

**ANALISIS PENERAPAN ISM CODE TERHADAP KINERJA
CREW KAPAL DI PT. SURF MARINE INDONESIA**



USWATUL HASANAH

NIT.17.43.036

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2021**

**ANALISIS PENERAPAN ISM CODE TERHADAP KINERJA
CREW KAPAL DI PT. SURF MARINE INDONESIA**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Disusun dan Diajukan oleh

USWATUL HASANAH

NIT 17.43.036

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2021**

SKRIPSI
ANALISIS PENERAPAN ISM CODE TERHADAP KINERJA
CREW DI PT. SURF MARINE INDONESIA

Disusun dan Diajukan oleh:

USWATUL HASANAH

NIT. 17.43.036

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada tanggal 28 Mei 2021

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II


Jumriani, S.E., M.Adm.SDA
NIP. 19731201 199803 2 008


Rosliawaty A. Kosman, S.E., M.M.
NIP. 19761023 199803 2 001

Mengetahui:


Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi KALK


Capt. Hadi Setiawan, MT., M. Mar.
NIP. 19751224 199808 1 001


Rosliawaty A. Kosman, S.E., M.M.
NIP. 19761023 199803 2 001

PRAKATA

Puji dan syukur kita panjatkan atas kehadiran Allah SWT, yang telah memberikan kekuatan, kesehatan, dan kesempatan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Skripsi ini dibuat sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Diploma IV Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan pada Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, dengan judul skripsi “**Analisis Penerapan ISM Code terhadap Kinerja Crew di PT. Surf Marine Indonesia**”.

Dalam penyelesaian skripsi ini penulis sepenuhnya meyakini bahwa tanpa bantuan pihak lain maka skripsi ini tidak akan selesai dengan baik. Maka dari itu ucapan terima kasih setinggi-tingginya untuk pihak-pihak yang telah memberi bantuan dan motivasi tulus kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi ini, kepada yang terhormat:

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
2. Capt. Hadi Setiawan, MT., M.Mar. Selaku Pembantu Direktur I
3. Ibu Rosliawati, SE., M.M., selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) yang juga bertindak selaku Pembimbing II;
4. Ibu Jumriani, S.E., M.Adm.SDA., selaku Pembimbing I;
5. Seluruh staff Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK);
6. Seluruh dosen pengajar dan pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
7. Capt. Soleh sebagai General Manager, Pak Prayudi Dwi Cahyo dan Pak Rizky Sitepu sebagai Crewing Officer dan seluruh karyawan/i, serta pimpinan dan segenap pejabat PT. Surf Marine Indonesia yang telah memberikan kesempatan untuk melakukan praktik darat (prada) serta memberikan bimbingan kepada penulis sehingga penelitian ini

berlangsung dengan baik;

8. Teman sebarak saya D 203 yang selalu menyajikan suasana yang baik;
9. Teman-teman angkatan XXXVIII;

Dalam skripsi ini penulis menyadari masih terdapat banyak kekurangan, baik dari segi penyajian materi maupun dalam penggunaan bahasa. Oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun guna menyempurnakan skripsi ini, yang harapannya dapat membantu juga dapat menjadi referensi kepada masyarakat maritim, taruna-taruni Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, maupun bagi penulis sendiri.

Terima kasih.

Makassar, 5 November 2020



Uswatul Hasanah

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Uswatul Hasanah

NIT : 17.43.036

Program Studi : KALK

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

Analisis Penerapan ISM Code terhadap Kinerja Crew di PT. Surf Marine Indonesia

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 5 November 2020



Uswatul Hasanah
NIT 17.43.036

ABSTRAK

Uswatul Hasanah, 2021. Analisis Pengaruh Penerapan *ISM Code* terhadap Kinerja Crew di PT. Surf Marine Indonesia (Dibimbing oleh Jumriani dan Rosliawati).

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui pengaruh Penerapan *ISM Code* terhadap Kinerja Crew Kapal di PT. Surf Marine Indonesia. Indikator variabel penerapan *ISM Code* adalah Alat Pelindung Diri dan Lingkungan kerja Crew kapal sedangkan indikator variabel kinerja adalah zero accident, kedisiplinan, ketelitian dan target kerja terpenuhi.

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh crew kapal di PT. Surf Marine Indonesia yang berjumlah sebanyak 100 orang. Teknik sampel menurut teori Gay yaitu minimum pengambilan sampel sebanyak 30 orang. Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah korelasi, koefisien determinasi (R), dan analisis persamaan regresi linier sederhana.

Hasil analisis menunjukkan terdapat pengaruh signifikan antara Penerapan *ISM Code* terhadap Kinerja Crew Kapal di PT. Surf Marine Indonesia.

Nilai persamaan nilai koefisien korelasi dan regresi linier menunjukkan hubungan kuat dan positif, sedangkan nilai koefisien penentu sangat kuat artinya penerapan *ISM Code* sangat berpengaruh terhadap kinerja crew kapal.

Kesimpulan penelitian ini, penerapan *ISM Code* yang meliputi alat pelindung diri selama bekerja, zero accident, mengutamakan keselamatan daripada produksi dan kebijakan keselamatan dari manajemen sangat mempengaruhi kinerja crew kapal.

Kata kunci: *ISM Code* dan Kinerja

ABSTRACT

Uswatul Hasanah, 2021. The Analysis of the Impact of *ISM Code* Implementation on Crew Performance at PT. Surf Marine Indonesia (Supervised by Jumriani and Rosliawati)

The purpose of this research was to determine the effect of *ISM Code* Application on Crew Performance at PT. Surf Marine Indonesia. Indicators of variable implementation of the *ISM Code* are Personal Protective Equipment and Work Environment for Crew, while the indicators of performance variables are zero accident, discipline, accuracy and work targets are met.

The population in this study were all crews at PT. Surf Marine Indonesia, amounting to 100 people. The sample is the minimum sampling of 30 people. The data analysis method used in this research is correlation, coefficient of determination (R), and simple linear regression equation analysis.

The results of the analysis show that there is a significant impact between the application of the *ISM Code* on the Performance of Ship Crew at PT. Surf Marine Indonesia.

The value of the linear regression equation and the value of the correlation coefficient shows a strong and positive relationship, while the value of the determinant coefficient is very strong, which means that the application of the *ISM Code* greatly affects the performance of the ship's crew.

The conclusion of this study, the application of the *ISM Code* which includes personal protective equipment during work, zero accidents, prioritizing safety over production and management's safety policies greatly affect the performance of the ship's crew.

Keywords: *ISM Code and Performance*

DAFTAR ISI

	Halaman
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
<i>ABSTRACT</i>	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	6
A. Pengertian Analisis	6
B. Pengertian <i>ISM Code</i>	7
C. Kinerja <i>Crew Kapal</i>	10
D. <i>Standard Of Training, Certification and Watchkeeping (STCW) 1978</i>	13
E. Peraturan – Peraturan Lain Tentang Pelayaran	16
F. Kerangka Pikir	20
G. Hipotesis	22
BAB III METODE PENELITIAN	23
A. Jenis, Desain dan Variabel Penelitian	23
B. Definisi Operasional Variabel/Deskripsi	24
C. Populasi dan Sampel Penelitian	27
D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian	28

	E. Teknik Analisis Data	29
BAB IV	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	34
	A. Gambaran Umum PT. Surf Marine Indonesia (Bourbon Offshore)	34
	B. Analisis Profil Responden	37
	C. Analisis Penerapan <i>ISM Code</i> di PT. Surf Marine Indonesia	39
	D. Analisis kinerja <i>crew</i> kapal PT. Surf Marine Indonesia	47
	E. Analisis Pengaruh dan Hubungan Penerapan <i>ISM Code</i> terhadap Kinerja <i>Crew</i> Kapal pada PT. Surf Marine Indonesia	54
BAB V	SIMPULAN DAN SARAN	59
	A. Simpulan	59
	B. Saran	60
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN		
RIWAYAT HIDUP PENULIS		

DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
2.1. Kerangka Pikir	21
3.1. Model Penelitian	26

DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
2.1. Daftar Sertifikat Pelatihan	18
3.1. Operasional Variabel Penelitian	25
3.2. Jam Kerja Crew Kapal	29
3.3. Interpretasi Perhitungan Korelasi	31
4.1. Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	37
4.2. Data Responden Berdasarkan Usia	38
4.3. Data Responden Berdasarkan UAIA Kerja	38
4.4. Data Responden Berdasarkan Status Sipil	39
4.5. Manajemen Mendorong Pekerja untuk Bekerja Sesuai Aturan Keselamatan	39
4.6. Manajemen Menjamin Setiap Orang Menerima Informasi yang Berkaitan dengan Keselamatan	40
4.7. Manajemen Berusaha untuk Mendesain Kegiatan K3 Rutin yang Berguna dan Terlaksana dengan Benar	41
4.8. Manajemen Menjamin Setiap Orang Dapat Menyebarkan Cara Kerja yang Selamat dalam Pekerjaan Mereka	41
4.9. Manajemen Mendorong Pekerja Disini untuk Berpartisipasi dalam Pengambilan Keputusan yang Berdampak pada Keselamatan Mereka	42
4.10. Manajemen Mengumpulkan Informasi yang Akurat dalam Investigasi Kecelakaan	42
4.11. Manajemen Menempatkan Keselamatan Lebih Dahulu Dibandingkan Produksi	43
4.12. Manajemen Selalu Mengingatnkan Kepada Pekerja Disini untuk Selalu Mementingkan Keselamatan Ketika Jadwal Kerja Sedang Padat	43
4.13. Penafsiran Antar Kriteria	44

4.14. Rekapitulasi Hasil Analisis Jawaban Responden Variabel Penerapan <i>ISM Code</i>	45
4.15. <i>Crew</i> Kapal Berusaha Keras Untuk Mencapai Tingkat Keselamatan Kerja Yang Tinggi	47
4.16. <i>Crew</i> Kapal Bertanggung Jawab untuk Selalu Menjaga Kebersihan dan Kerapian Tempat Kerja	48
4.17. <i>Crew</i> Kapal Peduli Terhadap Keselamatan Orang Lain	48
4.18. <i>Crew</i> Kapal Menangani Resiko Bahaya yang Ditemukan	49
4.19. <i>Crew</i> Kapal Saling Membantu Satu Sama Lain untuk Bekerja dengan Selamat	49
4.20. <i>Crew</i> Kapal Bertanggung Jawab Terhadap Keselamatan Orang Lain	50
4.21. <i>Crew</i> Kapal Menganggap Resiko Dari Bahaya Sebagai Hal yang Dapat Dihindari Dalam Bekerja	50
4.22. <i>Crew</i> Kapal Menganggap Kecelakaan Ringan Sebagai Hal yang Serius dalam Pekerjaan Sehari – hari	51
4.23. Penafsiran Antar Kriteria	51
4.24. Rekapitulasi Hasil Analisis Jawaban Responden Variabel Kinerja <i>Crew</i> Kapal	52
4.25. Rekapitulasi Hasil Variabel X terhadap Variabel Y	54
4.26. <i>Correlations</i> (Koefisien Korelasi)	55
4.27. Interpretasi Tingkat Hubungan Variabel X dan Y	56
4.28. Model Summary (Koefisien Determinasi)	56
4.29. <i>Coefficients</i> (Regresi Linear Sederhana)	57

DAFTAR LAMPIRAN

Nomor

1. Bagan Organisasi PT. Surf Marine Indonesia
2. Safety Management System (SMS)
3. QSM Audit Plan for *ISM Code* Surfer 1846
4. QSM Audit Plan for *ISM Code* Surfer 1845

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Tenaga kerja merupakan salah satu faktor penting yang harus diperhatikan oleh perusahaan dalam rangka mencapai tujuannya. Disini dituntut kemampuan perusahaan dalam mengelola sumber – sumber daya secara terencana. Terutama sumber daya manusia sebagai tenaga kerja operasional perusahaan untuk menghasilkan daya guna dan hasil guna dalam setiap kegiatan perusahaan. Dengan demikian perusahaan tidak hanya dapat mempertahankan keuntungan yang diperoleh, tapi juga dapat mempertahankan eksistensinya dalam dunia usaha. Untuk mendapatkan hasil yang baik maka para tenaga kerja tersebut harus diberi bekal dengan pengetahuan dan keterampilan yang cukup, karena tenaga kerja merupakan salah satu unsur dalam perusahaan dan pengaruhnya cukup penting dalam mencapai tujuan perusahaan.

Berbagai usaha telah dilakukan oleh para pemimpin perusahaan untuk menjadikan tenaga kerja yang terampil diperusahaannya. Mereka telah menyadari berhasil atau tidaknya suatu tujuan perusahaan tergantung pada unsur manusianya. Oleh karena itu dalam usaha untuk memperoleh dan meningkatkan prestasi kerja yang baik, tidak hanya dilakukan melalui cara penarikan tenaga kerja yang tepat tetapi juga harus didukung usaha yang antara lain seperti melakukan pelatihan tenaga kerja. Meskipun pelatihan tenaga kerja memerlukan biaya yang tidak sedikit, tetapi pelatihan harus tetap dilaksanakan karena pelatihan tersebut mempunyai manfaat yang sangat besar bagi perusahaan.

Perkembangan perusahaan dipengaruhi oleh perkembangan teknologi, karena untuk dapat berkembang selain didukung oleh sistem manajemen yang baik, perusahaan juga harus mempunyai tenaga kerja yang handal dalam penggunaan peralatan yang canggih.

Untuk kegiatan operasionalnya. Disini mau tidak mau perusahaan harus mampu menyediakan dan menciptakan tenaga – tenaga yang terampil, cakap ahli, serta siap pakai dalam melaksanakan pekerjaan – pekerjaan yang semakin menuntut kemampuan kerja yang lebih tinggi. Untuk menciptakan tenaga – tenaga tersebut dan membuahkan hasil yang optimal, dibutuhkan suatu program latihan (*training programe*) yang terus menerus bagi para pegawai, baik yang baru saja diterima maupun yang sudah lama bekerja diperusahaan.

