

**ANALISIS SAFETY MEETING DALAM MENINGKATKAN
KESELAMATAN KERJA CREW DI MV. SINAR BELAWAN**



KRISTIANTO

NIT.14.31.184

NAUTIKA

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2019**

**ANALISIS SAFETY MEETING DALAM MENINGKATKAN
KESELAMATAN KERJA CREW DI MV. SINAR BELAWAN**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan

Diploma IV Pelayaran

Jurusan Nautika

Disusun dan diajukan oleh

KRISTIANTO

NIT : 14.31.184

Kepada

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
MAKASSAR**

2019

**ANALISIS SAFETY MEETING DALAM MENINGKATKAN KESELAMAT
KERJA CREW DI MV.SINAR BELAWAN**

Disusun dan Diajukan Oleh :

KRISTIANTO

NIT : 14.31.184

Telah Dipertahankan Di Depan Panitia Ujian Skripsi

Pada Tanggal **17 MEI 2019**

Dan Dinyatakan Telah Memenuhi Syarat

Menyetujui :

Pembimbing I

Pembimbing II

Capt. Sahabuddin sunusi, M.T., M.Mar.
NIP. 19711022 200212 1 001

Drs H. Bachri, M.Pd.
NIP. 19550724 198003 1 002

Mengetahui :

a.n Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Ketua Prodi Nautika

Capt. Mustamin, M.Pd., M.Mar.
NIP. 19681227 199903 1 001

Meti Kendek, S.SiT., M.A.P
NIP. 19770522 200502 2 001

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, karena atas berkat dan rahmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul :

“Analisis Safety Meeting Dalam Meningkatkan Keselamatan Kerja Crew di MV.SINAR BELAWAN”

Penulisan skripsi ini merupakan salah satu persyaratan bagi setiap taruna-taruni Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar untuk menyelesaikan program studi diploma IV.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, baik dari segi bahasa, susunan kalimatnya maupun cara penulisannya serta pembahasan materinya mengingat keterbatasan ilmu pengetahuan yang penulis miliki. Untuk itu penulis senantiasa terbuka menerima kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Melalui kata pengantar ini pula, penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada:

1. Bapak Capt. Rachmat Tjahjanto, M.M., M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Ibu Meti Kendek.,S.SiT.,M.A.P Selaku Ketua Jurusan Nautika.
3. Bapak Capt. Sahabuddin Sunusi. M.T., M.Mar. Selaku Pembimbing 1
4. Drs. H. Bachri,M.pd._Selaku pembimbing 2
5. Seluruh Pembina, Dosen dan Staf Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
6. Para staf pengajar dan karyawan-karyawati Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
7. PT. transportasi marina jaya yang telah memberikan saya tempat untuk praktek laut.
8. Semua crew MV. Sinar belawan yang bayak membantu demi kelancaran skripsi ini.

9. Bapak, ibu dan seluruh keluarga tercinta yang telah memberikan dorongan moral demi kelancaran skripsi ini.
10. Keluarga yang selalu memberikan dorongan semangat dan moral demi kelancaran proposal skripsi ini.
11. Rekan-rekan taruna-taruni PIP Makassar yang turut membantu dalam penyelesaian skripsi ini.
12. Dan semua pihak yang telah membantu penulis sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.

Akhir kata dengan segala kerendahan hati penulis memohon maaf bila terdapat hal-hal yang tidak berkenan di hati, semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan dapat menambah pengetahuan bagi pembaca, khususnya bagi penulis.

Makassar, 17 MEI 2019

Penulis
KRISTIANTO

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : KRISTIANTO

Nomor Induk Taruna : 14.31.184

Jurusan : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

ANALISIS SAFETY MEETING DALAM MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA CREW DI MV.SINAR BELAWAN

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

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

Makassar, 17 MEI 2019

KRISTIANTO

NIT. 14.31.184

ABSTRAK

KRISTIANTO. “*Analisis safety meeting dalam meningkatkan keselamatan kerja crew di MV. SINAR BELAWAN*”. November 2018

Safety meeting merupakan salah satu agenda perusahaan yang dilaksanakan di atas kapal dengan tujuan mengetahui dan menghindari segala kemungkinan yang dapat membahayakan keselamatan jiwa, muatan, kapal, dan lingkungan sekitar. Adapun tujuan penelitian yang ingin dicapai penulis dalam penulisan skripsi yaitu: (1). Untuk mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal. (2). Untuk mengetahui apa yang mengakibatkan kru kapal melakukan kesalahan pada saat pelaksanaan drill.

