

**EFEKTIVITAS PENERAPAN ISM CODE DALAM MENUNJANG
KESELAMATAN DI LAUT PADA KAPAL MT.IBM 1**



**OLEH
MUH.TAUFIQ RAHMAN
NIT : 16.41.115
NAUTIKA**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2020 / ` 2021**

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : MUH.TAUFIQ RAHMAN
NIT : 16.41.115
Jurusan : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

EFEKTIVITAS PENERAPAN ISM CODE DALAM MENUNJANG KESELAMATAN DI LAUT PADA KAPAL MT.IBM 1

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

Makassar, 09 Juli 2021



MUH.TAUFIQ RAHMAN

NIT.16.41.115

**EFEKTIVITAS PENERAPAN ISM CODE DALAM
MENUNJANG KESELAMATAN DI LAUT PADA KAPAL
MT.IBM 1**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program
Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi
NAUTIKA

Disusun dan diajukan oleh

MUH.TAUFIQ RAHMAN
NIT.16.41.115

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

**EFEKTIVITAS PENERAPAN ISM CODE DALAM
MENUNJANG KESELAMATAN DI LAUT PADA KAPAL
MT.IBM 1**

Disusun dan Diajukan oleh:

MUH.TAUFIQ RAHMAN

NIT. 16.41.115

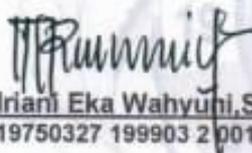
Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada tanggal, 09 Juli 2021

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



Capt. Tri Iriani Eka Wahyu, S.H., M.H., M.Mar
NIP. 19750327 199903 2 001



Dr. Ir. Abdoellah Djabier, Dess
NIP. 19620427 198803 1 001

Mengetahui:

a.n. Direktur

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi Nautika



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



Capt. Welem Ada', M.Pd., M.Mar.
NIP. 19670517 199703 1 001

PRAKATA

Assalamualaikum wr.wb segala puji syukur atas kehadiran Allah SWT atas berkat dan rahmatnya selama ini sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini dengan judul :”**EFEKTIVITAS PENERAPAN ISM CODE DALAM MENUNJANG KESELAMATAN DI LAUT PADA KAPAL MT.IBM 1** ,Adapun tugas ini, merupakan salah satu persyaratan bagi penulis sebagai taruna dalam menyelesaikan studinya pada program Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Tidak sedikit tantangan yang penulis hadapi selama perjalanan untuk mencapai cita-cita namun penulis senantiasa tabah dan berusaha untuk menghadapi segala rintangan sehingga mencapai keberhasilan di dalam penyelesaian skripsi ini. Dan penulis menyadari bahwasanya dalam penyelesaian tugas ini masih banyak terdapat kekurangan, baik dari susunan kalimat, segi bahasa, cara penulisan serta pembahasan materi. Untuk itu penulis senantiasa menerima kritik atau saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan tugas akhir ini.

Tak lupa penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

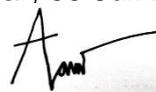
1. Bapak Capt.Sukirno,M.M.Tr.,M.Mar, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt.Wellem Ada’M.Pd.,M.Mar, selaku Ketua Program Studi Nautika.
3. Capt.Tri Iriani Eka Wahyuni,S.H.,M.H.,M.Mar Pembimbing Materi di dalam Penyelesaian Penulisan Skripsi Ini.
4. Bapak Dr.Ir.Abdoellah Djabier, Dess Sebagai pembimbing Teknik di dalam penyelesaian skripsi ini.
5. Seluruh Staf pengajar Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar atas bimbingan yang di berikan kepada penulis selama mengikuti proses pendidikan di PIP Makassar
6. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

7. Orang tua Penulis, Ibu Jumiati Malik S.Pd.I atas ketulusan dan kasih sayangnya. Bapak (Alm.) Abdul Rahman yang selalu menjadi inspirasiku dan membuatku selalu bangga menjadi anaknya. Serta semua keluarga yang selalu memberikan motivasi dan dorongan untuk menyelesaikan pendidikan di PIP Makassar.
8. Perusahaan Pelayaran PT.Mulia Borneo Mandiri yang telah memberikan kesempatan penulis untuk melakukan penelitian.
9. Seluruh Crew MT.IBM 1 2019-2020 yang telah memberikan inspirasi dan dukungan dalam penyelesaian skripsi ini.
10. Rekan-rekan Taruna (i) angkatan XXXVII khususnya kelas Nautika VIII.C yang turut membantu dalam penyelesaian skripsi ini .
11. Dan semua pihak yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini.

Dalam penulisan skripsi ini penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan-kekurangan bila di pandang dari segala sisi. Tentunya dalam hal ini tidak lepas dari kemungkinan adanya kalimat-kalimat atau kata-kata yang kurang berkenan dan perlu untuk diperhatikan. Namun demikian dengan segala kerendahan hati penulis memohon dan saran-saran dari para pembaca yang bersifat membangun demi penyempurnaan skripsi ini. Harapan penulis semoga skripsi ini dapat di jadikan sebagai bahan masukan serta dapat memberikan manfaat bagi para pembaca.

Akhir kata, penulis juga mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah banyak membantu dalam penyusunan skripsi ini namun tidak dapat disebutkan satu persatu. Semoga amal ibadah yang kita kerjakan dapat bermanfaat dan mendapatkan berkat dari Allah SWT, Amin.

Makassar, 09 Juli 2021



Muh. Taufiq Rahman
Nit.16.41.115

ABSTRAK

MUH.TAUFIQ RAHMAN, 2021 “ Efektivitas Penerapan ISM CODE dalam menunjang keselamatan di Laut pada kapal MT.IBM 1 ” (Dibimbing oleh Tri Iriani Eka Wahyuni dan Abdoellah Djabier).

Skripsi ini bertujuan untuk memberikan gambaran tentang metode manajemen keselamatan di atas kapal untuk menghindari terjadinya kecelakaan di atas kapal diakibatkan kurangnya pemahaman akan hal tersebut.

Penelitian ini dilaksanakan di MT.IBM 1, salah satu armada kapal tanker milik PT. Mulia Borneo Mandiri. Ketika penulis sedang melaksanakan praktek laut (prala), yakni pada tanggal 16 September 2019 sampai dengan 22 Juni 2020. sumber data yang diperoleh adalah data primer yang diperoleh langsung dari tempat penelitian dengan cara pengamatan dan wawancara langsung dengan para Anak Buah Kapal di MT.IBM 1, serta literature – literature yang berkaitan dengan judul skripsi.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa : (1) Masih banyak para Anak Buah Kapal yang belum mengerti atau memahami tentang pentingnya suatu keselamatan, khususnya keselamatan di MT.IBM 1. Penulis yakin, dengan (2)Memberikan gambaran tentang metode pemahaman tersebut, para Anak Buah Kapal Indonesia khususnya akan (3)Memiliki kesadaran akan pentingnya keselamatan di atas kapal, sehingga tingkat kecelakaan dapat diminimalkan sedemikian mungkin.

ABSTRACT

MUH.TAUFIQ RAHMAN,2021 *"Effectiveness of the Implementation of ISM CODE in supporting safety at sea on the MT.IBM 1 ship" (Supervised by Tri Iriani Eka Wahyuni and Abdoellah Djabier).*

This thesis aims to provide an overview of the method of safety management on board the ship to avoid accidents on board the ship due to a lack of understanding of it.

This research was conducted at MT.IBM 1, one of the tanker fleet owned by PT. Mulia Borneo Mandiri. When the author was carrying out sea practice (prala), namely on September 16, 2019 to June 22, 2020. The source of the data obtained was primary data obtained directly from the research site by means of direct observation and interviews with the crew of the ship at MT.IBM 1, as well as literature related to the title of the thesis.

The results of this study indicate that: (1) There are still many crew members who do not understand or understand the importance of safety, especially safety at MT.IBM 1. The author believes, by (2) Providing an overview of the understanding method, the children Indonesian Ships in particular will (3) Have awareness of the importance of safety on board, so that the accident rate can be minimized as much as possible.

DAFTAR TABEL

No.	Teks	Halaman
1.	Tabel 2.1 Jenis Kegiatan Perawatan kapal	16
2.	Tabel 3.1 Skala Likert untuk kuesioner	27
3.	Tabel 4.1 Daftar Awak Kapal MT.IBM 1	29
4.	Tabel 4.2 Komposisi responden berdasarkan status pekerjaan	38
5.	Tabel 4.3 Tabulasi data penelitian pada kegiatan deck maintenance	38
6.	Tabel 4.4 Persentase dan Kategorisasi hasil penelitian	39
7.	Tabel 4.5 Tingkat Pemahaman Kru kapal pada saat deck maintenance	39

DAFTAR GAMBAR

No.	Teks	Halaman
1.	Gambar 1.1 Kerangka Pikir	21
2.	Gambar 4.1 Struktur Organisasi Crew Kapal MT.IBM 1	30
3.	Gambar 4.2 Tingkat Pemahaman kru Kapal pada saat kegiatan Deck Maintenance	40
4.	Gambar 4.3 Pelanggaran Crew Kapal saat kegiatan Deck Maintenance	49

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	ii
HALAMAN PENGAJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
PRAKATA	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACK	viii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR ISI	xi
BAB I : PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
BAB 2 : TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian Efektivitas	5
B. ISM CODE (<i>international Safety Manegement</i>)Code	6
C. Pengertian Keselamatan	11
D. SMS (<i>Safety Management System</i>)	14
E. Kerangka Berpikir	20
F. Hipotesis	21
BAB III : METODE PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian	22
B. Definisi Operasional	23
C. Populasi dan Sampel	23
D. Teknik Pengumpulan Data	24

E. Teknik Analisis Data	26
BAB IV: HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Hasil Penelitian	28
B. Analisa Masalah	36
C. Pembahasan Masalah	41
BAB V: SIMPULAN DAN SARAN	
A. Simpulan	50
B. Saran	51
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sejalan dengan kemajuan teknologi di bidang pembangunan perhubungan laut, terutama pengoperasian kapal-kapal yang peralatannya serba moderen dan canggih. Kapal-kapal tersebut menuntut tenaga-tenaga pelaut yang terampil dan cekatan dalam menangani alat-alat tersebut terutama pada alat-alat navigasi demikian pula halnya dengan pekerjaan pelaut dikapal, dituntut untuk memiliki pengetahuan tentang keselamatan jiwa di kapal dan mempunyai tanggung jawab dalam keselamatannya.

Dengan cara membuat sistem manajemen, yang mampu untuk menciptakan kerjasama yang baik dan erat antara manajemen darat dan di atas kapal untuk mengoperasikan dengan system manajemen dimaksud harus ditunjang oeh pelaksanaan sumber daya manusia(SDM) yang berpengetahuan, memiliki keterampilan serta sarana penunjang yang cukup. Perlu kiranya disadari bahwa keputusan yang diambil di atas kapal, dimana keputusan tersebut harus menjamin bahwa setiap tindakan yang akan mempengaruhi keselamatan sudah memperhitungkan semua konsikuenasi yang akan timbul.

