

**ANALISIS PENERAPAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN  
SESUAI STANDAR ISM CODE DIKAPAL KM.SULAWESI LEADER**



**SUHADI**

**NIT : 16.41.162**

**NAUTIKA**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2020**

# **ANALISIS PENERAPAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN SESUAI STANDAR ISM CODE DIKAPAL KM.SULAWESI LEADER**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program  
Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi

NAUTIKA

Disusun dan diajukan oleh

SUHADI

NIT.16.41.162

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN**

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR TAHUN**

**2021**

**SKRIPSI**  
**ANALISIS PENERAPAN SISTEM MANAJEMEN**  
**KESELAMATAN SESUAI STANDAR ISM CODE DIKAPAL**  
**KM.SULAWESI LEADER**

Disusun dan Diajukan oleh:

**SUHADI**  
NIT. 16.41.162

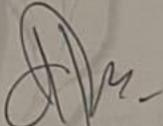
Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi  
Pada tanggal, 23 JULI 2021

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II

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

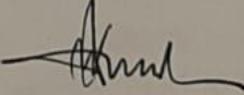
  
MASRUPAH, Si.T., M.Adm.S.D.A.  
NIP. 19800110 200812 2 005

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

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Suhadi

NIT : 16.41.162

Jurusan : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

### **ANALISIS PENERAPAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN SESUAI STANDAR ISM CODE DIKAPAL KM.SULAWESI LEADER**

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, 23 Juli 2021



**SUHADI**

NIT.16.41.16

## PRAKATA

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan kasih dan karuniaNya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini. Adapun judul skripsi yaitu **“ANALISIS PENERAPAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN SESUAI STANDAR ISM CODE DIKAPAL KM.SULAWESI LEADER”**.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih terdapat banyak kekurangan baik dari segi bahasa, susunan kalimat, maupun cara penulisan serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulis dalam menguasai materi, waktu dan data yang diperoleh.

Untuk itu penulis senantiasa menerima kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Pada kesempatan ini pula 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. Welem Ada', M.Pd., M.Mar, selaku Ketua Program Studi Nautika.
3. Bapak Capt. HADI SETIAWAN, MT., M.Mar selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Ibu MASRUPAH, S.Si.T.,M.Adm.S.D.A Selaku Dosen Pembimbing Teknik.
5. Seluruh Staff Pengajar Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar atas bimbingan yang diberikan kepada penulis selama mengikuti proses pendidikan di PIP makassar.
6. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
7. Orang tua penulis, Ibu Hj. Martina atas ketulusan dan kasih sayangnya. Bapak H.Syahrudin yang selalu menjadi inspirasiku dan membuatku selalu bangga menjadi anaknya. Serta ketiga saudara saya yang selalu memberikan motivasi dan dorongan untuk menyelesaikan pendidikan di PIP Makassar

8. Perusahaan pelayaran PT. Salam Pacific Indonesia Lines (SPIL) yang telah memberikan kesempatan penulis untuk melakukan penelitian.
9. Seluruh Crew KM. Sulawesi Leader 2019 - 2020 yang telah memberikan inspirasi dan dukungan dalam penyelesaian skripsi ini.
10. Rekan-rekan taruna (i) angkatan XXXVII khususnya kelas NAUTIKA VIII A 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 dipandang 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 dijadikan sebagai bahan masukan serta dapat memberikan manfaat bagi para pembaca.

Makassar, 23 Juli 2021



**Suhadi**

**Nit.16.41.162**

## ABSTRAK

**Suhadi, 2021**, Analisis Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Sesuai Standar Ism Code Dikapal Km.Sulawesi Leader, (Dibimbing oleh Hadi Setiawan Dan Masrupah).

Penelitian ini dilatarbelakangi oleh pengalaman penulis ketika melaksanakan Prala di KM.Sulawesi Leader milik salah satu perusahaan PT. SPIL. Di atas kapal ini, penulis sering menemukan kurang terlaksananya sistem manajemen keselamatan dengan baik. Oleh sebab itu, karya tulis ini bertujuan untuk mengetahui apakah sosialisasi mengenai penerapan sistem manajemen keselamatan sudah dilakukan di kapal KM.Sulawesi Leader.

Penelitian ini dilaksanakan di atas kapal KM.Sulawesi Leader saat penulis melaksanakan praktek laut, terhitung mulai tanggal 18 Februari 2019 sampai dengan tanggal 27 february 2020. Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kuantitatif. Sumber data diperoleh dari *interview*, dan *observasi* secara langsung di lapangan serta ditunjang metode kepustakaan dan hasil dokumentasi yang memberikan gambaran lebih jelas mengenai informasi yang disampaikan. Kemudian, data tersebut dianalisis secara deskriptif kuantitatif.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa kurangnya penerapan sistem manajemen keselamatan di KM.Sulawesi Leader dikarenakan para crew tidak memahami pentingnya dari ISM code kemudian terjadinya penyimpangan dikarenakan kurangnya kesadaran dari crew yang ada di atas kapal tentang pentingnya penerapan sistem manajemen keselamatan.

## ABSTRACT

**Suhadi, 2021**, Analysis of the Implementation of a Safety Management System According to the ISM Code Standard onboard Km. Sulawesi Leader, (Supervised by Hadi Setiawan and Masrupah).

This research is motivated by the author's experience when carrying out Prala at KM.Sulawesi Leader owned by one of the companies PT. SPIL. On this ship, the author often finds that the safety management system is not well implemented. Therefore, this paper aims to determine whether the socialization regarding the implementation of the safety management system has been carried out on the ship KM.Sulawesi Leader.

This research was carried out on board the KM.Sulawesi Leader ship when the author carried out marine practice, starting from February 18, 2019 to February 27, 2020. This study used a quantitative descriptive research method. Sources of data obtained from interviews, and direct observation in the field and supported by library methods and documentation results that provide a clearer picture of the information conveyed. Then, the data were analyzed descriptively quantitatively.

The results obtained from this study indicate that the lack of application of a safety management system at KM.Sulawesi Leader is due to the crew not understanding the importance of the ISM code then deviations occur due to lack of awareness of the crew on board about the importance of implementing a safety management system.

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENEKESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN	iv
PRAKATA	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
BAB 1 PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian	6
1. Pengertian ISM Code	6
2. Tujuan ISM Code	7
3. Elemen-Element ISM Code	8
B. Kerangka Pikir	19
C. Hipotesis	19
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Waktu Dan Tempat Penelitian	20
B. Metode Pengumpulan Data	22

C. Jenis Dan Sumber Data	22
D. Metode Analisis	23
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Data	25
B. Analisis Data	29
C. Alternatif Pemecahan Masalah	33
D. Evaluasi Pemecahan Masalah	39
<b>BAB V PENUTUP</b>	
A. Kesimpulan	48
B. Saran-Saran	48
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	
<b>LAMPIRAN</b>	

## DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
1.1 Manajemen Organisasi	16
1.2 Kerangka Pikir	19

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

ISM Code merupakan standar internasional untuk manajemen keselamatan pengoperasian kapal-kapal dan pencegahan pencemaran laut yang disahkan oleh IMO (*International Maritime Organisation*) dengan resolusi assembly : A. 741(18) pada tanggal 4 November 1993 dan menjadi wajib dengan diberlakukannya Bab IX, konvensi SOLAS 1974, yaitu secara bertahap dan mulai diberlakukan khusus untuk kapal-kapal tanker yaitu pada tanggal 1 Juli 1998. Salah satu produk ISM Code adalah Safety Management System. Pengenalan suatu sistem manajemen keselamatan (SMS) mensyaratkan suatu perusahaan untuk mengembangkan dan mengimplementasikan prosedur-prosedur dari manajemen keselamatan guna menjamin bahwa kondisi-kondisi, kegiatan-kegiatan dan tugas-tugas diatas kapal benar adanya dan dilaksanakan sesuai dengan standar aturan yang baku dimana manajemen tersebut mempengaruhi keselamatan dan perlindungan lingkungan yang direncanakan, diorganisasikan, dilaksanakan sesuai dengan standar aturan yang baku dimana manajemen tersebut mempengaruhi keselamatan dan perlindungan lingkungan yang direncanakan, diorganisasikan, dilaksanakan dan diawasi sesuai dengan persyaratan-persyaratan legislatif dan perusahaan pelayaran.

Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) dikembangkan dan dipelihara oleh personil-personil yang terlibat dalam pengopersian kapal dan pencegahan pencemaran dilaut dari kapal itu. Ini adalah penting untuk mengenal bahwa tanggung jawab dan kewenangan dari personil-personil yang ada dan berbeda-beda dimana terlibat dalam sistem ini, dan jalur komunikasi antara personil-personil darat dan personil-personil kapal yang dipengaruhi oleh sistem itu sendiri. Sekali ditetapkan, dikembangkan dan diimplementasikan dalam tugas-tugas dan kegiatan yang berhubungan dengan keselamatan diatas kapal dan perlindungan lingkungan dilaut, kedua-duanya adalah merupakan sasaran dari dibentuknya suatu sistem manajemen keselamatan.

Adapun kejadian pada saat akan melakukan pekerjaan di ruang tertutup para crew kurang memperhatikan prosedur memasuki ruang tertutup seperti mengecek kadar oksigen sehingga dapat menyebabkan suatu ancaman terhadap personil, dan Pada tanggal 4 Juli 2019 kapal berlayar dari Balikpapan menuju Jakarta pelayan dan koki melakukan pembersihan diruang dapur dan pada saat pelayan akan membuang sisa makanan kelaut ternyata pelayan memasukkan sisa makan kedalam kantong plastic dan membuangnya kelaut dan setelah kejadian tersebut dilakukan meeting dengan nahkoda dan officer yang ada diatas kapal untuk membahas pembuangan sampah kelaut sesuai dengan aturan yang berlaku. Dengan adanya kejadian tersebut maka kapal telah melakukan pencemaran dilaut.

