bahwa

penerapan *ISM Code* belum sepenuhnya optimal, bahkan pada kapal-kapal yang sudah memiliki dokumen kepatuhan dan sertifikasi manajemen keselamatan. Berdasarkan observasi langsung dan data lapangan yang penulis kumpulkan di kapal MV. Kharis Trinity, masih banyak ditemukan kru yang tidak menggunakan APD secara lengkap saat bekerja. Beberapa dari mereka merasa bahwa penggunaan helm, sepatu *safety*, *ear plug*, *goggles*, dan sarung tangan tidak lagi diperlukan karena mereka sudah merasa terbiasa dengan rutinitas kerja di atas kapal. Sikap ini tentunya bertentangan dengan prinsip dasar keselamatan kerja yang menekankan pada pencegahan risiko dan kepatuhan terhadap SOP.

Masalah lain yang tidak kalah penting adalah keterbatasan fasilitas keselamatan di kapal. Sejumlah alat pelindung diri yang tersedia dalam kondisi rusak, tidak layak pakai, atau bahkan tidak tersedia sama sekali. Hal ini menciptakan dilema bagi kru kapal: di satu sisi mereka dituntut untuk mematuhi prosedur keselamatan, tetapi di sisi lain mereka tidak mendapat dukungan fasilitas yang memadai dari pihak perusahaan. Dalam konteks ini, tanggung jawab perusahaan sangatlah besar, karena *ISM Code* menuntut adanya komitmen dari manajemen tertinggi untuk memastikan keselamatan kru melalui penyediaan sarana, pelatihan, dan pengawasan yang efektif.

Lebih jauh lagi, budaya keselamatan di atas kapal sangat dipengaruhi oleh sikap, kebiasaan, dan keteladanan dari perwira serta nakhoda. Bila budaya keselamatan tidak dibentuk dan dijaga secara konsisten, maka akan sulit menciptakan lingkungan kerja yang benar-benar aman. Terlebih, pekerjaan di atas kapal penuh risiko, baik di area dek, kamar mesin, maupun saat operasi bongkar muat, pekerjaan ketinggian, dan penanganan muatan berbahaya. Setiap kelalaian atau penyimpangan kecil dalam prosedur bisa berujung pada kecelakaan serius, cedera berat, atau bahkan kehilangan nyawa.

Dengan memperhatikan kondisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa penerapan ISM Code bukan hanya soal formalitas kepatuhan terhadap regulasi internasional, tetapi menjadi kebutuhan mutlak demi menjamin keselamatan dan kesejahteraan kru kapal. Oleh karena itu, penelitian ini menjadi penting untuk menganalisis secara kritis bagaimana penerapan ISM Code dilakukan di atas kapal MV. Kharis Trinity, apa saja faktor yang mendukung dan menghambatnya, serta bagaimana strategi optimalisasi yang dapat diusulkan agar tujuan utama dari sistem manajemen keselamatan ini benar-benar tercapai.

Maka dari itu pentingnya Implementasi sistem keselamatan yang berjalan sesuai ketentuan yang ditetapkan guna kepentingan bersama karena kegiatan yang akan diteliti adalah sebuah proses pemanduan dan penundaan kapal yang bisa dikatakan kegiatan yang sangat kompleks. Sasaran yang akan dituju dalam Implementasi *ISM-Code* pada judul laporan ini adalah operasional pelayanan pemanduan dan penundaan kapal. Dari uraian di atas, maka tertarik untuk mengambil judul: **“PENERAPAN INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM)-CODE DI KAPAL MV. KHARIS TRINITY”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah di kemukakan di atas maka rumusan masalah yang akan dikaji dalam penelitian ini adalah: Bagaimanakah upaya penerapan keselamatan kerja berdasarkan sistem manajemen *ISM-Code* di atas kapal?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang, tujuan dari penelitian yang ingin dicapai yaitu untuk mengetahui bagaimana upaya penerapan keselamatan kerja di atas kapal dapat berjalan secara maksimal.

D. Manfaat Penelitian

a. Manfaat Teoritis

- i. Dapat menambah wawasan dan pengetahuan cara menerapkan *ISM-Code* di dalam dunia kerja dan memecahkan permasalahan dengan ilmu yang sudah di dapat.
- ii. Menganalisa suatu permasalahan dengan lebih kritis dan dapat berfikir cerdas dalam menanggapi suatu permasalahan kerja di atas kapal.

b. Manfaat Praktis

i. Bagi Taruna

Sebagai manfaat praktis untuk pengetahuan sebelum melakukan praktek laut, sehingga dapat menambah wawasan pembaca tentang pentingnya implementasi *ISM-Code* di kapal.

ii. Bagi Pihak kru

Sebagai bahan masukan kepada pihak -pihak terkait di atas kapal seperti Mualim, masinis, bosun, mandor, oiler, Juru Mudi, dan Kadet tentang bagaimana penerapan *ISM-Code* di atas kapal.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Pustaka

ISM Code (International Safety Management Code) adalah aturan yang di buat oleh *IMO (International Marine Organization)* untuk memastikan keselamatan di laut dan mencegah pencemaran lingkungan, terutama yang disebabkan oleh kapal. *ISM Code* mengatur bahwa setiap perusahaan pelayaran harus memiliki SMS (*Safety Management System*) dan hal ini diwajibkan untuk seluruh kapal di atas 500 *Gross Tonnage*. Dari sinilah, kurangnya pemahaman penulis terkait *ISM Code* maka mencari referensi dari berbagai pihak.

(Arrafi et al., 2023). *ISM Code* atau *International Safety Management Code* merupakan regulasi internasional yang disusun oleh *International Maritime Organization (IMO)* untuk meningkatkan keselamatan dan mengurangi risiko kecelakaan pada kapal-kapal yang berlayar di seluruh dunia. Regulasi ini mengatur standar operasional dan administratif untuk mencegah terjadinya kecelakaan di laut serta melindungi kesehatan dan keselamatan awak kapal, penumpang, dan lingkungan laut. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui penerapan *International Safety Management Code (ISM)*.

(Hidayah et al., 2023). *International Safety Management Code (ISM Code)* merupakan ketentuan internasional ataupun nasional yang terbaru sebagai standar kualitas untuk setiap perusahaan pelayaran dan juga kapal-kapalnya terkait dalam tindakan perwujudan keselamatan kerja kapal dan perlindungan lingkungan laut.

(Rusdiana, D., & Ekowati, S. 2021). Latar belakang dibuatnya *ISM-Code* adalah banyak terjadi kecelakaan kapal. Kebanyakan dari peristiwa tersebut biasanya berasal dari kekeliruan atau kecerobohan manusia saat menjalankan operasi kapal, sementara hanya sebagian kecil yang terkait dengan masalah teknis. Pada masa itu, aturan dan kesepakatan internasional seperti MARPOL, SOLAS, LOAD LINE Convention, serta standar klasifikasi kapal umumnya menitikberatkan pada aspek-aspek teknis atau komponen fisik, dengan sedikit perhatian terhadap faktor manusia atau elemen non-teknis. Hasil dari berbagai penelitian menunjukkan bahwa mayoritas kesalahan yang muncul karena kelalaian manusia bisa diminimalkan melalui implementasi Sistem Manajemen Keselamatan yang efektif.