Penelitian dilakukan di M.V. SINAR BELAWAN milik perusahaan PT. Transportasi Marina Jaya, mulai tanggal 18 Mei 2017 sampai 25 Mei 2018. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan sumber data yang diperoleh dari data primer dan sekunder yang diperoleh langsung dari tempat penelitian dengan cara observasi serta wawancara langsung dengan nahkoda dan crew kapal.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa: (1). Latihan keadaan darurat di kapal berdasarkan *schedule* latihan drill pada setiap bulannya dapat disimpulkan bahwa dari rata-rata hasil persentase selama setahun dari 5 latihan drill yang dilaksanakan di kapal yaitu 61,64% sedangkan persentase rata-rata dari hasil 5 pelatihan drill yang tidak dilaksanakan selama setahun di kapal yaitu 38,3%, dari hasil ini pelaksanaan latihan drill memang lebih dominan namun hal ini tidak akan menutup kemungkinan terjadinya kecelakaan sebab latihan drill sangatlah penting dan harus dilakukan di atas kapal. (2). Persentase data terhadap pemahaman, pengetahuan dan keterampilan crew dalam melaksanakan drill di atas kapal Pemahaman crew yang baik 84,6%, yang kurang baik 15,3%, Pengetahuan crew yang baik 69,2%, yang kurang baik 30,70%, Keterampilan crew yang baik 69,2%, yang kurang baik 23%. Pemahaman crew terhadap latihan keselamatan lebih dominan dari pada pengetahuan serta keterampilan dari crew kapal.

ABSTRACT

ANDIKA, *The Role of Safety Meeting in Optimizing Secure and Safety Crew on MV. ADINDA IZORA, November 2015.*

Safety meeting is a company agenda which is held on board in order to estimate and avoid danger for soul, safety cargo, ship and environment. The purpose of the research are: (1). To determine the factors that cause accidents on board; (2). To find out what led to the crew make mistake when implementing the drill.

The research was carried out on MV. ADINDA IZORA when the writers did on board training for one year. The source of data was primary data which was obtained directly from research object by means of observation and interview to officer and crew on board. In the other hand the secondary source of data was found from related literatures. How did you analyse the data?

The results show that: Emergency drill on ship was based on the monthly schedule. It can be concluded that the average was percentage of year of 5 year drill exercises carrying out on the vessel was 61.64%, while the average percentage of five training drill that is not implemented for a year in the vessel that was 38.3%, the results of this implementation drill exercise was more dominant, but this will not rule out the possibility of accidents is extremely important because the drill practice carried on board. Next the percentage of data of the understanding, knowledge and skills in carrying out the drill crew on board was crew with a good understanding 84.6%, 15.3% poor, good crew knowledge 69.2%, which is less good 30, 70%, specific to the skills a good crew of 69.2%, unfavorable 23%.

PRAKATA

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa berkat rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini dengan judul :

“Analisis Safety Meeting Dalam Meningkatkan Keselamatan crew di M.V. SINAR BELAWAN”

Adapun penulisan skripsi ini disusun berdasarkan pengalaman yang penulis dapatkan selama menjalankan praktek laut di kapal M.V. SINAR BELAWAN, dimana melalui bimbingan langsung dari Nakhoda serta Perwira-perwira kapal serta teori-teori dari buku referensi dan juga untuk memenuhi persyaratan ujian akhir dalam menyelesaikan studi pada program DOPLOMA IV (ANT-III) di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Mengingat kemampuan serta pengalaman yang penulis miliki masih sangat-sangat terbatas dan banyak kekurangan maka dalam penulisan skripsi ini, penulis sangat mengharapkan saran, kritik dan koreksi guna penyempurnaan skripsi ini. Bersama dengan ini penulis dengan senang hati menerima kritikan saran dan koreksi yang sifatnya membangun kesempurnaan skripsi ini.

Untuk itu pula penulis tidak lupa mengucapkan terima kasih yang sebanyak-banyaknya kepada yang terhormat :

1. Bapak Capt. Rachmat Tjayanto, M.M.Tr., M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Ibu Meti Kendek, S.Si.T., M.A.P sebagai Ketua Jurusan Nautika.
3. Bapak Dr. Capt. Sahabuddin Sunusi, M.T., M.Mar sebagai Pembimbing Materi.
4. Bapak Drs H. Bachri, M. Pd M.Mar sebagai Pembimbing Teknik.
5. Perwira, Staff pengajar dan karyawan/i Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
6. Nakhoda Perwira di M.V. SINAR BELAWAN beserta seluruh ABK.
7. Ayah dan Ibu yang senantiasa memberikan dukungan serta doanya.

8. Rekan-rekan Taruna dan semua pihak yang membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Semoga Tuhan Yang Maha Esa tetap melimpahkan rahmat-Nya kepada penulis dan kita semua. Penulis mohon maaf bila di dalam penulisan skripsi ini terdapat hal-hal yang tidak berkenan dilihat. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat untuk menambah wawasan serta pengetahuan di masa-masa yang akan datang khususnya kepada penulis sendiri, para Taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar terutama bagi peningkatan mutu kualitas Perwira Indonesia pada khususnya.