. Penjelasan diatas sangat mempengaruhi pengimplementasian sistem manajemen keselamatan, maka demi terwujudnya pelaksanaan SMS (Safety Management System) diatas kapal yang nyata sehingga prosedur-prosedur kerja sesuai checklist yang standar sesuai dengan ISM Code benar-benar dilaksanakan dan melihat yang terjadi dikapal KM.Sulawesi Leader adalah sangat jauh dari standar yang ada yaitu mengenai penerapan prosedur kerja. Mempertimbangkan hal tersebut maka penulis mencoba mengangkat sebuah skripsi untuk dapat menjadi bahan perbaikan dari keadaan yang ada dan mengembangkan ilmu yang kami dapat berdasarkan pengalamam selama praktek laut dengan judul:

**“ANALISIS PENERAPAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN SESUAI STANDAR ISM (INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT) CODE DIKAPAL KM. SULAWESI LEADER”**

## **B. Rumusan Masalah**

Adapun kendala atau masalah-masalah yang penulis alami selama praktek laut diatas kapal KM. Sulawesi Leader dalam pelaksanaan sistem manajemen keselamatan (SMS) telah penulis rumuskan dalam berbagai pertanyaan yang sesuai dengan kendala-kendala yang penulis hadapi adalah sebagai berikut. “Apakah sosialisasi dari sistem manajemen keselamatan telah dilakukan secara menyeluruh baik dari pihak darat maupun dari pihak kapal itu sendiri”.

### **C. Tujuan Penelitian**

Adapun maksud dari penulisan skripsi dengan judul diatas adalah untuk memberikan analisis penulis tentang pemahaman sistem manajemen keselamatan baik dari pihak perusahaan maupun dari pihak crew di KM.Sulawesi Leader..

### **D. Manfaat penelitian**

Dengan memperhatikan beberapa aspek dari diadakannya penelitian dan penulisan skripsi ini, penulis berharap akan beberapa manfaat yang dapat dicapai antara lain :

#### **1. Manfaat Teoritis**

Memperdalam dan mengembangkan pengetahuan secara teori mengenai bagaimana penerapan ISM CODE di kapal KM.Sulawesi Leader, Menambah pengetahuan dan pengembangan pemikiran tentang pentingnya penerapan system manajemen keselamatan dan untuk melatih peneliti menuangkan pikiran dan pendapat dalam bahasa secara deskriptif tulisan yang dapat di pertanggung jawabkan.

#### **2. Manfaat Praktis**

Diharapkan dapat menambah pengetahuan bagi pembaca pada umumnya dan juga penulis pada khususnya yang berkaitan tentang penerapan manajemen keselamatan diatas kapal, Bagi perusahaan di harapkan penelitian ini dapat menjadi semangat baru bagi pihak-pihak terkait, agar dapat lebih meningkatkan tenaga kerja yang lebih mandiri

dan profesional dan semoga Penelitian ini dapat menjadi sebuah wacana yang dapat menambah pengetahuan dan sebagai bahan pengembangan untuk meningkatkan mutu dan kualitas lembaga pendidikan atau Institusi PIP Makassar.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Pengertian**

##### **1. Pengertian ISM code**

Menurut Sulistijo, (2002: 2). International Safety Management Code (ISM Code) adalah suatu kode internasional mengenai manajemen untuk pengoperasian kapal secara aman dan pencegahan pencemaran lingkungan laut yang telah disahkan dalam piker6 umum IMO, yang untuk selanjutnya mungkin ditambah oleh IMO sesuai perkembangan dan perubahan yang terjadi di dunia transportasi laut dan adapun Safety Management System (SMS) adalah suatu sistem yang dibangun dan didokumentasikan untuk memungkinkan karyawan melaksanakan secara efektif semua kebijakan perusahaan, Safety Management Manual adalah dokumen yang dipakai sebagai acuan untuk menjelaskan dan melaksanakan sistem manajemen keselamatan.

Audit adalah suatu proses sistematis dari verifikasi terhadap keefektifan dari jalannya suatu sistem yang telah dirancang, diorganisir dan dilaksanakan secara logis dan metodis, Corrective Action Requests (CARs) adalah tindakan koreksi yang harus dilakukan terhadap ketidaksesuaian pelaksanaan SMS

Manajemen kapal adalah kemampuan dan keterampilan untuk memperoleh suatu hasil dalam rangka pencapaian tujuan melalau

kegiatan-kegiatan diatas kapal dimana dalam pelaksanaannya sangat tergantung pada kepemimpinan yang dijalankan dalam menggerakkan unsur-unsur manajemen.

## 2. Tujuan dari ISM Code

Tujuan dari ism code adalah memberikan standar internasional untuk manajemen keselamatan dan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran dilaut oleh kapal. Tetapi dalam kenyataan dilapangan masih banyak kapal yang belum dapat melaksanakan ISM (International Safety Management) Code dengan sepenuhnya

Menurut Drs Sammy Rosadhi MM, dalam buku Kodifikasi Manajemen Keselamatan (halaman 1), hasil analisis statistik tentang kecelakaan yang terjadi diatas kapal 80 % penyebab utamanya adalah disebabkan oleh kesalahan manusia (human error). Hal ini didasari oleh kenyataan bahwa perbuatan atau kelalaian manusia mengambil bagian dalam setiap kecelakaan yang sebenarnya termasuk kegagalan struktural dari manajemen keselamatan itu sendiri maupun kurangnya perlengkapan pendukung keselamatan yang dapat menjadi penyebab langsung kecelakaan tersebut. Tugas yang dihadapi oleh semua perusahaan pelayaran adalah memperkecil kesalahan dari pengambilan keputusan manusia yang dapat secara langsung atau tidak langsung berakibat pada suatu kecelakaan dan pencemaran laut.

Manajemen perawatan yang harus dilaksanakan dengan benar, didalamnya menjelaskan bahwa :

- a. Perusahaan harus menetapkan prosedur untuk menjamin bahwa kapal akan tetap terpelihara sesuai dengan ketentuan dari peraturan lainnya serta setiap persyaratan tambahan yang mungkin ditetapkan oleh perusahaan.
- b. Dalam memenuhi persyaratan yang dimaksud, perusahaan harus menjamin bahwa :
  - 1) Pemeriksaan diselenggarakan pada interval yang sesuai.
  - 2) Tindakan perbaikan yang sesuai untuk dikerjakan.
  - 3) Pencatatan dari kegiatan – kegiatan dimaksud tetap dipelihara.

### 3. Elemen-elemen ISM Code

a. Objektif dari ISM Code ini adalah untuk menjamin keselamatan dilaut, mencegah akan cedera atau kehilangan jiwa manusia dan menghindari kerusakan pada pada lingkungan, khususnya lingkungan laut dan harta benda.

#### b. Aplikasi

Persyaratan-persyaratan dari kode ini dapat diaplikasikan untuk semua kapal. Peraturan 1x/2, SOLAS 1974 (Amandment 1994) membagi tahapan aplikasi sebagai berikut :

##### 1.1 1 Juli 1998

- 1) Kapal-kapal penumpang (passenger ships) termasuk kapal penumpang kecepatan tinggi (passenger high speed craft).

2) Oil tankers, chemical tankers, gas carriers, bulk carriers dan cargo high speed craft ukuran 500 GT keatas.

1.2. 1 Juli 2002

3) Kapal-kapal barang lainnya (other cargo ships)

4) Mobile offshore drilling units (MODUS) ukuran 500 GT keatas

- c. Sasaran manajemen keselamatan perusahaan
- d. Menyelenggarakan latihan-latihan keselamatan dala pengoperasian kapal dan keselamatan lingkungan kerja.
- e. Menetapkan usaha-usaha perlindungan/penjagaan terhadap semua resiko yang dapat diidentifikasi.
- f. Secara terus-menerus meningkatkan kecakapan manajemen bagi personil didarat dan diatas kapal, termasuk persiapan untuk keadaan-keadaam darurat yang berhubungan dengan kedua-duanya terhadap keselamatan dan perlindungan lingkungan.
- g. Tanggung jawab dan wewenang perusahaan
- h. Perusahaan harus menetapkan dan mendokumentasikan tanggung jawab, wewenang dan hubungan timbal balik semua personil yang mengolah, menyelenggarakan dan memeriksa pekerjaan yang yang berhubungan dengannya dan mempengaruhi keselamatan serta pencegahan pencemaran.
- i. Personil yang ditunjuk (DPA= Designated Person Ashore)  
Untuk menjamin keselamatan operasi setiap kapal dan tersedia suatu hubungan antara perusahaan denga mereka yang berada diatas kapal. Setiap perusahaan sebagaimana disyaratkan harus

menunjuk seorang atau orang-orang didarat yang memiliki kemudahan untuk berhubungan langsung dengan manajemen puncak (top management). Tanggung jawab dan wewenang orang atau orang-orang tertunjuk dimaksud harus termasuk pemantauan aspek-aspek keselamatan dan pencegahan pencemaran dari pengoperasian setiap kapal dan menjamin bahwa sumber-sumber yang memadai dan dukungan basis darat diterapkan sebagaimana diisyaratkan.