PT. Surf Marine Indonesia merupakan perusahaan pelayaran yang bergerak dibidang perairan laut lepas pantai, yang mempunyai kapal, menyewakan kapal – kapal miliknya kepada penyewa dan mempekerjakan para tenaga kerja (*crew*) nya diatas kapal. Kemampuan menarik dan menciptakan *crew* yang cakap merupakan kebutuhan persyaratan bagi kesuksesan suatu perusahaan. Tidak jarang para *crew* baru yang diterima tidak mempunyai kemampuan secara penuh untuk melaksanakan tugas dan pekerjaan mereka diatas kapal. Bahkan *crew* yang sudah berpengalaman pun perlu belajar dan menyesuaikan diri dengan kebijaksanaan dan prosedur yang telah ditetapkan oleh perusahaan. Mereka juga memerlukan pelatihan agar para *crew* nya dapat melaksanakan tugasnya secara professional, agar tidak mengalami hambatan – hambatan dalam menjalani aktifitas diatas kapal.

Akan tetapi pada kenyataannya perusahaan memiliki beberapa sumber daya manusia khususnya *crew* kapal yang rendah. Hal ini dikarenakan pelatihan yang kurang terhadap awak kapal, sehingga

timbul penyimpangan — penyimpangan yang tidak sesuai dengan prosedur kerja yang telah ditetapkan oleh perusahaan. Seperti adanya *crew* kapal yang bekerja tanpa menggunakan peralatan keamanan (*safety equipment*), sesuai prosedur yang sudah ditetapkan perusahaan. Kemudian kejadian tersebut diketahui oleh pihak pencharter kapal. Adapula kejadian lain yaitu ketika ada pekerjaan yang ingin melepas penarik kabel (*the cable puller*) untuk mengendurkan ketegangan yang ada pada kabel tersebut *crew* tidak menggunakan sarung tangan pada saat itu padahal sarung tangan adalah salah satu alat pelindung diri dalam bekerja, sehingga mengakibatkan terjepitnya salah satu jari *crew* tersebut.

PT. Surf Marine Indonesia menginginkan sumber daya manusia yang dapat bekerja dengan baik, agar dapat menghasilkan keuntungan bagi perusahaan. Berdasarkan latar belakang pemikiran diatas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dan menganalisis dalam skripsi ini dengan judul “**Analisis Penerapan ISM Code terhadap Kinerja Crew Kapal di PT. Surf Marine Indonesia**”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan pemaparan latar belakang di atas, maka penulis merumuskan permasalahan penelitian yang dibahas pada penelitian ini adalah “Bagaimana penerapan dan Pengaruh ISM Code Terhadap Crew di PT. Surf Marine Indonesia ?”

C. Tujuan Penelitian

Mengacu pada fakta dan rumusan masalah penelitian, tujuan yang dicapai dalam penelitian adalah untuk mengetahui penerapan dan Pengaruh ISM Code Terhadap Crew di PT. Surf Marine Indonesia.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat penulis ambil dalam penelitian ini adalah

1. Manfaat Teoritis

- a. Sebagai tambahan ilmu pengetahuan umum di kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar mengenai aktivitas usaha dan bisnis dunia pelayaran di Indonesia, khususnya di Perusahaan Pelayaran. PT. Surf Marine Indonesia dalam usahanya meningkatkan pelayanan dan mutu di dunia pelayaran dengan keselamatan sebagai prioritas.
- b. Sebagai tambahan pengetahuan mengenai pengaruh ISM *Code*.
- c. Sebagai informasi bagi para pembaca yang termasuk pihak instansi terkait dan diharapkan penelitian ini dapat memberikan saran masukan yang sekiranya dapat berguna untuk pengembangan sumber daya manusia maupun sarana dan prasarana sehingga siap menghadapi persaingan bisnis pelayaran yang semakin kompleks.

2. Manfaat Praktis

Diharapkan dengan adanya penelitian ini, diharapkan dapat memberikan manfaat yang nyata kepada berbagai pihak yang terlibat di dalam kegiatan operasional di atas kapal serta meningkatkan kerjasama antara pihak-pihak terkait dalam menyelesaikan masalah-masalah terkait.

- a. Sebagai bahan pertimbangan untuk perusahaan pelayaran PT. Surf Marine Indonesia tentang bagaimana meningkatkan kinerja *crew* dikapal.

- b. Dapat menjadi bahan masukan, guna mengevaluasi bagaimana langkah – langkah yang harus dilakukan oleh perusahaan guna meningkatkan kinerja para *crew* kapal.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Analisis

Dalam linguistik, analisis atau *analysis* (analisa) adalah studi tentang bahasa untuk memeriksa secara mendalam struktur bahasa. Sedangkan kegiatan laboratorium, kata analisa atau analisis dapat juga berarti kegiatan yang dilakukan di laboratorium untuk memeriksa zat dalam sampel. Namun, dalam perkembangannya, penggunaan analisis kata atau analisis akademis sorotan, terutama di kalangan ahli bahasa. Penggunaan yang harus analisis. Hal ini karena analisis kata adalah kata pinjaman dari bahasa asing (Inggris) adalah analisis. Dari akhiran *-isys* ketika diserap ke dalam bahasa Indonesia menjadi *-isis*. Jadi harus bagi kita untuk meluruskan penggunaan bahasa apapun dalam rangka menciptakan praktek yang baik dan bahasa yang benar demi bangsa muncul urutan logis, lebih baik.

Pengertian Analisis Menurut Para Ahli

1. Menurut Wiradi

Analisis merupakan sebuah aktivitas yang memuat kegiatan memilah, mengurai, membedakan sesuatu untuk digolongkan dan dikelompokkan menurut kriteria tertentu lalu dicari ditaksir makna dan kaitannya.

2. Menurut Komaruddin

Analisis merupakan suatu kegiatan berfikir untuk menguraikan suatu keseluruhan menjadi komponen sehingga dapat mengenal tanda-tanda komponen, hubungan satu sama lain dan fungsi masing-masing dalam satu keseluruhan yang terpadu.

3. Menurut Dwi Prastowo Darminto

Analisis diartikan sebagai penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri, serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan.

B. Pengertian *ISM Code*

1. Pengertian *ISM Code*

Menurut Wikipedia : “*ISM Code* adalah standar Internasional manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal, serta upaya pencegahan/pengendalian pencemaran lingkungan.

Sesuai dengan kesadaran terhadap pentingnya faktor manusia dan perlunya peningkatan manajemen operasional kapal dalam mencegah terjadinya kecelakaan kapal, manusia, muatan barang/kargo dan harta benda serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut, maka *International Maritime Organization* (IMO) mengeluarkan peraturan tentang manajemen keselamatan kapal & perlindungan lingkungan laut yang dikenal dengan peraturan *ISM Code*, yang juga dikonsolidasikan dalam *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) *Convention*. Dalam perusahaan pelayaran, penggunaan *ISM Code* sangatlah penting, karena sudah menjadi standar Internasional yang diterbitkan IMO untuk keselamatan para awak kapal yang sedang bekerja dilaut. Selain itu bagi setiap perusahaan pelayaran harus mempunyai *Document Of Compliance* (DOC) yaitu suatu dokumen yang diterbitkan untuk suatu perusahaan yang memenuhi persyaratan *ISM Code*. (<http://wikipedia.org/2013/08/20/ISM-Code>).

2. Maksud dan Tujuan Didirikan *ISM Code*

Maksud didirikan *ISM Code* adalah untuk memudahkan transportasi melalui laut, dengan cara menyederhanakan dan meminimalkan formalitas, persyaratan dokumen dan prosedur yang berkaitan dengan *cleareance in* dan *cleareance out* kapal – kapal dipelabuhan yang terlibat dalam pelayaran Internasional.

Tujuan didirikan *ISM Code* adalah untuk memberikan standar Internasional untuk manajemen dan operasional kapal dengan aman dan untuk perlindungan pencemaran.

3. Sertifikat Manajemen Keselamatan

Sertifikat Manajemen Keselamatan (SMK) adalah suatu dokumen yang diterbitkan untuk kapal yang menunjukkan bahwa perusahaan dan kapalnya dioperasikan sesuai dengan sistim manajemen keselamatan yang disetujui. Adapun fungsi dari Sertifikat Manajemen Keselamatan (SMK) itu sendiri mencakup :

- a. Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan.
- b. Tanggung jawab dan wewenang perusahaan.
- c. Personil darat yang ditunjuk / DPA (*Designated Persons Ashore*).
- d. Tanggung jawab dan wewenang nakhoda.
- e. Sumber daya dan personil.
- f. Pengoperasian kapal.
- g. Kesiapan keadaan darurat.
- h. Laporan dan analisa ketidaksesuaian, kecelakaan dan kejadian berbahaya.
- i. Perawatan kapal dan perlengkapannya.
- j. Dokumentasi.
- k. Audit, tinjauan ulang dan evaluasi perusahaan.

4. Tanggung Jawab Pihak yang Terkait dalam *ISM Code*

Untuk memenuhi tanggung jawab dan wewenang perusahaan sebagaimana dimaksud, perusahaan wajib menunjuk seorang atau beberapa orang petugas darat yang dapat berhubungan langsung dengan pejabat tertinggi diperusahaan.

a. Tanggung Jawab DPA (*Designated Persons Ashore*)

- 1) Monitoring aspek keselamatan dan pencegahan pencemaran dalam operasional setiap kapal.
- 2) Menjamin tersedianya sumber daya dan dukungan dari perusahaan yang memadai, sebagaimana disyaratkan.

b. Tanggung Jawab Nakhoda

- 1) Melaksanakan kebijakan perusahaan tentang keselamatan dan perlindungan lingkungan.
- 2) Memotivasi ABK (Anak Buah Kapal) dalam menerapkan kebijakan tersebut.
- 3) Memberikan perintah dan instruksi yang tepat, jelas dan mudah.
- 4) Memeriksa persyaratan yang ditetapkan.
- 5) Mengkaji ulang secara periodic pelaksanaan system dan melaporkan kekurangannya kepada petugas darat yang ditunjuk perusahaan.

c. Tanggung Jawab Perusahaan

- 1) Menjamin bahwa nakhoda memenuhi syarat untuk menjadi pemimpin kapal sesuai ketentuan.
- 2) Memahami sepenuhnya system keselamatan perusahaan.
- 3) Menjamin bahwa tiap kapal diawaki oleh anak buah kapal yang memenuhi.

- 4) Wajib menetapkan prosedur untuk memastikan bahwa personil baru dan personil yang dialihkan pada jabatan baru yang terkait dengan keselamatan dan penting diberikan pengenalan yang cukup dengan tugasnya dan petunjuk yang penting sebelum berlayar wajib diidentifikasi, didokumentasikan dan diberikan.
- 5) Wajib memastikan seluruh personil yang terlibat dalam sistem manajemen keselamatan memiliki pemahaman yang memadai tentang peraturan dan pedoman.
- 6) Wajib menetapkan dan mempertahankan prosedur pelatihan.
- 7) Wajib menyusun prosedur agar personil kapal mendapat informasi yang berkaitan dengan sistem dalam bahasa yang dapat dipahami.
- 8) Wajib menjamin personil mampu berkomunikasi dalam melaksanakan tugasnya
- 9) Menetapkan prosedur untuk menyiapkan rencana, petunjuk pengoperasian dan *checklist* pengoperasian utama kapal tentang keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran.
- 10) Prosedur diberikan kepada awak kapal untuk dilaksanakan.

C. Kinerja Crew Kapal

1. Pengertian Kinerja

Kinerja merupakan salah satu bagian dari manajemen Sumber Daya Manusia dimana hasil kerja karyawan dapat dilihat apakah sesuai dengan target yang ditetapkan oleh perusahaan. Menurut Prof. Dr. Payaman J. Simanjuntak (2005:1), "Kinerja adalah tingkat pencapaian hasil atas

pelaksanaan tugas tertentu. Kinerja perusahaan adalah tingkat pencapaian hasil dalam rangka mewujudkan tujuan perusahaan". Hadari Nawawi (2006:64-65) menyebutkan "Kinerja merupakan gabungan dari tiga faktor yang terdiri dari :

- a. Pengetahuan, khususnya yang berhubungan dengan pekerjaan yang menjadi tanggung jawab dalam bekerja. Faktor ini mencakup jenis dan jenjang pendidikan serta pelatihan yang pernah diikuti dibidangnya.
- b. Pengalaman, yang tidak sekedar berarti jumlah waktu atau lamanya dalam bekerja, tetapi berkenaan juga dengan substansi yang dikerjakan yang jika dilaksanakan dalam waktu yang cukup lama akan meningkatkan kemampuan dalam mengerjakan suatu dibidang tertentu.
- c. Kepribadian, berupa kondisi di dalam diri seseorang dalam menghadapi bidang kerjanya, seperti minat, bakat, kemampuan bekerjasama keterbukaan, ketekunan, kejujuran, motivasi kerja, dan sikap terhadap pekerjaan".

Lebih lanjut kinerja sumber daya manusia dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu :

Human performance = ability + motivation

1) Motivation = attitude + situation

2) Ability = knowledge + skill

Secara psikologis kemampuan (*ability*) pegawai terdiri dari kemampuan potensi (IQ) dan kemampuan reality (*knowledge + skill*), artinya pegawai yang memiliki IQ diatas rata-rata (IQ 100 – 200) dengan pendidikan yang memadai untuk jabatannya yang terampil dalam mengerjakan pekerjaan sehari-hari, maka

ia akan mudah mencapai kinerja yang diharapkan. Oleh sebab itu auditor ditempatkan pada pekerjaan yang sesuai.

Dasar teori yang dipergunakan sebagai landasan untuk mengkaji kinerja pegawai dalam hubungannya dengan kualitas layanan pengawasan, adalah teori kinerja pegawai (*performance*) yaitu *Human Performance = ability + motivation*. Dengan pengertian empiris secara efisien logis, oleh beberapa ahli dapat dikatakan bahwa motivasi dan kemampuan merupakan unsur yang berfungsi membentuk kinerja seseorang dalam menjalankan tugasnya.

2. Crew Kapal

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 Pasal 1 menyebutkan awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil.