Makassar,

Penulis

DAFTAR ISI

	HALAMAN
KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR TABEL	iii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	4
E. Hipotesis	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian safety meeting	5
B. Pengertian ISM Code	5
C. Dampak Penerapan ISM Code terhadap perusahaan pelayaran	7
D. Merevisi Sistem Manajemen yang Berjalan	8
E. Ketertiban Personil Darat dan Laut	9
F. Keuntungan Pembentukan SMS	10
G. Elemen ISM Code	10
1. Definisi	

2. Tujuan	
3. Persyaratan Fungsional SMS	
4. Wewenang dan tanggung jawab perusahaan	
5. Petugas yang ditunjuk	
6. Wewenang dan tanggung jawab Nahkoda	
7. Sumber daya personil	
8. Penyusunan Rencana operasi kapal	
9. Kesiapan Menghadapi keadaan darurat	
10.Laporan dan Analisa	
H. Istilah – istilah	16
I. Kerangka Pikir	18
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Metode Pengumpulan Data	20
B. Jenis dan Sumber Data	21
C. Teknik Pengolahan Data	22
D. Analisa Deskriptif	23
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Hasil Penelitian	25
1. Pelaksanaan latihan penanganan keselamatan tidak terlaksana dengan baik.	25
2. Langkah utama dalam mengatasi keadaan darurat yang terjadi di M.V. SINAR BELAWAN	33

B. Pembahasan	37
1. Meningkatnya pemahaman dan pengetahuan anak buah kapal terhadap keselamatan kerja	38
2. Meningkatkan kesadaran dan disiplin anak buah Kapal dalam melaksanakan tugas dan tanggung Jawabnya di atas kapal	47
BAB V PENUTUP	
A. Kesimpulan	54
B. Saran	54
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN GAMBAR	

DAFTAR GAMBAR

No.	Teks	Halaman
1.	Gambar 1. <i>Fire Fighting drill</i>	Lampiran 11.1
2.	Gambar 2. <i>Oil Polution Drill</i>	Lampiran 11.3
3.	Gambar 3. <i>Emergency Steering drill</i>	Lampiran 11.3
4.	Gambar 4. <i>Man Over Board</i>	Lampiran 12.1
5.	Gambar 5. <i>Abandon Ship</i>	Lampiran 12.1
6.	Gambar 6. <i>Safety Meeting</i>	Lampiran 12.2

DAFTAR TABEL

No.	Teks	Halaman
1.	Tabel 4.1 Drill Activity di M.V. SINAR BELAWAN	27
2.	Tabel 4.2 Persentase Latihan Drill Selama Setahun	28
3.	Tabel 4.3 Program latihan keadaan darurat di kapal	29
4.	Tabel 4.4 Pelaksanaan latihan keadaan darurat berdasarkan hasil pengamatan	31
5.	Tabel 4.5 Pengetahuan, pemahaman, dan Keterampilan kru tentang langkah-langkah drill	35
6.	Tabel .4.6 Jadwal pemberlakuan, penerapan dan Pemenuhan ISM Code secara internasional	50
7.	Tabel 4.7 Jadwal pemberlakuan penerapan dan Pemenuhan ISM Code berbendera Indonesia secara internasional	51

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perusahaan – perusahaan pelayaran saat ini semakin berkembang dengan pesatnya. Seiring dengan tuntutan global, maka setiap perusahaan pelayaran berkompetensi dalam usaha mendapatkan keuntungan. Dalam artian meningkatkan penerimaan dan mengurangi pembiayaan yang berakibat rawan terhadap keamanan dan keselamatan kapal. Dan seperti yang diketahui bahwa sebagian besar kecelakaan kapal disebabkan oleh kesalahan manusia dan kesalahan manusia itu hampir semua disebabkan oleh manajemen yang buruk di atas kapal. (*Badan Diklat Perhubungan, Modul International Safety Management Code 2000 hal 3*)

Pada bulan November 1993, IMO menanggapi lemahnya manajemen dengan mengeluarkan peraturan baru ISM Code sebagai alat untuk menstandarkan “ *Safe management for operation of ship and pollution prevention* ” dan menjadi Bab IX Solas 74/78 yaitu “ *Management for safe operation of ships* ” yang menetapkan tata cara khusus untuk perusahaan pelayaran. *ISM Code* mensyaratkan diadakannya suatu sistem manajemen keselamatan (SMS) oleh perusahaan pelayaran dimana menghilangkan atau mengurangi kesalahan yang disebabkan oleh kekeliruan pelaksana (Sumber daya manusia), yang secara langsung atau tidak menyebabkan kecelakaan dan pencemaran.

Sering terjadinya insiden atau kecelakaan pada anak buah kapal sewaktu bekerja baik di dek maupun di kamar mesin. Kecelakaan-kecelakaan tersebut dapat menyebabkan kerugian dan penderitaan bagi semua pihak mulai dari anak buah kapal itu sendiri sampai pada tingkat perusahaan. Seperti contoh beberapa kasus yang pernah terjadi antara lain :

Pada tanggal 28 Agustus 2008 Sumber berita dari website : sekitar pukul 11.00 kapal Ro-ro Dharma Ferry 3 yang bertolak dari Makassar (Sulawesi selatan) menuju Balikpapan (Kalimantan timur), terbakar saat hendak merapat di dermaga pelabuhan Semayang Pada tanggal 22 februari 2007, Sumber data website : kecelakaan dan insiden kapal di Indonesia), sedikitnya 25 orang tewas setelah KM. livina 1 jurusan Tanjung Priok – Pangkalan Balam, Bangka yang mengangkut 291 penumpang terbakar di selat sunda, 4 orang diantaranya tewas saat melakukan investigasi pada bangkai kapal tanggal 25 februari. hal ini di sebabkan karena tidak adanya *safety meeting* yang harus dijalankan sebelum melakukan penolongan ataupun investigasi.