(Putri & Fadhilla, 2023). Penelitian yang dilakukan mengungkapkan bahwa PT Spil Surabaya telah mengimplementasikan sejumlah inisiatif untuk memperbaiki kompetensi kru kapal dalam menguasai dan mengaplikasikan ISM Code. Rencana pendidikan yang sistematis telah dikembangkan guna menyediakan wawasan mendalam mengenai ketentuan serta langkah-langkah ISM Code. Lebih lanjut, latihan praktis yang berfokus pada kemahiran serta penilaian performa juga dilaksanakan untuk menguatkan implementasi ISM Code di lingkungan kapal. Selain itu, perusahaan menyediakan mekanisme komunikasi yang efisien untuk mendistribusikan data tentang ISM Code kepada anggota kru. Budaya pembelajaran yang ditekankan di kalangan awak kapal turut berperan krusial dalam menumbuhkan kesadaran serta kemampuan mereka di bidang keselamatan.

ISM-Code dirancang khusus bagi perusahaan angkutan laut (shipping company) serta pihak-pihak yang terlibat dalam pengaturan atau perjalanan kapal, dengan tujuan utama untuk meningkatkan efektivitas perusahaan dalam menjalankan operasi kapal yang

selamat dan terhindar dari polusi. Dalam implementasinya, Kode ISM mengadopsi prinsip-prinsip dari ISO (International Organization for Standardization).

Melalui penerapan Kode ISM yang optimal, maka pengelolaan kapal bisa berlangsung dengan efisien. Kapal yang dilengkapi sistem manajemen yang solid mampu mengurangi volume limbah seperti minyak atau sampah, mengurangi dampak kerugian akibat insiden, serta mencegah terjadinya kecelakaan seperti benturan atau api. Melalui upaya pencegahan kecelakaan tersebut, kapal dapat memastikan keamanan jiwa manusia (termasuk penumpang dan kru kapal), keamanan aset (kapal dan kargonya), serta pelestarian lingkungan dari kontaminasi baik di atmosfer maupun di perairan.

Berdasarkan data statistik, terungkap bahwa sekitar 80% dari seluruh insiden kecelakaan kapal berasal dari kesalahan manusia (human error). Fakta ini menunjukkan bahwa antara 75% hingga 98% dari kesalahan manusia tersebut disebabkan oleh sistem pengelolaan keselamatan yang tidak memadai, di mana sistem yang diterapkan dalam operasional masih jauh dari standar yang dapat diterima. Tantangan utama bagi perusahaan angkutan laut adalah menemukan solusi untuk mengatasi permasalahan ini, yang baik secara langsung maupun tidak langsung, berkontribusi pada terjadinya kecelakaan saat kapal beroperasi serta kerusakan lingkungan. Pendekatannya melibatkan pembentukan sistem pengelolaan yang efektif dalam membangun kolaborasi yang kuat dan harmonis antara tim manajemen di daratan dan awak di atas kapal, guna menjalankan kegiatan dengan tingkat keamanan yang tinggi. Sistem pengelolaan tersebut perlu didukung oleh tenaga Sumber Daya Manusia (SDM) yang memiliki pengetahuan mendalam, kemampuan teknis yang handal, serta fasilitas pendukung yang memadai. Penting untuk dipahami bahwa setiap keputusan yang dibuat di atas kapal dan layanan kapal harus memastikan bahwa segala tindakan yang berdampak pada

keamanan serta pencegahan pencemaran, telah mempertimbangkan seluruh akibat yang mungkin muncul.

Berdasarkan hal-hal tersebut, maka *International Maritime Organization* atau *IMO* mengeluarkan peraturan *ISM-code* yang bertujuan untuk menjamin keselamatan di laut. Mencegah kecelakaan dan hilangnya jiwa manusia serta hilangnya harta benda selain itu sebagai alat untuk membuat standar "*Safe Management for Operation of Ships and Pollution Prevention*" dan menjadi BAB IX SOLAS 74/78. seperti yang kita ketahui SOLAS pertama kali diadopsi oleh IMO pada tahun 1974 sehingga lebih dikenal dengan SOLAS 1974. SOLAS terdapat 14 bab yang mengatur tentang maritim salah satunya, Bab IX berisi tentang Manajemen keselamatan dalam mengoperasikan kapal (*Management for the Safe Operation of Ships*), berisi ketentuan-ketentuan tentang bagaimana manajemen pengoperasian kapal, sehingga menjamin keselamatan pelayaran. Dari Bab IX ini kemudian diberlakukan *ISM-Code*. Bab ini ditambahkan karena dari hasil analisis oleh negara-negara anggota *IMO* bahwa peralatan yang canggih tidak mampu menjamin keselamatan tanpa manajemen pengoperasian yang benar.

PT. Pelindo Marine Service merupakan perusahaan pelayaran yang memiliki kantor pusat di Surabaya dan bergerak dalam bisnis perkapalan serta memberikan pelayanan pemanduan dan penundaan kapal. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang berkaitan dengan urusan kelautan, kapal dengan tonase di atas 500 GT diharuskan memiliki Sertifikasi *ISM-Code*. Meski begitu, kapal-kapal yang dimiliki dan dijalankan oleh PT. Pelindo Marine Service, meskipun berada di bawah 500 GT, tetap mewajibkan awak kapalnya untuk menerapkan *ISM-Code*.

Sehingga para kru beserta kapal pandu atau tunda sewaktu proses melayani kapal dalam bidang pemanduan dan penundaan kapal harus menerapkan *ISM-Code* dimaksudkan untuk mengurangi kemungkinan terjadinya insiden dan kontaminasi perairan laut. Di

samping itu, melalui penerapan ISM-Code, dapat ditingkatkan efektivitas serta efisiensi dalam perawatan kapal, dan juga diperkuat daya saing produk untuk memperluas jangkauan pangsa kapal.

Sistem manajemen keselamatan untuk mengatur kegiatan suatu perusahaan demi menunjang keselamatan dan kelancaran saat sedang bekerja dengan memperhatikan keselamatan kru dan pengoperasian kapal sangat diperlukan. *IMO* pada sidang umumnya menyetujui sah sebuah regulasi global perihal manajemen dalam mengoperasikan kapal dengan aman dan pencegahan pencemaran lingkungan yang biasa disebut *International Safety Management Code*.