Tenaga kerja yang melakukan pekerjaan di kapal sebagai anak buah kapal dapat menduduki posisi atau pekerjaan sebagai

- a. Perwira Umum.
- b. Perwira Dinas Geladak.
- c. Perwira Dinas Mesin.
- d. Perwira Dinas Radio.
- e. Perwira Dinas Perbekalan.
- f. Pelaut Rendahan Umum.
- g. Pelaut Dinas Geladak.

- h. Pelaut Dinas Mesin.
- i. Pelaut Dinas Perbekalan.

Adapun syarat – syarat wajib yang harus dipenuhi untuk dapat bekerja sebagai awak kapal sesuai Pasal 17 Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2000, antara lain :

- a. Memiliki Sertifikat Keahlian Pelaut dan/atau Sertifikat Keterampilan Pelaut.
- b. Berumur sekurang – kurangnya 18 (delapan belas) tahun.
- c. Sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan kesehatan yang khusus dilakukan untuk itu.
- d. Disijil.

D. *Standard Of Training, Certification and Watchkeeping (STCW)*

1978

Menurut Wikipedia : Konvensi *Internasional* tentang standar latihan, sertifikasi dan dinas jaga untuk pelaut (atau STCW) 1978 menetapkan kualifikasi standar untuk kapten, perwira dan petugas penjaga diatas kapal niaga yang berlayar. STCW dilahirkan pada 1978 dari konferensi Organisasi *Maritime Internasional* (IMO) di London, dan mulai diterapkan pada tahun 1984. Konvensi ini mengalami perubahan yang besar pada tahun 1995.

Konvensi STCW 1978 merupakan yang pertama dalam menetapkan persyaratan dasar dalam latihan, sertifikasi dan dinas jaga dalam tingkat internasional. Sebelumnya standar latihan, sertifikasi dan dinas jaga untuk perwira dan anak buah kapal hanya ditetapkan oleh pemerintah masing-masing, biasanya tanpa

referensi dari penerapan negara lain. Sebagai hasilnya standar dan prosedurnya sangat bervariasi, meskipun pengapalan adalah masalah internasional yang mendasar.

Dibawah ini adalah beberapa perubahan yang sudah dilakukan pada STCW :

1. STCW Revisi 1995

Pada 7 Juli 1995 IMO Mengadopsi revisi menyeluruh dari STCW. Mereka juga memasukkan pengajuan untuk mengembangkan Undang-Undang STCW yang baru, yang akan berisi tentang detil teknis yang berhubungan dengan ketentuan-ketentuan dari konvensi. Amandemen-amandemen ini mulai diberlakukan pada 1 Februari 1997. Implementasi secara keseluruhan didapatkan pada 1 Februari 2002. Pelaut yang telah memegang lisensi diberi pilihan untuk memperbaharui lisensi itu berdasarkan aturan lama dari Konvensi 1978 saat periode akhir 1 Februari 2002. Pelaut yang memasuki program latihan setelah 1 Agustus 1998 diperlukan untuk memenuhi standar kompetensi dari Amandemen 1995 yang baru.

Amandemen yang signifikan meliputi :

- a. Peningkatan pada control kepelabuhanan.
- b. Komunikasi informasi oleh IMO untuk memperbolehkan saling melihat dan konsistensi dalam aplikasi standar.
- c. Standar kualitas system atau *Quality Standard System* (QSS), kesalahan dalam latihan, penaksiran, dan sertifikasi prosedur.
- d. Penempatan tanggung jawab pada anggota, termasuk yang berhubungan dengan lisensi, dan bendera Negara bagian

yang mempekerjakan Negara asing, untuk memastikan pelaut memenuhi standar persyaratan dari kompetensi.

- e. Peraturan periode istirahat untuk perwira yang berdinast jaga.

2. STCW Amandemen Manila

Konvensi IMO tentang standar latihan, sertifikasi dan dinas jaga untuk pelaut diadopsikan pada amandemen baru di Manila pada tahun 2010 yang disebut 'Amandemen Manila'. Amandemen ini diperlukan untuk menjaga standar latihan yang berbanding lurus dengan teknologi baru dan persyaratan operasional yang memerlukan kompetensi kapal yang baru. Amandemen Manila mulai efektif tanggal 1 Januari 2012. Ada periode transisi sampai tahun 2017 ketika semua pelaut harus tersertifikasi dan terlatih berdasarkan standar implementasi baru yang progresif, setiap tahun persyaratan yang disempurnakan diberlakukan.

Amandemen yang signifikan diantaranya :

- a. Jam istirahat baru untuk pelaut.
- b. Tingkatan sertifikat kompetensi baru untuk pelaut yang bisa pada dek dan mesin.
- c. Pelatihan terbaru dan persyaratan diperbarui.
- d. Pelatihan keamanan yang bersifat wajib.
- e. Tambahan pada standar medis.
- f. Pembatasan pada alkohol dalam darah dan nafas yang spesifik.

E. Peraturan – Peraturan Lain Tentang Pelayaran

1. Konvensi Internasional Tentang Keselamatan Jiwa Di Laut

Konvensi internasional tentang keselamatan jiwa di laut (*International Convention Safety of Life at Sea*) atau biasa disebut dengan SOLAS mulai dibuat pada tahun 1914 untuk menjawab tragedi Titanic.

Berikutnya, diadakan sejumlah penyempurnaan pada tahun 1929, 1948, 1960 dan 1974. SOLAS mulai diberlakukan pada 1960 dan memiliki kekuatan pada 26 Mei 1965. Konvensi SOLAS yang lengkap dan baru dilakukan pada tahun 1974, sehingga SOLAS dikenal dengan SOLAS '74. SOLAS terdiri dari 12 bab yang kesemuanya mengatur mengenai keselamatan kapal secara umum.

2. Peraturan Perundangan Indonesia

- a. Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.
- b. Keputusan Presiden nomor 65 tahun 1980 tentang pengesahan SOLAS 1974.
- c. Keputusan Presiden nomor 85 tahun 1980 tentang ratifikasi SOLAS.
- d. Keputusan Presiden nomor 42 tahun 1990 tentang pengesahan amandemen konvensi internasional organisasi satelit maritime (Inmarsat).
- e. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 82 tahun 1999 tentang angkutan di perairan.
- f. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 7 tahun 2000 tentang kepelautan.

- g. Peraturan pemerintah Republik Indonesia nomor 51 tahun 2002 tentang perkapalan.
- h. Keputusan Menteri Perhubungan nomor 18 tahun 1997 tentang pendidikan, ujian Negara, dan sertifikasi kepelautan.
- i. Keputusan Menteri Perhubungan nomor 70 tahun 1998 tentang pengawakan kapal niaga.

Dari ketentuan – ketentuan diatas PT. Surf Marine Indonesia memiliki syarat sertifikat pelatihan yang harus dimiliki *crew* diatas kapal. Syarat tersebut adalah sebagai berikut :

Halaman Tabel I :

Tabel 2.1. Tabel Daftar Sertifikat Pelatihan yang Harus Dimiliki Seorang Crew untuk Naik ke Atas Kapal.

No.	Jabatan	Pelatihan
1	Master	<ul style="list-style-type: none">a. <i>Basic Safety Training.</i>b. <i>Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats.</i>c. <i>Advanced Fire Fighting.</i>d. <i>Medical First Aid.</i>e. <i>Medical Care On board Ship.</i>f. <i>Global Maritime Distress and Safety System.</i>g. <i>Radar Simulator.</i>h. <i>Automatic Radar Plotting Aid.</i>i. <i>Ship Security Officer Training.</i>
2	Chief Officer	<ul style="list-style-type: none">a. <i>Basic Safety Training.</i>b. <i>Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats.</i>c. <i>Advanced Fire Fighting.</i>d. <i>Medical First Aid.</i>e. <i>Medical Care On board Ship.</i>f. <i>Global Maritime Distress and Safety System.</i>g. <i>Radar Simulator.</i>h. <i>Automatic Radar Plotting Aid.</i>i. <i>Ship Security Officer Training.</i>

Halaman Tabel II :

No.	Jabatan	Pelatihan
3	<i>Second Officer</i>	<ul style="list-style-type: none"> a. <i>Basic Safety Training.</i> b. <i>Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats.</i> c. <i>Advanced Fire Fighting.</i> d. <i>Medical First Aid.</i> e. <i>Medical Care On board Ship.</i>
4	<i>Third Officer</i>	<ul style="list-style-type: none"> a. <i>Basic Safety Training.</i> b. <i>Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats.</i> c. <i>Advanced Fire Fighting.</i> d. <i>Medical First Aid.</i> e. <i>Medical Care On board Ship.</i>
5	<i>Chief Engineer</i>	<ul style="list-style-type: none"> a. <i>Basic Safety Training.</i> b. <i>Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats.</i> c. <i>Advanced Fire Fighting</i> d. <i>Medical First Aid.</i> e. <i>Medical Care On board Ship.</i>
6	<i>Second Engineer</i>	<ul style="list-style-type: none"> a. <i>Basic Safety Training.</i> b. <i>Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats.</i> c. <i>Advanced Fire Fighting.</i> d. <i>Medical First Aid.</i> e. <i>Medical Care On board Ship.</i>
7	<i>AB</i>	<ul style="list-style-type: none"> a. <i>Basic Safety Training.</i> b. <i>Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats.</i> c. <i>Advanced Fire Fighting.</i>

Halaman Tabel III :

No.	Jabatan	Pelatihan
8	<i>Oiler</i>	<i>a. Basic Safety Training.</i> <i>b. Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats.</i> <i>c. Advanced Fire Fighting.</i>
9	<i>Cook</i>	<i>a. Basic Safety Training.</i> <i>b. Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats.</i>

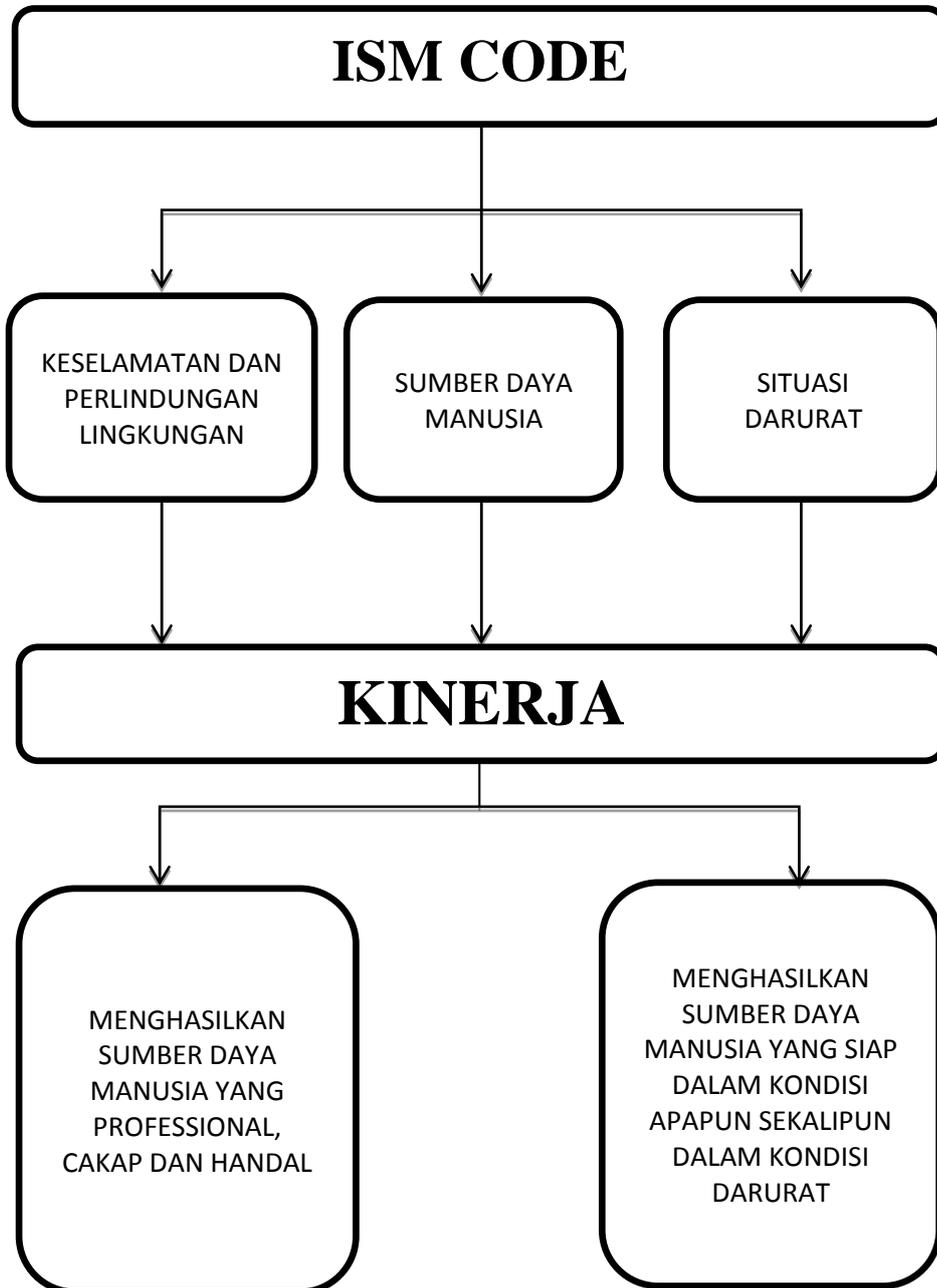
Sumber : PT. Surf Marine Indonesia, tahun 2019

F. Kerangka Fikir

Untuk pembahasan skripsi ini secara sistematis, penulis membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal – hal yang menjadi pembahasan pokok – pokok yang terjadi dalam mengoptimalkan kinerja awak kapal yang ada di perusahaan pelayaran PT. Surf Marine Indonesia. Dalam kerangka pemikiran ini penulis juga mencoba membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal yang menjadi pokok masalah.

Dalam upaya mengoptimalkan kinerja awak kapal yang berlayar pada kapal - kapal milik PT. Surf Marine Indonesia, maka penulis menjelaskan bahwa ada beberapa faktor di dalam *ISM Code* yang dapat mempengaruhi kinerja awak kapal yang ada di PT. Surf Marine Indonesia diantaranya keselamatan dan perlindungan lingkungan, sumber daya manusia, dan situasi darurat. Jika 3 hal ini dapat diterapkan dengan baik maka otomatis PT. Surf Marine Indonesia akan mendapatkan sumber daya manusia yang kredibel, professional, cakap, handal dan mampu dalam kondisi apapun bahkan kondisi darurat.