Keselamatan kerja merupakan suatu usaha atau kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, mencegah semua bentuk kecelakaan. Dengan sikap yang hati-hati dan tidak ceroboh dalam bertindak akan membuat pihak lain tidak mengalami kekhawatiran. Banyak crew kapal yang bekerja hanya sekedar memenuhi kewajiban sesuai tanggung jawabnya, tanpa memiliki kepedulian terhadap diri sendiri, orang lain dan lingkungannya. Bahkan, dikapal taruna pada waktu praktek laut ada crew kapal yang sengaja mengabaikan

peringatan dan prosedur yang telah ditetapkan dan itu berakibat fatal bagi crew kapal itu sendiri.

Dari hasil analisa kecelakaan memperlihatkan bahwa untuk setiap kecelakaan ada faktor penyebabnya. Sebab-sebabnya tersebut bersumber pada alat-alat mekanik dan lingkungan serta kepada manusianya sendiri. Untuk mencegah terjadinya kecelakaan, penyebab-penyebab ini harus dihilangkan.

Pemerintah serta organisasi seperti *International Maritim Organisation* (IMO), ikut memberikan tekanan terhadap perusahaan-perusahaan pelayaran untuk lebih memperhatikan segi keselamatan dari pada awak kapalnya. Karena *International Maritime Organization* (IMO) memiliki slogan *Safe, Secure, Efficient Shipping On Clean Ocean*. Yang berarti dalam pelayaran harus memperhatikan keselamatan, keamanan, efisiensi, dan lingkungan alam laut yang bersih. Peraturan-peraturan yang terkait dengan keselamatan kerja di kapal diantaranya tentang *International Safety Management Code* (ISM Code).

Peraturan-peraturan ini secara global bertujuan untuk mencegah atau mengurangi kecelakaan dan akibatnya, serta menjamin keselamatan kerja bagi crew kapal. Efektivitas Penerapan ISM Code di kapal sangat penting guna menunjang kinerja di kapal. Didalam pengoperasian kapal di MT.IBM 1 belum Efektif menerapkan ISM CODE ditemukan banyak sekali pekerjaan-pekerjaan baik yang ringan maupun yang berat, dan beresiko terhadap keselamatan *crew* kapal.

Pada tanggal 26 Februari 2020. Di sekitar Perairan Gresik, Jawa Timur, di kapal MT.IBM 1. Pengalaman saya sebagai seorang cadet, pada saat kapal berlabuh jangkar di perairan Gresik .Ada beberapa kejadian yang menjadi pertanyaan saya seorang Cadet di mana pada saat Crew akan melaksanakan Deck maintenance di kapal tidak di

awali dengan Safety meeting, Jadi Crew yang bekerja di deck tidak terstruktur. Akibat dari kejadian tersebut ada crew yang bekerja tidak sesuai dengan SOP yang berlaku di kapal contohnya penggunaan Alat Pelindung Diri seperti Safety Helmet yang tidak di gunakan pada saat bekerja yang beresiko membahayakan keselamatan diri.

Dari alasan-alasan yang telah dikemukakan diatas maka penulis menyusun skripsi dengan judul “***Efektivitas Penerapan ISM CODE dalam menunjang keselamatan di laut Pada Kapal MT.IBM 1*** “

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan di atas maka rumusan masalah yang akan dikaji dalam penelitian ini adalah Bagaimana tingkat pengetahuan Crew kapal dalam penerapan *Safety Management System* di atas kapal MT.IBM 1 ?

C. Tujuan Penelitian

Sehubungan dengan banyaknya unsur atau elemen yang merupakan bagian dari ISM Code maka penelitian dibatasi pada penerapan prosedur SMS(*Safety Management System*) di atas kapal MT. IBM 1.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Secara Teoritis

- a. Dapat menambah wawasan dan pengetahuan cara menerapkan ISM Code di dalam dunia kerja dan memecahkan permasalahan dengan ilmu yang sudah didapat
- b. Dapat menganalisa suatu permasalahan dengan lebih kritis dan dapat berfikir cerdas dalam menanggapi suatu permasalahan

kerja di atas kapal.

2. Manfaat Secara Praktis

a. Bagi Taruna

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

b. Bagi Pihak Crew

Sebagai bahan masukan kepada pihak -pihak terkait di atas kapal seperti Mualim, Masinis, Bosun, Mandor, Oiler, Juru Mudi, dan Kadet tentang bagaimana Efektivitas Penerapan ISM Code di kapal.

c. Bagi Perusahaan

Dapat menambah ilmu pengetahuan yang nantinya dapat bermanfaat untuk membantu para crew kapal apabila mendapatkan kesulitan dengan permasalahan yang sama. Dan dapat menjadi salah satu acuan bagi para perwira yang akan naik kapal. Sehingga mengetahui dampak Efektivitas Penerapan ISM Code di atas kapal.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Efektivitas

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia ,kata efektif mempunyai arti efek, pengaruh, akibat atau dapat membawa hasil. Jadi efektivitas adalah keaktifan daya guna ,adanya kesesuaian dalam suatu kegiatan orang yang melaksanakan tugas dengan sasaran yang dituju.

Atmosoeperto (2002 : 139) menyatakan Efektivitas adalah melakukan hal yang secara benar, atau efektivitas adalah sejauh mana kita mencapai sasaran dan efisiensi adalah bagaimana kita mencampur segala sumber daya secara cermat .

Efektivitas memiliki tiga tingkatan sebagaimana yang didasarkan oleh David J.Lawless dalam Gibson ,Ivancevich dan Donnely(1997:25-26) antara lain:

1. Efektivitas Individu

Efektivitas individu didasarkan pada pandangan dari segi individu yang menekankan pada hasil karya karyawan atau anggota dari organisasi

2. Efektivitas Kelompok

Adanya pandangan bahwa pada kenyataan individu saling bekerja sama dalam kelompok.Jadi efektivitas kelompok merupakan Jumlah kontribusi dari semua anggota kelompoknya.

3. Efektivitas Organisasi

Efektivitas organisasi terdiri dari efektivitas individu dari kelompok. Melalui pengaruh sinergitas organisasi mampu mendapatkan hasil karya lebih tinggi tingkatannya dari pada jumlah hasil karya tiap-tiap bagiannya.

B. ISM CODE (*Internasional Safety Management*)

ISM Code merupakan produk dari IMO (International Maritime Organization) yang akhirnya diadopsi oleh SOLAS pada tahun 1994 (Safety of Life at Sea). ISM Code merupakan standard Sistem Manajemen Keselamatan untuk pengoperasian kapal secara aman dan untuk pencegahan pencemaran di laut. Intinya ISM ini bertujuan untuk menjamin keselamatan di laut, mencegah kecelakaan atau kematian, dan juga mencegah kerusakan pada lingkungan dan kapal.

1. Tujuan *Internasional Safety Management Code*

- a. Menjamin keselamatan kapal dan awak kapalnya.
- b. Mencegah timbulnya kecelakaan dan korban jiwa di atas kapal.
- c. Mencegah terjadinya pencemaran lingkungan kerusakan lingkungan dan kehilangan harta benda.

Elemen *Internasional safety Management Code* :

Ada 16 Elemen dari ISM CODE apakah itu ? Mari kita baca sampai selesai tentang Elemen ISM CODE :

1. Umum

Pengenalan secara umum terhadap definisi, sasaran dan penerapan ISM Code.

2. Kebijakan Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan

Perusahaan harus mendokumentasikan (secara tertulis) KEBIJAKAN tentang keselamatan dan pencegahan pencemaran, dan memastikan bahwa setiap personil di perusahaannya mengetahui tentang hal tersebut dan menjalankan/ mematuhi. Umumnya ada 2 kebijakan:

- a. Kebijakan manajemen keselamatan.
- b. Kebijakan larangan menggunakan narkotik dan minuman beralkohol.

3. Tanggung Jawab dan Wewenang Perusahaan

Perusahaan harus mempunyai personil (di kantor maupun di kapal) dalam jumlah yang cukup dan sesuai dengan kebutuhan perusahaan, dengan tanggung jawab dan wewenang yang telah didefinisikan secara jelas ("siapa" bertanggung jawab terhadap "apa")

- a. Ada struktur organisasi.
- b. Ada job description untuk semua personil yang terlibat.

4. Petugas yang Ditunjuk (DPA-Designated Person Ashore)

Perusahaan harus menunjuk personil di kantor yang bertanggung jawab untuk memonitor semua hal yang berkaitan dengan keselamatan kapal. Hal-hal yang terkait:

- a. Kontrol dokumen
- b. Monitor pelatihan di kapal
- c. Prosedur

5. Tanggung Jawab dan Wewenang Nakhoda

Nakhoda bertanggung jawab untuk membuat sistem yang telah ditetapkan berjalan di kapal ybs., membantu awak kapal dalam menjalankan sistem tersebut dan memberikan instruksi/ panduan bagi mereka jika diperlukan.

Nakhoda adalah jabatan tertinggi di kapal yang mempunyai kewenangan yang lebih (*overriding authority*) dan tanggung jawab untuk mengambil keputusan yang berkaitan dengan keselamatan dan pencegahan pencemaran, dan meminta bantuan perusahaan sesuai keperluan.

6. Sumber Daya dan Tenaga Kerja

Perusahaan harus mempekerjakan personil yang tepat sesuai jabatan yang dibutuhkan di kantor dan di kapal, dan memastikan bahwa semua personil tersebut :

- a. Mengetahui tanggung jawab dan wewenangnya.
- b. Menerima instruksi/ panduan yang cukup untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya.
- c. Sudah dilatih (ditraining) sesuai kebutuhannya dan jika diperlukan sesuai tugas dan tanggung jawabnya.

7. Pengembangan Rencana Pengoperasian Kapal

Rencanakan hal yang Anda Lakukan dan Lakukan hal yang Anda Rencanakan. Kita membutuhkan rencana untuk melakukan pekerjaan di kapal dan Kita harus menjalankan apa yang telah Kita rencanakan tersebut. Hal-hal terkait:

- a. Sertifikat kapal
- b. Rencana pengoperasian kapal (rencana lintasan, koreksi peta, dll.

8. Kesiapan Menghadapi Keadaan Darurat

Perusahaan harus mempersiapkan cara untuk menghadapi keadaan darurat (keadaan yang tidak diharapkan), yang dapat terjadi sewaktu-waktu..Perusahaan harus mengembangkan rencana untuk merespons/ menghadapi keadaan darurat di kapal dan melatih semua personil terkait..Hal-hal terkait:

- a. Prosedur keadaan darurat
- b. Emergency plan
- c. Monitor dan perawatan alat-alat keselamatan
- d. Monitor latihan keselamatan

9. Pelaporan dan Analisa Ketidaksesuaian, Kecelakaan dan Kejadian Berbahaya.

Tidak ada seorangpun yang sempurna. Hal baik tentang sistem ini adalah memberikan jalan bagi Kita untuk memperbaiki dan meningkatkan sistem tersebut. Ketika Kita menemukan bahwa ada suatu hal yang salah (termasuk adanya kecelakaan dan keadaan berbahaya), Kita harus melaporkannya. Hal tersebut harus dianalisa

dan sistem secara keseluruhan akan dapat ditingkatkan. Hal-hal terkait :

- a. Laporan kerusakan/ berita acara kerusakan
- b. Permintaan perbaikan

10. Pemeliharaan Kapal dan Perlengkapannya

Kapal dan seluruh peralatannya harus dipelihara agar selalu dalam kondisi yang baik. Kita harus selalu mengikuti aturan dan regulasi yang berlaku. Selalu memelihara dan secara periodik melakukan pemeriksaan terhadap bagian dari peralatan tersebut sangat penting untuk keselamatan. Dan simpanlah record/data hasil pemeliharaan tersebut. Hal-hal terkait :

- a. Perawatan dan hubungan dengan class
- b. Perawatan terencana
- c. Kondisi fisik kapal

11. Dokumentasi

Sistem kerja (Sistem Manajemen Keselamatan) harus selalu didokumentasikan secara tertulis dan dikontrol pendistribusiannya. Dokumen penting harus tersedia di kantor dan di kapal. Kita juga harus mengontrol semua kertas kerja yang berhubungan dengan sistem tersebut.