Pengenalan *safety management system (SMS)* mensyaratkan didokumentasikan prosedur manajemen perusahaan agar dapat dipastikan bahwa kondisi, aktivitas dan tugas baik di darat maupun di kapal yang mempengaruhi keselamatan dan perlindungan lingkungan direncanakan, diatur, dilaksanakan dan diperiksa sesuai dengan persyaratan hukum dan persyaratan perusahaan. Dalam hal ini setiap perusahaan pelayaran memberlakukan adanya *safety meeting* disetiap armada niaga miliknya. Usaha keselamatan dapat berhasil dengan baik apabila diketahui faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan, sehingga dapat ditentukan langkah apa yang harus diambil untuk menghindarinya. Karena dengan adanya *safety meeting* mampu menciptakan kerja sama yang baik dan erat antara manajemen darat dan di atas kapal, agar kapal dapat beroperasi dengan aman. Pelaksanaan *safety meeting* di atas kapal dilaksanakan secara terus menerus setiap akhir bulan, yang mana dalam pelaksanaannya, mengikuti kebijaksanaan perusahaan dan pada akhir pelaksanaan tersebut membuat laporan kepada pihak perusahaan sebagai bukti bahwa pelaksanaan *safety meeting* telah dilaksanakan di atas kapal.

Oleh sebab itu penulis merasa tertarik untuk mengangkat judul berikut **"Analisis Safety Meeting Dalam Meningkatkan Keselamatan Kerja Crew di M.V. SINAR BELAWAN .**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka pokok permasalahan yang akan di bahas adalah :

1. Sejauh manakah *safety meeting* dapat berpengaruh dalam keselamatan kerja di M.V. SINAR BELAWAN.
2. Bagaimanakah fungsi *safety meeting* terhadap pemahaman crew tentang keselamatan kerja di M.V. SINAR BELAWAN

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai penulis dalam penulisan skripsi ini adalah :

1. Untuk mengetahui pelaksanaan *safety meeting* di M.V. SINAR BELAWAN sudah terlaksana dengan baik
2. Untuk mengetahui peranan *safety meeting* terhadap pemahaman crew tentang keselamatan kerja

D. Manfaat Penelitian

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

1. Manfaat teoritis.

Menambah perbendaharaan karya ilmiah di kalangan Taruna Politeknik Ilmu Pelayaran, tentang apa yang di bahas dalam *safety meeting*. Sebagai bahan pertimbangan bagi pembaca khususnya para taruna untuk lebih dapat bersikap sebagai seorang pemimpin dan memahami manfaat *safety meeting*.

2. Manfaat praktis

Sebagai gambaran akan langkah-langkah yang ditempuh untuk mencegah adanya bahaya yang dapat mengancam keamanan dan keselamatan anak buah kapal.

E. Hipotesis

Berdasarkan pada masalah pokok yang dikemukakan tersebut, maka penulis mengambil hipotesis sesuai dengan masalah di atas yaitu :

1. Pelaksanaan *safety meeting* di M.V. SINAR BELAWAN belum terlaksana sesuai dengan *schedule* diduga karena *crew* kapal belum memahami pentingnya diadakan *safety meeting*.
2. Pemahaman *crew* terhadap keselamatan kerja di M.V. SINAR BELAWAN di duga telah meningkat akibat seringnya diadakan *safety meeting* sehingga fungsi dari *safety meeting* telah terlaksana dengan baik.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Safety Meeting

Safety meeting merupakan rapat atau pertemuan yang dihadiri oleh nahkoda dan seluruh *crew* kapal dimana bertujuan untuk membahas kegiatan atau aktifitas kerja yang sudah atau akan dilaksanakan kedepan untuk mencapai pemahaman, pengetahuan, dan kesepakatan bersama. *Safety meeting* juga berarti sebuah pertemuan atau mengumpulkan semua *crew* kapal yang dilakukan di dalam ruangan untuk membahas rencana dilakukan pelatihan di atas kapal. Di dalam *safety meeting* juga diaplikasikan bagaimana cara menggunakan alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal dalam menghadapi dan menanggulangi keadaan darurat.

(*Badan Diklat Perhubungan, Modul international Safety Management Code 2000 hal 12*)

Adapun dampak yang dirasakan *crew* di atas kapal setelah mengikuti *safety meeting* yaitu :

1. *Crew* kapal dapat mengenal dan memahami semua alat – alat keselamatan di atas kapal.
2. *Crew* kapal akan lebih siap untuk melaksanakan latihan (*drill*).
3. *Crew* kapal paham akan pelaksanaan pemeliharaan alat – alat keselamatan di atas kapal.
4. *Crew* kapal dapat memahami, resiko yang akan timbul bila tidak melaksanakan pelatihan (*drill*) dengan baik dan benar.