Gambar 2.1. Bagan Kerangka Pemikiran



G. Hipotesis

Dalam penelitian ini dapat dirumuskan hipotesis mengenai apakah ada pengaruh serta hubungan yang signifikan antara penerapan *ISM Code* dengan kinerja *crew* kapal. Berdasarkan rumusan masalah, tujuan penelitian, landasan teori di atas, maka rumusan hipotesis *alternative* dari penelitian ini adalah diduga terdapat pengaruh antara penerapan *ISM Code* dengan kinerja *crew* kapal.

BAB III

METODE PENELITIAN

Metode penelitian merupakan suatu usaha untuk menemukan, mengembangkan dan menguji kebenaran ilmu pengetahuan secara ilmiah. Penelitian adalah terjemahan dari kata Inggris *research*. Dari itu ada juga menerjemahkan *research* sebagai riset. *Research* itu sendiri berasal dari kata *re* yang berarti 'kembali' dan *to search* berarti mencari. Dengan demikian arti sebenarnya dari kata *research* atau riset adalah mencari kembali.

Metodologi penelitian adalah cara atau teknis yang dilakukan dalam penelitian yang dimana sebuah penelitian harus berdasarkan pada material data yang akurat dan dapat di pertanggung jawabkan, baik secara teori maupun fakta dilapangan. Sehingga hasil penelitian itu mempunyai hasil nilai positif.. Secara umum metode penelitian diartikan sebagai cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu.

A. Jenis, Desain dan Variabel Penelitian

1. Jenis Penelitian

Metode penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kuantitatif. Menurut Sugiyono (2009: 147), penelitian deskriptif digunakan untuk mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah survei. Menurut Suharsimi Arikunto (1993: 86), studi survei adalah salah satu pendekatan penelitian yang pada umumnya digunakan untuk pengumpulan data yang luas dan banyak. Sedangkan teknik pengumpulan data yang digunakan dalam

penelitian ini menggunakan instrumen yang berupa angket (*questioner*).

2. Desain dan Variabel Penelitian

Desain penelitian merupakan keseluruhan dari penelitian, atau mencakup hal-hal yang akan dilakukan peneliti mulai dari membuat hipotesis dan implikasinya secara operasional sampai pada analisis akhir data yang selanjutnya disimpulkan dan diberikan saran. Apabila disesuaikan dengan jenis penelitian maka penulis mengambil 2 (dua) variabel penerapan *ISM Code* dan kinerja *Crew*.

B. Definisi Operasional Variabel

Definisi operasional variabel adalah pengertian variabel (yang diungkapkan dalam definisi konsep) tersebut, secara operasional. Secara praktik, secara nyata dalam lingkup obyek penelitian/obyek yang diteliti. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah variabel bebas (*Independent Variable*) dan variabel terikat (*Dependent Variable*).

Variabel bebas yaitu tipe variabel yang menjelaskan atau mempengaruhi variabel yang lain. variabel terikat yaitu tipe variabel yang dijelaskan atau dipengaruhi oleh variabel independen. Kedua tipe variabel ini merupakan kategori variabel penelitian yang paling sering digunakan dalam penelitian karena mempunyai kemampuan aplikasi yang luas.

Variabel-variabel yang diteliti dalam penelitian ini terdiri dari komponen-komponen yaitu *ISM Code* sebagai variabel bebas. Juga kinerja sebagai variabel terikat.

Maka di dalam penelitian ini ada 1(satu) variabel independen (X) dengan 1 (satu) variable dependen (Y), dengan perincian sebagai berikut:

Variabel Independen

ISM Code (X)

ISM Code adalah standar Internasional manajemen keselamatan yang diterapkan diseluruh negara dalam melakukan pengoperasian kapal, jadi semakin bagus penerapan *ISM Code* di suatu kapal akan semakin efektif operasional kapal tersebut.

Variabel Dependen

Kinerja (Y)

Kinerja adalah tingkat pencapaian hasil atas pelaksanaan tugas tertentu. Kinerja dalam penelitian ini adalah kinerja *crew* kapal sehingga kinerja *crew* kapal adalah hasil pencapaian yang dilakukan *crew* kapal pada saat ada di atas kapal.

Untuk lebih jelasnya, terutama dalam penetapan variabel dan indikator-indikator dalam penelitian ini, berikut dibawah peneliti menggambarkannya dalam bentuk tabel 3.1 tabel operasional variabel.

Halaman Tabel I :

Tabel 3.1. Operasional Variabel Penelitian

Variabel	Konsep Variabel	Indikator
<i>ISM Code (X)</i>	Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan.	1. Alat pelindung diri (APD) <i>crew</i> kapal. 2. Lingkungan kerja <i>crew</i> kapal..

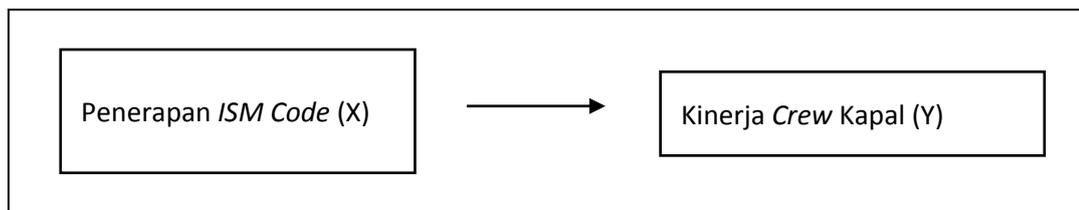
Halaman Tabel II :

Variabel	Konsep Variabel	Indikator
Kinerja (Y)	Kinerja <i>crew</i> kapal mempengaruhi seberapa banyak mereka memberi kontribusi kepada organisasi.	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Zero accident</i>. 2. Disiplin. 3. Ketelitian. 4. Target kerja dapat terpenuhi dengan penuh perhitungan.

Sumber : PT. Surf Marine Indonesia

Agar dapat mengetahui alur hubungan antar variabel yang akan diteliti berdasarkan landasan teori maupun dari penelitian yang terdahulu, dapat digambarkan melalui model penelitian dalam bentuk bagan seperti berikut ini:

Gambar 3.1 Model Penelitian



X : Penerapan *ISM Code*

Y : Kinerja *Crew Kapal*

→ : Pengaruh

C. Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Populasi dalam suatu penelitian merupakan kumpulan individu atau obyek yang merupakan sifat-sifat umum. Arikunto (2010:173) menjelaskan bahwa populasi adalah keseluruhan subyek penelitian, sedangkan menurut Sugiyono (2011:80) populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek atau subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Populasi dalam penelitian ini adalah jumlah *crew* yang ada di PT. Surf Marine Indonesia yaitu 100 orang.

2. Sampel

Sampel merupakan suatu himpunan bagian dari unit populasi. Sampel adalah bagian dari populasi yang akan diteliti atau diamati. Menurut Sugiyono (2011:81) sampel adalah bagian atau jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Bila populasi besar, dan peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi. Apa yang dipelajari dari sampel itu, kesimpulannya akan diberlakukan untuk populasi. Untuk itu sampel yang diambil dari populasi harus betul-betul *representative*. Teknik pengambilan sampel pada penelitian ini adalah *convenience sampling*, menurut Uma Sekaran (2003:35) *convenience sampling* adalah sebagai kumpulan informasi dari anggota-anggota populasi yang mudah diperoleh dan mampu menyediakan informasi tersebut. Maka sampel yang dipilih adalah 30 orang.

D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian

Menurut Sugiyono (2011:137) pengumpulan data dapat dilakukan dalam berbagai *setting*, berbagai sumber dan berbagai cara. Bila dilihat dari *setting* nya, data dapat dikumpulkan pada *setting* alamiah (*natural setting*) / *survey* atau lain – lain. Bila dilihat dari sumber data, maka pengumpulan data dapat menggunakan sumber primer dan sekunder. Selanjutnya bila dilihat dari segi cara atau teknik pengumpulan data, maka teknik pengumpulan data dapat dilakukan dengan wawancara, kuisisioner, observasi dan gabungan ketiganya.

Teknik pengumpulan data yang digunakan peneliti dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Penelitian lapangan (*field research*), yaitu data primer diperoleh langsung dari perusahaan sebagai obyek penelitian dengan cara kuesioner dan pengamatan.
 - a. Kuesioner menurut Sugiyono (2014:142) menjelaskan bahwa teknik angket/kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang efisien bila peneliti tahu dengan pasti variabel yang akan diukur dan tahu apa yang bisa diharapkan dari responden. Kuesioner dilakukan dengan memberikan sejumlah pertanyaan kepada sampel yang sedang bekerja diatas kapal.
 - b. Pengamatan (observasi) yaitu melakukan pengamatan secara langsung ditempat objek penelitian serta data yang diberikan oleh perusahaan.
Pengamatan dilakukan mengikuti pola kerja *crew* kapal yaitu 2 *shift* dengan rincian seperti yang dapat dilihat pada tabel.

Tabel 3.2. Jam Kerja Crew Kapal

Shift	Jam Kerja	Istirahat
1	06.00 – 18.00	12.00 – 13.00
2	18.00 – 06.00	00.00 – 01.00

Sumber : PT. Surf Marine Indonesia

E. Teknik Analisis Data

1. Analisis Deskriptif Kuantitatif

Secara garis besarnya, teknik analisis data terbagi ke dalam dua bagian, yakni analisis kuantitatif dan kualitatif. Yang membedakan kedua teknik tersebut hanya terletak pada jenis datanya. Untuk data yang bersifat kualitatif (tidak dapat diangkakan) maka analisis yang digunakan adalah analisis kualitatif, sedangkan terhadap data yang dapat dikuantifikasikan dapat dianalisis secara kuantitatif, bahkan dapat pula dianalisis secara kualitatif.

Maka dari itu berdasarkan data yang sudah terkumpul dalam penelitian ini peneliti menggunakan analisis deskriptif kuantitatif yaitu teknik yang digunakan untuk menggambarkan atau menganalisis suatu hasil penelitian data kuantitatif. Sesuai dengan bentuknya, data kuantitatif dapat diolah dan dianalisis menggunakan teknik perhitungan matematika atau statistika. Data kuantitatif juga merupakan seluruh informasi yang dikumpulkan dari lapangan yang dapat dinyatakan dalam bentuk angka – angka atau data kualitatif yang diangkakan.

2. Uji Korelasi

Analisis korelasi merupakan studi pembahasan mengenai derajat hubungan atau derajat asosiasi antara dua variabel, misalnya variabel independen dan variabel dependen. Adapun

pengertian korelasi yang lebih spesifik, yaitu mengisyaratkan hubungan yang bersifat substantif numerik (angka/bilangan). Teknik korelasi digunakan untuk mencari hubungan antara variabel X dan variabel Y dalam penelitian ini yakni untuk mengetahui seberapa besar pengaruh penerapan *ISM Code* dalam suatu perusahaan terhadap kinerja *crew* kapal.

Rumus :

$$r = \frac{n \sum X_i Y_i - (\sum X_i)(\sum Y_i)}{\sqrt{\{n \sum X_i^2 - (\sum X_i)^2\} \{n \sum Y_i^2 - (\sum Y_i)^2\}}} \dots(1)$$

Keterangan :

r : Korelasi

n : Banyaknya Pasangan data X dan Y

$\sum X$: Total Jumlah dari Variabel X

$\sum Y$: Total Jumlah dari Variabel Y

$\sum X_i^2$: Kuadrat dari Total Jumlah Variabel X

$\sum Y_i^2$: Kuadrat dari Total Jumlah Variabel Y

$\sum XY$: Hasil Perkalian dari Total Jumlah Variabel X dan Variabel Y

Ketentuan tentang keeratan hubungan salah satunya adalah menurut sugiyono dapat dilihat pada tabel 3.3 sebagai berikut:

Tabel 3.3. Interpretasi Perhitungan Korelasi

Interval Korelasi	Tingkat Hubungan
0,00 – 0,199	Sangat Lemah
0,20 – 0,399	Lemah
0,40 – 0,599	Sedang
0,60 – 0,799	Kuat
0,80 – 1,000	Sangat Kuat

Sumber : Sugiyono (2013:250)

Pada hakekatnya koefisien korelasi terletak antara -1 dan +1, atau $-1 \leq r \leq +1$, dimana bila :

a. $r = 1$

Menunjukkan hubungan linier positif sempurna antara X dan Y, dalam arti makin besar harga X makin besar pula harga Y, dan sebaliknya, makin kecil harga X makin kecil pula harga Y.

b. $r = -1$

Menunjukkan hubungan linier negatif sempurna antara X dan Y, dalam arti makin besar harga X makin kecil harga Y, atau sebaliknya, makin kecil harga X maka makin besar harga Y.

c. $r = 0$

Menunjukkan tidak ada hubungan linier antara X dan Y.

3. Analisis koefisien determinasi (R)

Koefisien determinasi (*Kd*) bertujuan untuk mengetahui seberapa besar kemampuan variabel independen menjelaskan variabel dependen. Nilai *R Adjusted Square* dikatakan baik jika diatas 0.5 karena nilai *R Adjusted Square* berkisar antara 0 sampai 1 atau 0%. Pada output SPSS koefisien determinasi

terletak pada tabel Model *Summary*^b dan tertulis *R Adjusted Square*.

Rumus :

$$R=r^2 \times 100\% \quad \dots (1)$$

Keterangan :

R : Koefisien determinasi

r : Koefisien korelasi

4. Analisis Regresi Linier Sederhana

Analisis regresi sederhana digunakan untuk mengetahui pengaruh informasi akuntansi diferensial terhadap pengambilan keputusan manajemen.

Sugiyono (2011:261) menjelaskan bahwa analisis regresi sederhana didasarkan pada hubungan fungsional ataupun kausal satu variabel independen dengan satu variabel dependen. Persamaan umum regresi sederhana adalah :

$$Y = a + bX \dots\dots(1)$$

Keterangan :

Y = Subyek dalam variabel dependen yang diprediksikan

a = Konstanta

b = Angka arah atau koefisien regresi, yang menunjukkan angka peningkatan ataupun penurunan variabel dependen yang didasarkan pada variabel independen. Bila b (+) maka naik, dan bila b (-) maka terjadi penurunan.