12. Verifikasi, Tinjauan dan Evaluasi Perusahaan

Perusahaan harus mempunyai metode internal sendiri untuk memastikan bahwa sistem yang ada bekerja seperti yang diharapkan dan selalu ditingkatkan/ dikembangkan.

13. Sertifikasi dan Verifikasi

Flag Administration atau organisasi yang ditunjuk oleh *Flag Administration* adalah yang berhak mengeluarkan Sertifikat dan menunjuk Auditor. Jika hasil audit tersebut diterima maka *Flag Administration* atau organisasi yang ditunjuk oleh *Flag*

Administration akan mengeluarkan sertifikat kesesuaian, yang dibedakan menjadi 2 (dua), yaitu :

- a. DOC (Document of Compliance), untuk kantor.
- b. SMC (Safety Management Certificate), untuk setiap kapal yang dioperasikan.

14. Sertifikat sementara

15. Format Sertifikat

16. Verifikasi

Ada beberapa jenis Verifikasi/ Audit :

- a. Verification for issuing Interim DOC/ SMC (Preaudit)
- b. Initial Verification (verifikasi awal)
- c. Annual Verification (verifikasi tahunan)
- d. Intermediate Verification (verifikasi antara)
- e. Renewal Verification (verifikasi pembaharuan)
- f. Additional Verification (verifikasi tambahan)

Definisi – definisi dalam ISM Code :

1. "ISM code" singkatan dari International Safety Management code yaitu ketentuan – ketentuan internasional tentang manajemen untuk keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan polusi laut'
2. "Company" yaitu pemilik kapal atau pencarter perorangan atau kelompok, yang bertanggung jawab atas pengoperasian kapal.
3. "Administration" adalah pemerintah dari negara dimana kapal didaftarkan yang diberi tugas untuk mengawasi pelaksanaan tentang keselamatan pelayaran.
4. "Non Conformity" adalah penyimpangan yang terjadi terhadap ketentuan – ketentuan sistem manajemen keselamatan, atau

kesalahan yang dapat menimbulkan bahaya terhadap jiwa manusia, lingkungan, kapal dan muatan.

5. “Hazardous Occurrences” yaitu keadaan di mana dapat mengarah pada suatu kecelakaan apabila keadaan tersebut berlanjut.
6. “Designated Person (S)” orang yang ditunjuk atau orang-orang di darat yang memiliki hubungan langsung ke pimpinan manajemen tertinggi yang bertanggung jawab dan memiliki kewenangan dalam hal pengawasan terhadap keselamatan dan polusi dari operasi kapal dan memberikan jaminan bahwa fasilitas yang diperlukan dapat dipenuhi

C. Keselamatan

Keselamatan merupakan perihal selamat, kesejahteraan atau keamanan. keselamatan juga bermaksud keadaan terlindungi daripada masalah fisikal, sosial, kewenangan, politik, perasaan, pekerjaan psikologi, pelajaran dan perkara – perkara lain yang melibatkan kerusakan atau kejadian yang tidak diinginkan. Ini juga termasuk dalam konteks terlindung daripada sesuatu malapetaka atau kejadian yang berkaitan kesehatan dan ekonomi.

Adapun usaha untuk mencapai suatu keselamatan, namun hal itu jika tidak dilaksanakan akan terjadi suatu kecelakaan atau suatu hal yang tidak diinginkan dan hal itu diantaranya :

1. kerugian terhadap buruh / tenaga kerja / karyawan.
 - a. Kalau seorang buruh meninggal dalam kecelakaan maka keluarganya akan kehilangan pencari nafkah. Berapa besarnya uang ganti rugi, kehilangan kepala keluarga tak dapat diganti dan tak dapat diganti dengan uang.

- b. Kalau seorang buruh cacat dalam pekerjaan, maka ia tidak dapat lagi melakukan pekerjaan seperti sedia kala dan sukar untuk mendapat kemajuan. cacatnya akan menjadi handicap (penghalang) untuk mencari pekerjaan lain, dalam artian lain menderita secara fisik dan mental serta penghasilan menjadi merosot.

2. Kerugian terhadap pengusaha

Tidak semua kecelakaan membawa korban jiwa manusia, akan tetapi juga membawa kerugian, bagi perusahaan yang mengalami kerugian antara lain :

a. Kerugian langsung :

- 1) Ongkos pertolongan pertama
- 2) Ongkos perawatan dan pengobatan

b. Kerugian tidak langsung :

- 1) Kehilangan waktu kerja, dengan adanya seorang atau beberapa buruh yang menderita kecelakaan maka buruh – buruh yang lain ikut menolong sehingga perusahaan kehilangan waktu untuk bekerja. Kadang – kadang sebahagian atau seluruh pabrik berhenti untuk beberapa waktu. Akibatnya produksi menurun.
- 2) Kerugian pada barang modal (mesin), alat – alat kerja dan bahan baku.
- 3) Pembayaran upah untuk penggantian korban dengan akibat menurunnya hasil oleh karena sipengganti belum terlatih baik.

Namun kenyataannya kerugian tersembunyi adalah 4 x lebih besar dari kerugian langsung. Kehilangan waktu kerja, kerugian bahan modal, bahan baku menyebabkan menurunnya daya guna dengan akibat merosotnya

produksi. Disamping itu kecelakaan dapat menurunkan moral buruh dalam perusahaan. Itulah sebabnya harus diusahakan untuk mencegah kecelakaan.

Khusus untuk keselamatan kerja di kapal, maka bahaya yang mungkin timbul di kapal terdiri dari. :

1. Bahaya kecelakaan.
2. Bahaya kebakaran.
3. Bahaya tenggelam.

Dalam *SOLAS 1974 CONSOLIDATED 2001 CHAPTER IX REGULATION INTERNASIONAL SAFETY MANAJEMEN* adalah ketentuan manajemen internasional secara aman dan pencegahan pencemaran.

Dari pemahaman di atas maka penulis dapat menyimpulkan bahwa keselamatan adalah suatu bentuk yang nyata yang dapat dirasakan oleh setiap orang yang pada hakekatnya adalah merasakan aman dan sehat dengan konsekwensinya adalah melakukan tindakan – tindakan sesuai dengan yang telah ditentukan atau menurut aturan – aturan yang berlaku.

1. Tujuan Keselamatan

Tujuan daripada keselamatan di sini adalah tidak lain daripada untuk menghindari terjadinya kecelakaan dan kerugian – kerugian yang ditimbulkan olehnya.

Dalam bukunya *International Safety Management* yang di jelaskan Biro klasifikasi Indonesia “ *CERTIFICATION PROGRAM TO THE INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE* “ menyatakan tujuan atau sasaran utama dari ISM Code adalah pembebasan terhadap kecelakaan dan diikuti oleh perlindungan

lingkungan. Sistem manajemen keselamatan, berusaha menghindari perbaikan – perbaikan dan memindahkan kerusakan yang terjadi. Tekanannya adalah pada pengorganisasian untuk mencegah kecelakaan sebelum terjadi.

Disini perusahaan dituntut untuk menghadapi bagaimana menghilangkan atau mengurangi kesalahan yang disebabkan oleh kekeliruan pelaksana, yang secara langsung atau tidak menyebabkan kecelakaan dan pencemaran.

Cara yang dapat dilakukan oleh perusahaan pelayaran adalah membuat sistem manajemen yang mampu untuk menciptakan kerjasama yang baik dan erat antara manajemen darat dan di kapal. Untuk mengoperasikan dengan aman, sistem manajemen yang dimaksud harus ditunjang oleh pelaksana sumber daya manusia (SDM) yang berpengetahuan, memiliki keterampilan serta sarana penunjang yang cukup. Keputusan yang dimaksud tersebut harus menjamin bahwa setiap tindakan yang akan mempengaruhi keselamatan dan pencemaran, sudah diperhitungkan semua konsekwensi yang akan timbul.

D. Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*)

Pengenalan suatu Sistem Manajemen Keselamatan (SMS) mensyaratkan suatu perusahaan untuk mengembangkan dan mengimplementasikan prosedur – prosedur manajemen keselamatan guna menjamin bahwa kondisi – kondisi, kegiatan – kegiatan serta tugas– tugas di darat dan di atas kapal keduanya, yang mempengaruhi keselamatan dan perlindungan lingkungan direncanakan, diorganisasikan, dilaksanakan dan di periksa sesuai dengan persyaratan– persyaratan.

Suatu SMS yang efektif harus memungkinkan suatu

perusahaan mengukur kinerjanya, mengizinkan daerah – daerah kegiatan yang diidentifikasi untuk mengembangkan sistem ini dan mengimplementasikannya. Hal ini dapat dicapai melalui pemakaian dari suatu sistem manajemen keselamatan yang didokumentasikan.

1. Tujuan Dari *Safety Management System*

Tujuan dari code ini adalah untuk menjamin keselamatan di laut, mencegah kecelakaan dan hilangnya jiwa manusia serta menghindari kerusakan lingkungan, khususnya lingkungan laut dan kerusakan serta hilangnya harta benda.

2. Sistem manajemen harus menjamin beberapa hal antara lain:

- a. Ketaatan pada peraturan dan hukum yang berlaku.
- b. Bahwa peraturan yang berlaku, petunjuk dan standar yang direkomendasikan oleh IMO, pemerintah, biro klasifikasi, dan organisasi industri maritim yang diakui, tetap diberlakukan.

Efektifitas SMS dalam menjamin pemenuhan persyaratan wajib harus menjadi salah satu kriteria yang digunakan oleh auditor ketika memeriksa apakah SMS dilaksanakan oleh perusahaan telah sesuai dengan ISM CODE.

3. Keuntungan – keuntungan menetapkan suatu *Safety management system*.

Suatu sistem manajemen keselamatan yang distrukturkan memungkinkan suatu perusahaan untuk memfokuskan pada peningkatan praktek – praktek keselamatan dalam operasi – operasi kapal dan dalam kesiapan keadaan darurat. Suatu perusahaan yang sukses dalam pengembangan dan

pengimplementasian suatu SMS yang sesuai, dari pengalamannya ternyata menunjukkan adanya suatu pengurangan dalam kecelakaan – kecelakaan yang dapat menyebabkan suatu ancaman terhadap personil, kerusakan terhadap lingkungan atau kerusakan terhadap harta benda (seperti halnya kapal, perlengkapannya dan muatan).