DIKI, P. S. (2022). Keselamatan kerja sebenarnya mengacu pada situasi di mana pekerja terhindar dari bahaya, cedera, atau kerugian di lingkungan kerja. Ada juga pengertian lain yang menyatakan bahwa keselamatan kerja melibatkan aspek-aspek seperti mesin, peralatan, bahan kerja, proses produksi, lokasi kerja, serta lingkungan dan metode kerja secara keseluruhan. Setiap perusahaan perlu benar-benar memperhatikan cara penggunaan alat-alat kerja. Selain itu, peralatan keselamatan kerja harus sesuai dengan standar nasional, misalnya dengan menggunakan helm pengaman, jaket keselamatan, dan sepatu safety.

Hendrawan, A. (2020). Program keselamatan dan kesehatan kerja, antara lain; penyuluhan, pelatihan, pemeriksaan kesehatan dan alat pelindung diri (APD). Metode penelitian yang digunakan didasarkan pada meta-analisis artikel konseling dan pelatihan yang dilakukan untuk menambah pengetahuan tentang K3. Peningkatan pengetahuan dan keterampilan dicapai dengan penyuluhan dan pelatihan. Peningkatan pengetahuan dan ketrampilan menjadi tujuan utama dalam program pelatihan dan penyuluhan. Pada umumnya pada industri pelayaran APD sudah tercukupi karena mereka berusaha memenuhi aturan yang sangat ketat

Bimantara, R. D. A., Mulyatno, I. P., & Sisworo, S. J. (2023). Menurut KNKT Pelayaran tahun 2019 kecelakaan transportasi 55% disebabkan oleh penerapan *ISM Code* yang tidak optimal, salah satu kejadian yang pernah terjadi pada KMP. Lome adalah ditemukannya jaring nelayan tersangkut pada propeller dan daun baling-baling kiri patah 4 inchi serta retak 2 inchi, solusi untuk mengurangi hal tersebut perlu dibuat sistem manajemen terpadu di darat dan di laut. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisa penerapan dan pemahaman pada crew terhadap *ISM Code*. Kajian ini menggunakan metode *Importance-Performance nalysis (IPA)* yang memetakan antara kepentingan dan kinerja yang disebut tingkat kesesuaian dan hasilnya dapat dideskripsikan melalui diagram Cartesius Kuadran I-IV. Data input berasal dari hasil kuesioner yang diolah dengan bantuan software SPSS. Hasil dari analisis data yang sudah dikumpulkan menunjukkan bahwa masih terdapat aspek yang termasuk pada Kuadran I yang memiliki makna kepentingan tinggi tetapi kinerjanya rendah, yaitu Dokumen yang berlaku serta dokumen yang sudah kedaluwarsa dipisahkan. Aspek tersebut perlu perhatian dan harus dioptimalisasi. Pemahaman kru KMP. Lome terhadap *ISM Code* menunjukkan 88, 8% kru dapat menjawab pertanyaan dengan sempurna dimana angka tersebut termasuk pada kategori baik dan simulasi Latihan keadaan darurat pada kapal KMP. Lome dilakukan sesuai jadwal yang sudah ditentukan dan berjalan baik

Menurut Karakasniaki dkk. (2018), Implementasi *ISM-Code* idealnya difokuskan pada pengembangan dan penyebaran budaya keselamatan dalam sektor kelautan. Untuk mencapai keberhasilan dalam mendorong budaya tersebut di seluruh bagian perusahaan maritim, beberapa prasyarat harus dipenuhi. Sebagai ilustrasi, kajian dalam literatur menyoroti pentingnya dedikasi penuh dari setiap individu di organisasi, serta penerimaan prinsip-prinsip dan pandangan yang mendukung keberhasilan penerapan *ISM-Code*.

a. Kebijakan Keselamatan

Keselamatan dalam transportasi laut memainkan peran sentral untuk memastikan kelancaran, keamanan, ketertiban, keteraturan, keselamatan, serta keterjangkauan biaya. Dampaknya tidak boleh diremehkan, karena menjadi elemen kunci dalam mendukung kelancaran transportasi laut yang sejalan dengan tujuan pembangunan negara. Apabila pengelolaan sistem dan permasalahan transportasi laut tidak harmonis, ditambah dengan perhatian yang tidak merata terhadap aspek keselamatan navigasi, hal itu dapat mengganggu fungsi nasional transportasi sebagai penyedia jasa di seluruh area maritim Indonesia. Transportasi laut yang mulus berperan sebagai alat interaksi antarwilayah atau pulau, bertindak sebagai penghubung yang produktif dan hemat untuk merealisasikan Wawasan Nusantara. Namun, fungsi kapal tersebut hanya dapat terwujud jika persyaratan keselamatan pelayaran dan pelabuhan yang berkaitan dengan navigasi terpenuhi.

Trafford (2019) menjelaskan bahwa pendekatan manajemen kontemporer memfasilitasi. Trafford (2019) mengatakan bahwa pendekatan manajemen masa kini memfasilitasi pembentukan budaya keselamatan dalam entitas organisasi serta penentuan kerangka manajemen keselamatan, yang berperan krusial dalam mendirikan budaya tersebut.

Model Cooper menganalisis tiga komponen saling terkait yang secara individual mempengaruhi budaya keselamatan. Model Cooper menganalisis 3 komponen saling terkait yang secara individual mempengaruhi budaya keselamatan..

1) Elemen-Manusia (Person)

Pemilihan karyawan, kecocokan tugas, pendidikan tentang keamanan, kemampuan profesional, evaluasi kondisi fisik, kepuasan dalam bekerja, dedikasi terhadap perusahaan, serta pengaruhnya pada lingkungan keselamatan.

2) Elemen-Organisasi (*Organization*)

Dedikasi pimpinan, langkah-langkah kepemimpinan, pertukaran informasi, pembagian aset, persiapan menghadapi keadaan darurat posisi staf keamanan, penyusunan aturan dan rencana, plus implikasinya pada sistem manajemen keselamatan.

3) Elemen-Pekerjaan (Job)

Evaluasi Risiko - area kerja yang dibutuhkan, Prosedur Operasi Standar (SOP), kolaborasi kelompok, partisipasi dalam proses pengambilan keputusan, interaksi manusia/mesin, kondisi lingkungan kerja, ritme pekerjaan, pengaruh terhadap tindakan keamanan.

b. Dokumen Keselamatan

Kapal yang telah mematuhi ketentuan pengelolaan keamanan serta pencegahan polusi akan mendapatkan sertifikasi. Dalam memenuhi persyaratan Sistem Manajemen Keamanan, sertifikat yang diberikan meliputi:

- 1) Dokumen Kesesuaian Pengelolaan Keamanan (*Document of Compliance/DOC*) untuk perusahaan.
- 2) Sertifikat Pengelolaan Keamanan (*Safety Management Certificate/SMC*) untuk kapal.

Patayang M., & Rakhel L (2019:482) menyebutkan beberapa motivasi untuk mengimplementasikan ISM-Code, yakni:

- 1) ISM-Code menjadikan kapal sebagai lingkungan kerja yang terjamin keamanannya.
- 2) ISM-Code menjaga laut serta ekosistem/perairan.
- 3) ISM-Code menetapkan tanggung jawab dengan jelas dan merupakan peraturan hukum.
- 4) Melalui penerapan ISM-Code di bidang navigasi, maka akan melindungi awak kapal, perusahaan, dan ekosistem.