X = Subyek pada variabel independen yang mempunyai nilai tertentu.

5. Tempat dan Waktu Penelitian

- a. Penelitian ini dilakukan di PT. Surf Marine Indonesia.

Nama Perusahaan : PT. Surf Marine Indonesia

Alamat : Gedung RPX Centre Lt. 8 Suite 801

Telephone : (021) 7591 8001

Fax : (021) 7591 8006

- b. Waktu Penelitian

Waktu Penelitian dilakukan selama 5 bulan dari bulan Oktober 2019 sampai Februari 2020.

BAB IV

ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum PT. Surf Marine Indonesia (*Bourbon Offshore*)

1. Visi

Menjadi perusahaan terpilih dalam jasa lepas pantai untuk menguntungkan klien, karyawan, dan semua pemangku kepentingan.

2. Misi

Membangun hubungan yang berkelanjutan dengan semua pemangku kepentingan kami berdasarkan kepercayaan dan kualitas layanan kami untuk memberikan solusi yang aman, andal, dan hemat biaya sesuai dengan kode etik kami dan peraturan perundang-undangan.

Sejarah berdirinya perusahaan PT. Surf Marine Indonesia yaitu diawali dari sejarah perusahaan pusat yang bernama Bourbon yang merupakan perusahaan yang menawarkan jasa pengiriman, yang berkantor pusat di Prancis. Mulai pada tahun 1948 hingga tahun 1989, Bourbon *Group* lahir dari gabungan beberapa perusahaan di *Reunion Island*. Tujuan mereka menumbuhkan industri gula setempat. Pasarnya pada waktu itu adalah gula dan rum yang dijual di Prancis metropolitan.

Bourbon *Group* kemudian memulai diversifikasi komersial dan geografis menjadi industri perikanan, supermarket dan produk susu awalnya dan kemudian pada tahun 1992 memulai kegiatan maritim. Seiring berjalannya waktu, kegiatan maritim semakin jaya, pada tahun 1996 terjadi akuisisi perusahaan les Abeilles (*towing*) dan Setaf-Saget (*dry bulk shipping*).

Dan pada tahun 1998, setelah menjadi raja dalam produksi gula, dalam distribusi dan layanan maritim, Grup Bourbon *go public*, di Pasar Kedua Paris *Stock Exchange*.

Pada tahun 2000-2006 dilakukan pemfokusan kritis kembali pada pergantian milenium baru, Grup fokus pada aktivitas maritimnya, yang secara berturut-turut memisahkan dari aktivitas susu dan jus buah, aktivitas *agrifood* yang telah lama dirintis, dan aktivitas supermarket. Selanjutnya, Grup Bourbon mempercepat pemfokusannya kembali pada layanan maritim, seperti yang diilustrasikan oleh pengambilalihan Havila *Supply AS* tahun 2002, berganti nama menjadi *Bourbon Offshore Norway*.

Pada tahun 2007-2012 Mengkhususkan diri dalam layanan laut untuk *oil offshore*. BOURBON menjual aktivitas *port towage* dan memposisikan dirinya di *inspection market, Maintenance and Repair (IMR)* ladang minyak lepas pantai, melalui penciptaan Aktivitas Layanan Subsea.

2013-2014: Rencana aksi "*Transforming for beyond*". Untuk memperluas lingkup kemungkinan di luar 2015, BOURBON mengimplementasikan rencana transformasi baru, dibagi dalam 4 sumbu:

1. Keunggulan operasional dalam biaya yang terkontrol untuk seluruh armada.
2. Penguatan struktur keuangan kita dengan strategi investasi baru.
3. *Platform* hubungan klien yang disesuaikan.
4. *The Group's employer brand* yang bertujuan merekrut dan mempertahankan karyawan di seluruh dunia.

Pada tahun 2015-2016 BOURBON semakin tangguh dalam konteks pasar yang sulit, BOURBON menjadi *BOURBON Corporation*. Dalam sektor minyak lepas pantai yang ditandai

dengan turunnya barel minyak, BOURBON sangat tangguh karena kinerja operasionalnya, biaya yang terkontrol, tetapi juga akhir dari rencana " *Transforming for beyond* ", menghasilkan arus kas bebas.

Pada tahun 2017-2020 : Transformasi, Struktur restrukturisasi keuangan dan kepemilikan saham. Di tengah krisis di pasar *Offshore*, BOURBON menandatangani perjanjian restrukturisasi utang dengan bank-bank kreditornya pada pertengahan 2017. Tanpa tanda positif pemulihan pasar, grup ini membuka kembali negosiasi ini pada awal 2018. Dan untuk melindungi integritas grup, mereka meminta pembukaan proses reorganisasi untuk dua perusahaan induknya, BOURBON *Corporation* dan BOURBON *Maritime* pada Juli 2019. Memanfaatkan revolusi digital untuk lebih membedakan diri kita sendiri dengan menghubungkan armada *Supply*.

PT. Surf Marine Indonesia sendiri merupakan salah satu perusahaan cabang dari Bourbon Offshore Asia PTe. Ltd. (BoA) yang berpusat di Singapura dan telah beroperasi sejak tahun 2008 dibidang jasa *marine-offshore*.

PT. Surf Marine Indonesia sendiri memiliki 22 kapal yang beroperasi diantaranya 6 kapal *supply* dan 16 kapal *crewboat* yang semuanya terdaftar dan berbendera Indonesia pada tahun 2019, namun karena adanya pandangan kedepan bahwa beberapa tipe kapal bourbon akan tidak laku di tahun 2035 maka kapal-kapal tersebut telah dijual dan sebagian dinonaktifkan dan akan digantikan dengan kapal yang baru dan akan di *supply* dari pusat sehingga dipenghujung tahun 2020 sisa 5 kapal yang beroperasi diantaranya 4 kapal *supply* dan 1 kapal *crewboat*.

Ada 3 Bisnis yang disediakan pada perusahaan ini adalah menyediakan jasa angkatan kapal kepada perusahaan minyak

dan gas seluruh dunia untuk mendukung kegiatan pengeboran minyak.

Adapun klien dari PT. Surf Marine Indonesia antara lain PT. Pertamina Hulu Mahakam (PHM), PT. Pertamina Hulu Energi (PHE), Total E&P, Petronas, Shell Petroleum, Medco Energy, Chevron, Exxon, dll. Selain itu, untuk menunjang kebutuhan kru/awak kapal yang sesuai dengan bidang ini, PT. Surf Marine Indonesia memiliki tenaga kerja (*Crew kapal*) sekitar 100 orang yang tentunya handal dan berkompeten, terutama dalam hal keselamatan agar kegiatan operasional tetap lancar dan terhindar dari bahaya kecelakaan kerja. Dalam hal ini, PT. Surf Marine Indonesia dituntut untuk memenuhi kebutuhan pelanggannya untuk mendukung kegiatan pengeboran laut di seluruh wilayah Indonesia.

B. Analisis Profil Responden

1. Jenis Kelamin

Berikut ini adalah data jenis kelamin responden pada PT. Surf Marine Indonesia, dapat dilihat pada table sebagai berikut :

Tabel 4.1. Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Jumlah Responden	Persentase (%)
Pria	30	100 %
Wanita	-	-
Total	30	100 %

Sumber : Hasil Kuesioner (Diolah Penulis)

Berdasarkan tabel diatas dapat disimpulkan bahwa responden yang dijadikan sampel berdasarkan jenis kelamin seluruhnya adalah pria.

2. Usia Responden

Sesuai dengan hasil penelitian yang telah dilakukan, didapatkan data mengenai usia responden. Dimana data usia yang diperoleh adalah yang berusia antara 18 tahun sampai berusia 53 tahun, dapat dilihat pada table sebagai berikut :

Tabel 4.2. Data Responden Berdasarkan Usia

Usia	Jumlah Responden	Persentase (%)
18-23 tahun	1	3 %
24-29 tahun	1	3 %
30-35 tahun	6	20 %
36-41 tahun	16	54 %
42-47 tahun	1	3 %
48-53 tahun	5	17 %
Total	30	100 %

Sumber : Hasil Kuesioner (Diolah Penulis)

Dari data tersebut diatas dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden berusia 36-41 tahun dengan persentase 54%.

3. Lama bekerja

Dapat dilihat bahwa lama bekerja yang dimiliki responden adalah dari 0 – 10 tahun, dapat dilihat pada table sebagai berikut:

Tabel 4.3. Data Responden Berdasarkan usia kerja

Lama bekerja	Jumlah responden	Persentase (%)
< 2 tahun	2	7 %
2-4 tahun	5	17 %
4-6 tahun	12	40 %
6-8 tahun	7	23 %
8-10 tahun	3	10 %
>10 tahun	1	3 %
Total	30	100 %

Sumber : Hasil Kuesioner (Diolah Penulis)

Berdasarkan table 4.3, terlihat bahwa responden yang bekerja 4-6 tahun berjumlah 12 orang dengan persentase 40 % dan

responden yang bekerja 6-8 tahun berjumlah 7 orang dengan persentase 23 %, dengan demikian dapat ditarik kesimpulan bahwa sebagian besar responden yang dijadikan sampel sudah bekerja pada PT. Surf Marine Indonesia selama 4-8 tahun.

4. Status Sipil

Dari data yang diperoleh dibawah ini, dapat dilihat bahwa status sipil responden adalah sebagai berikut

Table 4.4. Data Responden Berdasarkan Status Sipil

Status sipil	Jumlah responden	Persentase (%)
Kawin	28	93 %
Belum kawin	2	7 %
Total	30	100 %

Sumber : Hasil Kuesioner (Diolah Penulis)

Berdasarkan tabel 4.4, terlihat bahwa data responden mayoritas sudah menikah dengan persentase 93 %.

C. Analisis Penerapan *ISM Code* di PT. Surf Marine Indonesia

Sesuai dengan rumusan masalah yang pertama, penulis mengumpulkan data dengan metode kuisisioner. Dalam variabel ini terdiri dari 8 butir pertanyaan yang digunakan penulis. Kemudian hasil jawaban responden mengenai variabel penerapan *ISM Code* dapat dilihat dalam tabel berikut :

Halaman Tabel I :

Tabel 4.5. Menajemen Mendorong Pekerja untuk Bekerja Sesuai Aturan Keselamatan

Pendapat	Jumlah Responden	Persentase (%)	Total Bobot
SB (5)	18	60 %	90
B (4)	12	40 %	48
CB (3)	-	-	-

Halaman Tabel II :

Pendapat	Jumlah Responden	Persentase (%)	Total Bobot
TB (2)	-	-	-
STB (1)	-	-	-
Jumlah	30	100 %	138

Sumber : Hasil Kuesioner (Diolah Penulis)

Dari tabel diatas dapat kita lihat bahwa responden menjawab sangat baik (SB) sebanyak 60%, menjawab baik (B) sebanyak 40% dengan total bobot 138. Dapat disimpulkan bahwa lebih dari separuh total responden menjawab sangat baik (SB), maka artinya bahwa responden menilai manajemen sangat baik dalam rangka mendorong pekerja untuk bekerja sesuai aturan keselamatan.

Tabel 4.6. Manajemen Menjamin Setiap Orang Menerima Informasi yang Berkaitan dengan Keselamatan

Pendapat	Jumlah Responden	Persentase (%)	Total Bobot
SB (5)	20	66,67 %	100
B (4)	9	30 %	36
CB (3)	1	3,33 %	3
TB (2)	-	-	-
STB (1)	-	-	-
Jumlah	30	100 %	139

Sumber : Hasil Kuesioner (Diolah Penulis)

Dari tabel diatas dapat kita lihat bahwa responden menjawab sangat baik (SB) sebanyak 66,67%, menjawab baik (B) sebanyak 30% dan menjawab cukup baik (CB) sebanyak 3,33% dengan total bobot 139. Dapat disimpulkan bahwa setengah dari total responden menjawab sangat baik (SB), maka artinya bahwa responden menilai manajemen sangat baik dalam rangka menjamin setiap orang menerima informasi yang berkaitan dengan keselamatan.

Tabel 4.7. Manajemen Berusaha untuk Mendesain Kegiatan K3 Rutin yang Berguna dan Terlaksana dengan Benar

Pendapat	Jumlah responden	Persentase (%)	Total Bobot
SB (5)	18	60 %	90
B (4)	11	36,67 %	44
CB (3)	1	3,33 %	3
TB (2)	-	-	-
STB (1)	-	-	-
Jumlah	30	100 %	137

Sumber : Hasil Kuesioner (Diolah Penulis)

Dari tabel diatas dapat kita lihat bahwa responden menjawab sangat baik (SB) sebanyak 60%, menjawab baik (B) sebanyak 36,67% dan menjawab cukup baik (CB) sebanyak 3,33% dengan total bobot 137. Dapat disimpulkan bahwa mayoritas dari total responden menjawab sangat baik (SB) dan baik (B), maka artinya bahwa responden menilai manajemen sangat baik dalam rangka berusaha untuk mendesain kegiatan K3 rutin yang berguna dan terlaksana dengan benar.

Tabel 4.8. Manajemen Menjamin Setiap Orang Dapat Menyebarkan Cara Kerja yang Selamat dalam Pekerjaan Mereka

Pendapat	Jumlah responden	Persentase (%)	Total Bobot
SB (5)	2	6,67 %	10
B (4)	25	83,33 %	100
CB (3)	3	10 %	9
TB (2)	-	-	-
STB (1)	-	-	-
Jumlah	30	100 %	119

Sumber : Hasil Kuesioner (Diolah Penulis)

Dari tabel diatas dapat kita lihat bahwa responden menjawab sangat baik (SB) sebanyak 6,67%, menjawab baik (B) sebanyak 83,33% dan menjawab cukup baik (CB) sebanyak 10% dengan total bobot 119. Dapat disimpulkan bahwa hampir semua responden

menjawab baik (B), maka artinya bahwa responden menilai manajemen baik dalam rangka menjamin setiap orang dapat menyebarkan cara kerja yang selamat dalam pekerjaan mereka.