- j. Tanggung jawab dan wewenang nakhoda ( terlampir )
- k. Perusahaan harus dengan jelas menetapkan dan mendokumentasikan tanggung jawab dan wewenang nakhoda yang berhubungan dengan:
  - 1) Penerapan kebijaksanaan perusahaan dibidang keselamatan dan perlindungan lingkungan.
  - 2) Motivasi awak kapal dalam observasi kebijaksanaan.
  - 3) Penerbitan petunjuk-petunjuk secara tepat dan instruksi-instruksi dalam aturan yang jelas serta sederhana.
  - 4) Pengujian apakah persyaratan-persyaratan yang telah ditetapkan diobservasi.
  - 5) Peninjauan kembali dari safety management system (SMS) dan melaporkan akan kekurangan-kekurangannya yang terjadi kepada manajemen.
- l. Perusahaan harus menjamin bahwa SMS yang diterapkan diatas kapal berisi pernyataan yang jelas menekankan kewenangan

nakhoda. Perusahaan harus menetapkan dalam SMS bahwa nakhoda memiliki kewenangan untuk menyimpang dari system dan bertanggung jawab dalam membuat keputusan-keputusan yang berhubungan dengan keselamatan dan pencegahan pencemaran serta dapat meminta perusahaan yang mungkin diperlukan.

- m. Sumber-sumber dan personil
- n. Perusahaan harus menjamin bahwa nakhoda adalah
  - 1) Benar-benar berkualifikasi untuk memegang jabatan pimpinan utama dikapal.
  - 2) Mengenal sepenuhnya dengan system manajemen keselamatan perusahaan.
  - 3) Diberikan dukungan yang diperlukan sehingga tugas-tugas nakhoda diatas kapal dapat terselenggara dengan selamat.
- o. Perusahaan harus menjamin bahwa setiap kapal diawaki dengan pelaut berkualifikasi, berijazah dan sehat sesuai dengan persyaratan-persyaratan nasional dan internasional.
- p. Dokumentasi.
- q. Perusahaan harus menetapkan dan memelihara prosedur-prosedur untuk mengawasi semua dokumen-dokumen dan data yang ada hubungannya dengan SMS.

Menurut George R Terry Ph.D, dalam bukunya yang telah dialih bahasakan oleh DR Winardi SE, ( 1986 : 4, 10 ). Yang berjudul Asas-Asas Manajemen Edisi kedelapan.

- a. Management merupakan sebuah proses yang khas, yang terdiri dari tindakan-tindakan seperti : perencanaan, pengorganisasian, menggerakkan dan pengawasan, yang dilakukan untuk menentukan serta mencapai sasaran-sasaran yang telah ditetapkan melalui pemanfaatan sumber daya manusia serta sumber-sumber lain.
- b. Perlunya manajemen diatas kapal terutama bagi perwira dek diatas kapal yang merupakan manusia management level, yaitu :  
:Manajemen menyebabkan bahwa kita menyadari kemampuan-kemampuan kita; ia menunjukan cara kearah pelaksanaan pekerjaan yang lebih baik; ia mengurangi hambatan-hambatan dan memungkinkan kita mencapai tujuan yang apabila tidak dilaksanakan tidak akan tercapai.
- c. Menerapkan prinsip-prinsip manajemen yang bersifat dasar seperti dibawah ini :
  - 6) praktis, dalam arti bahwa mereka selalu dapat digunakan terlepas dari pada waktu saat mereka diterapkan.
  - 7) Relevan dengan sebuah ketentuan yang bersifat dasar dan luas hingga dengan demikian menyediakan sebuah perspektif yang mencakup banyak hal.
  - 8) Konsisten, dalam arti bahwa dalam situasi yang serupa akan timbul hasil-hasil yang serupa pula.

Menurut Drs. Gunur, A. (1975 :20-35), Kegiatan – kegiatan terutama dari pimpinan untuk mencapai tujuan melalui kegiatan orang lain, terwujud dalam fungsi atau tugas tertentu dari pimpinan. Pelaksanaan pada fungsi

itulah yang secara nyata menggambarkan apa itu manajemen. Fungsi manajemen itu garis besarnya dirumuskan sebagai berikut :

a. Fungsi perencanaan ( Planning )

Yakni perumusan tentang apa yang akan dicapai serta tindakan apa yang dilakukan untuk mencapai tujuan yang hendak dicapai, dengan memperhitungkan kemampuan yang dimiliki.

b. Fungsi Pengorganisasian

Penyatuan, pengelompokan dan pengaturan orang – orang untuk dapat digerakkan sebagai satu kesatuan, sesuai dengan rencana yang telah dirumuskan menuju tercapainya tujuan yang telah ditetapkan.

c. Fungsi pergerakan ( Actuating )

Menggerakkan, membimbing, mengarahkan orang – orang agar mereka mau dan tahu bekerja demi tercapainya tujuan. Jelas bahwa sasaran menggerakkan orang itu adalah menimbulkan kemauan dan membuat mereka mau bekerja atau menjalankan tugas pekerjaan sesuai dengan rencana yang ditetapkan sebelumnya.

Jadi dalam fungsi pergerakan harus terdapat unsur – unsur sebagai berikut :

- 1) Motivating ( dorongan ), yakni menggerakkan orang dengan memberikan motif, alasan yang mendorong timbulnya kemauan mereka untuk bekerja dengan baik.
- 2) Leading ( bimbingan ), yakni membimbing orang dengan memberikan contoh / teladan.

3) Directing ( pengalaman ), yakni mengarahkan orang – orang dengan memberikan petunjuk dengan benar, jelas, dan tegas.

d. Fungsi pengawasan (Controlling )

Kegiatan untuk meneliti,menilai dan mengukur pelaksanaan maupun hasil dari pekerjaan, untuk dapat diketahui apakah sesuai dengan rencana atau tidak. Dari pengawasan itu diketahui :

- 1) kesalahan dalam pelaksanaan pekerjaan.
- 2) kekurangan dalam pelaksanaan pekerjaan.
- 3) Kelemahan orang atau cara kerjanya.
- 4) Rintangan yang dialami maupun yang mungkin akan dialami.
- 5) Kegagalan maupun kesuksesan yang dialami.

Agar fungsi pengawasan memperoleh hasil yang diharapkan maka perwira harus mengetahui ciri – ciri suatu proses pengawasan :

- 1) Pengawasan bukan mencari siapa yang salah, tetapi untuk Pengawasan diarahkan kepada massa sekarang.
- 2) Pengawasan sebagai alat meningkatkan efisiensi.
- 3) Pengawasan mempermudah tercapainya tujuan.
- 4) Proses pelaksanaan pengawasan harus efisiensi, bukan menghambat usaha peningkatan efisiensi.
- 5) menemukan apa yang tidak benar.
- 6) Pengawasan harus bersifat membimbing.

Jadi pengawasan sangat memerlukan dalam usaha pencapaian tujuan. Disamping mengetahui ciri – ciri pengawasan hal lain yang perlu diperhatikan adalah :

- 1) Kebanyakan pekerja tidak suka diawasi / merasa diragukan.
- 2) Pengawasan harus taat azas.
- 3) Pengawasan bukan mengawasi orang tapi mengawasi pekerjaannya (harus bersifat membangun).
- 4) Selanjutnya harus ada penjelasan untuk memperbaiki kesalahan. Sebab itu hal – hal yang dijalankan dalam fungsi pengawasan itu ialah :
  - a) Meneliti atau mengamati terus jalannya pekerjaan.
  - b) Menilai atau mengukur sampai dimana pekerjaan itu sesuai dengan rencana yang sesuai dengan standart hasil kerja yang diinginkan.
  - c) Berusaha untuk memperbaiki kesalahan, kekurangan, kelemahan dan kegagalan serta menjauhi rintangan yang dihadapi.

Langkah – langkah atau prosedur pengawasan agar suatu pengawasan berjalan dengan baik maka perlu dijalankan langkah-langkah sebagai berikut :

- a) Membuat rencana standar pekerjaan, yakni ukuran atau patokan untuk menilai setiap kegiatan.

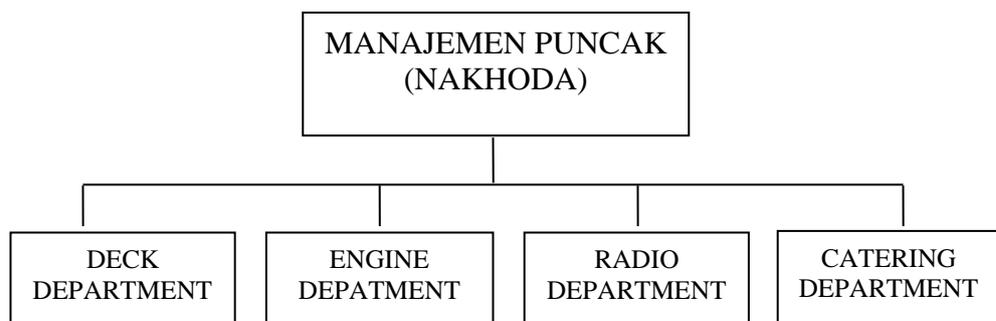
- b) Menyusun laporan mengenai jalannya pekerjaan yang sedang berjalan maupun pekerjaan yang sudah selesai.
- c) Melakukan penilaian atau evaluasi mengenai hasilnya.
- d) Melakukan perbaikan jika terdapat penyimpangan dan kesalahan.