4. 10 Jenis Kegiatan Perawatan Kapal

No.	Jenis Kegiatan Perawatan Kapal
1.	<i>Planned Maintenance System</i> atau Sistem Pemeliharaan Terencana
2.	Pemeliharaan untuk menghadapi Internal atau External Audit
3.	Pemeliharaan untuk menghadapi pemeriksaan oleh Port State Control
4.	Pemeliharaan dan perbaikan sesuai dengan <i>Continuous Machinery Survey</i> (CMS) yang ditentukan oleh badan klasifikasi kapal
5.	Perawatan dan perbaikan saat kapal naik Dok
6.	Perawatan untuk mencegah terjadinya kerusakan atau bertambahnya kerusakan, yang dapat mengakibatkan terhentinya operasi kapal.
7.	Perawatan yang dilaksanakan secara waktu kalender
8.	Perawatan yang dilaksanakan secara Jam kerja
9.	Perawatan Terus Menerus (<i>Continuous Maintenance</i>).
10.	Perawatan Tidak Teratur (<i>Non-Continuous Maintenance</i>).

Tabel 2.1 Jenis Kegiatan Perawatan Kapal.

a. Perawatan Terencana (*Planned Maintenance System*)

Perawatan Terencana (PMS) adalah sistem perawatan yang dilakukan terhadap pesawat-pesawat permesinan dan peralatan lainnya di kapal secara terencana dan bersinambungan, menurut petunjuk Makernya masing-masing untuk menghindari terjadinya kerusakan (*breakdown*) yang dapat menghambat kelancaran beroperasinya kapal. Pada saat diadakan pemeriksaan oleh *Port State Control Officer* ketika kapal tiba di pelabuhan manapun pelaksanaan PMS menjadi bahagian dari program pemeriksaan.

b. Perawatan untuk menghadapi *Internal/ External audit*.

Perawatan dan persiapan untuk menghadapi *Internal/ External inspection* dan pemeriksaan oleh *Port State Control Officer* Kapal curah, kapal penumpang dan lainnya juga terdapat ketentuan-ketentuan tersendiri.

c. Perawatan untuk menghadapi pemeriksaan oleh perwira pemeriksa dan *Port State Control (Port State Control Officer/ PSCO)*.

Secara berkala *Port State Control Officer (PSCO)* akan memeriksa kapal di pelabuhan Negara maupun kapal berada. Pemeriksaan meliputi sertifikat kapal, Keselamatan pengoperasian kapal, Pencegahan terjadinya polusi dan pengawakan kapal.

- d. Perawatan dan perbaikan sesuai dengan *Continuous Machinery Survey* (CMS) yang dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi dimana kapal diregistrasikan (sesuai bendera kapal).

Ketentuan Biro Klasifikasi menghimbau agar minimum 1/5 dari komponen pesawat permesinan dan perlengkapan kapal yang termasuk dalam daftar CSM harus dioverhaul untuk perawatan dan pemeriksaan oleh Surveyor dari Biro Klasifikasi dimana kapal diregistrasi.

- e. Perawatan dan perbaikan saat kapal naik Dok

Beberapa perusahaan Pelayaran menghendaki supaya ABK melakukan perawatan terhadap komponen PMS yang sudah tiba waktunya dirawat/ diperbaiki menjelang kapal naik Dok untuk menghemat biaya Dok. Jika kebetulan komponen tersebut termasuk dalam daftar CMS dari Biro Klasifikasi kapal, maka KKM bisa melakukan Confirmatory survey tanpa kehadiran Surveyor Klasifikasi kapal.

- f. Perawatan untuk mencegah terjadinya kerusakan atau bertambahnya kerusakan, yang dapat mengakibatkan terhentinya operasi kapal.

Pengertian Pencegahan lebih baik dari pada menunggu kerusakan yang lebih berat, adalah merupakan suatu pemahaman yang harus benar-benar tertanam pada setiap orang yang bertanggung-jawab atas suatu perawatan

g. Perawatan yang dilaksanakan secara waktu kalender:

Perawatan secara harian (*daily*), Perawatan secara mingguan (*weekly*). Perawatan secara bulanan (*monthly*), Perawatan secara tiga bulan (*quarterly*), Perawatan secara tahunan (*yearly/ annual survey*) dan Perawatan secara lima tahunan (*special survey*).

h. Perawatan yang dilaksanakan secara Jam kerja

Perawatan setiap 24 Jam sekali, setiap 500 Jam; setiap 1000 Jam 2000 Jam, 4000 Jam, 8000 Jam, 10000 Jam, dan seterusnya' terhitung setelah selesai perbaikan (*overhaul*).

Dalam kenyataannya Perawatan periodik ini juga disesuaikan dengan waktu keberadaan kapal, dengan pertimbangan tidak mengganggu operasi kapal. Perawatan periodik merupakan salah satu sistem perawatan yang banyak dilakukan oleh banyak perusahaan pelayaran yang sudah "maju/modern" dan dengan tetap mengutamakan optimasi operasi kapal.

i. Perawatan Terus Menerus (*Continuous Maintenance*).

Semua data perawatan dan perbaikan ditulis, ditandatangani oleh yang bertanggung-jawab dan disimpan dengan baik didaiam Arsip kapal sehingga kronologi kondisi semua mesin dapat diketahui dengan jelas ' Perawatan rutin adalah bagian dari perawatan terencana berkala yang mempunyai dasar-dasar perawatan sesuai dengan Jam-kerja dan secara berkala dilaksanakan. Umumnya perawatan rutin dapat dilaksanakan dengan baik.

j. Perawatan Tidak Teratur (*Non-Continuous Maintenance*).

Perawatan Non-rutin banyak dilakukan pada Perusahaan Pelayaran yang mempunyai Anggaran "terbatas dan ketat" untuk melakukan sistem perawatan dan perbaikan di kapal, dalam hal ini Nakhoda dan Anak buah kapal harus bersama-sama memahami kondisi perusahaan itu.

E. Kerangka pikir



Gambar 1.1 : Kerangka pikir

F. Hipotesis

Berdasarkan rumusan masalah , penulis merumuskan hipotesis yaitu diduga, penerapan prosedur *Safety Management System* di atas kapal tidak berjalan sebagaimana mestinya, sehingga sering terjadi pelanggaran kerja yang tidak sesuai dengan SOP (*Standart Operasional Prosedure*).

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis, Desain dan Variabel Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis pada saat melakukan penelitian adalah jenis penelitian kuantitatif. Metode penelitian kuantitatif merupakan salah satu jenis penelitian yang spesifikasinya adalah sistematis, terencana, dan terstruktur dengan jelas sejak awal hingga pembuatan desain penelitiannya. Definisi lain menyebutkan penelitian kuantitatif adalah penelitian yang banyak menuntut penggunaan angka, mulai dari pengumpulan data, penafsiran terhadap data tersebut, serta penampilan dari hasilnya. Demikian pula pada tahap kesimpulan penelitian akan lebih baik bila disertai dengan gambar, table, grafik, atau tampilan lainnya.

Desain penelitian yang digunakan untuk mendapatkan jawaban terhadap pertanyaan penelitian yang dirumuskan Dalam sebuah desain penelitian biasanya dijelaskan bagaimana data atau informasi dikumpulkan, mekanisme kontrol dilakukan, dan upaya peningkatan validitas penelitian. Dimana dalam penelitian ini meliputi *Independent Variables* (variabel bebas), *Dependent Variables* (variabel terikat). Yang menjadi variabel bebas adalah Efektivitas Penerapan ISM CODE diatas kapal variabel terikat adalah pelaksanaan ISM CODE diatas kapal.

B. Definisi Operasional

1. ISM CODE

Adalah singkatan dari International Safety Management yang mengatur ketentuan ketetapan internasional tentang manajemen untuk keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan polusi dilaut.

2. SMS

Adalah singkatan dari Safety Management System adalah system penataan dan pedokumentasian yang memungkinkan personil perusahaan untuk secara efektif melaksanakan kebijaksanaan perusahaan mengenai keselamatan dan pencegahan pencemaran.

3. Amandemen

Amandemen adalah proses perubahan terhadap ketentuan dalam sebuah peraturan. Berupa penambahan maupun pengurangan/ penghilangan ketentuan tertentu. Amandemen hanya merubah sebagai (kecil) dari peraturan.

C. Populasi dan Sampel

Populasi adalah jumlah keseluruhan dari satuan- satuan atau individu yang karakteristiknya hendak diteliti. Sedangkan sampel adalah sebagian dari populasi yang karakteristiknya hendak diteliti. Dalam hal ini Populasi yang digunakan pada penelitian ini adalah seluruh crew Deck MT.IBM 1 sedangkan sampelnya adalah Nahkoda , Mualim I ,Mualim II, Bosun , Juru Mudi 1 ,Juru Mudi 2 ,dan Juru Mudi 3.

D. Teknik Pengumpulan Data

Pengambilan data dimaksudkan untuk memperoleh bahan-bahan yang relevan, akurat dan nyata untuk memperoleh data-data tersebut. Maka dalam penelitian ini teknik pengumpulan data yang digunakan adalah sebagai berikut :

1. Metode Angket (kuesioner)

Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberikan seperangkat pernyataan tertulis kepada responden untuk di jawabnya. Kuesioner yang digunakan oleh peneliti sebagai instrumen penelitian, metode yang digunakan adalah dengan kuesioner tertutup.

Instrumen kuesioner harus diukur validitas dan reabilitas datanya sehingga penelitian tersebut menghasilkan data yang valid dan reliable. Instrumen yang valid berarti instrumen tersebut dapat dipergunakan untuk mengukur apa yang seharusnya diukur, sedangkan instrumen yang reliable adalah instrumen yang apabila digunakan beberapa kali untuk mengukur objek yang sama akan menghasilkan data yang sama pula. Instrumen yang digunakan untuk mengukur variable penelitian ini dengan menggunakan skala likert 5 poin. Jawaban responden berupa pilihan dari lima alternatif yang ada, yaitu :

- a. SP : Sangat Paham
- b. P : Paham
- c. CP : Cukup Paham
- d. KP : Kurang Paham
- e. TP : Tidak Paham

Masing-masing jawaban memiliki nilai sebagai berikut :

- a. SP : 5
- b. P : 4
- c. CP : 3

- d. KP : 2
- e. TP : 1

Validitas berarti kesucian alat ukur dengan apa yang hendak diukur, artinya alat ukur yang digunakan dalam pengukuran dapat digunakan untuk mengukur apa yang hendak diukur. Jadi validitas adalah seberapa jauh alat dapat mengukur hal atau objek yang ingin diukur.

2. Observasi

Observasi yang berarti pengamatan bertujuan untuk mendapatkan data tentang suatu masalah sehingga diperoleh pemahaman atau pembuktian terhadap informasi/keterangan yang diperoleh sebelumnya sebagai metode ilmiah observasi.

Berdasarkan kedua metode penelitian yang telah dikemukakan diatas, maka dapat dibedakan jenis sumber data relevan dan nyata yang digunakan dalam penulisan skripsi ini yaitu

a. Data Primer

Data primer adalah data yang dikumpulkan atau didapat peneliti dari sumber pertama baik individu atau perseorangan dari respon atau objek penelitian. Yaitu hasil wawancara atau pengisian kuesioner pada saat kapal berlayar, dimana pertanyaan dilengkapi dengan bentuk variasi dan disesuaikan dengan situasi saat pengamatan dan kondisi yang ada. Kuesioner tersebut di design dengan menggunakan skala likert

b. Data Sekunder

Data sekunder yang diperoleh melalui studi dalam tata peraturan dan prosedur yang sesuai dengan peraturan. Data sekunder dalam penelitian ini diperoleh melalui buku-buku dan arsip peraturan baik internasional maupun nasional, serta

data-data dari perusahaan pelayaran bersangkutan.