Tabel 4.9. Manajemen Mendorong Pekerja Disini untuk Berpartisipasi dalam Pengambilan Keputusan yang Berdampak pada Keselamatan Mereka

Pendapat	Jumlah responden	Persentase (%)	Total Bobot
SB (5)	20	66,67 %	100
B (4)	9	30 %	36
CB (3)	1	3,33 %	3
TB (2)	-	-	-
STB (1)	-	-	-
Jumlah	30	100 %	139

Sumber : Hasil Kuesioner (Diolah Penulis)

Dari tabel diatas dapat kita lihat bahwa responden menjawab sangat baik (SB) sebanyak 66,67%, menjawab baik (B) sebanyak 30% dan menjawab cukup baik (CB) sebanyak 3,33% dengan total bobot 139. Dapat disimpulkan bahwa setengah dari total responden menjawab sangat baik (SB), maka artinya bahwa responden menilai manajemen sangat baik dalam rangka mendorong pekerja untuk berpartisipasi dalam pengambilan keputusan yang berdampak pada keselamatan.

Tabel 4.10. Manajemen Mengumpulkan Informasi yang Akurat dalam Investigasi Kecelakaan

Pendapat	Jumlah responden	Persentase (%)	Total Bobot
SB (5)	21	70 %	105
B (4)	8	26,67 %	32
CB (3)	1	3,33 %	3
TB (2)	-	-	-
STB (1)	-	-	-
Jumlah	30	100 %	140

Sumber : Hasil Kuesioner (Diolah Penulis)

Dari tabel diatas dapat kita lihat bahwa responden menjawab sangat baik (SB) sebanyak 70%, menjawab baik (B) sebanyak 26,67% dan menjawab cukup baik (CB) sebanyak 3,33% dengan total bobot 140. Dapat disimpulkan bahwa setengah dari total responden menjawab sangat baik (SB), maka artinya bahwa responden menilai manajemen sangat baik dalam rangka mengumpulkan informasi yang akurat dalam investigasi kecelakaan.

Tabel 4.11. Manajemen Menempatkan Keselamatan Lebih Dahulu Dibandingkan Produksi

Pendapat	Jumlah responden	Persentase (%)	Total Bobot
SB (5)	25	83,33 %	125
B (4)	5	16,67 %	20
CB (3)	-	-	-
TB (2)	-	-	-
STB (1)	-	-	-
Jumlah	30	100 %	145

Sumber : Hasil Kuesioner (Diolah Penulis)

Dari tabel diatas dapat kita lihat bahwa responden menjawab sangat baik (SB) sebanyak 83,33% dan menjawab baik (B) sebanyak 16,67% dengan total bobot 145. Dapat disimpulkan bahwa mayoritas total responden menjawab sangat baik (SB), maka artinya bahwa responden menilai manajemen sangat baik dalam rangka menempatkan keselamatan lebih dahulu dibandingkan produksi.

Halaman Tabel I :

Tabel 4.12. Manajemen Selalu Mengingatn Kepada Pekerja Disini untuk Selalu Mementingkan Keselamatan Ketika Jadwal Kerja Sedang Padat

Pendapat	Jumlah responden	Persentase (%)	Total Bobot
SB (5)	20	66,67 %	100
B (4)	10	33.33 %	40
CB (3)	-	-	-

Halaman Tabel II :

Pendapat	Jumlah responden	Persentase (%)	Total Bobot
TB (2)	-	-	-
STB (1)	-	-	-
Jumlah	30	100 %	140

Sumber : Hasil Kuesioner (Diolah Penulis)

Dari tabel diatas dapat kita lihat bahwa responden menjawab sangat baik (SB) sebanyak 20% dan menjawab baik (B) sebanyak 10% dengan total bobot 140. Dapat disimpulkan bahwa mayoritas total responden menjawab sangat baik (SB), maka artinya bahwa responden menilai manajemen sangat baik dalam rangka mengingatkan kepada *crew* untuk selalu mementingkan keselamatan ketika jadwal kerja sedang padat.

Untuk dapat memberikan penafsiran terhadap variabel penerapan *ISM Code* dan agar dapat mengetahui tingkat baik atau tidaknya penerapan *ISM Code* yang dilakukan oleh PT. Surf Marine Indonesia, maka dapat berpedoman pada ketentuan yang tertera pada tabel berikut ini :

Tabel 4.13. Penafsiran Antar Kriteria

Interval Skor	Kriteria
Sangat Baik (SB)	4,01 – 5,00
Baik (B)	3,01 – 4,00
Cukup Baik (CB)	2,01 – 3,00
Tidak Baik (TB)	1,01 – 2,00
Sangat Tidak Baik (STB)	0,01 – 1,00

Sumber : Jogiyanto dalam Fina (2013:83)

Halaman Tabel I :

Tabel 4.14. Rekapitulasi Hasil Analisis Jawaban Responden Variabel Penerapan *ISM Code*

No	Pernyataan	Jawaban					Total Bobot	Rata-Rata	Kriteria
		SB (5)	B (4)	C B (3)	T B (2)	ST B (1)			
1	Manajemen mendorong pekerja disini untuk bekerja sesuai aturan keselamatan	18	12	0	0	0	138	4,6	SANGAT BAIK
2	Manajemen menjamin setiap orang menerima informasi yang berkaitan dengan keselamatan	20	9	1	0	0	139	4,63	SANGAT BAIK
3	Manajemen berusaha untuk mendesain K3 rutin yang berguna dan terlaksana dengan benar	18	11	1	0	0	137	4,57	SANGAT BAIK
4	Manajemen menjamin setiap orang dapat menyebarkan cara kerja yang selamat dalam pekerjaan mereka	2	25	3	0	0	119	3,97	BAIK
5	Manajemen mendorong pekerja disini untuk berpartisipasi dalam pengambilan keputusan	20	9	1	0	0	139	4,63	SANGAT BAIK

Halaman Tabel II :

No	Pernyataan	Jawaban					Total Bobot	Rata-Rata	Kriteria
		SB (5)	B (4)	C B (3)	T B (2)	ST B (1)			
6	Manajemen mengumpulkan informasi yang akurat dalam investigasi kecelakaan	21	8	1	0	0	140	4,67	SANGAT BAIK
7	Manajemen menepatkan keselamatan lebih dahulu dibandingkan produksi	25	5	0	0	0	145	4,83	SANGAT BAIK
8	Manajemen selalu mengingatkan kepada pekerja disini untuk selalu mementingkan keselamatan ketika jadwal kerja sedang padat	20	10	0	0	0	140	4,67	SANGAT BAIK
	JUMLAH	144	89	7	0	0	1.097	36,57	
	RATA-RATA							4,57	SANGAT BAIK

Sumber : Data yang Diolah dari Kuesioner, 2019

Dari tabel diatas diketahui bahwa nilai rata-rata untuk pernyataan nomor 6 dan 8 memiliki nilai paling tinggi yaitu sebesar 4,67 dengan kriteria sangat baik dan nilai rata-rata terendah pada pernyataan nomor 4 yaitu sebesar 3,97 dengan kriteria baik. Dari tabel tersebut juga diketahui jawaban responden untuk variabel Penerapan *ISM Code*, dimana responden menjawab Sangat Baik (SB) sebanyak 144 (60 %), Kemudian responden yang menjawab Baik (B) sebanyak 89

(37,08%) , dan responden yang menjawab Cukup Baik (CB) sebanyak 7 (2,92%).

Dari seluruh jawaban keseluruhan responden menunjukkan bahwa mayoritas responden menjawab Sangat Baik (SB) yaitu dengan jumlah sebanyak 114 (60%). Maka ini menunjukkan bahwa hasil analisis Penerapan *ISM Code* dengan rata-rata 4,30 berada pada interval 4,01 – 5,00 artinya Penerapan *ISM Code* di PT. Surf Marine Indonesia dalam kondisi Sangat Baik.

D. Analisis kinerja crew kapal PT. Surf Marine Indonesia

Sesuai dengan rumusan masalah yang kedua, penulis juga mengumpulkan data dengan metode kuisisioner. Dalam variabel ini terdiri dari 8 butir pertanyaan yang digunakan oleh penulis dalam penelitian. Kemudian hasil jawaban responden mengenai kinerja *crew* kapal dapat dilihat dalam tabel berikut ini :

Tabel 4.15. *Crew* Kapal Berusaha Keras Untuk Mencapai Tingkat Keselamatan Kerja Yang Tinggi

Pendapat	Jumlah responden	Persentase (%)	Total Bobot
SS (5)	26	86,67 %	130
S (4)	4	13,33 %	16
CS (3)	-	-	-
TS (2)	-	-	-
STS (1)	-	-	-
Jumlah	30	100 %	146

Sumber : Hasil Kuesioner (Diolah Penulis)

Dari tabel diatas dapat kita lihat bahwa responden menjawab sangat setuju (SS) sebanyak 86,67%, dan menjawab setuju (S) sebanyak 13,33% dengan total bobot 146. Dapat disimpulkan bahwa mayoritas total responden menjawab sangat setuju (SS), maka artinya bahwa responden menilai sangat setuju jika *crew* kapal berusaha keras untuk mencapai tingkat keselamatan kerja yang tinggi.

Tabel 4.16. Crew Kapal Bertanggung Jawab untuk Selalu Menjaga Kebersihan dan Kerapian Tempat Kerja

Pendapat	Jumlah responden	Persentase (%)	Total Bobot
SS (5)	29	96,67 %	145
S (4)	1	3,33 %	4
CS (3)	-	-	-
TS (2)	-	-	-
STS (1)	-	-	-
Jumlah	30	100 %	149

Sumber : Hasil Kuesioner (Diolah Penulis)

Dari tabel diatas dapat kita lihat bahwa responden menjawab sangat setuju (SS) sebanyak 96,67%, dan menjawab setuju (S) sebanyak 3,33% dengan total bobot 149. Dapat disimpulkan bahwa mayoritas total responden menjawab sangat setuju (SS), maka artinya bahwa responden menilai sangat setuju jika crew kapal bertanggung jawab untuk selalu menjaga kebersihan dan kerapian tempat kerja.

Tabel 4.17. Crew Kapal Peduli Terhadap Keselamatan Orang Lain

Pendapat	Jumlah responden	Persentase (%)	Total Bobot
SS (5)	27	90 %	135
S (4)	2	6,67 %	8
CS (3)	1	3,33 %	3
TS (2)	-	-	-
STS (1)	-	-	-
Jumlah	30	100 %	146

Sumber : Hasil Kuesioner (Diolah Penulis)

Dari tabel diatas dapat kita lihat bahwa responden menjawab sangat setuju (SS) sebanyak 90%, menjawab setuju (S) sebanyak 6,67% dengan total bobot dan menjawab cukup setuju (CS) sebanyak 3,33% dengan total bobot 149. Dapat disimpulkan bahwa mayoritas total responden menjawab sangat setuju (SS), maka artinya bahwa responden menilai sangat setuju jika crew kapal peduli terhadap keselamatan orang lain.

Tabel 4.18. Crew Kapal Menangani Resiko Bahaya yang Ditemukan

Pendapat	Jumlah responden	Persentase (%)	Total Bobot
SS (5)	24	80 %	120
S (4)	6	20 %	24
CS (3)	-	-	-
TS (2)	-	-	-
STS (1)	-	-	-
Jumlah	30	100 %	144

Sumber : Hasil Kuesioner (Diolah Penulis)

Dari tabel diatas dapat kita lihat bahwa responden menjawab sangat setuju (SS) sebanyak 80%, dan menjawab setuju (S) sebanyak 20% dengan total bobot 144. Dapat disimpulkan bahwa mayoritas total responden menjawab sangat setuju (SS), maka artinya bahwa responden menilai sangat setuju jika *crew* kapal menangani resiko bahaya yang ditemukan.

Tabel 4.19. Crew Kapal Saling Membantu Satu Sama Lain untuk Bekerja dengan Selamat

Pendapat	Jumlah responden	Persentase (%)	Total Bobot
SS (5)	23	76,67 %	115
S (4)	6	20 %	24
CS (3)	1	3,33 %	3
TS (2)	-	-	-
STS (1)	-	-	-
Jumlah	30	100 %	142

Sumber : Hasil Kuesioner (Diolah Penulis)

Dari tabel diatas dapat kita lihat bahwa responden menjawab sangat setuju (SS) sebanyak 76,67%, menjawab setuju (S) sebanyak 20% dan menjawab cukup setuju (CS) sebanyak 3,33% dengan total bobot 142. Dapat disimpulkan bahwa mayoritas total responden menjawab sangat setuju (SS), maka artinya bahwa responden menilai sangat setuju

jika crew kapal saling membantu satu sama lain untuk bekerja dengan selamat.

Tabel 4.20. Crew Kapal Bertanggung Jawab Terhadap Keselamatan Orang Lain

Pendapat	Jumlah responden	Persentase (%)	Total Bobot
SS (5)	20	66,67 %	100
S (4)	8	26,67 %	32
CS (3)	2	6,66 %	6
TS (2)	-	-	-
STS (1)	-	-	-
Jumlah	30	100 %	138

Sumber : Hasil Kuesioner (Diolah Penulis)

Dari tabel diatas dapat kita lihat bahwa responden menjawab sangat setuju (SS) sebanyak 66,67%, menjawab setuju (S) sebanyak 26,67% dan menjawab cukup setuju (CS) sebanyak 6,66% dengan total bobot 138. Dapat disimpulkan bahwa mayoritas total responden menjawab sangat setuju (SS), maka artinya bahwa responden menilai sangat setuju jika crew kapal bertanggung jawab terhadap keselamatan orang lain.

Tabel 4.21. Crew Kapal Menganggap Resiko Dari Bahaya Sebagai Hal yang Dapat Dihindari Dalam Bekerja

Pendapat	Jumlah responden	Persentase (%)	Total Bobot
SS (5)	20	66,67 %	100
S (4)	9	30 %	36
CS (3)	1	3,33 %	3
TS (2)	-	-	-
STS (1)	-	-	-
Jumlah	30	100 %	139

Sumber : Hasil Kuesioner (Diolah Penulis)

Dari tabel diatas dapat kita lihat bahwa responden menjawab sangat setuju (SS) sebanyak 66,67%, menjawab setuju (S) sebanyak 30% dan menjawab cukup setuju (CS) sebanyak 3,33% dengan total bobot 139. Dapat disimpulkan bahwa mayoritas total responden menjawab sangat setuju (SS), maka artinya bahwa responden menilai sangat setuju jika *crew* kapal menganggap resiko dari bahaya sebagai hal yang dapat dihindari dalam bekerja.