Batalden B.M., & Sydnese A.K. (2013). Penyebab dominan insiden dalam komponen ISM-Code adalah sumber daya manusia dan personel yang tercantum pada poin 6 "Resource and personnel". Oleh

karena itu, sangat krusial bagi perusahaan untuk merekrut awak yang berkompeten dan mahir agar dapat beroperasi dengan efektif dan aman di kapal. Setiap awak yang akan bertugas di kapal harus diseleksi secara cermat, memahami SMS (*Safety Management System*) secara mendalam, dan diberikan bantuan agar pekerjaannya dapat dilakukan dengan selamat. Awak kapal juga harus bermutu, memiliki sertifikasi, serta sehat secara fisik sesuai dengan norma domestik dan global. Peran nakhoda sangat vital dalam memantau penerapan ISM-Code di kapal. Nakhoda bertugas memotivasi kru supaya selalu sadar pentingnya keselamatan diri di kapal, dan bisa kasih perintah langsung ke setiap kru untuk jaga keselamatan kru, kapal, dan lingkungan laut

c. SMS (*Safety Management System*)

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan PM 45 Tahun 2012 mengenai pengelolaan keamanan kapal, yang dimaksud dengan Manual Sistem Manajemen Keselamatan (SMS Manual) adalah berkas yang mencakup pedoman dan langkah-langkah untuk menerapkan kerangka pengelolaan keamanan yang telah ditentukan dan dijalankan dengan efisien.

1) Kebijakan (*Policy*)

Dalam pasal 10 PM 45 Tahun 2012 tentang Pengelolaan Keamanan Kapal, diuraikan terkait pemenuhan syarat pedoman keamanan kapal serta pelestarian lingkungan, sehingga perusahaan berkewajiban:

- a) Menyusun pedoman mengenai keamanan dan perlindungan ekosistem untuk mencapai sasaran sistem pengelolaan keamanan (*Safety Management System*).
- b) Memastikan bahwa pedoman tersebut diimplementasikan dan dijaga di seluruh tingkatan organisasi baik di darat maupun di kapal.

2) Prosedur Keselamatan (*Standard Operating Procedure*)

SOP (*Standard Operating Procedure*) merupakan alat bantu pengaturan yang berfungsi sebagai panduan untuk setiap fase

proses kerja atau metode kerja di kapal. Karena itu, metode kerja yang disebutkan bersifat stabil, berulang, dan konsisten, sehingga dijadikan sebagai Standard Operating Procedure. Dokumen tertulis ini kemudian menjadi tolok ukur untuk pelaksanaan metode kerja tersebut (Herawati T., 2016).

Adapun contoh prosedur kerja yang dipakai di atas kapal sebagai berikut.

1. Induction Safety Briefing: Setiap orang yang baru naik kapal (awak kapal baru, tukang reparasi, dll.) wajib menerima pengarahan keselamatan sebelum memulai pekerjaan apa pun. Ini mencakup lokasi darurat, prosedur abandon ship, lokasi dan penggunaan alat keselamatan.
2. Safety Permits to Work (Izin Kerja): Untuk pekerjaan berisiko tinggi, izin khusus harus diperoleh dari Officer yang bertugas (biasanya Chief Officer atau Chief Engineer). Jenisnya termasuk:
3. Hot Work Permit: Izin untuk pekerjaan yang menghasilkan percikan api, panas, atau nyala api seperti pengelasan dan grinding.
4. Cold Work Permit: Izin untuk pekerjaan berisiko menengah seperti pekerjaan ketinggian atau pekerjaan mekanik.
5. Entry into Enclosed Spaces Permit: Izin wajib sebelum memasuki ruang tertutup (seperti tangki, palka, ruang ballast). Harus dilakukan pengukuran kadar oksigen, gas beracun, dan gas mudah terbakar terlebih dahulu.
6. Lockout/Tagout (LOTO) Procedure: Prosedur untuk mengisolasi sumber energi (listrik, hidrolik, pneumatik) pada peralatan sebelum melakukan perawatan atau perbaikan. Tanda peringatan dipasang untuk mencegah orang lain menghidupkan peralatan secara tidak sengaja.

7. Drill (Latihan) Darurat: Dilakukan secara rutin dan terjadwal (minimal sekali sebulan) untuk memastikan seluruh awak kapal siap menghadapi keadaan darurat. Jenisnya:
8. Fire Drill (Latihan Kebakaran)
9. Abandon Ship Drill (Latihan Tinggalkan Kapal)
10. Man Overboard Drill (Latihan Orang Jatuh ke Laut)
11. Drill untuk Keadaan Darurat Lainnya (kebocoran, polusi, dll.)

3) Instruksi Kerja/ *Checklist Form*

Instruksi kerja itu panduan atau perintah yang disiapkan buat bantu kru kapal mengerjakan tugas sehari-hari dengan tepat. Pada dasarnya, ini kumpulan langkah-langkah yang harus dilakukan seseorang biar pekerjaan bisa selesai dengan aman dan utuh. Nah, instruksi kerja ini penting dibuat sebagai pendamping *Standard Operating Procedure* (SOP), di mana dijelaskan langkah-langkah instruksional secara detail dalam setiap kegiatan yang ada di SOP.

Adapun pihak-pihak terkait dalam kegiatan implementasi ISM Code diantaranya:

1. Pihak Inti / Pemilik Kewajiban Utama (*Core Parties / Primary Duty Holders*).

Pihak-pihak ini secara langsung memiliki kewajiban hukum untuk memastikan ISM Code diimplementasikan dan dipatuhi.

a. Perusahaan (Company):

- Definisi: Dalam konteks ISM Code, "Perusahaan" didefinisikan sebagai pemilik kapal atau organisasi/perorangan lain (misalnya manajer kapal atau operator bareboat) yang telah menerima tanggung jawab dari pemilik kapal untuk mengoperasikan kapal dan setuju mengambil alih semua kewajiban dan tanggung jawab yang ditetapkan oleh Kode ini.
- Peran & Tanggung Jawab: Ini adalah pihak yang paling penting. Perusahaan bertanggung jawab untuk:
- Menetapkan, menerapkan, dan memelihara Sistem Manajemen

Keselamatan (SMS - Safety Management System).