E. Teknik Analisis Data

Penyajian penulisan skripsi ini menggunakan metode analisis kualitatif, yaitu suatu proses penelitian dan pemahaman yang berdasarkan pada metodologi yang menyelidiki suatu fenomena sosial dan masalah sosial.

Metode analisis ini dilaksanakan dengan menggunakan langkah-langkah sebagai berikut :

1. Mencatat jumlah kru kapal secara keseluruhan
2. Menganalisis data
3. Membuat kesimpulan.

Adapun metode analisis data yang digunakan peneliti yaitu Metode analisis yang akan digunakan dalam penyelesaian hipotesis adalah deskriptif kualitatif yaitu suatu analisis yang diperoleh dari hasil pembagian kuesioner yang dilakukan. Seperti dikemukakan Sudjana (2001:129). Adalah sebagai berikut :

$$P = \frac{F}{N} \times 100\%$$

Keterangan :

P	: presentase
F	: frekuensi
N	: jumlah responden
100%	: bilangan tetap

Pemberian skor menggunakan skala likert, skala ini digunakan untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau kelompok orang tentang fenomena atau gejala sosial yang terjadi. Dalam skala ini untuk menafsirkan data sangat

mudah. Skor yang lebih tinggi menunjukkan sikap yang lebih tinggi di bandingkan dengan skor yang lebih rendah.

Tabel 3.1 Skala Likert untuk kuesioner

Jawaban Responden	Skor
Sangat Paham	5
Paham	4
Cukup Paham	3
Kurang Paham	2
Tidak Paham	1

BAB IV
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Sejarah Singkat Kapal

MT.IBM 1 adalah salah satu kapal milik PT.MULIA BORNEO MANDIRI yang berkantor pusat di Jalan Budi Karya Blok D no.29-30, Pontianak – Kalimantan Barat – Indonesia . Kapal ini dibangun pada tahun 1989, dan Kapal ini berjenis TANKER CPO (Crude Palm Oil), Adapun data-data atau Ship Particular MT.IBM 1 adalah sebagai berikut :

SHIP PARTICULAR MT.IBM 1

Ship's name	: MT.IBM 1
Call sign	: P.L.L.M
Port of registry	: BATAM
IMO number	: 8817772
Official number	: 2015 PPM No.3848/L
M.M.S.I	: 525 015 776
Telp.	: (0561) 760977 Fax.(0561)760976
Name of company and address	: Pt. Mulia Borneo Mandiri, Jl. Budi Karya Blok D No.29-30 Pontianak – Kalimantan Barat -Indonesia
Builders	: PAN UNITED MARINE LTD.
Type of ship	: TANKER
Net Tonnage	: 1216 T
Gross Tonnage	: 1996 T
Deadweight of ship	: 4078 T
Lenght over all	: 78.00 M

Breadth : 14.54 M
 Depth : 7.00 M
 Loaded Draft : 5.80 M
 Main Engine / type : YANMAR M200-EN X 2,1206
 KW
 Tank capacity : Cargo : 4588 MT
 F.O : 138.0 MT
 F.W.T : 100 MT
 B.W.T : 163 MT
 Cargo Tank : 10 WING TANK

2. Daftar Kru Kapal di MT.IBM 1

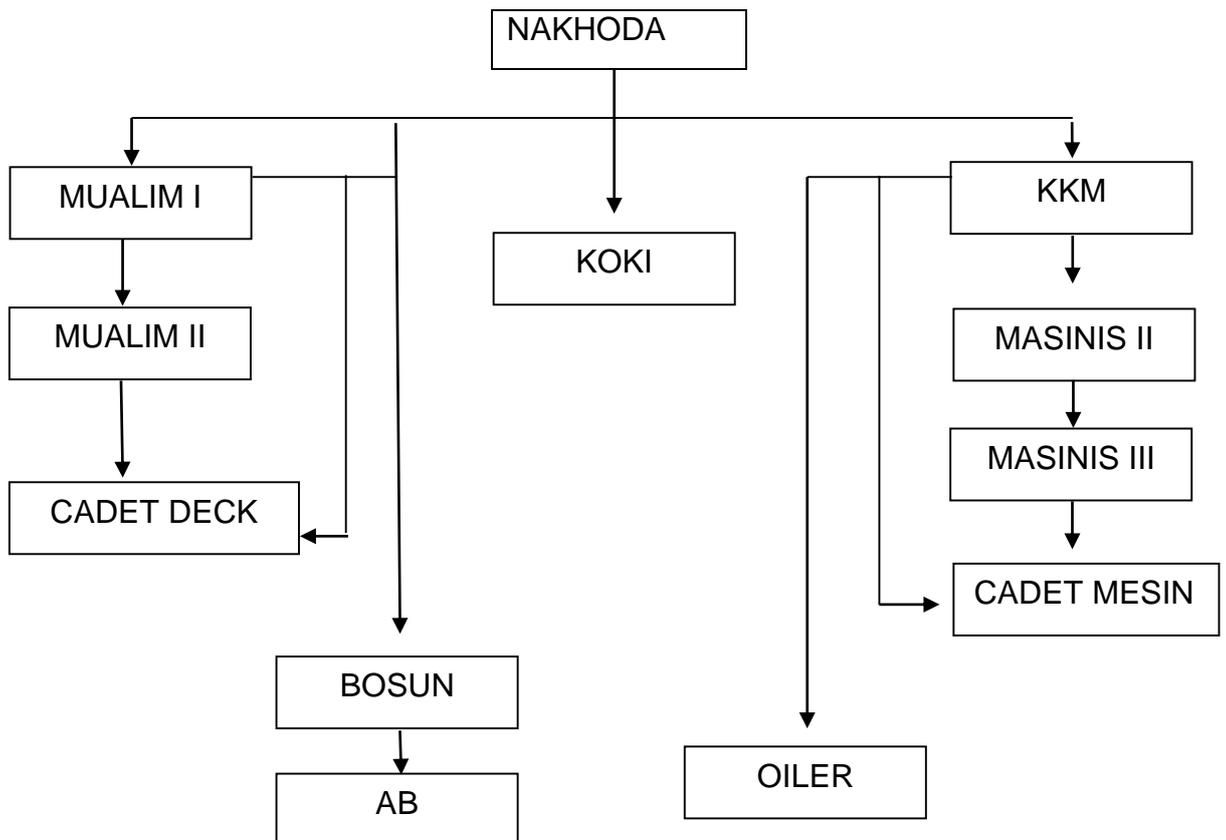
Jumlah Kru kapal yang berada di atas kapal MT.IBM 1 adalah 17 orang.

Tabel 4.1 Daftar awak kapal MT.IBM 1 Beserta tingkat ijazahnya.

No.	Nama	Jabatan	Tingkat Ijazah
1.	FREDRIK KAILOLA	MASTER	ANT II
2.	SUKRON MA'MUN	C/O	ANT IV
3.	SUKOSRONO	2/O	ANT V
4.	SUGIONO	C/E	ATT III
5.	RIKKI FERNANDO TAMBUNAN	2/E	ATT III
6.	MACHRUS GUFRON	3/E	ANT III
7.	KARWIN	BOSUN	RATINGS
8.	STENLY KANTOHE	AB	RATINGS
9.	REJEKI BONAR SIREGAR	AB	RATINGS
10.	VICRAM DAHLAN	AB	RATINGS

11.	ADI SYAHPUTRA	OILER	RATINGS
12.	TAUFIK	OILER	RATINGS
13.	BUDI SUGIONO	OILER	RATINGS
14.	KARUNA MUDITA PURBA	COOK	RATINGS
15.	MUH.TAUFIQ RAHMAN	DECK CADET	PRALA
16.	SYAIFUL BAHRI	ENGINE CADET	PRALA
17.	RABUAN	SURVEYOR	BST

3. Struktur Organisasi dan Tata Kerja di MT. IBM 1



Gambar 4.1 : Struktur Organisasi Crew Kapal MT. IBM 1

4. Tugas dan tanggung jawab masing-masing dari struktur organisasi sebagai berikut:

Departemen deck

a. Nahkoda

Nahkoda adalah sebagai pimpinan kapal, pemegang kewibawaan di kapal, jaksa atau pegawai kepolisian, pegawai sipil dan notaries.

- 1) Nahkoda mempunyai kekuasaan mutlak di atas kapal baik pada salah pengoperasian kapal dan di pelabuhan, berdasarkan Undang-undang terhadap semua orang yang berada diatas kapal.
- 2) Nahkoda mempunyai tanggung jawab serta wewenang penuh secara keseluruhan dalam penerapan, pelaksanaan sistem manajemen keselamatan kapal (ISM Code).
- 3) Nahkoda bertanggung jawab penuh atas keselamatan kapal, personil di kapal dan untuk pencegahan polusi menurut standar yang di isyaratkan oleh perusahaan dari kode internasional manajemen keselamatan untuk operasi kapal yang aman, kelaikan laut efesiensi dan pengoperasian kapal secara ekonomis dan lain-lain.

b. Mualim I

Mualim I adalah kepala departemen deck dan sebagai perwira pengganti apabila Nakhoda berhalangan dan bertindak sebagai pengawas langsung setiap pekerjaan di bagian deck yang sifatnya sangat berbahaya.

Mualim I bertanggung jawab kepada nakhoda meliputi:

- 1) Meyelenggarakan tugas jaga navigasi
- 2) Administrasi, pengawasan koperasi yang aman dan ekonomis di deck departemen, pemeliharaan semua ruangan dan

perlengkapan di bawah tanggung jawabnya, ketetapan waktu dalam mempersiapkan semua ruangan serta mengadakan pencatatan secara teliti dan benar.

- 3) Menyelenggarakan buku harian deck, buku olah gerak, buku catatan minyak, dan buku catatan lainnya, yang ada kaitannya dengan departemen dek dengan baik dan benar.

Sebelum pemberangkatan kapal dari pelabuhan Mualim I harus menjamin bahwa anak buah departemen deck sudah lengkap, barang-barang dan perlengkapan cukup untuk pelayaran yang direncanakan, serta mengadakan keamanan siap berlayar semua bagian kapal yang menjadi tanggung jawab departemen deck, terutama memberikan perhatian khusus kepada keseimbangan kapal, penutup kedap air, persediaan air tawar cukup untuk pelayaran yang dimaksud.

c. Mualim II

Mualim II bertanggung jawab kepada Nakhoda mengenai hasil kerja dan tindakan yang seharusnya sebagai seorang Mualim Jaga dan perwira dan tindakan yang seharusnya sebagai seorang Mualim jaga dan perwira navigasi, bilamana bertugas menangani muatan atau ballast. Mualim II bertanggung jawab kepada Nakhoda melalui Mualim I.