Tabel 4.22. *Crew* Kapal Menganggap Kecelakaan Ringan Sebagai Hal yang Serius dalam Pekerjaan Sehari – hari

Pendapat	Jumlah responden	Persentase (%)	Total Bobot
SB (5)	22	73,33 %	110
B (4)	6	20 %	24
CB (3)	2	6,66 %	6
TB (2)	-	-	-
STB (1)	-	-	-
Jumlah	30	100 %	140

Sumber : Hasil Kuesioner (Diolah Penulis)

Untuk dapat memberikan penafsiran terhadap variabel Kinerja *Crew* Kapal dan agar dapat mengetahui tingkat baik atau tidaknya Kinerja *Crew* Kapal yang dimiliki oleh PT. Surf Marine Indonesia, maka dapat berpedoman pada ketentuan yang tertera pada tabel berikut ini :

Halaman Tabel I :

Tabel 4.23. Penafsiran Antar Kriteria

Interval Skor	Kriteria
Sangat Baik (SB)	4,01 – 5,00
Baik (B)	3,01 – 4,00
Cukup Baik (CB)	2,01 – 3,00
Tidak Baik (TB)	1,01 – 2,00

Halaman Tabel II :

Interval Skor	Kriteria
Sangat Tidak Baik (STB)	0,01 – 1,00

Sumber : Jogiyanto dalam Fina (2013:83)

Halaman Tabel I :

Tabel 4.24. Rekapitulasi Hasil Analisis Jawaban Responden Variabel Kinerja Crew Kapal

No	Pernyataan	Jawaban					Total Bobot	Rata-Rata	Kriteria
		SB (5)	B (4)	C B (3)	T B (2)	ST B (1)			
1	Crew kapal berusaha keras untuk mencapai tingkat keselamatan kerja yang tinggi	26	4	0	0	0	146	4,87	SANGAT BAIK
2	Crew kapal bertanggung jawab untuk selalu menjaga kebersihan dan kerapian tempat kerja	29	1	0	0	0	149	4,97	SANGAT BAIK
3	Crew kapal peduli terhadap keselamatan orang lain	27	2	1	0	0	146	4,87	SANGAT BAIK
4	Crew kapal menangani resiko bahaya yang ditemukan	24	6	0	0	0	144	4,8	SANGAT BAIK
5	Crew kapal saling membantu satu sama lain untuk bekerja dengan selamat	23	6	1	0	0	142	4,73	SANGAT BAIK

Halaman Tabel II :

No	Pernyataan	Jawaban					Total Bobot	Rata-Rata	Kriteria
		SB (5)	B (4)	CB (3)	TB (2)	STB (1)			
6	Crew kapal bertanggung jawab terhadap keselamatan orang lain	20	8	2	0	0	138	4,6	SANGAT BAIK
7	Crew kapal menganggap resiko dari bahaya sebagai hal yang bisa dihindari	20	9	1	0	0	139	4,63	SANGAT BAIK
8	Crew kapal menganggap kecelakaan ringan adalah hal yang serius	22	6	2	0	0	140	4,67	SANGAT BAIK
	JUMLAH	191	42	7	0	0	1.144	38,13	
	RATA-RATA							4,76	SANGAT BAIK

Sumber : Data yang diolah dari kuesioner, tahun 2019

Dari tabel diatas diketahui bahwa nilai rata-rata untuk pernyataan nomor 2 memiliki nilai paling tinggi yaitu sebesar 4,97 dengan kriteria sangat baik dan nilai rata-rata terendah pada pernyataan nomor 6 yaitu sebesar 4,6 dengan kriteria sangat baik. Dari tabel tersebut juga diketahui jawaban responden untuk variabel Kinerja Crew Kapal, dimana responden menjawab Sangat Baik (SB) sebanyak 191 (79,58%), Kemudian responden yang menjawab Baik (B) sebanyak 42 (17,5%) , dan responden yang menjawab Cukup Baik (CB) sebanyak

7 (2,92%). Dari seluruh jawaban keseluruhan responden menunjukkan bahwa mayoritas responden menjawab Sangat Baik (SB) yaitu dengan jumlah sebanyak 191 (79,58%). Maka ini menunjukkan bahwa hasil analisis Kinerja Crew Kapal dengan rata-rata 4,76 berada pada interval 4,01 – 5,00 artinya Kinerja Crew Kapal di PT. Surf Marine Indonesia dalam kondisi Sangat Baik.

E. Analisis Pengaruh dan Hubungan Penerapan *ISM Code* terhadap Kinerja Crew Kapal pada PT. Surf Marine Indonesia

Halaman Tabel I :

Tabel 4.25. Rekapitulasi Hasil Variabel X terhadap Variabel Y

No Resp	ΣX	ΣY	ΣX^2	ΣY^2	$\Sigma X \times \Sigma Y$
1	36	39	1296	1521	1404
2	35	39	1225	1521	1365
3	36	37	1296	1369	1332
4	35	36	1225	1296	1260
5	38	40	1444	1600	1520
6	38	40	1444	1600	1520
7	37	38	1369	1444	1406
8	35	36	1225	1296	1260
9	36	37	1296	1369	1332
10	39	40	1521	1600	1560
11	38	39	1444	1521	1482
12	39	40	1521	1600	1560
13	38	40	1444	1600	1520
14	39	40	1521	1600	1560
15	36	38	1296	1444	1368
16	27	28	729	784	756
17	36	37	1296	1369	1332
18	39	40	1521	1600	1560
19	35	36	1225	1296	1260
20	38	40	1444	1600	1520
21	34	37	1156	1369	1258
22	36	37	1296	1369	1332
23	36	39	1296	1521	1404
24	38	40	1444	1600	1520

Halaman Tabel II :

No Resp	$\sum X$	$\sum Y$	$\sum X^2$	$\sum Y^2$	$\sum X \times \sum Y$
25	35	36	1225	1296	1260
26	38	40	1444	1600	1520
27	39	40	1521	1600	1560
28	36	38	1296	1444	1368
29	37	38	1369	1444	1406
30	38	39	1444	1521	1482
Total	1.097	1.144	40.273	43.794	41.987

Sumber : Data yang diolah dari kuesioner, 2019

1. Analisis Koefisien Korelasi

Tabel 4.26. *Correlations* (Koefisien Korelasi)

Correlations

		y	x
Pearson	y	1.000	.942
Correlation	x	.942	1.000
Sig. (1-tailed)	y	.	.000
	x	.000	.
N	y	30	30
	x	30	30

Sumber : Data yang diolah dari kuesioner, 2019 (SPSS Ver. 20.00)

Pada data diatas menunjukkan hasil koefisien korelasi antara Variabel X dan Variabel Y. Dari hasil korelasi di atas tampak bahwa korelasi antara "Penerapan *ISM Code* (X) dengan Kinerja *Crew* kapal (Y) adalah = 0,942 , dengan tingkat signifikansi = 0,000. Hal ini menunjukkan adanya korelasi yang **Sangat Kuat** dan positif antara ke dua variabel.

Berdasarkan data dari SPSS yang diolah oleh penulis untuk menunjukkan kuat atau lemah, maka dapat berpedoman pada ketentuan yang tertera pada tabel berikut ini:

Tabel 4.27. Interpretasi Tingkat Hubungan Variabel X dan Y

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0,00 – 0,200	Sangat lemah
0,20 – 0,399	Lemah
0,40 – 0,599	Cukup Kuat
0,60 – 0,799	Kuat
0,80 – 1,000	Sangat Kuat

Sumber : Sugiyono (2013;250)

2. Analisis Koefisien Determinasi (R)

Koefisien Determinasi (R) menunjukkan seberapa besar variabel independen menjelaskan variabel dependennya. Jika R square semakin besar (mendekati 1), maka dapat dikatakan bahwa pengaruh variabel bebas (X) adalah besar terhadap variabel terikat (Y). Sebaliknya, jika R square semakin kecil (mendekati 0), maka dapat dikatakan bahwa pengaruh variabel bebas X terhadap variabel terikat Y semakin kecil. Rumus untuk korelasi determinasi adalah sebagai berikut:

Tabel 4.28. Model Summary (Koefisien Determinasi)

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.942 ^a	.887	.882	.829
a. Predictors: (Constant), x				
b. Dependent Variable: y				

Sumber : Data yang Diolah dari Kuesioner, 2019 (SPSS Ver. 20.00)

Perhitungan pada tabel koefisien determinasi didapatkan rumus :

$$R = r^2 \times 100\%$$

$$R = (0,942)^2 \times 100\%$$

$$R = 0,887$$

$$R = 88,7\%$$

Berdasarkan perhitungan di atas, didapatkan nilai koefisien determinasi (R) sebesar 88,7%. Hal ini menunjukkan kontribusi positif dari penerapan *ISM Code* terhadap kinerja *crew* kapal dan sisanya sebesar 11,3% dipengaruhi oleh faktor-faktor lain seperti pelatihan, dan kompensasi.

3. Analisis Persamaan Regresi Linear Sederhana

Analisis ini merupakan teknik yang digunakan untuk melihat hubungan antara kedua variabel, yaitu variabel X dan variabel Y. Tabel di bawah ini akan menunjukkan koefisien dari variabel X terhadap variabel Y.

Tabel 4.29. Coefficients (Regresi Linear Sederhana)

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardize d Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	2.630	2.405		1.093	.284
<i>ISM Code</i>	.971	.066	.942	14.789	.000

a. Dependent Variable: Kinerja

Sumber : Data yang Diolah dari Kuesioner, 2019 (SPSS Ver. 20.00)

Dari hasil perhitungan di atas, maka dapat dibuatkan model persamaannya yakni:

$$Y = a + bx$$

Dimana :

X = Penerapan *ISM Code* a = konstanta

Y = Kinerja *Crew Kapal*

Persamaan linier nya adalah :

$$Y = 2,630 + 0,971X$$

Dari persamaan diatas dapat dijabarkan dengan pernyataan sebagai berikut:

Dari nilai konstanta 2,630 menyatakan bahwa bilamana tidak ada penerapan *ISM Code* maka nilai kinerja *crew kapal* sama dengan 2,630. Nilai Koefisien Regresi sebesar 0,971 menyatakan bahwa setiap penambahan 1 (satu) poin penerapan *ISM Code* maka akan menambah kinerja *crew kapal* sebesar 0,971 poin demikian pula sebaliknya, jika penerapan *ISM Code* mengalami penurunan 1 (satu) poin maka kinerja *crew kapal* akan cenderung mengalami penurunan sebesar 0,971 poin.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan maka penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Dari analisis deskriptif berdasarkan jawaban keseluruhan responden menunjukkan bahwa mayoritas responden menjawab penerapan *ISM Code* di PT. Surf Marine Indonesia Sangat Baik (SB). Jadi kesimpulan dari hasil analisis penerapan *ISM Code* dengan rata-rata 4,57 berada pada interval 4,01 – 5,00 artinya nilai penerapan *ISM Code* di PT. Surf Marine Indonesia dalam kondisi Sangat Baik.
2. Dari analisis deskriptif berdasarkan jawaban keseluruhan responden menunjukkan bahwa mayoritas responden menjawab Sangat Baik (SB). Jadi kesimpulan dari hasil analisis kinerja *crew* kapal dengan rata-rata 4,76 berada pada interval 4,01 – 5,00 artinya nilai kinerja *crew* kapal di PT. Surf Marine Indonesia dalam kondisi Sangat Baik.
3. Hasil analisis korelasi di atas tampak bahwa korelasi antara “Penerapan *ISM Code* (X) dengan Kinerja *Crew* Kapal (Y) adalah $= 0,942$, dengan tingkat signifikansi $= 0,000$. Hal ini menunjukkan adanya korelasi yang positif dan sangat kuat antara ke dua variabel. Untuk nilai koefisien determinasi (R) Sebesar 88,7%. Hal ini menunjukkan kontribusi positif dari penerapan *ISM Code* terhadap kinerja *Crew* kapal dan sisanya sebesar 11,3% dipengaruhi oleh faktor-faktor lain. Untuk nilai Koefisien Regresi sebesar 0,971 menyatakan bahwa setiap penambahan 1 (satu) poin penerapan *ISM Code* maka akan menambah kinerja *crew* kapal sebesar 0,971 poin demikian pula

sebaliknya. Dan untuk nilai signifikan untuk variabel Penerapan *ISM Code* adalah $0,000 < 0,005$.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas, penulis juga akan mencoba memberikan saran yang mungkin dapat berguna sebagai bahan pertimbangan dan masukan dalam meningkatkan kinerja *crew kapal*.

Adapun saran-saran berikut :

1. Perusahaan harus memperhatikan penerapan *ISM Code* seperti manajemen keselamatan, melakukan latihan drilling, memastikan alat pelindung diri yang dikenakan harus lengkap dan layak serta mengutamakan keselamatan daripada produksi dapat berjalan seterusnya tanpa berkurang sedikitpun agar kinerja *crew kapal* terus meningkat dan menambah nilai perusahaan khususnya untuk para stakeholder perusahaan.
2. Walaupun perusahaan sudah melaksanakan penerapan *ISM Code* dengan baik dan kinerja *crew kapal* sudah sangat baik juga namun perusahaan harus tetap mengontrol setiap pelaksanaan kebijakan keselamatan di lapangan sehingga perusahaan tetap mempunyai nilai dan bisa menjadi perusahaan yang disukai sesuai dengan visi daripada perusahaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. (2010). *Prosedur penelitian : Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta : Rineka Cipta
- Bukit, Benjamin. Tasman Malusa., & Abdul Rahmat. (2017). *Pengembangan Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta: Zahir Publishing
- Departemen Perhubungan Republik Indonesia (2008). *Undang-Undang RI No 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran*
- Hartono, Jogiyanto. (2013). *Metodologi Penelitian Bisnis Salah Kaprah dan Pengalaman-Pengalaman*. Yogyakarta : BPFE-Yogyakarta.
- International Maritime Organization*. (2011). *ISM Code*. CPI Group. United Kingdom.
- Kementerian Republik Indonesia. (2000). *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan, Sekretariat Negara 2000*
- Nawawi, Hadari. (2006). *Evaluasi dan Manajemen Kinerja di Lingkungan Perusahaan Industri*. Yogyakarta : Gadjah Mada University Press.
- Payaman J. Simanjuntak. (2005). *Manajemen dan Evaluasi Kinerja*. Jakarta: Penerbit Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi UI
- Rejeki, S. A. (2020). *Analisis Kasus High Potential Near Miss di Kapal Surf Perdana pada PT. Surf Marine Indonesia. Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan*. Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Makassar
- Safety Management System (SMS) Manual*. (2018). Surf Marine Indonesia.