- Menetapkan Kebijakan Keselamatan dan Pencegahan Pencemaran (Safety and Environmental Protection Policy).
 - Menunjuk Orang-Orang yang Didesain (Designated Persons DPA/DP) di darat sebagai penghubung antara kapal dan perusahaan.
 - Memastikan sumber daya dan dukungan yang memadai disediakan untuk SMS.
 - Melakukan tinjauan ulang manajemen (management review) secara berkala terhadap keefektifan SMS.
 - Nakhoda (Master):
 - Peran & Tanggung Jawab: Sebagai pemimpin tertinggi di kapal, Nakhoda adalah ujung tombak implementasi SMS.
 - Memimpin implementasi kebijakan keselamatan di kapal.
 - Memberikan motivasi dan pengarahan kepada awak kapal mengenai SMS.
 - Memastikan prosedur-prosedur keselamatan yang ditetapkan di darat dilaksanakan dengan benar di kapal.
 - Memiliki wewenang penuh (ultimate authority) untuk mengambil keputusan terkait keselamatan dan pencegahan pencemaran, termasuk meminta bantuan dari perusahaan bila diperlukan.
 - Awak Kapal (Ship's Crew):
 - Peran & Tanggung Jawab: Setiap anggota awak kapal memiliki peran penting.
 - Mematuhi semua aturan dan prosedur keselamatan yang ditetapkan dalam SMS.
 - Melaporkan kondisi tidak aman, kecelakaan, dan nyaris celaka (near-misses).
 - Berpartisipasi aktif dalam latihan darurat (emergency drills).
2. Pihak Pendukung & Pengawas (Supporting & Oversight Parties)
- Pihak-pihak ini mendukung, memverifikasi, dan memastikan kepatuhan terhadap ISM Code.

- Administrator/Regulator (Flag State):
- Definisi: Negara di mana kapal terdaftar dan berkewajiban mengibarkan benderanya.
- Peran & Tanggung Jawab:
- Memberikan Sertifikat Dokumen Kepatuhan (Document of Compliance - DOC) kepada Perusahaan yang memenuhi syarat.
- Memberikan Sertifikat Manajemen Keselamatan (*Safety Management Certificate*, SMC) kepada setiap kapal yang dioperasikan dari perusahaan yang memegang DOC.
- Melakukan audit eksternal terhadap perusahaan dan kapal untuk memverifikasi kepatuhan terhadap ISM Code.
- Pihak Berwenang Pelabuhan (Port State Control - PSC):
- Definisi: Otoritas negara tempat kapal singgah.
- Peran & Tanggung Jawab:
- Memeriksa kapal asing yang singgah di pelabuhannya untuk memastikan mereka mematuhi konvensi internasional, termasuk ISM Code.
- Dapat melakukan pemeriksaan terhadap DOC, SMC, dan pelaksanaan SMS di kapal.
- Jika ditemukan ketidaksesuaian serius, PSC dapat menahan kapal (detain) sampai permasalahan diperbaiki.
- Auditor & Surveyor (Internal & Eksternal):
- Peran & Tanggung Jawab:
- Auditor Internal (Perusahaan): Bertanggung jawab untuk memantau dan memastikan efektivitas SMS melalui audit internal yang rutin.
- Surveyor/ Auditor Eksternal (Flag State atau Class Society): Melakukan audit untuk menerbitkan, memperbarui, atau mempertahankan sertifikat DOC dan SMC.
- Badan Klasifikasi (Classification Societies - Recognized Organizations):

- Peran & Tanggung Jawab: Sering ditunjuk oleh Flag State untuk melakukan audit dan survey atas nama mereka.
 - Melakukan penilaian terhadap SMS perusahaan dan kapal.
 - Menerbitkan sertifikat DOC dan SMC atas nama Flag State.
3. Pihak Lain yang Terpengaruh (Other Affected/Interested Parties)
- Pemilik Kapal (Shipowner):
 - Meskipun kewajiban ISM Code secara hukum dialihkan kepada "Perusahaan", pemilik kapal tetap memiliki kepentingan finansial dan reputasi yang besar. Mereka harus memilih Manajer Kapal (Perusahaan) yang kompeten dan memastikan SMS diimplementasikan dengan baik.
 - Operator/Kelola Kapal (Ship Manager/Operator):
 - Merupakan entitas yang paling sering bertindak sebagai "Perusahaan" dalam ISM Code. Mereka yang menjalankan semua tugas operasional dan keselamatan harian.
 - Agen Kapal (Ship Agents):
 - Bertindak sebagai perwakilan perusahaan di pelabuhan. Mereka harus memahami kebijakan keselamatan perusahaan untuk memastikan layanan yang diberikan kepada kapal (seperti pemesanan provision, pengurusan dokumen) mematuhi prinsip-prinsip SMS.
 - Penyedia Peralatan & Perbekalan (Suppliers):
 - Bertanggung jawab menyediakan peralatan, suku cadang, dan perbekalan yang memenuhi standar kualitas dan keselamatan yang ditetapkan oleh perusahaan dalam SMS.
 - Perusahaan Asuransi (Insurers):
 - Memiliki kepentingan finansial langsung terhadap keselamatan operasi kapal. Implementasi ISM Code yang baik dapat menjadi indikator risiko yang lebih rendah dan mungkin mempengaruhi premi asuransi.
 - Karyawan di Darat (Office Staff):
 - Semua departemen di kantor pusat (operasi, teknik, SDM,

procurement) harus bekerja sesuai dengan prosedur yang ditetapkan dalam SMS untuk mendukung operasi kapal yang aman.

B. Elemen - Elemen ISM Code

ERICK, A. P. (2020). *ISM Code* adalah aturan manajemen internasional untuk keselamatan kapal-kapal dan untuk pencegahan pencemaran di tunjukan kepada pertanggung jawaban orang-orang yang mengelola atau mengoperasikan kapal-kapal dan membuat sebuah standar internasional untuk pengelolaan dan pengoprasian kapal-kapal dengan aman dan untuk pencegahan pencemaran.

Pemberlakuan *ISM CODE* di harapkan memberi dukungan dan dorongan bagi tumbuh dan berkembangnya budaya aman termasuk komitmen-komitmen, nilai-nilai kepercayaan. *ISM CODE* membuatkan tujuan *management* keselamatan dan meminta sistem *management* keselamatan di buat oleh perusahaan (*the company*) oleh karena itu perusahaan di minta untuk membuat dan mengimplementasikan sebuah aturan untuk mencapai tujuan tersebut.

Di dalam *ISM Code* terdapat 15 Elemen yang mendasar, yang akan penulis sajikan untuk pembaca, yaitu sebagai berikut :

1. Umum (*General*)
2. Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan (*safety and enviromental protection policy*)
3. Tanggung jawab dan wewenang perusahaan (*Company Responsibilities and Authority*)
4. Orang yang ditunjuk sebagai penghubung antara pimpinan perusahaan dan kapal (*Designated person*)
5. Tanggung jawab dan wewenang Nakhoda (*Master Responsibility and Authority*)

6. Pengembangan pengoperasian kapal
(*Development of Plans For Shipboard Operations*)
7. Kesiapan menghadapi keadaan darurat
(*Emergency Preparedness*)
8. Pelaporan dan analisa ketidak sesuaian kecelakaan dan kejadian berbahaya. (*Reports and Analysis of Non-Conformities Accident and Hazardous Occurrences*)
9. Pemeliharaan kapal dan perlengkapannya
(*Maintenance of the Ship and Equipment*)
10. Dokumentasi (*Documentation*)
11. Verifikasi tinjauan dan evaluasi perusahaan
(*Company Verification Review and Evaluation*)
12. Sertifikasi Verifikasi dan Pengawasan
(*Certification and Periodical Verification*)
13. Sertifikasi sementara (*Interim Certification*)
14. Verifikasi (*Verification*)
15. Formulir Sertifikat (*Forms of Certificates*)

Tapi pada skripsi ini penulis hanya akan terfokus pada keselamatan kru kapal saat sedang kerja diatas kapal, *cargo operation* maupun pada saat kerja harian.