Mualim II bertanggung jawab terhadap hal-hal sebagai berikut :

- 1) Melaksanakan tugas jaga berlayar, dan pada saat di pelabuhan.
- 2) Mempersiapkan perencanaan pelayaran sesuai petunjuk dari Nakhoda.
- 3) Menarik garis haluan di peta berdasarkan petunjuk dan persetujuan dari Nakhoda.

d. Cadet deck

Cadet deck adalah pelajar yang melaksanakan praktek kerja laut di atas kapal, adapun tugas dan tanggung jawab adalah sebagai berikut :

- 1) Membantu para perwira deck dalam tugas–tugasnya dalam upaya meningkatkan pengetahuan dalam bidang kemaritiman.
- 2) Melaksanakan tugas–tugas yang diperintahkan oleh nakhoda dalam upaya peningkatan pengetahuan dalam bidang kemaritiman.
- 3) Membantu para crew kapal dalam upaya peningkatan pengetahuan

e. Juru Mudi

Juru mudi bertanggung jawab kepada Mualim I menangani hal-hal sebagai berikut :

- 1) Pada saat kapal berlayar, bertugas jaga dianjung melaksanakan jaga dan menangani kemudi kapal.
- 2) Menyiapkan bendera-bendera, alat-alat pemadam di deck dan perlengkapan lainnya seperti yang diperintahkan oleh Mualim I atau PerwiraJaga.
- 3) Memelihara dan menjaga kebersihan di anjungan serta bagian-bagian kapal lainnya seperti yang diperintahkan Mualim I.

f. Bosun

- 1) Melaksanakan tugas harian di atas dek
- 2) Melakukan perawatan atau maintance di atas kapal
- 3) Memeriksa dan memelihara kelengkapan alat-alat yangdigunakan pada saat melakukan pekerjaan di atas dek.

Departemen Mesin

g. Kepala Kamar Mesin

Tanggung jawab Kepala kamar mesin sebagai berikut:

- 1) Kepala kamar mesin adalah kepala departemen mesin dan tanggung jawab kepada Nahkoda mengenai administrasi, pengawasan keselamatan dan penghematan operasi pada departemen mesin.
- 2) Untuk pengoperasian, pemeliharaan dan perbaikan yang tepat guna pada semua mesin-mesin dan perlengkapan listrik, mesin perlengkapan deck. Mesin pendingin bahan makanan dapur dan perlengkapan lainnya seperti yang telah ditetapkan.
- 3) Tanggung jawab yang berhubungan dengan sistem muatan dan mesin perlengkapan deck akan dilakukan bekerja sama dengan Muallim I.

h. Masinis II

Tanggung jawab Masinis II bertugas sebagai berikut :

- 1) Melakukan tugas jaga di kamar mesin pada waktu kapal berlayar dan di pelabuhan jika ditetapkan demikian.
- 2) Memeriksa kondisi, pemeliharaan mesin induk, dan perlengkapannya.
- 3) Keselamatan dan efisiensi kegiatan departemen mesin sesuai dengan pengarahan dan kebijakan perusahaan dan yang ditetapkan oleh Kepala kamar mesin.

i. Masinis III

Masinis III bertanggung jawab kepada Kepala kamar mesin mengenai hal-hal sebagai berikut:

- 1) Memeriksa generator.

- 2) Memeriksa kondisi dan pemeliharaan motor bantu serta air compressor.
- 3) Melakukan tugas-tugas dan pekerjaan pemeliharaan sesuai jadwal pemeliharaan terencana

j. Cadet mesin

Cadet mesin adalah pelajar yang melaksanakan praktek kerja laut di atas kapal, adapun tugas dan tanggung jawab adalah sebagai berikut :

- 1) Membantu para perwira mesin dalam tugas – tugasnya dalam upaya meningkatkan pengetahuan.
- 2) Melaksanakan tugas – tugas yang diperintahkan oleh masinis I dalam hal ini yang bertanggung jawab atasnya dalam upaya peningkatan pengetahuan,
- 3) Membantu para crew kapal dalam upaya peningkatan pengetahuan.

k. Juru Minyak

Tugas dan tanggung jawab Juru minyak bertugas sebagai berikut:

- 1) Menguasai, mengatasi dan mencatat semua alat-alat indicator pesawat yang sedang berjalan dan memeriksa minyak pelumas.
- 2) Melaporkan kepada masinis jaga apabila ada kelainan-kelainan pada pesawat yang sedang berjalan
- 3) Melaksanakan pekerjaan harian di kamar mesin, membantu setiap ada tugas yang diperlukan pada waktu olah gerak dan harus berada di kamar mesin.

I. Chief Cook

Chief cook bertanggung jawab kepada mualim I mengenai hal-hal berikut:

Mengajukan dan menyiapkan kebutuhan bahan makanan sesuai menu.

- 1) Memasak makanan sesuai menu dengan memperhatikan nilai-nilai gizi serta syarat-syarat kesehatan.
- 2) Melaksanakan pengadaan bahan-bahan makanan kering/basah yang diperlukan untuk pelayaran dimaksud.
- 3) Melaksanakan tugas seperti yang diperintahkan oleh Nahkoda/Mualim I.

m. Surveyor

Bertugas mengawasi muatan dari pelabuhan muat sampai pelabuhan Bongkar

B. Analisa Masalah

Dalam masalah penulisan skripsi ini penulis menganalisa keterampilan Crew terhadap penerapan sistem manajemen keselamatan di atas kapal MT.IBM 1 , khususnya kegiatan-kegiatan menyangkut masalah–masalah penerapan sistem manajemen keselamatan yang melibatkan kru bagian dek di atas kapal MT.IBM 1 dalam hal ini kurang Efektifnya penerapan ISM CODE di atas kapal MT.IBM 1 dalam kegiatan Deck Maintenance yang tidak diawali dengan Safety meeting jadi Crew yang bekerja di deck tidak terstruktur. Akibat dari kejadian tersebut ada crew yang bekerja tidak sesuai dengan SOP yang berlaku di kapal contohnya penggunaan Alat Pelindung Diri seperti Safety Helmet yang tidak di gunakan pada saat bekerja yang beresiko membahayakan keselamatan diri.

Dalam penulisan skripsi ini penulis akan menganalisa bagaimana kru kapal bagian dek dalam menerapkan manajemen keselamatan di

atas kapal MT.IBM 1 dalam kegiatan – kegiatan di atas apakah telah berjalan sesuai dengan kebijakan PT.MULIA BORNEO MANDIRI

Deskripsi penelitian adalah hasil penelitian yang menjelaskan mengenai pengetahuan dan pemahaman ABK di atas kapal terhadap kemampuan Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan di atas kapal MT.IBM 1 berdasarkan tanggapan responden dalam memberikan informasi terhadap pertanyaan kuisisioner yang di ajukan.

Kegiatan Deck maintenance perlu dipahami untuk kelancaran proses Deck maintenance. Dalam hal ini penulis akan melampirkan pada lampiran (1), yang penulis sebarkan kepada responden (sample) yang berisi 10 pertanyaan. Pada setiap pertanyaan kuisisioner nilainya 10 (sepuluh) apabila jawabannya paham untuk setiap pertanyaan , dan apabila tidak paham nilainya 0 (nol).

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel, hasil dari tanggapan kuisisioner responden mengenai pemahaman kru kapal terhadap penerapan sistem manajemen keselamatan di atas kapal. Oleh karena itu penulis memaparkan hasil analisis yang berbeda mengenai pemahaman kru kapal terhadap sistem manajemen keselamatan.

Untuk mengukur tingkat pemahaman buruh dari hasil kuisisioner, penulis memasukkan standar nilai dari hasil kuisisioner. Pemahaman kru tentang penyusunan rencana operasi, dimana (X) sebagai variabel yang diteliti, yakni pemahaman kru, dimana dan pemahaman dikategorikan :

1. $75 < x < 100$ = Sangat paham
2. $58 < x \leq 75$ = Paham
3. $42 < x \leq 58$ = Cukup Paham
4. $20 < x \leq 42$ = Kurang Paham
5. $X \leq 25$ = Tidak Paham

1. Kegiatan Deck Maintenance yang tidak di lengkapi dengan

Safety Helmet

Jumlah responden dalam penelitian ini sebanyak 7 orang yang memiliki karakteristik berdasarkan status pekerjaan dan berbeda usia. Untuk memperjelas karakteristik responden yang dimaksud disajikan tabel mengenai jumlah responden seperti di bawah ini :

Tabel 4.2: Komposisi responden berdasarkan status pekerjaan

No	SUBJEK	STATUS PEKERJAAN
1	Subjek 1	Nahkoda
2	Subjek 2	Mualim I
3	Subjek 3	Mualim II
4	Subjek 4	Bosun
5	Subjek 5	Jurumudi A
6	Subjek 6	Jurumudi B
7	Subjek 7	Jurumudi C

Sumber Data: Hasil Olah Data di Kapal MT.IBM 1, Tahun 2019

Tabel. 4.3 Tabulasi data Penelitian pada kegiatan Deck Maintenance

Subjek / Item	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
Subjek 1	10	10	10	0	10	0	10	10	0	10	70
Subjek 2	10	10	0	0	10	0	10	0	10	0	50
Subjek 3	10	10	0	0	10	0	10	0	10	0	50
Subjek 4	10	10	0	0	0	0	10	0	10	0	40

Subjek 5	0	0	0	10	0	0	0	10	10	10	40
Subjek 6	0	0	10	0	0	10	10	10	0	0	40
Subjek 7	0	0	0	10	0	10	10	10	0	0	40

Sumber Data: Hasil Olah Data di Kapal MT.IBM 1, Tahun 2019

Tabel. 4.4 Persentase dan kategorisasi hasil penelitian

No.	Responden	Nilai	Skor Total	Persentase	Kategori
1	Subjek 1	7	70	70%	Paham
2	Subjek 2	5	50	50%	Cukup Paham
3	Subjek 3	5	50	50%	Cukup Paham
4	Subjek 4	4	40	40%	Kurang Paham
5	Subjek 5	4	40	40%	Kurang Paham
6	Subjek 6	4	40	40%	Kurang Paham
7	Subjek 7	4	40	40%	Kurang Paham