Menurut Badan Diklat Perhubungan, (2000 : 178-180). Dengan judul Personal Safety And Responsibility mengenai tipe-tipe organisasi adalah sebagai berikut :

a. Organisasi Fungsional

Adalah hubungan langsung dimana perintah dan instruksi disampaikan langsung kepada personil yang dimaksud pada umumnya bawahan lapor kepada atasan langsung saja dan mempunyai keterbatasan tanggung jawab. Organisasi fungsional mengelompokan fungsi-fungsi yang sama atau kegiatan-kegiatan sejenis membentuk suatu satuan organisasi.

Tabel 1.1. Manajemen organisasi



Sumber : personal safety and responsibility, tahun 2000

Keuntungan dari tipe ini adalah pendekatan ini menjaga kekuasaan dan kedudukan fungsi utama, menciptakan efisiensi melalui spesialisasi memusatkan keahlian organisasi dan memungkinkan pengawasan manajemen puncak lebih ketat terhadap fungsi-fungsi. Kelemahan dari struktur fungsional adalah dapat menciptakan konflik antar fungsi-fungsi, menyebabkan kemacetan-kemacetan pelaksanaan tugas yang berurutan, memberikan tanggapan lebih lambat terhadap perusahaan, hanya memusatkan pada kepentingan tugas-tugasnya dan menyebabkan para anggota berpandangan lebih sempit serta kurang inovatif.

b. Organisasi Matrik

Bawahan dapat melapor kepada satu pengawas atau lebih mengenai lebih dari satu macam tugas organisasi memilih sering digunakan bila memerlukan konsentrasi atas sebuah proyek. Dalam tipe organisasi karyawan mempunyai 2 atasan sehingga mereka berada dalam 2 wewenang.

Keuntungan dari organisasi ini adalah memaksimalkan efisiensi penggunaan pimpinan departemen (fungsional). Memberikan fleksibilitas kepada organisasi dan membantu perkembangan kreativitas serta melipat gandakan sumber-sumber yang beraneka ragam, membebaskan manajemen puncak/ perencanaan dan adapun Kelemahan organisasi ini adalah pertanggung jawaban ganda dapat menciptakan hubungannya dan kebijaksanaan yang kontradiktif.

c. Organisasi Sentralisasi dan Desentralisasi

Menurut Badan Diklat Perhubungan, (2000 : 178-180). Dengan judul Personal Safety And Responsibility mengenai tipe-tipe organisasi. Organisasi sentralisasi adalah pemusatan kekuasaan dan wewenang pada tingkat suatu organisasi, misalnya pelaksanaan pekerjaan dengan instruksi. Desentralisasi adalah penyebaran atau pelimpahan wewenang secara meluas kekuasaan dan pembuatan keputusan ketingkat-tingkat organisasi yang lebih rendah.

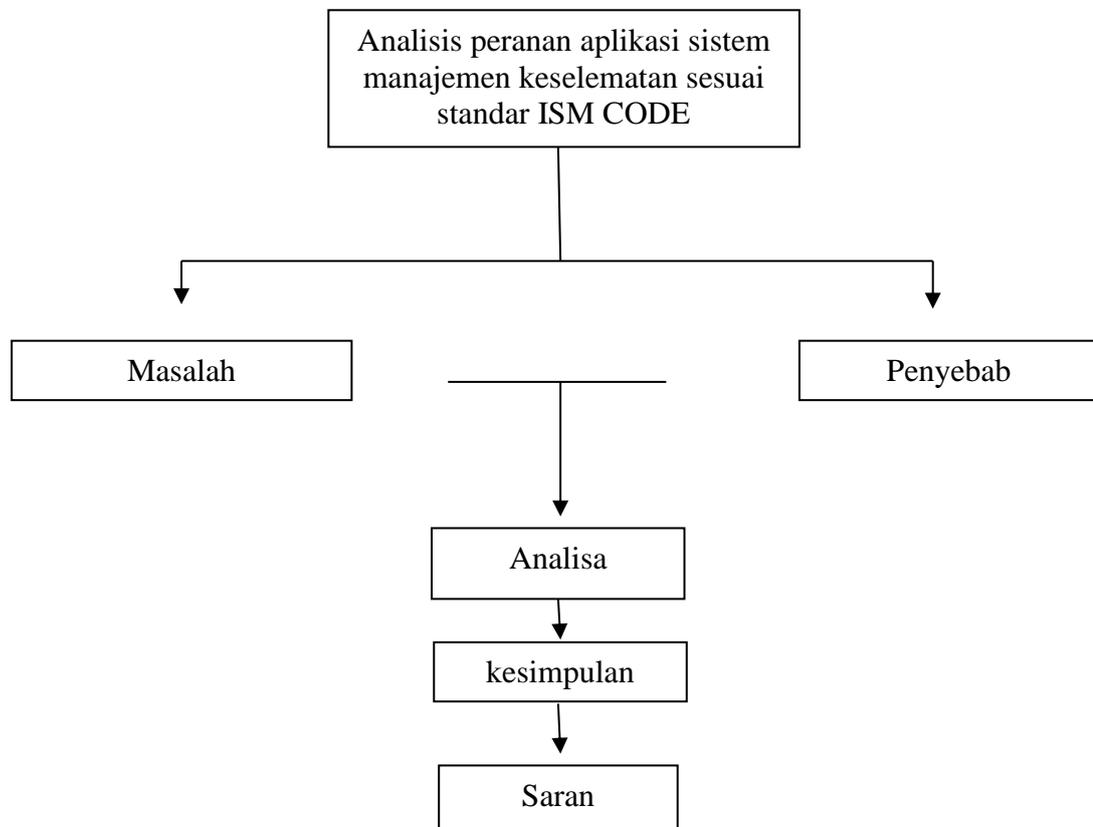
Namun secara umum bagian pokok organisasi manajemen perkapalan meliputi hal-hal sebagai berikut :

- 1) Aspek komunikasi
- 2) Informasi
- 3) Keputusan-keputusan
- 4) Saran-saran

Arus komunikasi tergantung dari tipe organisasi.

## B. Kerangka Pikir

Tabel 1.2. Kerangka pikir



Sumber : Kerangka Pikir Di Buat Oleh Penulis

## C. Hipotesis

Adapun hipotesis yang dapat diambil dari pembahasan diatas antara lain Kurangnya sosialisasi dari pihak darat maupun dari pihak kapal tentang penerapan sistem manajemen keselamatan serta Kurangnya penerapan manajemen keselamatan pada saat crew melakukan pekerjaan.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Waktu Dan Tempat Penelitian**

##### 1. Waktu penelitian

Penelitian dilakukan pada 18 februari 2019 (sign on) sampai dengan habis kontrak (sign off) tanggal 27 februari 2020 yaitu dengan mengamati kejadian yang tidak sesuai dengan prosedur kerja yang ada dalam ISM Code.

##### 2. Tempat penelitian

Dalam penyusunan skripsi ini data-data yang diambil beerdasarkan dari pengalaman pada saat penulis melaksanakan praktek laut (PRALA) diatas kapal KM.Sulawesi Leader dari perusahaan PT.NSI (NYK SPIL INDORORO). Dimana data kapal sebagai tempat penelitian akan dijelaskan dalam ship particular sebagai berikut :

## SHIP PARTICULAR

Ships name : KM.SULAWESI LEADER  
Call sign : YBVZ2  
IMO Number : 9087764  
Ship owner : PT. NYK-SPIL INDORORO (NSI)  
Nationality : INDONESIA  
Port of register : Jakarta  
Year of built : 28 Maret 1995  
Place of built : Iwazaki Zosen co.Ltd  
Ships type : Car Carrier  
Class : Nippon Kaiji Kyoaki ( NK)  
Crewing Manajemen : PT. SALAM PACIFIC INONESIA LINES  
No.Register : 2018-Pst No.9714/L  
Gross tonnage : 16.201 GT  
Net tonnage : 4.861 NT  
Deadweight : 7.014 MT  
L O A : 146,60 meters  
L B P : 132,30 meters  
Breadth moulded : 21.00 meters  
Depth to main deck : 15.05 meters  
Summer draft : 6.214 meters  
Hight Freeboard : 10.15 meters  
Speed Service : 12.50 knots

## **B. Metode Pengumpulan Data**

Adapun data dan informasi yang diperlukan untuk penulisan skripsi ini dikumpulkan melalui :

### **1. Metode lapangan (field research)**

yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara peninjauan langsung pada obyek yang diteliti. Data dan informasi dikumpulkan melalui :

#### **a. Observasi**

Yaitu dengan mengadakan pengamatan secara langsung di lapangan di mana penulis bekerja yaitu di kapal KM.Sulawesi Leader

#### **b. Interview**

Yaitu dengan mengadakan tanya jawab secara langsung dengan para perwira yang ada di atas kapal KM.Sulawesi Leader dan para dosen di lingkungan Politeknik Ilmu Pelayaran.

### **2. Tinjauan Kepustakaan (Library Research)**

Yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara membaca dan mempelajari buku-buku dan tulisan-tulisan yang berhubungan dengan masalah yang dibahas untuk memperoleh landasan teori yang digunakan dalam membahas masalah yang diteliti.

## **C. Jenis Dan Sumber Data**

### **1. Jenis Data**

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini, terdiri atas :

#### **a. Data Kualitatif**

Data yang diperoleh dalam bentuk variabel berupa informasi-informasi sekitar pembahasan baik secara lisan maupun secara tulisan.

b. Data Kuantitatif

Data yang diperoleh dalam bentuk angka-angka yang berasal dari tempat penelitian yang perlu diolah kembali.