Pemeliharaan kapal dan perlengkapannya (*Maintenance of the Ship and Equipment*). Kapal dan perlengkapannya harus dipelihara dan diusahakan selalu baik dan berfungsi. Harus selalu mentaati semua ketentuan atau aturan dan peraturan-peraturan yang berlaku. Semua peralatan atau perlengkapan yang penting bagi keselamatan diri harus selalu terpelihara.

C. Upaya Pemeliharaan Kapal dan Perlengkapan untuk Keselamatan Kerja

(Andi, 2020). Program upaya keselamatan dan kesehatan kerja, antara lain; penyuluhan, pelatihan, pemeriksaan kesehatan dan alat pelindung diri (APD). Metode penelitian yang digunakan didasarkan pada meta-analisis artikel konseling dan pelatihan yang dilakukan untuk menambah pengetahuan tentang K3. Peningkatan pengetahuan dan keterampilan dicapai dengan penyuluhan dan pelatihan. Peningkatan pengetahuan dan ketrampilan menjadi tujuan utama dalam program pelatihan dan penyuluhan. Pada umumnya pada industri pelayaran APD sudah tercukupi karena mereka berusaha memenuhi aturan yang sangat ketat.

Penyuluhan adalah pemberian informasi yang dapat menimbulkan kejelasan pada orang-orang yang bersangkutan. Adapun tujuan dan manfaat penyuluhan bagi tenaga kerja di antaranya:

- a. Perubahan tingkat pengetahuan meliputi perubahan dari apa yang mereka ketahui sehingga dari yang kurang menguntungkan menjadi sesuatu yang lebih baik dan lebih menguntungkan.
- b. Perubahan tingkat kecakapan atau kemampuan, meliputi perubahan dalam hal kemampuan berpikir, seperti dari yang belum terpikirkan/tergambarkan daya dan cipta keterampilan yang lebih efektif dan efisien, kini telah berubah menjadi cakap/mampu memperhatikannya, menggambarkan dan melaksanakan cara-cara dan keterampilan yang lebih berdaya guna dan berhasil.
- c. Perubahan sikap meliputi perubahan dalam perilaku dan perasaan yang didukung oleh adanya peningkatan kecakapan, kemampuan dan pemikiran.

D. Alat Keselamatan Kerja

Di atas kapal tentunya memiliki alat keselamatan kerja yang bertujuan untuk melindungi semua Pekerja di atas kapal berikut ada 10 alat keselamatan yang perlu disediakan untuk melindungi para pekerja di atas kapal:

1. *Protective Clothing*

Protective Clothing adalah *coverall* yang melindungi tubuh awak kapal dari bahan berbahaya seperti minyak panas, air, percikan api las dll. Lebih dikenal dengan sebutan “dangri” atau “*boiler suit*”.

Gambar 2.1 alat keselamatan seluruh badan



Sumber: MV. Kharis Trinity

2. *Helmet*

Bagian terpenting dari tubuh manusia adalah kepala. Ini membutuhkan perlindungan maksimal yang disediakan oleh helm plastik keras di kapal. Tali dagu juga disertakan dengan helm yang menjaga helm tetap di tempatnya saat tersandung atau terjatuh.

Gambar 2.2 alat keselamatan kepala



Sumber: MV. Kharis Trinity

3. **Safety Shoes**

Maksimal ruang internal kapal dimanfaatkan oleh kargo dan mesin, yang terbuat dari logam keras dan membuat *crew* canggung untuk berjalan-jalan. Sepatu pengaman memastikan tidak terjadi apa-apa pada kaki anggota *crew* saat bekerja atau berjalan di atas kapal.

Gambar 2.3 alat keselamatan kaki



Sumber: MV. Kharis Trinity

4. ***Safety Hand gloves***

Kapal ini menyediakan berbagai macam sarung tangan untuk keperluan operasional. Semuanya dimanfaatkan dalam tugas-tugas yang memerlukan perlindungan tangan secara ketat. Di antaranya terdapat sarung tangan anti panas yang cocok untuk menangani area berpermukaan tinggi suhu, sarung tangan kain katun untuk kegiatan sehari-hari, sarung tangan khusus las, sarung tangan tahan bahan kimia, dan lainnya.

Gambar 2.4 alat keselamatan tangan



Sumber: MV. Kharis Trinity

5. Goggles

Mata itu bagian tubuh manusia yang paling rentan, dan saat kerja sehari-hari di kapal, risiko cedera mata cukup besar. Untuk melindunginya, biasanya pakai kaca pelindung atau kacamata biasa, sedangkan kacamata las khusus dipakai saat pengelasan biar mata aman dari percikan api yang super kuat.



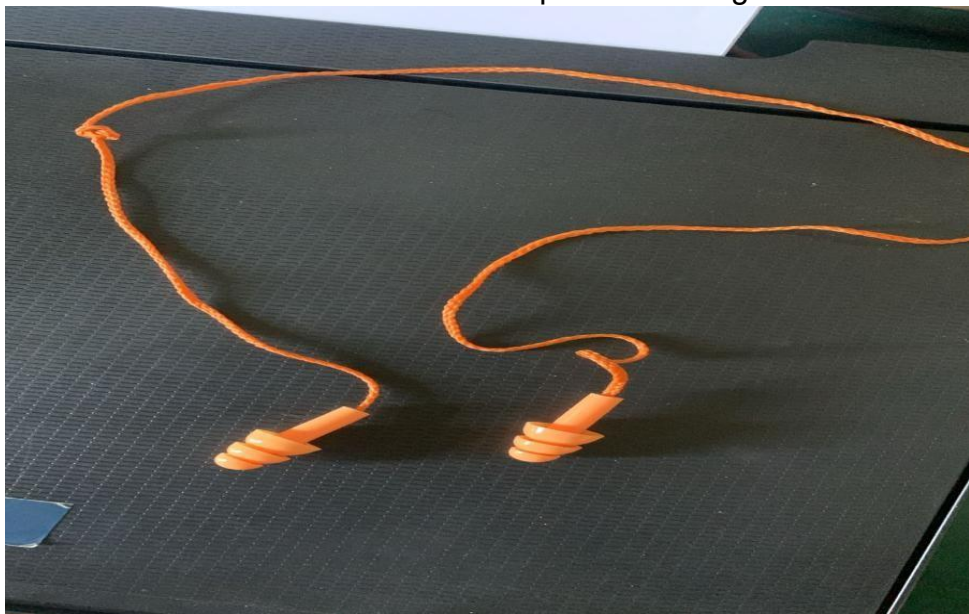
Gambar 2.5 alat pelindung mata

Sumber: MV. Kharis Trinity

6. *Ear Muff / Plug*

Ruang mesin kapal menghasilkan suara 110-120 db yang sangat tinggi untuk telinga manusia. Bahkan paparan beberapa menit dapat menyebabkan sakit kepala, iritasi, dan kadang-kadang kehilangan pendengaran sebagian atau seluruhnya. Penutup telinga atau penyumbat telinga digunakan di atas kapal yang meredam kebisingan hingga nilai desibel yang dapat diterima.