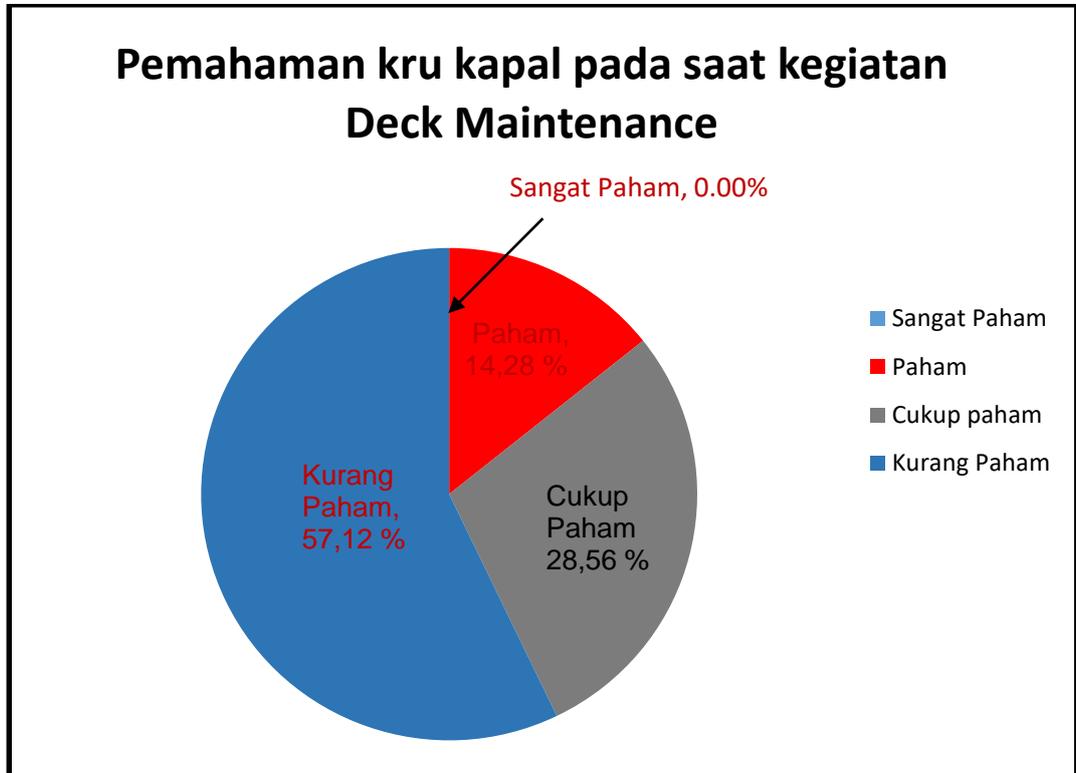
Sumber Data: Hasil Olah Data di kapal MT.IBM 1

Tabel. 4.5 Tingkat pemahaman kru kapal pada saat Deck Maintenance

No.	Pemahaman Kru	Responden	Persentase
1	Sangat Paham	0	0 %
2	Paham	1	14.33 %
3	Cukup Paham	2	28,56 %
4	Kurang Paham	4	57.12 %
Jumlah		7	100 %

Sumber Data: Hasil Olah Data di Kapal MT.IBM 1 , Tahun 2019.

Gambar 4.2 Tingkat pemahaman kru kapal pada saat kegiatan Deck Maintenance.



Sumber Data: Hasil Olah Data di Kapal MT.IBM 1 ,Tahun 2019

C. Pembahasan Masalah

1. Lokasi Kejadian

Penelitian ini dilakukan di atas kapal MT. IBM 1 milik Perusahaan MULIA BORNEO MANDIRI yang beroperasi di daerah perairan Indonesia rute pelayaran Trampet atau tidak menetap. Lokasi Kejadian Pada saat kapal berlabuh jangkar di Rede Gresik Rabu ,26 Februari 2020 jam 10.00 WIB .

2. Situasi dan Kondisi

Dalam melakukan tugas kerja sehari-hari terkadang Awak Kapal tidak disiplin sehingga banyak tugas yang disusun oleh Officer di kapal tidak dilakukan sebagaimana mestinya. Sering terjadi adanya kendala dalam menciptakan kedisiplinan kerja umpamanya penggunaan alat-alat keselamatan kerja yang karena kurangnya kesadaran Anak Buah Kapal dalam melaksanakan tugas sehari-hari dan juga tidak mentaati peraturan, baik itu yang dibuat oleh perusahaan maupun peraturan yang telah dibuat oleh pimpinan di atas kapal. Masalah lain yang juga mendorong kurang Efektifnya penerapan ISM Code pada Anak Buah Kapal MT. IBM 1 adalah tidak adanya motivasi untuk bekerja lebih serius, hal-hal seperti ini sering terjadi dan tentu saja akan mengganggu serta menghambat jalannya pengoperasian kapal sebagaimana yang diinginkan. Pengabaian ABK dalam menggunakan alat-alat safety maka akan dilaporkan sebagai Nearmiss pada perusahaan walaupun itu tidak terjadi adanya kecelakaan tapi tetap merupakan suatu kondisi yang tidak aman dan akan mengancam Keselamatan jiwa ABK .

Ada diantara Anak Buah Kapal MT. IBM 1 yang bekerja di deck tidak menggunakan sarana keselamatan kerja, dan beresiko terjadi

kecelakaan karena kurangnya kesadaran dalam menggunakan peralatan pelindung diri ,seperti sepatu kerja / safety shoes,topi pengaman / helmet merupakan sarana pengaman terkena benda-benda berat dan kesemuanya ini adalah merupakan pengaman untuk kelengkapan kerja. Kecelakaan dapat berakibat luka-luka, cacat dan bahkan berakibat kematian, hal tersebut merupakan kerugian bagi perusahaan.Terutama diri kita sendiri .

3.Temuan

Sesuai situasi dan kondisi temuan yang di dapat selamat penelitian di atas kapal MT.IBM 1 maka permasalahan yang dapat di iidentifikasi sebagai berikut :

a. Faktor Manusia

Faktor manusia atau ABK bisa di katakan sangat memberi kontribusi besar dalam penerapan ISM Code di kapal .Faktor-faktor yang mengakibatkan kepedulian awak kapal terhadap penerapan ISM Code sebagai berikut :

1) Tingkat Pendidikan awak kapal

Tingkat pendidikan sangat berpengaruh terhadap kepedulian awak kapal terhadap penerapan ISM Code, , menurut Soerjono Soekanto salah satu faktor yang mempengaruhi kepedulian awak kapal terhadap penerapan ISM Code adalah tingkat pendidikan, Semakin baik tingkat pendidikan maka kepedulian juga akan semakin tinggi , banyaknya kecelakaan yang terjadi lebih banyak karena disebabkan oleh human eror penempatan orang yang tidak sesuai dengan keahliannya atau pendidikan yang kurang memadai ,mengakibatkan prosedur-prosedur yang aman sesuai dengan yang di jabarkan dalam ISM Code .

2) Rendahnya Kedisiplinan Awak Kapal

Anak Buah Kapal tidak disiplin sehingga banyak tugas yang di susun oleh pimpinan tidak dapat di selesaikan tepat waktu, Sering terjadi adanya kendala dalam menciptakan kedisiplinan kerja umpamanya penggunaan alat-alat keselamatan kerja.

3) Rendahnya motivasi crew dalam penggunaan paper work atau checklist keselamatan

Kapal adalah suatu alat transportasi laut yang memiliki berbagai macam peralatan-peralatan .Maka dari itu kemampuan setiap ABK untuk memahami cara pengoperasian alat-alat tersebut dengan baik dan benar.

b. Faktor Prosedure

Adapun faktor-faktor procedure kurangnya penerapan ISM Code Di kapal adalah sebagai Berikut :

- 1) Kurangnya Sistem Manajemen
- 2) Penurunan penerapan ISM Code pada anak buah kapal dapat di sebabkan karena kurangnya fasilitas / sarana di atas kapal.
- 3) Prosedure Kerja Kurang Di mengerti Anak Buah Kapal
- 4) Aktifitas kerja yang tidak teratur .

4. 10 Elemen ISM Code yang berkaitan dengan penelitian di kapal MT.IBM 1 :

a. Tanggung Jawab dan Wewenang Perusahaan

Perusahaan harus mempunyai personil (di kantor maupun di kapal) dalam jumlah yang cukup dan sesuai dengan kebutuhan perusahaan, dengan tanggung jawab dan wewenang yang telah didefinisikan secara jelas ("siapa" bertanggung jawab

terhadap “apa”)

Penjelasan : Di kapal MT.IBM 1 Tanggung Jawab dan wewenang Perusahaan belum berjalan sebagaimana mestinya di buktikan dengan di temukannya Alat Pelindung Diri yang tidak layak di gunakan dan seharusnya sudah di ganti tetapi perusahaan tidak memperhatikan hal tersebut .

b. Petugas yang Ditunjuk (DPA-Designated Person Ashore)

Perusahaan harus menunjuk personil di kantor yang bertanggung jawab untuk memonitor semua hal yang berkaitan dengan keselamatan kapal.

Penjelasan : DPA di Kapal MT.IBM 1 belum melaksanakan tugasnya dengan sebagaimana mestinya di buktikan dengan masih banyak kegiatan di kapal yang tidak sesuai dengan SOP ,Contohnya Kegiatan Deck maintenance yang tidak terstruktur karena tidak di awali dengan Safety Meeting.

c. Tanggung Jawab dan Wewenang Nakhoda

Nakhoda bertanggung jawab untuk membuat sistem yang telah ditetapkan berjalan di kapal ybs., membantu awak kapal dalam menjalankan sistem tersebut dan memberikan instruksi/ panduan bagi mereka jika diperlukan.

Penjelasan : Tanggung Jawab dan Wewenang Nakhoda di Kapal MT.IBM 1 belum melaksanakan tugasnya dengan sebagaimana mestinya di buktikan dengan masih banyak kegiatan di kapal yang tidak sesuai dengan SOP ,Contohnya Kegiatan Deck

maintenance yang tidak terstruktur karena tidak diawali dengan Safety Meeting.

d. Sumber Daya dan Tenaga Kerja

Perusahaan harus mempekerjakan personil yang tepat sesuai jabatan yang dibutuhkan di kantor dan di kapal, dan memastikan bahwa semua personil tersebut :

- 1.) Mengetahui tanggung jawab dan wewenangnya.
- 2.) Menerima instruksi/ panduan yang cukup untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya.
- 3.) Sudah dilatih (ditraining) sesuai kebutuhannya dan jika diperlukan sesuai tugas dan tanggung jawabnya.

Penjelasan : Belum terlaksana di kapal MT.IBM 1 di Buktikan dengan tidak adanya Safety Meeting sebelum melaksanakan kegiatan di kapal.

e. Pengembangan Rencana Pengoperasian Kapal

Rencanakan hal yang Anda Lakukan dan Lakukan hal yang Anda Rencanakan. Kita membutuhkan rencana untuk melakukan pekerjaan di kapal dan Kita harus menjalankan apa yang telah Kita rencanakan tersebut.

Hal-hal terkait:

- 1.) Sertifikat kapal
- 2.) Rencana pengoperasian kapal (rencana lintasan, koreksi peta, dll.

Penjelasan : Belum terlaksana di kapal MT.IBM 1 di Buktikan dengan tidak adanya Safety Meeting sebelum melaksanakan kegiatan di kapal.

f. Kesiapan Menghadapi Keadaan Darurat

Perusahaan harus mempersiapkan cara untuk menghadapi keadaan darurat (keadaan yang tidak diharapkan), yang dapat terjadi sewaktu-waktu..Perusahaan harus mengembangkan rencana untuk merespons/ menghadapi keadaan darurat di kapal dan melatih semua personil terkait..Hal-hal terkait:

- 1.) Prosedur keadaan darurat
- 2.) Emergency plan
- 3.) Monitor dan perawatan alat-alat keselamatan
- 4.) Monitor latihan keselamatan

Penjelasan : Belum terlaksana di kapal MT.IBM 1 di Buktikan dengan tidak adanya Safety Meeting sebelum melaksanakan kegiatan di kapal.

g. Pelaporan dan Analisa Ketidaksesuaian, Kecelakaan dan Kejadian berbahaya.