2. Sumber Data

Adapun sumber data yang penulis gunakan, terdiri atas :

a. Data Primer

Data ini merupakan data yang diperoleh dari hasil pengamatan secara langsung, data pada penelitian ini diperoleh dengan cara metode survey, yaitu mengamati, mengukur, dan mencatat secara langsung di lokasi penelitian.

b. Data Sekunder

Data ini merupakan data pelengkap yang diperoleh di luar yang ada kaitannya dengan penulisan skripsi ini, seperti literatur, bahan kuliah, dan dari perusahaan serta hal-hal lainnya yang berhubungan dengan penelitian ini.

**D. Metode Analisis**

Dalam teknik analisis yang digunakan dalam penyelesaian hipotesis adalah analisis deskriptif yaitu penulisan yang berisikan paparan data uraian suatu objek permasalahan yang timbul pada saat tertentu, metode ini bertujuan untuk memaparkan secara rinci data yang diperoleh dengan tujuan untuk memberikan informasi mengenai perencanaan

terhadap masalah yang timbul yang berhubungan dengan materi pembahasan.

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Deskripsi Data**

Berdasarkan hasil pengolahan data yang didapat dari fakta-fakta dan hasil pengamatan penulis mengenai pelaksanaan prosedur-prosedur kerja sesuai checklist maka dapat diketahui bahwa pelaksanaan manajemen keselamatan dikapal KM.Sulawesi Leader belum terlaksana dengan baik sebagaimana yang diatur dalam ISM Code.

Menurut ISM Code, suatu manajemen keselamatan yang distrukturkan memungkinkan suatu perusahaan untuk memfokuskan pada peningkatan praktek-praktek keselamatan dalam pengoperasian kapal dan dalam kesiapan mendesak dan darurat, pengembangan dan pengimplementasian suatu manajemen keselamatan menunjukkan adanya suatu pengurangan dalam kesalahan-kesalahan yang dapat menyebabkan suatu ancaman terhadap personil, kerusakan lingkungan atau kerusakan harta benda yang ada dikapal (kapal dan inventarisnya beserta muatan yang dibawa) dimana dalam pelaksanaannya tidak lepas dari berbagai macam hambatan.

Dari pengamatan yang telah dilakukan, penulis melihat ada beberapa kejadian yang diakibatkan oleh hambatan-hambatan pelaksanaan SMS diatas yang berhubungan keselamatan jiwa personil, kapal dan pencegahan pencemaran laut., peristiwa tersebut adalah sebagai berikut :

1. Pada tanggal 20 Mei 2019 kapal dengan dengan tujuan Pelabuhan semayang Balikpapan ETD pkl 22.00 pada saat station dengan ETA pkl 15.00 tanggal 20 Mei 2019 waktu setempat . Oleh pihak kepanduan kapal diharuskan untuk Anchor di dekat bouy 11, Pada saat kapal akan disandarkan dipelabuhan semayang Balikpapan , jangkar yang akan mengalami keterlambatan dikarenakan winch yang akan digunakan mengalami kebocoran sehingga harus di perbaiki terlebih dahulu . chief yang yang dihaluan menginformasikan ke chief engginer untuk melakukan perbaikan di winch yang ada dihaluan.Dikarena perbaikan yang memakan waktu jadi kapal yang akan disandarkan mengalami keterlambatan. Peristiwa tersebut diatas terjadi dikarenakan perwira tidak melakukan pemeriksaan terlebih dahulu terhadap alat bantu penyandaran kapal dalam hal ini jangkar dimana sesuai dengan preparation for arrival in port checklist yang merupakan elemen dari ISM Code sebagai pedoman sebuah prosedur kerja dalam sebuah manajemen keselamatan yaitu semua alat bantu sandar harus diperiksa dan dalam kondisi baik atau layak.
2. Pada tanggal 4 Juli 2019 kapal berlayar dari Balikpapan menuju Jakarta pelayan dan koki melakukan pembersihan diruang dapur dan pada saat pelayan akan membuang sisa makanan kelaut ternyata pelayan memasukkan sisa makan kedalam kantong plastic dan membuangnya kelaut dan setelah kejadian tersebut dilakukan meeting dengan nahkoda dan officer yang ada diatas kapal untuk membahas pembuangan sampah kelaut sesuai dengan aturan yang

berlaku. Dengan adanya kejadian tersebut maka kapal telah melakukan pencemaran dilaut.

3. Penulis melihat dan mengamati secara berkala mengenai masalah yang satu ini, yaitu mengenai prosedur masuk ruangan tertutup dalam hal ini yang paling sering terjadi adalah kesalahan prosedur dalam memasuki ruangan tertutup yang dilakukan oleh para kru rating dan bahkan perwira itu sendiri. Seringkali para ABK memasuki ruangan tertutup tanpa memperhatikan unsur-unsur keselamatan yang ada, seperti sesuai dengan manajemen keselamatan mengenai salah satu poin dari prosedur masuk ke ruangan tertutup adalah mengecek kadar gas O<sub>2</sub>, Hidrokarbon dan gas beracun serta pada saat keruangan terurup harus ada satu orang berada diatas runagan tersebut , namun pelaksanaannya masih jauh dari yang diharapkan sesuai standar manajemen keselamatan dari ISM Code, yaitu masih sering terjadi dimana pada saat kru ataupun perwira akan memasuki ruangan tertutup dengan tidak memperhatikan prosedur seperti yang disebutkan diatas. Hal ini memang terlihat seperti masalah yang sepele namun apabila didalam ruangan tertutup pada saat itu terjadi suatu hambatan sangat mungkin proses dari penanganan bahkan evakuasi korban tidak dapat dilaksanakan dengan cepat dan efisien.

Untuk menghilangkan penyimpangan-penyimpangan tersebut diatas adalah vital bahwa penerapan falsafah manajemen, pengoptimalan organisasi dan penekanan prosedur kerja sesuai ISM Code serta peran

pihak perusahaan harus mengikat bersama sebagai satu unit yang kohesif dan saling mendukung dengan memperhatikan masalah-masalah yang timbul dalam pelaksanaan Safety Management System di kapal. Sehingga tujuan bersama antara kapal dan perusahaan dapat dicapai dengan cara yang tidak mengesampingkan prosedur kerja yang ada. Agar hal ini dapat tercapai, adalah penting bahwa wakil-wakil perusahaan dan personil kapal dapat terlibat dalam kreasi dan implementasi dari pada penerapan Safety Management System (SMS).

Perusahaan harus menjaminn setiap kapal diawaki dengan pelaut yang berkualifikasi, berijazah dan sehat sesuai dengan persyaratan-persyaratan nasional dan internasional. Perusahaan harus menetapkan dan memelihara prosedur-prosedur untuk mensosialisaikan Safety Management System dan mengawasi semua pelaksanaannya diatas kapal yang dimilikinya serta mengenai data-data yang berhubungan dengan ISM Code.

Tanpa adanya sosialisasi mengenai SMS dan pengawasan dalam pelaksanaannya maka kesadaran dan motivasi untuk melaksanakan petunjuk kerja sesuai dengan ISM Code tidak akan pernah dapat terlaksana secara berkesinambungan, maka dengan adanya hal itu tujuan dari ISM Code melalui pelaksanaan Safety Management System tidak akan tercapai sesuai yang diharapkan oleh perusahaan dan organisasi kapal itu sendiri.

Diatas kapal sendiri diharapkan ada usaha untuk meningkatkan peranan dan fungsi dari pada SMS yaitu dengan membentuk organisasi yang didalamnya tercantum tugas masing-masing personil kapal yang terlibat dalam pelaksanaan SMS. Organisasi merupakan unsur penting dalam

sebuah manajemen diatas kapal karena untuk mencapai sebuah tujuan, keduanya harus dapat berjalan secara seimbang dan saling mendukung

## **B. Analisis Data**

Berdasarkan hasil pengolahan data selama penulis melakukan pengamatan terhadap semua kejadian yang ada maka penulis menemukan bahwa yang mengurangi peranan Safety Management System diatas kapal berdasarkan hasil analisis dari pengolahan data adalah personil kapali tu sendiri, yaitu personil kapal tidak memahami isi dan manfaat dari ISM Code Manual atau yang telah diterjemahkan oleh perusahaan dalam hal ini adalah PT NYK SPIL INDOROR menjadi Sistem Manajemen Keselamatan dan Kualitas (SMKK) dan lebih dikhususkan lagi menjadi sebuah Pedoman Manajemen Kapal (PMK).

Dari hasil pengolahan data tersebut terjadi penyimpangan oleh personil kapal berupa kurangnya kesadaran para personil diatas kapal untuk melaksanakan Sistem Manajemen Keselamatan (SMS) dengan baik dan benar dengan mengikuti semua prosedur-prosedur kerja yang baku. Sebelum melakukan suatu pekerjaan diatas kapal biasanya personil kapal terlebih dahulu membaca dan memahami checklist yang telah dibuat sesuai pekerjaan yang akan dilaksanakan kemudian kolom dalam checklist tersebut diberi tanda bahwa poin-poin yang ada dan telah dilaksanakan secara benar dan terencana sebelumnya. Setelah personil kapal membaca dan memahami checklist tersebut, kemudian mualim I dan nakhoda sebagai

top management segera merencanakan pekerjaan apa yang harus dilaksanakan dan membagi tugas sesuai dengan jabatan personil kapal.