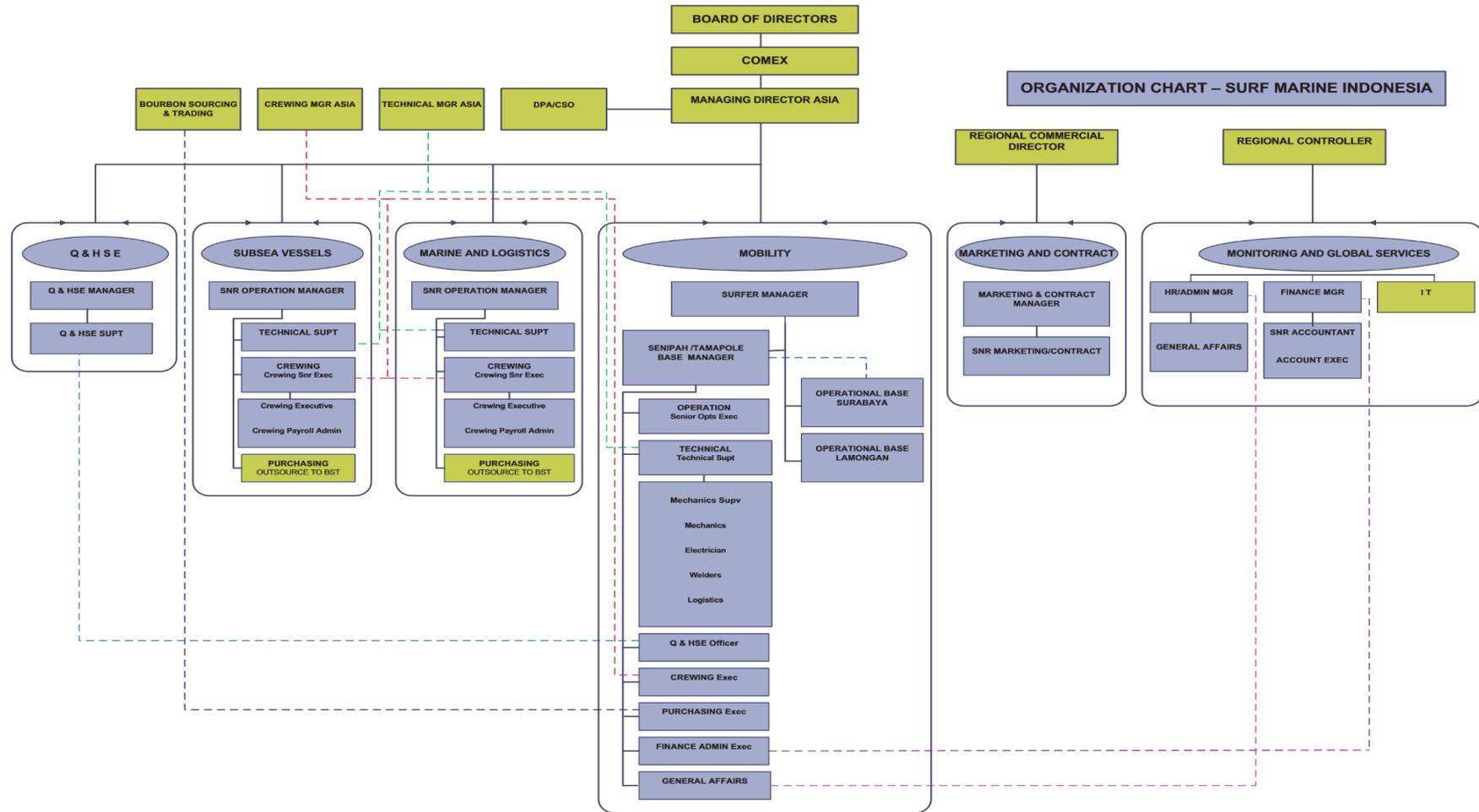
Sugiyono. (2011). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif & RND*. Bandung : Alfabeta.

Tim penyusun. (2019). *Pedoman Penulisan Skripsi*. PIP Makassar. Makassar.

Wikipedia Bahasa Indonesia. *Konvensi Standard Training Certification and Watchkeeping* (online), [https://id.wikipedia.org/wiki/ Konvensi_STCW](https://id.wikipedia.org/wiki/Konvensi_STCW). 2017.
Diakses pada tanggal 23 November 2019.

LAMPIRAN

Lampiran 1. Bagan Organisasi PT. Surf Marine Indonesia



Lampiran 2. Safety Management System (SMS)



1 SMS Contents

Management Statement

Master Overriding Authority

ISM Code-SMS Reference

Section 1: Management, Leadership and Accountability

BOURBON Charter
BOURBON Values
BOURBON Vision Statement
BOURBON Mission Statement
Safety and Environmental Excellence
BOURBON 12 Golden Rules
BOURBON 12 Live-saving Rules
PTSMI Organization Chart
Quality Policy
Stop Work Policy
Health and Safety Policy
Environmental Policy
Drug and Alcohol Policy
Smoking Policy
Anti-Harassment Policy
Equal Opportunities Policy
Crewing Policy
Security Policy
Maintenance Policy
Purchasing and Supply Chain Policy
Fuel Management Policy
Clear Deck Policy
Navigation Policy
Vessel Documentation

Section 2: Personnel Management

Management of Shore-based Personnel
Code of Ethics

Section 3: Management of Vessel Personnel

Crew Management
Competence and Training
Seafarer Recruitment Procedure

Shipboard Safety Induction

Section 4: Reliability and Maintenance Standards

Reliability and Maintenance

Section 5: Navigational Safety

Standing Orders

Navigation and Watch Keeping

Passage Planning and

Manoeuvring Navigation at

Offshore Locations Navigation

Standards and Equipment

Section 6: Operations and Contract Management

Vessel

Stability Cargo

Operations

Cargo and Hazardous

Materials Bunkering

Operations

Lifting and Hoisting

Operations Personnel

Transfer Operations DP

Operations

Anchor Handling and Towing

Operations Mooring Operations

Spread Mooring Operations

Managing Contractors and Third

Parties Vessel Administration

Methanol Operations

Tank Cleaning

Operations

Section 7: Management of Change

Management of Change

Section 8: Incident Investigation and Analysis

Incident Reporting, Investigation and Management

Section 9: Safety Management

Pre-task

Planning Permit

to Work HSE

Meetings

B-Safe and Hazard

Observations Personal

Protective Equipment

Personal Safety

Dangers of Hydrogen Sulphide

Health

Hygiene

Hazardous Substances

Section 10: Environmental Management

Environmental Management Fuel Consumption Reporting

Section 11: Emergency and Contingency

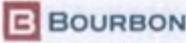
Emergency and Contingency Ship Security

Section 12: QMS Measurement and Analysis

SMS

Measurement and Analysis Corrective Action Proced

Lampiran 3. QSM Audit Plan for ISM Code Surfer 1846

		QMS Audit Plan B-FRM-1202.0001				
_ QMS AUDIT IDENTIFICATION						
Auditee identification	Surfer 1846					
Audit to	Vessel	Office	Offshore Manning	Crew Sourcing	Other Supplier	
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Audit objectives	Safety Management System					
Audit scope	a) Determine the extent of conformity of the auditee's management system, or parts of it, with audit criteria; b) Evaluate the capability of the management system to ensure compliance with statutory, regulatory and contractual requirements; c) Evaluate the effectiveness of the management system in meeting its specific objectives; d) Identify areas for potential improvement of the management system.					
Audit location(s)	Seripah, Indonesia					
Risk assessment considered	Yes <input type="checkbox"/>					
Audit criteria	ISM	ISPS	ISO 9001	ISO 14001	OHSAS 18001	MLC QMS
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Audit conducted by	<input checked="" type="checkbox"/> Own Organization		<input type="checkbox"/> On behalf of?		Affiliate identification	
Audit sampling	Random Sampling					
Use of specific checklist	Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Checklist title		<i>PTSMI-FRM-03.0121-ver 01 - Surfer Shipboard Internal Audit Checklist</i>		
Audit language	Bahasa Indonesia					
Resources required	Auditor					
Dates	From	2019-01-25	To	2019-01-25		
NOTE: ISO 9001 is mandatory criterion for audit to Suppliers, except Offshore Manning and Crew Sourcing agencies. MLC is a mandatory criterion for audit to Offshore Manning and Crew Sourcing agencies.						
_ QMS AUDIT TEAM						
Audit Team Leader	Sholihin Budi Purnomo					
E-mail	Sholihin.budi@bourbon-online.com			Mobile phone	+62 82221903222	
Auditor	Alex Wahyudi Cahyono					
E-mail				Mobile phone		
Auditor-in-training (when applicable)						
E-mail				Mobile phone		
Technical expert (when applicable)						
E-mail				Mobile phone		
Audit team leader travelling from						
Transport reference number	Nil					
Audit team accommodation	Nil					

Lampiran 4. QSM Audit Plan for ISM Code Surfer 1845



QMS Audit Plan

B-FRM-1202.0001

_QMS AUDIT IDENTIFICATION							
Auditee identification	Surfer 1845						
Audit to	Vessel <input checked="" type="checkbox"/>	Office <input type="checkbox"/>	Offshore Manning <input type="checkbox"/>	Crew Sourcing <input type="checkbox"/>	Other Supplier <input type="checkbox"/>		
Audit objectives	Safety Management System						
Audit scope	a) Determine the extent of conformity of the auditee's management system, or parts of it, with audit criteria; b) Evaluate the capability of the management system to ensure compliance with statutory, regulatory and contractual requirements; c) Evaluate the effectiveness of the management system in meeting its specific objectives; d) Identify areas for potential improvement of the management system.						
Audit location(s)	Senipah, Indonesia						
Risk assessment considered	Yes <input type="checkbox"/>						
Audit criteria	ISM <input checked="" type="checkbox"/>	ISPS <input type="checkbox"/>	ISO 9001 <input type="checkbox"/>	ISO 14001 <input type="checkbox"/>	OHSAS 18001 <input type="checkbox"/>	MLC <input type="checkbox"/>	QMS <input type="checkbox"/>
Audit conducted by	<input checked="" type="checkbox"/> Own Organization			<input type="checkbox"/> On behalf of?		Affiliate identification	
Audit sampling	Random Sampling						
Use of specific checklist	Yes <input checked="" type="checkbox"/> Checklist title		<i>PTSMI-FRM-03.0121-ver 01 - Surfer Shipboard Internal Audit Checklist</i>				
Audit language	Bahasa Indonesia						
Resources required	Auditor						
Dates	From	2019-01-24	To	2019-01-24			

NOTE:
 ISO 9001 is mandatory criterion for audit to Suppliers, except Offshore Manning and Crew Sourcing agencies.
 MLC is a mandatory criterion for audit to Offshore Manning and Crew Sourcing agencies.

_QMS AUDIT TEAM	
Audit Team Leader	Sholihin Budi Purnomo
E-mail	Sholihin.budi@bourbon-online.com
Mobile phone	+62 82221903222
Auditor	Alex Wahyudi Cahyono
E-mail	
Mobile phone	
Auditor-in-training (when applicable)	
E-mail	
Mobile phone	
Technical expert (when applicable)	
E-mail	
Mobile phone	
Audit team leader travelling from	
Transport reference number	Nil
Audit team accommodation	Nil

RIWAYAT HIDUP PENULIS



USWATUL HASANAH, lahir pada tanggal 17 September 1998 di Annukkannung, Desa Marioriaja, Kecamatan Marioriwawo, Kabupaten Soppeng, Provinsi Sulawesi Selatan. Merupakan Putri Ketiga dari 4 bersaudara dari Ibu yang bernama Sarma dan ayah yang bernama Arafa. Penulis memasuki jenjang pendidikan Sekolah Dasar (SD) di SDN 194 Bottompare pada tahun 2005 hingga tahun 2011 serta menyelesaikan pendidikan lanjutan tingkat pertama di SMPN 3 Marioriwawo pada tahun 2011 hingga tahun 2014, kemudian melanjutkan pendidikan sekolah menengah atas di SMAN 5 Watan Soppeng dari tahun 2014 dan lulus pada tahun 2017.

Pada tahun 2017, penulis melanjutkan pendidikan Diploma – IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) angkatan XXXVIII. Pada semester V dan Semester VI penulis melaksanakan Praktek Darat (PRADA) di salah satu perusahaan offshore bernama BOURBON atau PT. Surf Marine Indonesia sebagai bagian dari crewing departement dan menjadi asisten crewing officer yang berkantor di RPX Center lantai 8, Jalan Ciputat Raya 99, Kelurahan Pondok Pinang, Jakarta Selatan pada 29 Juli 2019 hingga 29 juli 2020, dan kemudian kembali ke kampus untuk melanjutkan pendidikan Semester VII dan Semester VIII.

Pengalaman Organisasi selama melaksanakan Pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar yaitu, Staff DEMUSTAR (Dewan Permusyawaratan Taruna) pada Semester IV dan Semester VIII. Menjadi anggota DKM dan anggota aktif English Committee dari Semester I sampai Semester VIII dan pernah mengikuti beberapa perlombaan diantaranya lomba storytelling di ITEO 2018 dan Story Writting ITEO

2021. Dan pada tahun 2021 penulis menyelesaikan pendidikan Diploma – IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.