B. ISM Code(Aturan Manajemen Keselamatan Internasional)

ISM Code yaitu ketentuan – ketentuan internasional tentang manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan polusi di laut. Sebagaimana diketahui bahwa *ISM Code* pada dasarnya adalah penggunaan metode tertulis dan di dokumentasikan

atas semua prosedur operasi, baik didarat maupun di kapal secara terpadu yang tujuan utamanya menjamin keselamatan dan lingkungan. Penerapan *ISM Code* menuntut manajemen puncak dan seluruh lapisan karyawan, karena adanya perubahan mendasar dalam system manajemen yang sudah ada. Untuk mencapai tujuan tersebut perlu disusun / ditulis kebijakannya (*policy*), manual dan prosedur yang memerlukan personil khusus.

Tahap permulaan perencanaan dan pelaksanaan *ISM Code*, tentunya akan memerlukan tambahan sarana dan biaya yang cukup tinggi untuk menyusun kebijakan (*policy*). Sasaran manajemen keselamatan dari code ini :

1. Menyiapkan praktek –praktek keselamatan dalam pengoperasian kapal dan keselamatan lingkungan kerja.
2. Menyiapkan perlindungan terhadap resiko – resiko yang diketahui.
3. secara terus menerus meningkatkan keterampilan manajemen keselamatan termasuk kesiapan keadaan darurat.

ISM Code untuk mensyaratkan diadakannya suatu. System manajemen keselamatan ini adalah suatu system terstruktur dan terdokumentasi yang memungkinkan personil perusahaan untuk mengimplementasikan secara efektif kebijaksanaan keselamatan dan perlindungan lingkungan perusahaan.

System ini disusun untuk menjamin terlaksananya semua ketentuan yang direkomendasikan oleh *IMO*. Sedangkan SMS pada gilirannya harus memuat sejumlah persyaratan fungsional :

1. Kebijaksanaan keselamatan perlindungan lingkungan.
2. Petunjuk dan prosedur untuk memastikan keselamatan dan perlindungan lingkungan.
3. Penerapan tingkat kewenangan dan garis komunikasi antara karyawan darat dan kapal.
4. Prosedur pelaporan kecelakaan.
5. Prosedur audit internal dan penilaian ulang manajemen.

Selanjutnya perusahaan berkewajiban untuk menjadikan atau, mengadakan dan menerapkan kebijaksanaan untuk tercapainya sasaran tersebut. Didalam proses penyelamatan ini, baik para penolong maupun yang di tolong harus memahami :

1. Cara bagaimana menggunakan alat – alat penolong yang ada di kapal dan bagaimana tehnik pelaksanaannya.
2. Persiapan – persiapan dan tindakan – tindakan yang di ambil sebelum dan sesudah terjun dari kapal ke laut.
3. Tindakan – tindakan selama terapung dan bertahan di laut.

(Badan Diklat Perhubungan, Personal Survival Techniques hal 9)

C. Dampak Penerapan ISM Code Terhadap Perusahaan Pelayaran

Peraturan *ISM Code* bersifat mandatory. Maka perusahaan-perusahaan yang menerapkan akan dipandang sebagai suatu perusahaan yang memiliki kendala dan citra yang baik. Oleh karena akan meningkatkan daya saing dan lebih menjamin kelangsungan hidup perusahaan. Disamping itu, perusahaan yang melaksanakan *ISM Code* dengan baik akhirnya akan mendapat keuntungan dari pemeliharaan dan pengoperasian kapal yang lebih teratur. Mengurangi kecelakaan dan pencemaran sehingga biaya asuransi diharapkan akan turun. *ISM Code* menuntut diadakannya internal audit sepanjang kegiatan perusahaan, dengan tujuan untuk mengoreksi penyimpangan yang membahayakan dan merugikan, sehingga membutuhkan pembinaan kualitas personil secara berkesinambungan.

Dengan demikian pelaksanaan *ISM Code* akan menghasilkan sumber daya manusia (SDM) yang berkualitas dan memberikan keuntungan yang lebih baik pada perusahaan.

(Badan diklat perhubungan, Modul internasional safety management Code, 2000, hal 8)

D. Merevisi Sistem Manajemen yang Berjalan

Setiap perusahaan pelayaran tentunya sudah mempunyai sistem manajemen tertulis dalam melakukan kegiatan operasi baik di kantor maupun di setiap kapal sistem manajemen dimaksud terdiri dari kebijakan atau *policy* perusahaan petunjuk operasi pembagian tugas manual dan prosedur mengoperasikan, memelihara kapal dan menghadapi keadaan darurat seperti kecelakaan atau pencemaran. Sistem manajemen yang sudah ada inilah yang perlu dinilai kembali agar disesuaikan dengan yang dikehendaki oleh *ISM Code (Bab IX SOLAS 1974/1978)* seperti yang dijelaskan diatas, penilaian kembali ini penting sebagai dasar untuk mulai merencanakan safety manajemen sistem pada setiap perusahaan, karena setiap perusahaan pelayaran memiliki keunikan dan sistem manajemennya yang berbeda satu dengan yang lainnya, sehingga cara mengembangkan manajemen sistem berbeda. Selain itu penilaian kembali akan mempermudah penyusunan manual kebijakan dan prosedur karena yang ada sudah dijalankan tinggal bagaimana menyempurnakan supaya sesuai dengan *ISM Code*.