Gambar 2.6 alat peredam telinga



Sumber: MV. Kharis Trinity

7. *Face Mask*

Bekerja pada permukaan insulasi, pengecatan atau pembersihan karbon melibatkan partikel berbahaya kecil yang berbahaya bagi tubuh manusia jika terhirup secara langsung. Untuk menghindari hal tersebut, disediakan masker wajah yang berfungsi sebagai pelindung dari partikel berbahaya.

Gambar 2.7 alat pelindung wajah



Sumber: Google

8. *Chemical Suit*

Chemical atau dalam Bahasa Indonesia yang berarti “bahan kimia” Penggunaan bahan kimia di atas kapal sangat sering dan beberapa bahan kimia sangat berbahaya bila bersentuhan langsung dengan kulit manusia. Pakaian kimia dipakai untuk menghindari situasi seperti itu.

Gambar 2.8 alat keselamatan bahan kimia



Sumber: MV. Kharis Trinity

9. *Safety Harness*

Pengoperasian kapal secara rutin meliputi perawatan dan pengecatan permukaan yang tinggi dan ditinggikan yang mengharuskan awak kapal untuk menjangkau area yang tidak mudah dijangkau. Untuk menghindari jatuh dari area yang tinggi tersebut, *safety harness* digunakan. *Safety harness* dikenakan oleh operator di satu ujung dan diikat pada titik kuat di ujung lainnya.

Gambar 2.9 alat keselamatan ketinggian



Sumber: MV. Kharis Trinity

10. *Welding Shield*

Welding adalah proses, cara, perbuatan menyambung besi atau logam dengan membakar biasanya disebut dengan pengelasan. Pengelasan adalah operasi yang sangat umum di atas kapal untuk perbaikan struktural.

Gambar 2.10 alat pelindung welding



Sumber: MV. Kharis Trinity

“ISM CODE” singkatan dari International Safety Management Code, yang pada dasarnya adalah aturan-aturan internasional buat mengelola keselamatan operasi kapal dan mencegah polusi di laut.

- a. **“Company”** yaitu pemilik kapal atau penyewa individu maupun kelompok, yang punya tanggung jawab penuh atas jalannya operasi kapal.
- b. **“Administration”** adalah pemerintah dari negara tempat kapal terdaftar, yang diberi tugas untuk mengawasi bagaimana keselamatan pelayaran diterapkan.
- c. **“Non-Conformity”** adalah berarti ada penyimpangan dari aturan-aturan sistem manajemen keselamatan, atau kesalahan yang bisa bikin bahaya buat nyawa manusia, lingkungan, kapal, dan barang muatan.
- d. **“Hazardous Occurrences”** yaitu situasi-situasi yang kalau dibiarkan terus, bisa berujung pada kecelakaan.
- e. **“Designated Person (S)”** adalah orang-orang yang ditunjuk di darat, yang punya hubungan langsung dengan pimpinan tertinggi manajemen, dan mereka bertanggung jawab serta punya wewenang untuk mengawasi keselamatan serta pencegahan polusi dari operasi kapal, plus memastikan semua fasilitas yang dibutuhkan bisa disediakan.

E. Kerangka Pikir



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif yang akan menggambarkan secara sistematis bagaimana Penerapan Keselamatan Kerja di atas kapal dan mengukur tingkat pemahaman dan pengetahuan kru kapal tentang *ISM-Code*.

B. Definisi Konsep

International Safety Management (ISM) Code adalah standar internasional yang ditetapkan oleh *International maritime organization (IMO)* melalui Konvensi *SOLAS 1974* Bab IX. *ISM Code* bertujuan untuk memastikan keselamatan pelayaran dan pencegahan pencemaran lingkungan laut melalui pengelolaan yang efektif dan sistematis terhadap aspek keselamatan kapal dan lingkungan kerja di atas kapal.

Penerapan *ISM Code* di kapal mencakup:

1. *Safety management system (SMS)*: Sistem manajemen keselamatan yang mencakup kebijakan keselamatan, prosedur operasional, pelaporan kecelakaan atau kondisi berbahaya, serta pelatihan dan tanggung jawab kru kapal dalam menjaga keselamatan dan perlindungan lingkungan.
2. Pengawasan dan Audit: Proses pengawasan internal dan audit berkala untuk memastikan bahwa SMS diterapkan secara efektif dan sesuai dengan standar yang ditetapkan.
3. Peningkatan Kesadaran dan Pelatihan: Program pelatihan dan peningkatan kesadaran bagi kru kapal mengenai pentingnya keselamatan kerja dan perlindungan lingkungan.
4. Evaluasi dan Perbaikan: Proses evaluasi dan perbaikan

berkelanjutan terhadap SMS untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi dalam mencapai tujuan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

C. Unit Analisis

analisis data yang digunakan dalam penelitian ini mencakup beberapa tahapan untuk memperoleh hasil yang akurat, valid, dan bermanfaat. Tahapan-tahapan tersebut meliputi penyajian data, analisis data, pembahasan dengan teori yang ada, penarikan kesimpulan, dan pemberian saran. Berikut adalah penjelasan lebih lanjut mengenai setiap tahapan:

1. Penyajian data

Menggambarkan kondisi objek penelitian secara sistematis dan terstruktur. Data yang diperoleh melalui observasi, wawancara dan studi dokumen akan diklasifikasikan dan disajikan dalam histogram dan narasi yang memudahkan pemahaman. Penyajian ini mencakup informasi terkait Penerapan *ISM Code* di MV. Kharis Trinity

2. Analisis data

Data yang dikumpulkan dari observasi, wawancara, dan studi dokumen bakal dianalisis menggunakan metode kualitatif. Tujuannya, untuk menghubungkan antar variabel yang bisa berpengaruh ke efektivitas penerapan *ISM Code* di kapal MV. Kharis Trinity.

3. Pembahasan dengan teori

Hasil analisis data kemudian akan dibahas dengan merujuk pada teori-teori yang relevan mengenai Penerapan *ISM Code*, serta memberikan pemahaman kepada seluruh crew pentingnya *ISM Code* di atas kapal.