Pada tahun 1994 ditetapkan pula satu chapter baru SOLAS convention yang berhubungan dengan “ *Safety Management System* “ ( *SMS* ). Alasan – alasan mendasar ditetapkan ISM Code, yaitu :

- A. Menjadikan kapal sebagai tempat yang aman untuk bekerja.
- B. Menjaga laut dan lingkungan sekitar.
- C. Memperjelas pekerjaan dan mempermudah pekerjaan.
- D. Mengurangi kecelakaan kerja di atas kapal dan kerugian bagi perusahaan

Maka dengan pengamatan dan dari dukungan data-data yang ada, dapat disimpulkan mengenai penyebab-penyebab timbulnya penyimpangan terhadap peranan Safety Management System dikapal KM.Sulawesi leader, penyebab-penyebab tersebut kurang lebih dapat penulis uraikan sebagai berikut :

- a. Masih kurangnya penerapan asas-asas manajemen didalam manajemen kapal itu sendiri, sehingga personil kapal belum dapat memahami tujuan dari pada proses kerja diatas kapal. Personil kapal belum mempunyai rasa memiliki yang kuat terhadap sistem manajemen keselamatan, hal ini berakibat personil kapal masih sering menganggap remeh arti sebuah keselamatan jiwa, keselamatan kapal dan kebersihan lingkungan laut. Dalam sebuah manajemen terutama manajemen kapal, seharusnya dapat dioptimalkan fungsi-fungsi dari pada manajemen itu sendiri yaitu

fungsi Planning, Organizing, Actuating dan Controlling (POAC) namun dalam kenyataan dilapangan fungsi-fungsi tersebut masih kurang diipraktekkan dalam kehidupan kerja sehari-hari.

Dari fungsi-fungsi manajemen tersebut yang paling menonjol kurang dioptimalkan penerapannya adalah fungsi controlling atau pengawasan. Beberapa personil kapal mengindikasikan bahwa kurangnya pengawasan secara intensif oleh perwira yang berkompeten mengenai Sistem Manajemen Keselamatan dalam hal ini Nakhoda dan Mualim I, merupakan penyebab yang dominan dari terjadinya penyimpangan-penyimpngan dalam penerapan SMS dan ISM Code diatas kapal. Hal ini ditandakan kejadian pada saat kru rating kapal sedang melaksanakan pekerjaan didalam ruangan tertutup (enclosed space) yaitu perwira tidak menginstruksian salah satu kru lain untuk mendampingi dan mengawasi kru yang diperintahkan melaksanakan pekerjaan. Dan masih banyak kejadian yang menandakan bahwa diatas kapal KM.Sulawesi Leader fungsi pengawasan dalam Sistem Manajemen Keselamatan belum terlaksana sebagaimana mestinya dalam sebuah manajemen kapal yang layak sesuai standar ISM Code. Begitu juga yang terjadi di perusahaan, pada saat ABK kapal akan mulai kontrak kerja (PKL) sebelumnya mereka dipeintahkan untuk menonton sebuah film atau video dokumentasi mengenai ISM Code dan Safety Management System namun dalam pelaksanaannya para calon ABK hanya dibiarkan melihat film tersebut tanpa didampingi oleh personil perusahaan yang

seharusnya hadir untuk dapat memberi penjelasan mengenai film yang mereka simak pada saat itu.

- b. Kurang dioptimalkannya salah satu fungsi manajemen yaitu fungsi organisasi diatas kapal, sehingga para pesonil kapal belum dapat mengerti tugas masing-masing sesuai dengan jabatan yang dipegang selama menjalani kontrak kerja dikapal. Sebuah hasil tugas juga belum dapat dipertanggung jawabkan, akibatny apabila terjadi kesalahan dalam pelaksanaan prosedur kerja kesalahan tersebut masih menjadi tanggung jawab perorangan bukan tanggung jawab semua personil yang terkait, karena para personil kapal tidak merasakan berada pada lingkungan kerja yang seharusnya terorganisasi. Para personil kapal juga belum mengetahui bagaimana prosedur dalam melaporkan hasil kerja yang telah dicapai secara jujur dan apa adanya sesuai dengan kondisi kapal yang aktual. Para perwira senior pada akhirnya tidak dapat mengukur kemampuan para personil yaitu perwira junior dan terutama para kru rating
- c. Masalah sosialisasi dari pada Safety Management System itu sendiri juga masih terkesan kurang maksimal, hal tersebut diindikasikan dengan adanya beberapa personil kapal belum mengerti tujuan dari ISM Code melalui sebuah sistem manajemen keselamatan diatas kapal. Mereka juga belum dapat memanfaatkan kebijaksanaan dari perusahaan yang berupa pedoman manajemen kapal (PMK) bahkan diantara mereka ada yang belum mengetahui letak buku Safety Management Manual.

- d. Seleksi kompetensi pengawakan yang kurang ketat sehingga pada saat menjalani kontrak kerja (PKL) kemampuan dan skill para personil kapal terutama para kru rating sangat kurang dalam memahami elemen-elemen ISM Code mengenai Safety Management System (SMS), akibatnya mereka masih sering mengalami kesalahan dalam melaksanakan pekerjaan yang membutuhkan checklist sebagai pedoman untuk melaksanakan pekerjaan yang sesuai dengan aturan yang dapat menempatkan tujuan dari pada pekerjaan tersebut dalam koridor yang tepat. Mereka bekerja hanya menggunakan pengalaman yang mereka miliki pada waktu melaksanakan kontrak kerja dikapal sebelumnya tanpa memperhatikan prosedur yang jelas, padahal antara kapal yang satu dengan yang lain dalam satu perusahaan belum tentu mempunyai sistem kerja yang sama.

### **C. Alternatif Pemecahan Masalah**

1. Peningkatan fungsi-fungsi manajemen untuk mendukung tercapainya tujuan operasional kapal yang menyangkut keselamatan jiwa personil, keselamatan harta benda berupa kapal dan inventarisnya dan pencegahan pencemaran dilaut. Karena manajemen diatas kapal merupakan unsur pendukung untuk mencapai tujuan bersama antara tujuan perusahaan dan tujuan kapal itu sendiri. Untuk lebih menghidupkan sebuah manajemen diatas kapal, seorang Nakhoda sebagai seorang pemimpin umum harus dapat merangkul semua personil kapal tanpa membedakan jabatan dan kemampuan yang dimiliki

oleh para personil. Nakhoda juga harus dapat memotivasi anak buahnya agar berantusias dalam mengembangkan dan mengimplementasikan elemen-elemen ISM Code untuk mendukung peningkatan penerapan Safety Management System

2. Dari 4 (empat) fungsi manajemen yang ada, yang perlu lebih ditingkatkan adalah :

a. Fungsi pengawasan

Jika ditinjau dari fakta – fakta dan analisa, kecelakaan - kecelakaan yang terjadi disebabkan oleh kurangnya pengawasan ( *lock of control* ) lemahnya pengawasan tersebut diakibatkan oleh pelaksanaan standarisasi yang kurang memadai, System Manajemen yang didasari *safety assurance* atau jaminan keselamatan melalui *Safety Management System* memberikan jaminan yakni “ Metode kontrol yang relevan atas keselamatan kerja dan pencegahan pencemaran akan terlaksana dengan semestinya karena tersedianya data tertulis yang teratur sebagai bahan kajian “.

Walaupun data tertulis yang teratur sudah tersedia namun bila tidak terlaksana dengan baik hal tersebut akan sia - sia. Pihak kapal sebagai pelaksana akhir dari ISM Code terutama para *Senior Officer* harus meningkatkan pengawasan kepada anak buahnya dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya untuk selalu mengenakan perlengkapan keselamatan dalam bekerja. Nakhoda tidak segan - segan menegur atau memberi peringatan kepada para

mualim dan kru rating jika mereka lalai menjalankan tugasnya sebelum kejadian yang merugikan terjadi.

Safety manajemen yang efektif bukan saja berdasarkan pada *common under standing* yakni pengertian dan persepsi yang sama terhadap resiko yang dihadapi namun juga bagaimana mengontrolnya melalui manajemen yang baik.

Agar fungsi pengawasan memperoleh hasil yang diharapkan maka perwira harus mengetahui ciri – ciri suatu proses pengawasan :

- 1) Pengawasan bukan mencari siapa yang salah, tetapi untuk Pengawasan diarahkan kepada massa sekarang.
- 2) Pengawasan sebagai alat meningkatkan efisiensi.
- 3) Pengawasan mempermudah tercapainya tujuan.
- 4) Proses pelaksanaan pengawasan harus efisiensi, bukan menghambat usaha peningkatan efisiensi.
- 5) menemukan apa yang tidak benar.
- 6) Pengawasan harus bersifat membimbing.

b. Fungsi organisasi

Pembentukan organisasi yang jelas merupakan salah satu cara untuk dapat meningkatkan peranan sistem manajemen keselamatan diatas kapal. Karena dengan adanya organisasi semua tugas-tugas pokok dikapal dapat terbagi sesuai dengan jabatannya masing-masing sehingga fungsi-fungsi dari tugas jabatan yang

diemban para personil kapal dapat terlaksana dengan baik. Dengan adanya organisasi juga sebuah manajemen kapal berjalan sebagaimana mestinya, karena hasil dari pekerjaan dapat dipertanggung jawabkan kepada atasan yang telah menginstruksikan tugas-tugas kepada bawahannya. Namun organisasi yang dibentuk harus sesuai dengan keadaan kapal dan sistem kerja diatas kapal tersebut, sehingga dalam pelaksanaan tidak menemukan hambatan-hambatan yang berarti yang dapat merugikan perusahaan.