Sebelum membuat SMS sesuai dengan *ISM Code*, cara penilaian kembali atas sistem manajemen yang ada adalah sebagai berikut :

1. Sampai sejauh mana manajemen perusahaan telah memiliki sistem yang sesuai dengan *ISM Code*.
2. Apa saja yang harus ditambahkan atau disempurnakan pada sistem yang sudah ada.
3. Sumber dan sarana yang sudah tersedia dibidang personil keuangan dan fasilitas training / pendidikan.

4. Menentukan “*project leader*” untuk memimpin tugas melakukan evaluasi / penilaian dan menyempurnakan sistem manajemen sesuai dengan *ISM Code*.
5. Menentukan metode terbaik untuk melaksanakan proyek tersebut dalam perencanaan, persiapan pelaksanaannya dan sepanjang kegiatan operasi.

Personil yang akan membantunya untuk melakukan penilaian kembali keadaan manajemen perusahaan sekarang merencanakan proyek tersebut agar memenuhi fungsi – fungsi sebagai berikut :

1. Menggariskan kegiatan dan mendokumentasikan seluruh proyek sesuai dengan yang akan dikerjakan.
2. Membagi tanggung jawab untuk tugas spesifik secara tertulis.
3. Merencanakan perkiraan sumber dan sarana yang dibutuhkan.
4. Menentukan *Time schedule* perencanaan dan pelaksanaan.
5. Membuat metode yang dapat digunakan untuk memantau perkembangan dan mengidentifikasi permasalahan yang timbul.

Demikianlah hal – hal yang perlu dilakukan dalam rangka memulai persiapan *ISM Code* agar perencanaan dan pelaksanaannya dapat berjalan secara teratur dan sistematis.

(Badan Diklat Perhubungan, Modul International Safety Management Code 2000 hal 9)

E. Ketertiban Personil Darat dan Laut

Untuk menghilangkan kendala antara petugas darat dan kapal dalam melaksanakan, sangat penting dicanangkan Filosofi manajemen dan prosedur didarat dan diatas kapal yang saling terkait satu sama unit yang solid SMS yang ada harus diterima oleh semua pihak yang akan menjalankannya dan mendorong mereka merasa memiliki serta berusaha memperbaiki dan menyempurnakannya. Komitmen dan keterkaitan semua personil dibutuhkan dari semula, guna kelancaran dari pelaksanaannya nanti, karena kalau proyek

sudah berjalan maka sangat sulit untuk mengajak keikutsertaan karyawan yang lain karena merasa tidak disertakan dari semula. Agar ini tercapai maka karyawan darat dan kapal harus terlibat bersama – sama dari awal dalam pembentukan SMS perusahaan. (Badan Diklat Perhubungan, *Modul International Safety Management Code 2000 hal 13*).

F. Keuntungan Pembentukan SMS

Struktur yang baik dari SMS suatu perusahaan memusatkan perhatiannya kepada peningkatan upaya keselamatan operasi kapal, khususnya dalam persiapan darurat. Perusahaan yang berhasil dalam mengembangkan dan menerapkan SMS secara benar, akan mendapatkan manfaat lebih jauh dalam hal-hal:

1. Peningkatan kesadaran akan keselamatan dan keterampilan personil.
2. Pembentukan budaya keselamatan yang mendorong peningkatan secara terus menerus dalam keselamatan dan perlindungan lingkungan.
3. Kepercayaan klien yang begitu besar
4. Meningkatkan ketahanan mental perusahaan.
5. Membentuk sistem manajemen ini guna memenuhi ketentuan IMO dan *ISM Code*.

(*Corps perwira Pelayaran Besar, BP3IP, Manajemen Keselamatan Pelayaran international, hal 10*)

G. Elemen dari ISM Code

1. Definisi
 - a. Oleh dibidang IMO, dimana masih ada kemungkinan disempurnakan lebih jauh oleh IMO.
 - b. Perusahaan adalah milik kapal atau organisasi atau perorangan misalnya manager, atau pencerter bareboat, yang

mengambil alih tanggung jawab pengoperasian kapal dari pemiliknya dan siapa saja yang mengambil alih seluruh tugas dan tanggung jawab seperti yang dipersyaratkan dalam *ISM Code*.

- c. Pemerintahan adalah suatu negara yang benderanya digunakan oleh suatu kapal.

(badan diklat perhubungan, *Modul International Safety Management Code 2000 hal 17*)

2. Tujuan

Tujuan dari *ISM Code* adalah untuk menjamin keselamatan di laut, mencegah kecelakaan dan hilangnya jiwa manusia serta menghindari kerusakan lingkungan, khususnya lingkungan laut dan kerusakan serta kehilangan harta benda.