Tidak ada seorangpun yang sempurna.Hal baik tentang sistem ini adalah memberikan jalan bagi Kita untuk memperbaiki dan meningkatkan sistem tersebut.Ketika Kita menemukan bahwa ada suatu hal yang salah (termasuk adanya kecelakaan dan keadaan berbahaya), Kita harus melaporkannya. Hal tersebut harus dianalisa dan sistem secara keseluruhan akan dapat ditingkatkan. Hal-hal terkait:

- 1.) Laporan kerusakan/ berita acara kerusakan
- 2.) Permintaan perbaikan

Penjelasan : Belum terlaksana di kapal MT.IBM 1 di Buktikan dengan tidak adanya Safety Meeting sebelum melaksanakan kegiatan di kapal.

h. Pemeliharaan Kapal dan Perlengkapannya

Kapal dan seluruh peralatannya harus dipelihara agar selalu dalam kondisi yang baik. Kita harus selalu mengikuti aturan dan regulasi yang berlaku. Selalu memelihara dan secara periodik melakukan pemeriksaan terhadap bagian dari peralatan tersebut sangat penting untuk keselamatan. Dan simpanlah record/data hasil pemeliharaan tersebut. .

Hal-hal terkait :

- 1.) Perawatan dan hubungan dengan class
- 2.) Perawatan terencana
- 3.) Kondisi fisik kapal

Penjelasan : Sudah terlaksana di kapal MT.IBM 1 di Buktikan dengan kegiatan Deck Maintenance yang di laksanakan oleh Crew kapal.

i. Dokumentasi

Sistem kerja (Sistem Manajemen Keselamatan) harus selalu didokumentasikan secara tertulis dan dikontrol pendistribusiannya. Dokumen penting harus tersedia di kantor dan di kapal. Kita juga harus mengontrol semua kertas kerja yang berhubungan dengan sistem tersebut.

Penjelasan : Sudah terlaksana di kapal MT.IBM 1 di Buktikan oleh Nahkoda selalu mengontrol Dokumen atau sertifikat kapal yang sudah Expire dan melaporkannya ke perusahaan.

j. Verifikasi, Tinjauan dan Evaluasi Perusahaan

Perusahaan harus mempunyai metode internal sendiri untuk memastikan bahwa sistem yang ada bekerja seperti yang diharapkan dan selalu ditingkatkan/ dikembangkan
Penjelasan : Belum terlaksana di kapal MT.IBM 1 karena belum ada Evaluasi dari perusahaan mengenai kinerja Setiap Crew di kapal .

5. Urutan Kejadian

Pelanggaran kerja yang terjadi di atas kapal MT.IBM 1 pada saat kapal berlabuh jangkar di Rede Gresik ,Jawa timur jam 10.00 WIB. Kegiatan yang di lakasanakan adalah Deck maintenance oleh Crew MT.IBM 1 yang tidak di lengkapi alat pelindung diri yaitu Safety Helmet saat bekerja di Deck yang beresiko kepala cedera ,karena kurangnya kesadaran betapa pentingnya keselamatan saat bekerja dan menganggap remeh penggunaan safety helmet . Peran Officer sangat di butuhkan untuk memberikan safety meeting kepada semua Crew agar Hal demikian tidak terulang lagi karena di kapal keselamatan yang lebih utama



Gambar 4.3 Pelanggaran *crew* kapal saat kegiatan Deck Maintenance tidak memakai *safety helmet* ketika bekerja di deck kapal MT.IBM 1.
Sumber : Kapal MT.IBM 1,tahun 2019

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Adapun kesimpulan dari permasalahan yang ada di MT. IBM 1 dalam penelitian ini adalah Efektivitas Penerapan ISM Code di atas kapal MT. IBM 1 belum sepenuhnya berjalan optimal, berdasarkan kuisioner yang telah di jawab oleh beberapa crew Kapal MT. IBM 1 dengan hasil 14,28 % Paham, 28,56 % Cukup Paham dan 57.12% Kurang Paham . Dari Hasil tersebut dapat di simpulkan bahwa lebih dominan yang kurang paham 57,12 %. Contohnya pada saat Deck Maintenance yang di lakukan oleh Bosun dan AB tidak di lengkapi dengan safety helmet yang berfungsi sebagai pelindung kepala dari benda-benda yang beresiko melukai atau mencederai kepala.

B. Saran

Dari hasil penelitian yang telah dicapai, di sini penulis menyampaikan saran-saran yang mungkin dapat berguna bagi semua pihak dalam rangka meningkatkan kesadaran pemilik kapal dan ABK dalam menghadapi kurangnya pemahaman tentang Efektivitas penerapan Ism Code dalam menunjang keselamatan di laut . Adapun saran-saran yang dapat disampaikan oleh penulis adalah sebagai berikut :

1. Keselamatan diatas kapal merupakan tanggung jawab seluruh *crew* di atas kapal, untuk itu sebagai perwira selain melaksanakan tugasnya, juga berperan aktif mengawasi pelaksanaan pekerjaan yang sesuai dengan prosedur yang ada.
2. Sebagai perwira hendaknya melakukan *toolbox meeting* atau *briefing* kepada *crew* tentang prosedur serta manajemen tugas terlebih dahulu pada saat akan melaksanakan pekerjaan harian di *deck*.

3. Seluruh *crew* kapal diberikan himbauan tentang bahaya-bahaya yang akan dihadapi pada saat bekerja, sehingga *crew* kapal dapat menyadari pentingnya penggunaan alat-alat keselamatan selama bekerja dan perusahaan harus menyediakan perlengkapan keselamatan yang layak guna tercapainya implementasi *ISM Code* yang optimal di atas kapal.

DAFTAR PUSTAKA

Atmosoeprapto, Kisdarto, 2002. Menuju SDM Berdaya Dengan Kepemimpinan Efektif dan Manajemen Efisien, PT. Elex Media Komputindo, Jakarta .

M.Pd Makmur Syam, Prosedur Darurat & Sar, Badan Diklat Perhubungan, laut. Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Badan Diklat Perhubungan. 2000 B. Modul *International Safety Management Code*. Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP). Makassar.

Depdijbud 1990 ,Kamus Besar Bahasa Indonesia .Jakarta : Balai pustaka.

International_Safety_Management_Code.

(Diakses pada tanggal 10 april 2019)

International safety management code and Revised Guidelines on Implementation of the ISM Code by Administration 2002 edition

Kamus bebas bahasa melayu

(keselamatandiakses 01 November 2007).

LAMPIRAN

DATA KUISIONER

“ Efektivitas Penerapan ISM CODE dalam menunjang Keselamatan di laut pada kapal MT. IBM 1 “

Daftar pertanyaan ini disusun untuk keperluan penelitian dan digunakan untuk tujuan ilmiah, oleh karena itu kepada responden mohon dapat diisi dengan benar dan jujur sesuai petunjuk, atas kesediaan dan kerja sama dalam daftar pertanyaan ini, kami ucapkan terima kasih.

A. Identitas responden

1. Nama Responden :
2. Umur :
3. Jenis Kelamin :
4. Jabatan :

B. Petunjuk

Pilihlah salah satu jawaban dari pertanyaan di bawah ini yang paling sesuai dengan pendapat saudara dengan memberikan tanda (√) yang di tempat yang telah disediakan.

Questioner untuk kegiatan Deck Maintenance :

1. Apakah anda paham Tujuan dari Safety meeting ?
 - a. Sangat paham
 - b. Paham
 - c. Cukup Paham
 - d. Kurang Paham
 - e. Tidak Paham
2. Apakah anda paham tentang kegiatan Deck maintenance dan alat-alat keselamatan yang harus di siapkan ?
 - a. Sangat Paham
 - b. Paham
 - c. Cukup Paham
 - d. Kurang Paham
 - e. Tidak paham

3. Apakah selama kegiatan Deck Maintenance anda sudah paham resiko yang ada jika tidak di lengkapi alat-alat keselamatan ?
 - a. Sangat Paham
 - b. Paham
 - c. Cukup Paham
 - d. Kurang Paham
 - e. Tidak Paham
4. Apakah anda paham selama kegiatan Deck Maintenance sudah memastikan aman atau tidaknya pekerjaan yang akan di lakukan?
 - a. Sangat Paham
 - b. Paham
 - c. Cukup Paham
 - d. Kurang Paham
 - e. Tidak Paham
5. Apakah anda paham selama kegiatan Deck Maintenance sudah sesuai dengan instruksi dari perwira di kapal ?
 - a. Sangat Paham
 - b. Paham
 - c. Cukup Paham
 - d. Kurang Paham
 - e. Tidak Paham
6. Apakah selama kegiatan Deck Maintenance sudah paham tingkat kelayakan alat keselamatan yang di pakai ?
 - a. Sangat Paham
 - b. Paham
 - c. Cukup Paham
 - d. Kurang Paham
 - e. Tidak Paham

7. Apakah anda paham tentang Prosedur jika telah melaksanakan Deck Maintenance harus di laporkan ke perwira ?
- Sangat Paham
 - Paham
 - Cukup Paham
 - Kurang Paham
 - Tidak Paham
8. Apakah anda paham tentang selama kegiatan deck maintenance kapal di lakukan dengan interval waktu yang sesuai ?
- Sangat Paham
 - Paham
 - Cukup Paham
 - Kurang Paham
 - Tidak Paham
9. Apakah anda paham selama kegiatan Deck Maintenance anda telah memastikan tidak adanya bagian yang belum di kerjakan ?
- Sangat Paham
 - Paham
 - Cukup Paham
 - Kurang Paham
 - Tidak Paham
10. Apakah anda paham selama kegiatan Deck Maintenance semua alat keselamatan di rapikan kembali ketempatnya ?
- Sangat Paham
 - Paham
 - Cukup Paham
 - Kurang Paham
 - Tidak Paham



MT. IBM 1

RIWAYAT HIDUP PENULIS



MUH.TAUFIQ RAHMAN Lahir di Siwa , 13 Mei 1998. Anak kedua dari Bapak (Alm.) Abdul Rahman dan Ibu Jumiati Malik S.Pd.I. Penulis memulai jenjang pendidikan Sekolah Dasar Negeri 318 Tobarakka Pada Tahun 2004 dan Tamat Tahun 2010 kemudian melanjutkan pendidikan pada tahun yang sama di Sekolah Menengah Pertama Negeri 1 Pitumpanua dan Tamat pada Tahun 2013 dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan di

Sekolah Menengah Atas Negeri 1 Pitumpanua dan selesai pada Tahun 2016.

Penulis Melanjutkan Pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar Mengambil Jurusan Nautika pada Tahun 2016 dan Terhitung sebagai Angkatan XXXVII. Selama melaksanakan pendidikan di PIP Makassar, Penulis mengikuti beberapa ekstrakurikuler Pedang Pora ,Member DKM ,Member Voly , menjabat sebagai Staff Komandan Pleton C1 Semester II , Polisi Taruna pada semester VII ,dan terakhir menjabat sebagai Asisten Keamanan pada semester VIII.

Penulis melaksanakan Praktek Laut (PRALA) pada semester IV dan V di salah satu Perusahaan Pelayaran yakni PT.Mulia Borneo Mandiri dan nama kapal MT.IBM 1 ,Selama 1 Tahun 39 hari .Kemudian kembali ke kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar untuk melanjutkan pendidikan semester VII dan VIII. Penulis menyelesaikan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar pada tahun 2021.