4. Penarikan kesimpulan

Kesimpulan ini akan merangkum hasil penelitian terkait efektivitas Penerapan *ISM Code* di MV. Kharis Trinity

5. Pemberian saran

Saran yang diberikan akan mencakup terkait penerapan ISM Code di atas kapal, serta penerapan prosedur yang lebih efektif dalam implementasi Penerapan *ISM Code* di MV. Kharis Trinity

D. Prosedur Pengolahan dan Analisis Data

Penelitian ini menggunakan metode analisis data kualitatif, di mana proses analisis dilakukan tanpa melibatkan perhitungan matematis atau metode statistik. Pendekatan ini difokuskan pada pengolahan dan penyajian data agar lebih mudah dipahami, memiliki makna yang lebih dalam, serta dapat memberikan informasi yang jelas kepada pembaca. Biro perencanaan mutu pendidikan dan pembelajaran (2023) menjelaskan bahwa pendekatan kualitatif memiliki karakteristik utama seperti bersifat kontekstual, dan interpretatif, di mana data yang

dikumpulkan dianalisis secara tematik untuk menemukan pola atau kategori tertentu. Proses analisis dilakukan secara induktif, artinya kesimpulan diperoleh dari temuan di lapangan, bukan ditentukan terlebih dahulu oleh teori yang kaku. Dengan demikian, hasil penelitian diharapkan mampu memberikan gambaran yang lebih dalam, dan realistis tentang fenomena yang diteliti, yang dalam konteks ini adalah penerapan *ISM Code* di kapal.

Metode analisis kualitatif memberikan peluang bagi peneliti untuk menggali serta menafsirkan data secara mendalam guna mendapatkan pemahaman yang lebih luas mengenai fenomena yang dikaji. Melalui pendekatan ini, peneliti mampu menguraikan berbagai aspek yang berkaitan dengan topik skripsi secara rinci dan terstruktur.

Selain itu, analisis ini bertujuan untuk menyajikan hasil penelitian dalam bentuk narasi yang sistematis. Metode ini sangat bermanfaat dalam penelitian yang menitik beratkan pada pemahaman makna, pola, serta hubungan dalam suatu fenomena

tanpa menggunakan pendekatan berbasis angka atau statistik kuantitatif. Sehingga dengan teknik ini dapat memaparkan gambaran mengenai penerapan ISM Code di atas kapal dan menyesuaikannya dengan ketentuan melalui Konvensi SOLAS 1974 Bab IX. ISM Code

E. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data kualitatif dalam skripsi merupakan tahapan memperoleh informasi yang mendalam guna memahami suatu fenomena secara lebih menyeluruh. Pendekatan ini mengutamakan pengumpulan data dalam bentuk narasi, wawancara, observasi, serta dokumen yang memiliki keterkaitan dengan penelitian. Salah satu teknik utama dalam pengumpulan data kualitatif adalah wawancara mendalam, di mana peneliti berinteraksi langsung dengan responden untuk mengeksplorasi pengalaman, pandangan, atau persepsi mereka terkait suatu isu. Wawancara ini dapat dilakukan dengan berbagai pendekatan, baik terstruktur, semi-terstruktur, maupun tidak terstruktur, tergantung pada kebutuhan penelitian.

Selain wawancara, observasi juga menjadi metode Teknik ini kerap diterapkan dalam riset kualitatif. Pendekatan tersebut memberikan peluang bagi peneliti untuk menyaksikan langsung tindakan serta pertukaran sosial, atau suatu kejadian tertentu tanpa harus sepenuhnya bergantung pada informasi yang diberikan oleh responden. Observasi ini dapat dilakukan secara partisipatif, di mana peneliti turut serta dalam aktivitas yang diamati, atau non-partisipatif, di mana peneliti hanya bertindak sebagai pengamat tanpa terlibat langsung. Selain itu, teknik lain yang juga diterapkan dalam penelitian kualitatif adalah studi dokumentasi, yaitu proses pengumpulan data dari berbagai sumber tertulis seperti arsip, laporan, media sosial, atau kebijakan resmi yang mendukung hasil penelitian.

Beberapa Teknik dan prosedur pengumpulan informasi yang penulis lakukan dalam melaksanakan penelitian demi penyusunan dan penulisan skripsi. antara lain :

1. Metode penelitian lapangan (*Field Research*)

a. Kamera

Dalam penelitian ini, digunakan metode dokumentasi visual melalui kamera sebagai salah satu teknik pengumpulan data. Metode ini bertujuan untuk menangkap bukti visual yang berkaitan dengan objek penelitian secara langsung di lapangan, seperti aktivitas kru kapal dalam mencegah kecelakaan di kapal.

Metode studi dokumentasi menggunakan kamera adalah salah satu teknik pengumpulan data dalam penelitian kualitatif yang dilakukan dengan mengumpulkan, meneliti, dan menganalisis berbagai dokumen tertulis yang berkaitan dengan topik penelitian. Dokumen yang dimanfaatkan dapat berupa arsip, laporan resmi, buku, jurnal ilmiah, artikel berita, kebijakan pemerintah, serta data digital seperti konten dari media sosial atau situs web. Pendekatan ini biasanya digunakan untuk memperoleh informasi mengenai aspek historis, kebijakan, atau fakta yang telah terdokumentasi sebelumnya.

b. *Note Book*

Dalam konteks penelitian, *note book* (buku catatan) alat bantu utama yang digunakan peneliti untuk mencatat berbagai data, informasi, dan temuan lapangan secara sistematis. Penggunaan *note book* sangat penting, terutama dalam penelitian kualitatif, karena membantu peneliti merekam data secara langsung. Saat melakukan observasi, wawancara, atau diskusi, peneliti mencatat poin-poin penting, kutipan langsung, reaksi, dan situasi yang terjadi di lapangan ke dalam *note book*. Seluruh hasil wawancara mendalam dicatat dalam *note book* untuk menghindari kehilangan data penting dan sebagai bahan validasi saat pengerjaan skripsi.

c. Pertanyaan-pertanyaan

Wawancara skripsi di lapangan merupakan teknik

pengumpulan data dalam penelitian yang dilakukan melalui interaksi langsung antara peneliti dan responden atau informan di lokasi penelitian. Tujuan dari metode ini adalah untuk memperoleh informasi yang lebih mendalam, baik dalam bentuk fakta, pendapat, maupun pengalaman yang berkaitan dengan topik penelitian.

Melalui wawancara di lapangan, peneliti dapat mengamati ekspresi wajah, gestur tubuh, serta kondisi lingkungan yang dapat menambah kedalaman hasil penelitian. Selain itu, metode ini memungkinkan peneliti untuk melakukan klarifikasi langsung terhadap jawaban responden, sehingga data yang dikumpulkan lebih akurat dan dapat memperkuat analisis dalam skripsi.

2. Metode penelitian Pustaka (*Library Reseach*)

Metode penelitian pustaka adalah jenis penelitian yang menggunakan sumber-sumber informasi tertulis atau literatur yang relevan untuk menggali, menganalisis, dan merumuskan pemahaman tentang suatu topik atau permasalahan tertentu. Pengumpulan data yang dilakukan adalah dengan melakukan penelusuran terhadap berbagai dokumentasi dan pustaka