(Badan diklat perhubungan, *Modul International Safety Management Code 2000 hal 19*)

3. Persyaratan-persyaratan fungsional untuk SMS

Setiap perusahaan harus mengembangkan, melaksanakan dan memakai SMS yang mencakup persyaratan-persyaratan berikut:

- a. Kebijakan mengenai keselamatan dan lingkungan.
- b. Instruksi dan prosedur untuk menjamin pengoperasian yang aman bagi kapal-kapal dan lindungan lingkungan dengan mentaati semua perturan internasional maupun perturan perundang-undangan negara yang berlaku.
- c. Menentukan tingkat wewenang dan garis komando yang jelas antara personil darat dan kapal
- e. Prosedur untuk melaporkan kecelakaan dan ketidaksesuaian yang terjadi yang ketentuan-ketentuan berdasarkan *ISM Code* ini.
- f. Prosedur-prosedur untuk persiapan menghadapi dan mengulangi keadaan darurat

- g. Prosedur-prosedur pengawasan intern dan tinjauan kembali oleh manajemen

(Badan Diklat Perhubungan, Modul International safety Management Code 2000 hal 20)

4. Wewenang dan tanggung jawab perusahaan.

- a. Apabila perusahaan yang bertanggung jawab untuk mengoperasikan suatu kapal bukan miliknya, maka pemilik harus melaporkan nama lengkap dan data terperinci mengenai perusahaan yang dimaksud kepada pemerintah.

- b. Perusahaan yang menetapkan dan mendokumentasikan wewenang, tanggung jawab dari hubungan kerja antara seluruh personil yang mengatur, melaksanakan dan pemeriksaan yang berhubungan.

- c. Perusahaan bertanggung jawab atas tersediannya sarana dan dukungan yang cukup dari darat untuk meningkatkan para pelaksana menjalankan tugas.

(Badan Diklat Perhubungan, Modul International safety Management code 2000 hal 22)

5. Petugas yang ditunjuk (*Designated person*)

Untuk menjamin operasi yang aman dan tersedia jalur komunikasi antara perusahaan dan kapal, setiap perusahaan harus menunjukkan satu atau lebih petugas yang berkualitas di darat yang dapat berhubungan langsung dengan manajemen tertinggi perusahaan. Wewenang dan tanggung jawab tugas tersebut, termasuk memonitor aspek – aspek keselamatan dan lingkungan dari operasi tiap kapal dan menjamin tersedianya sarana dan dukungan yang cukup di darat sesuai yang dipersyaratkan.

(Badan Diklat Perhubungan, Modul International Safety Management Code, 2000 hal 23).

6. Wewenang dan Tanggung Jawab Nahkoda

- a. Perusahaan-perusahaan harus secara jelas menguraikan dan mendokumentasikan tanggung jawab untuk :
 - 1).Melaksanakan kebijakan perusahaan dalam hal kesalahan dan lindungan nasional.
 - 2). Memahami para ABK dalam menjalankan kebijaksanaan yang dimaksud.
 - 3). Mengeluarkan perintah – perintah dan instruksi – instruksi yang tepat, jelas dan sederhana.
 - 4). Memeriksa bahwa persyaratan – persyaratan tersebut diatas dilaksanakan.
 - 5). Meninjau pelaksanaan SMS dan melaporkan kekurangan - kekurangannya pada manajemen di darat.
- b. Perusahaan harus menjamin bahwa SMS yang digunakan di atas kapal memuat kewenangan Nahkoda. Secara jelas perusahaan harus menggambarkan di dalam SMS bahwa Nahkoda mempunyai wewenang dan tanggung jawab penuh untuk membuat keputusan – keputusan demi keselamatan dan pencegahan pencemaran dan meminta dukungan perusahaan jika diperlukan.

(Badan Diklat Perhubungan, *Modul International Safety Management Code, 2004 hal 24*).

7. Sumber Daya Personil

- a. Perusahaan harus menjamin bahwa seorang nahkoda sudah :
 - 1. dipilih secara teliti untuk memberikan komando
 - 2. sepenuhnya mengetahui SMS perubahan
 - 3. diberi dukungan yang diperlukan sehingga tugas – tugas nahkoda dapat terlaksana dengan aman.
- b. Perusahaan harus menjamin bahwa setiap kapal diawaki oleh pelaut – pelaut yang berkualitas, bersertifikat dan sehat secara medis sesuai dengan persyaratan – persyaratan baik nasional maupun internasional.

- c. Perusahaan harus membuat prosedur untuk menjamin bahwa personil baru atau personil yang dipindahkan pada tugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan lingkungan – lingkungan harus diberi waktu penyesuaian yang cukup dengan tugas – tugasnya. Petunjuk – petunjuk sebelum berlayar harus didokumentasikan dan dipersiapkan.

(Badan Diklat Perhubungan, Modul International Safety Management Code, 2004 hal 25).

8. Penyusunan Rencana Operasi di Atas Kapal

Perusahaan harus membuat prosedur perencanaan instruksi – instruksi yang dapat menjamin keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran. Berbagai jenis tugas yang terkait ditentukan dan diserahkan kepada personil yang memenuhi kualifikasi untuk melaksanakannya.