3. Peningkatan sosialisasi mengenai Safety Management System (SMS) kepada para personil kapal terutama personil kapal yang baru bergabung dengan perusahaan. Usaha untuk mensosialisasikan SMS ada beberapa cara yang relatif efektif dan efisien untuk membantu peningkatan peranan dari pada SMS itu sendiri, cara-cara tersebut adalah sebagai berikut :

- a. Safety Meeting

Waktu yang tepat untuk menjelaskan mengenai isi dari *Safety Management Manual* ( SMM ) dan pedoman manajemen kapal adalah pada waktu *Safety meeting* yang dilaksanakan seminggu sekali, sedangkan kontrak di atas kapal berkisar antara 8-10 bulan. Disamping itu pada saat safety meeting berlangsung dapat dipraktekkan secara langsung apa yang didiskusikan sehingga sangat efisien dan dapat dikoreksi kekurangannya. Peran Nakhoda sebagai pemimpin di atas kapal mampu memberikan manajemen

kerja yang baik di atas kapal yaitu dengan memberikan motivasi kepada para personil kapal sebagai anak buahnya. Pada saat safety meeting juga diharapkan perwira senior dapat menjelaskan maksud poin-poin yang ada pada checklist maupun prosedur kerja yang tertulis diatas kapal sekaligus memberikan arahan-arahan mengenai tujuan daripada Sistem Manajemen Keselamatan.

Dan ditengah-tengah meeting sajikan sebuah tontonan film dokumentasi yang berhubungan dengan sistem manajemen keselamatan. Kegiatan ini akan banyak membutuhkan kesabaran dan kemampuan bahasa inggris perwira senior dalam menjelaskan jalan cerita dan isi dari film tersebut karena bahasa yang digunakan dalam film tersebut adalah bahasa inggris, sehingga tidak semua personil kapal dapat menangkap maksud dan tujuannya, terutama mereka para kru rating yang rata-rata kurang memiliki kemampuan berbahasa inggris sesuai standar STCW 2010.

b. Terjemahan

Untuk memahami permasalahan awak kapal dalam pemahaman manual dalam bahasa Inggris, terjemahan adalah suatu cara yang paling sederhana yang dapat ditempuh dibanding dengan mempelajari bahasa Inggris yang dibutuhkan waktu yang lama, dengan penerjemah *Safety Manual*, sehingga awak kapal langsung dapat memahami apa yang dimaksud isi dari buku tersebut dan juga menambah motivasi untuk membaca, dengan demikian SMM dapat

dimengerti oleh awak kapal, tidak hanya ditandatangani sebagai persyaratan saja seperti yang terjadi selama ini. Checklist dan prosedur kerja akan lebih efektif apabila diterjemahkan kedalam bahasa Indonesia, namun tetap tidak mengurangi makna dan tujuan checklist dan prosedur yang masih asli sesuai dengan standar ISM Code.

#### 4. Standar kompetensi pengawakan

Kompetensi atau kemampuan para pelaut adalah suatu faktor kritis dalam keselamatan dan pengoperasian secara efektif dari kapal - kapal, pengawakan adalah fungsi dari jumlah yang kualifikasi atau pelaut yang berpengalaman untuk keselamatan kapal, anak buah kapal, penumpang, muatan dan perlengkapan serta, perlindungan terhadap lingkungan maritim. Manajemen perusahaan harus menjamin tersedianya personil dengan kualifikasi yang sesuai. Personil tersebut harus cukup mengenali tugasnya dan terlatih baik dengan seluruh anak buah kapal harus dipekerjakan personil yang mampu, berkualitas dan dapat membuktikan mereka dengan menunjukkan :

- a. Sertifikat.
- b. STCW sertifikat.
- c. Pengalaman praktis

Segenap personil di darat dan di laut harus senantiasa dilatih sesuai dengan keperluan yang berhubungan dengan pedoman mutu, keselamatan dan perlindungan lingkungan. Setiap personil di kapal harus mampu untuk membuktikan tentang kemampuan fisik dan mentalnya dengan bukti laporan pemeriksaan kesehatan dan pengujian yang dilaksanakan secara berkala. Hal ini juga untuk mengantisipasi adanya wewenang *Port State Control* untuk memeriksa bahwa pelaut-pelaut memegang sertifikat - sertifikat atau dispensasi-dispensasi.

Para pejabat pemeriksa juga akan berhak atas seperti saat ini melakukan suatu penilaian kemampuan-kemampuan jika kapal terlibat dalam suatu penilaian tabrakan, kandas dan kompetensi berdasarkan STCW 1978 amandement 2010 adalah :

#### E. Langkah – langkah oleh pemerintah

Konvensi memasukan ukuran – ukuran yang dirancang untuk membantu dan memberikan bahwa negara - negara anggota benar-benar menerapkan persyaratan-persyaratan STCW sehingga sertifikat-sertifikatnya dikeluarkan kepada para pelaut yang memenuhi standar-standar kompetensi minimum.

#### **D. Evaluasi Pemecahan Masalah**

1. Pengoptimalan keberadaan manajemen diatas kapal, karena dengan manajemen yang baik :

- a. Segala tindakan dapat dipikirkan dan direncanakan terlebih dahulu sehingga tugas-tugas dapat terbagi dengan mendayagunakan bakat personil kapal dan sumber daya yang ada dengan menggunakan fungsi perencanaan.
- b. Pengawasan oleh perwira senior juga dapat dilaksanakan sebagaimana mestinya pada saat perwira junior dan kru kapal melaksanakan tugas jaga anjungan, persiapan sebelum sandar dan persiapan sebelum pelaksanaan kegiatan bongkar-muat.
- c. Pelaksanaan manajemen yang baik juga dapat digunakan nakhoda sebagai pemimpin untuk melihat hambatan-hambatan yang dihadapi oleh para personil pada saat melaksanakan pekerjaan.

## 2. Pembentukan organisasi

Yaitu berguna untuk dapat membagi tugas-tugas sesuai jabatan. Akan tetapi sebelum sebuah organisasi terlebih dahulu nakhoda beserta seluruh personil kapal diskusi untuk menentukan tipe organisasi yang akan dipakai untuk mendukung pelaksanaan manajemen keselamatan. Setelah dilakukan pertimbangan dalam pengamatan organisasi yang sesuai diatas kapal KM.Sulawesi Leader adalah tipe "organisasi fungsional" karena tipe organisasi ini mempunyai keuntungan yang sesuai dengan sistem kerja diatas kapal terutama kapal KM.Sulawesi Leader. Dalam tipe organisasi ini ada hubungan langsung antara pimpinan dan bawahan dimana perintah dan instruksi disampaikan secara langsung. Kemungkinan peningkatan peranan sebuah Sistem

Manajemen Keselamatan (SMS) dapat tercapai dengan tipe organisasi ini, hal ini didukung oleh keuntungan tipe organisasi, antara lain :

- a. Menjaga kekuasaan dan kedudukan fungsi utama dari nakhoda
- b. Menciptakan efisiensi melalui spesialisasi memusatkan keahlian organisasi dan memungkinkan pengawasan manajemen puncak lebih ketat terhadap fungsi-fungsi

Tipe organisasi ini juga tidak lepas dari kelemahan-kelemahan, kelemahan tersebut antara lain :

- a. dapat menciptakan konflik antar fungsi-fungsi
- b. menyebabkan kemacetan-kemacetan pelaksanaan tugas yang berurutan
- c. memberikan tanggapan lebih lambat terhadap perusahaan

Namun semua masalah tersebut dapat dihilangkan dengan langkah-langkah sebagai berikut :

- a. Menciptakan suasana kapal yang harmonis dengan berbagi rasa satu sama lain, dimana nakhoda didalamnya juga ikut memotivasi personil kapal.
- b. Melakukan perencanaan kerja bersama, antara perwira senior dengan perwira junior dan kru rating
- c. Sesering mungkin berhubungan dengan DPA (Designated Person Ashore) sebagai perwakilan perusahaan sehingga kapal dapat memberikan tanggapan yang lebih cepat terhadap perubahan yang terjadi. Komunikasi dilakukan tidak hanya pada saat kapal

mengalami penyimpangan terhadap Safety Management System (SMS) maupun yang lebih luas yaitu mengenai ISM Code itu sendiri sehingga perubahan yang terjadi dapat lebih cepat diketahui.

### 3. Sosialisasi

#### a. Safety Meeting

Merupakan cara yang tepat untuk mensosialisasikan mengenai Safety Management System karena personil kapal langsung diberi penjelasan arti dan tujuan dari pada ISM Code melalui Safety Management System oleh perwira senior yang berkompeten. Selama safety meeting berlangsung para personil dapat memberikan keluhan-keluhan mengenai lemahnya sistem keselamatan diatas kapal, namun mereka juga diharuskan memberikan masukan yang positif untuk kemajuan manajemen keselamatan diatas kapal KM.Sulawesi Leader

b. Pemutaran film atau video yang berisi mengenai praktek Sistem Manajemen Keselamatan juga sangat mendukung dalam rangka usaha meningkatkan peranan SMS diatas KM.Sulawesi Leader, karena secara langsung personil kapal dikenalkan maksud dan tujuan adanya manajemen keselamatan diatas kapal. Disamping itu, selama pemutaran video perwira juga menjelaskan arti masing prosedur kerja kedalam bahasa Indonesia sehingga para personil kapal lain dapat memahami dengan seksama dan mudah untuk mencerna maksud dan tujuan sebuah manajemen keselamatan

dikapal. Pemutaran video lebih efisien dilakukan diatas kapal dibandingkan dengan yang dilakukan didarat atau perusahaan pelayaran.

- c. Terjemahan mengenai checklist dan prosedur kerja dirungan berbahaya juga sangat efektif untuk mensosialisasikan SMS, para personil kapal dapat memahami dan mengerti poin-poin yang ada dalam checklist dan prosedur kerja tanpa adanya hambatan-hambatan karena sudah diterjemahkan kedalam bahasa yang lebih mudah yaitu bahasa Indonesia.

#### 4. Seleksi pengawakan yang diperketat.

Ini merupakan tanggung jawab perusahaan untuk melakukan pengawakan yang sesuai atanda STCW 2010. Kapal akan menghasilkan sebuah manajemen kerja yang baik dan menguntungkan apabila awak kapal tersebut mempunyai kemampuan dan keterampilan yang standar. Seleksi juga harus meliputi kemampuan berbahasa inggris mengingat semua manual book diatas kapal disajikan dalam bahasa inggris yang semuanya tidak mungkin diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia.

### **Daftar Pertanyaan Wawancara**

#### 1. Pertanyaan untuk Nahkoda

- a) Bagaimana implementasi ISM Code di atas kapal ?

- b) Apakah perusahaan betul-betul memperhatikan keselamatan crew kapal ?
- c) Bagaimana pelaksanaan International Safety Management Code (ISM Code) di atas kapal sudah sesuai dengan ketentuan ?
- d) Bagaimana cara mensosialisasikan ISM Code pada seluruh crew kapal ?
- e) Apa kendala dalam mensosialisasikan implementasi ISM Code di atas kapal?

## 2. Pertanyaan untuk Muallim I

- a) Apakah yang dimaksud dengan ISM Code ?
- b) Apakah keselamatan selalu menjadi prioritas dalam bekerja ?
- c) Bagaimana cara mensosialisasikan ISM Code pada seluruh crew kapal ?
- d) Apakah kendala-kendala dalam sosialisasi dalam implementasi ISM Code di atas kapal?
- e) Apakah implementasi ISM Code di atas kapal sudah sesuai dengan ketentuan ?

## **Transkrip Wawancara**

### **A.Wawancara dengan Nahkoda**

#### 1. Bagaimana Implementasi ISM Code di atas kapal ?

Jawaban: Implementasi ISM Code di atas kapal MV.Sulawesi

Leader ada beberapa tingkatan yaitu:

- a) Pertama : Pemberian pengarahan oleh Designed Person (DP) dari perusahaan PT. SPIL terhadap nakhoda
  - b) Kedua : Nakhoda memberikan pengarahan kepada seluruh crew kapal tentang definisi, tujuan dan manfaat.
  - c) Ketiga : Pengarahan dari Internal Auditor tentang Safety Management System (SMS).
  - d) Keempat : Perwira langsung melaksanakan Safety Management System (SMS) dibawah pengawasan dan pengarahan nakhoda.
2. Apakah perusahaan betul-betul memperhatikan keselamatan crew kapal?

Jawaban: “perusahaan betul-betul memperhatikan keselamatan crew kapalnya yaitu dengan memberikan fasilitas keselamatan dan prosedur-prosedur keselamatan di atas kapal. Tapi crew kapal biasanya kurang memperdulikan sehingga kecelakaan kecil masih sering terjadi”

3. Bagaimana pelaksanaan International safety Management Code (ISM Code) di atas kapal anda sudah sesuai dengan ketentuan?

Jawaban : pelaksanaannya telah sesuai dengan ketentuan dan pencegahan pencemaran sesuai dengan Annex.

4. Bagaimana cara mensosialisasikan ISM Code pada seluruh anak buah kapal anda?

Jawaban: Memberikan familiarisasi pada awak kapal yang pertama kali naik kapal, seperti emergency steering gear, escape route, muster station dan melaksanakan Safety Meeting tentang keluhan-

keluhan dan kekurangan kekurangan apa saja yang harus diperbaiki. Setelah itu melaksanakan drill sesuai jadwal.

5. Apa kendala dalam mensosialisasikan implementasi ISM Code di atas kapal?

Jawaban: Kendala yang saya hadapi dalam melaksanakan sosialisasi dan penerapan ISM Code di karenakan crew kapal merasa bosan dan meremehkan pemahaman ISM Code karena merupakan suatu rutinitas pekerjaan lebih penting dari pada sosialisasi.

### **Wawancara dengan Muallim I**

1. Apakah yang dimaksud dengan ISM Code?

Jawaban: Suatu ketentuan Manajemen Internasional mengenai keselamatan baik secara menyangkut keselamatan kapal, muatan, crew kapal maupun lingkungannya.

2. Apakah keselamatan selalu menjadi prioritas dalam bekerja?

Jawaban: "sudah tentu keselamatan hal paling utama dalam bekerja. Saya akan menegur langsung apabila ada anak buah saya yang bekerja tidak aman dan itu sudah tanggung jawab saya."

3. Bagaimana cara mensosialisasikan ISM Code pada seluruh crew kapal?

Jawaban : Saya sendiri memimpin sosialisasi dan drill kepada crew kapal bagaimana cara pengoperasian emergency steering, mengatasi kebocoran dan lain-lain

4 Apakah kendala-kendala dalam sosialisasi dalam implementasi ISM Code di atas kapal ?

Jawaban : Kurangnya perhatian dari pihak perusahaan terutama pihak yang di beri wewenang untuk menjabat pelaksanaan ISM Code di atas kapal. Dan saya sendiri beserta awak kapal lain masih mempunyai tanggung jawab pekerjaan yang harus dikerjakan.

5 Apakah implementasi ISM Code di atas kapal sudah sesuai dengan ketentuan?

Jawaban : “ Belum sepenuhnya sesuai dengan ketentuan ISM Code, karena kurangnya kesadaran dan pengetahuan crew kapal dalam menyiapkan alat-alat keselamatan dan peralatan lainnya yang sesuai dengan Safety Management System (SMS).

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Kesimpulan penulis yaitu bahwa yang mengurangi peranan Safety Management System diatas kapal berdasarkan hasil analisis dari pengolahan data adalah personil kapal itu sendiri, yaitu personil kapal tidak memahami isi dan manfaat dari ISM Code Manual atau yang telah diterjemahkan oleh perusahaan dalam hal ini adalah PT NYK SPIL INDOROR menjadi Sistem Manajemen Keselamatan, serta terjadi penyimpangan oleh personil kapal dikarenakan kurangnya kesadaran para personil diatas kapal untuk melaksanakan Sistem Manajemen Keselamatan (SMS) dengan baik dan benar dengan mengikuti semua prosedur-prosedur kerja yang baku

#### **B. Saran – Saran**

Saran dari penulis, Pengoptimalan keberadaan manajemen diatas kapal perlu di lakukan antara Segala tindakan dapat dipikirkan dan direncanakan terlebih dahulu sehingga tugas-tugas dapat terbagi dengan mendayagunakan bakat personil kapal dan sumber daya yang ada dengan menggunakan fungsi perencanaan, kemudian Pengawasan oleh perwira senior juga dapat dilaksanakan sebagaimana mestinya pada saat perwira junior ataupun kru kapal melaksanakan suatu pekerjaan dan seringnya diakan sosialisasi antara lain melaksanakan safety meeting ,dimana dalam pelaksanaan safety meeting perwira

senior dapat memberikan arahan dalam pelaksanaan manajemen keselamatan yang lebih optimal.

## DAFTAR PUSTAKA

Alex Gunur, Dra, (1975). *Fungsi Manajemen Dalam Garis Besar*.

Badan Diklat Perhubungan,(2000). *Personal Safety dan Responsibility Mengenai Tipe-Tipe Organisasi (178-180)*.

George R Terry ph.D, (1986). Diterjemahkan Oleh DR Winardi SE. *Asas-Asas Manajemen Edisi Kedelapan (4,10)* .

Sulistijo. (2002). *Rangkuman International Safety Management Code*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran

Tim PIP Makassar, Tahun (2020). *Pedoman Penulisan Skripsi*, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Yulianingsih, I. (2008). *Dampak Penerapan International Safety Management (ISM) Code Terhadap Peningkatan Keselamatan Pelayaran Dan Pengelolaan Pelabuhan Ujung-Kamal Madura* (Doctoral Dissertation, Universitas Gadjah Mada).

[https://id.wikipedia.org/wiki/International\\_Safety\\_Management\\_Code](https://id.wikipedia.org/wiki/International_Safety_Management_Code)  
Diakses Pada Tanggal 03 November 2020

<https://cabmakassar.org/international-safety-management-ism-code-2015/>  
Diakses Pada Tanggal 03 November 2020

[Maritimeworld.Web.Id/2013/10/16-Element-Ism-Code.Html?M=1](http://Maritimeworld.Web.Id/2013/10/16-Element-Ism-Code.Html?M=1)  
Diakses Pada Tanggal 03 November 2020.

## RIWAYAT HIDUP PENULIS



**SUHADI**, lahir pada tanggal 04 maret 1999 di maros, Sulawesi Selatan. Anak ke dua dari bapak H.Syahrudin dan Ibu Hj. Martina. Penulis memulai jenjang pendidikan Sekolah Dasar Inpres 201 Tammu-Tammu pada Tahun 2004 dan tamat Tahun 2010 kemudian melanjutkan pendidikan pada tahun yang sama di Sekolah Menengah Pertama Negeri 6

Moncongloe dan tamat pada Tahun 2013, dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan di Sekolah Menengah Atas Negeri 7 Makassar 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 ekstrakurikuler Marching Band sebagai ketua alat tiup tuba,

Penulis melaksanakan Praktek Laut (PRALA) pada semester IV dan V di salah satu Perusahaan Pelayaran yakni PT. Salam pacific Indonesia lines selama 1 tahun 8 hari mulai dari 18 februari 2019 sampai dengan 27 februari 2020, 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.