Penjelasan :

SMS harus menjamin bahwa prosedur kunci dari pengoperasian kapal harus memiliki sasaran utama keselamatan dan pencegahan pencemaran dan harus mencakup antara lain usaha pencegahan resiko yang telah diketahui.

9. Kesiapan Menghadapi Keadaan Darurat

- a. Perusahaan harus membuat prosedur yang dapat menunjukkan, menggambarkan dan menanggulangi potensi keadaan darurat di kapal.

Penjelasan :

- 1). SMS di kapal harus mencakup pengaturan untuk menjamin kemampuan dan kesiapan bereaksi secara efektif terhadap situasi darurat yang berpotensi terjadi di kapal.
- 2). Situasi semacam itu harus dianalisis dan hasilnya didokumentasikan.
- 3). SMS harus mencakup pengaturan yang diperlukan untuk menjamin bahwa perusahaan setiap saat diorganisasikan

untuk bereaksi secara efektif terhadap situasi berbahaya, kecelakaan atau keadaan darurat yang melibatkan kapal – kapalnya.

- b. Perusahaan harus menciptakan program – program latihan dalam rangka persiapan untuk menangani keadaan darurat.

Penjelasan :

- 1). Program tersebut harus meliputi latihan dan pelatihan di darat dan di kapal mencakup seluruh keadaan darurat yang telah diketahui.
 - 2). Latihan tersebut harus dilaksanakan sesuai dengan siji yang telah diketahui.
- c. SMS perusahaan harus diuji atau diukur untuk memberikan jaminan bahwa organisasi perusahaan mampu mengatasi keadaan bahaya, kecelakaan dan situasi darurat yang terjadi di kapal – kapal.

Penjelasan :

Perusahaan harus menyediakan struktur organisasi, manajemen darurat, sumber dan prosedur komunikasi dan perlengkapan untuk beraksi pada suatu keadaan darurat di kapal suatu hubungan selama 24 jam harus tersedia untuk menghadapi keadaan darurat.

- 10. Laporan dan Analisa Ketidaksesuaian, Kecelakaan dan Kejadian - kejadian Berbahaya.

- a. SMS harus menentukan prosedur yang menjamin bahwa ketidaksesuaian, kecelakaan dan situasi yang membahayakan dapat dilaporkan kepada perusahaan, diselidiki dan dianalisa dengan maksud untuk meningkatkan keselamatan dan pencegahan pencemaran.

Penjelasan :

- 1). SMS di kapal harus mencakup prosedur laporan tentang keselamatan, kejadian, kekurangan dan hal ini

yang dapat mempengaruhi keselamatan pengoperasian kapal menimbulkan resiko pencemaran dan yang memerlukan bantuan dari perusahaan untuk menanggulangnya.

2). Pencatatan harus di dokumentasikan, perusahaan harus menjamin bahwa catatan tentang penyimpangan dilaporkan oleh nahkoda kapal dan laporan survey kelas, statutoria, rekomendasi, catatan dan nota di dokumentasikan di darat.

b. Perusahaan harus membuat prosedur untuk menerapkan tindakan perbaikan.

Penjelasan :

Perusahaan harus memiliki prosedur untuk menanggapi ketidaksesuaian yang diketahui dari audit intern dan selama operasi rutin kapal dan untuk menjamin bahwa semua ketidaksesuaian diselidiki dengan cermat dan tindakan perbaikan yang perlu telah dilaksanakan.

H. ISTILAH – ISTILAH

ISM CODE : *International safety manajemen code* yaitu ketentuan – ketentuan internasional tentang manajemen untuk keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan polusi.

SMS : Safety manajemen system yaitu suatu system manajemen dimana bertujuan mengutamakan keselamatan.

SOLAS : *Safety of Live At Sea* yaitu suatu peraturan yang dikeluarkan oleh *IMO* (*International Maritime Organization*) yang berhubungan dengan keselamatan

- jiwa di laut dari segi perlengkapan alat – alat di atas kapal.
- SAFETY MEETING** : Rapat atau pertemuan yang dihadiri oleh nahkoda dan seluruh crew kapal dimana bertujuan untuk membahas kegiatan atau aktivitas kerja atau akan dilaksanakan kedepan untuk mencapai pemahaman, pengetahuan, dan kesepakatan bersama.
- NEAR MISS** : Situasi yang didapati atau disepakati / ditemukan berdasarkan bukti objektif menunjukkan adanya penyimpangan yang menimbulkan ancaman terhadap keselamatan manusia dan kapal.
- DESIGNATED PERSON(S)** : Orang yang ditunjuk yaitu orang darat yang memiliki hubungan langsung ke pemimpin 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.
- OBSERVASI** : Pernyataan yang dibuat selama audit manajemen keselamatan dan diperkuat dengan bukti yang objektif. Suatu observasi dapat juga berupa pertanyaan auditor tentang system manajemen keselamatan, yang bila tidak dikoreksi akan menyebabkan ketidaksesuaian diwaktu mendatang.

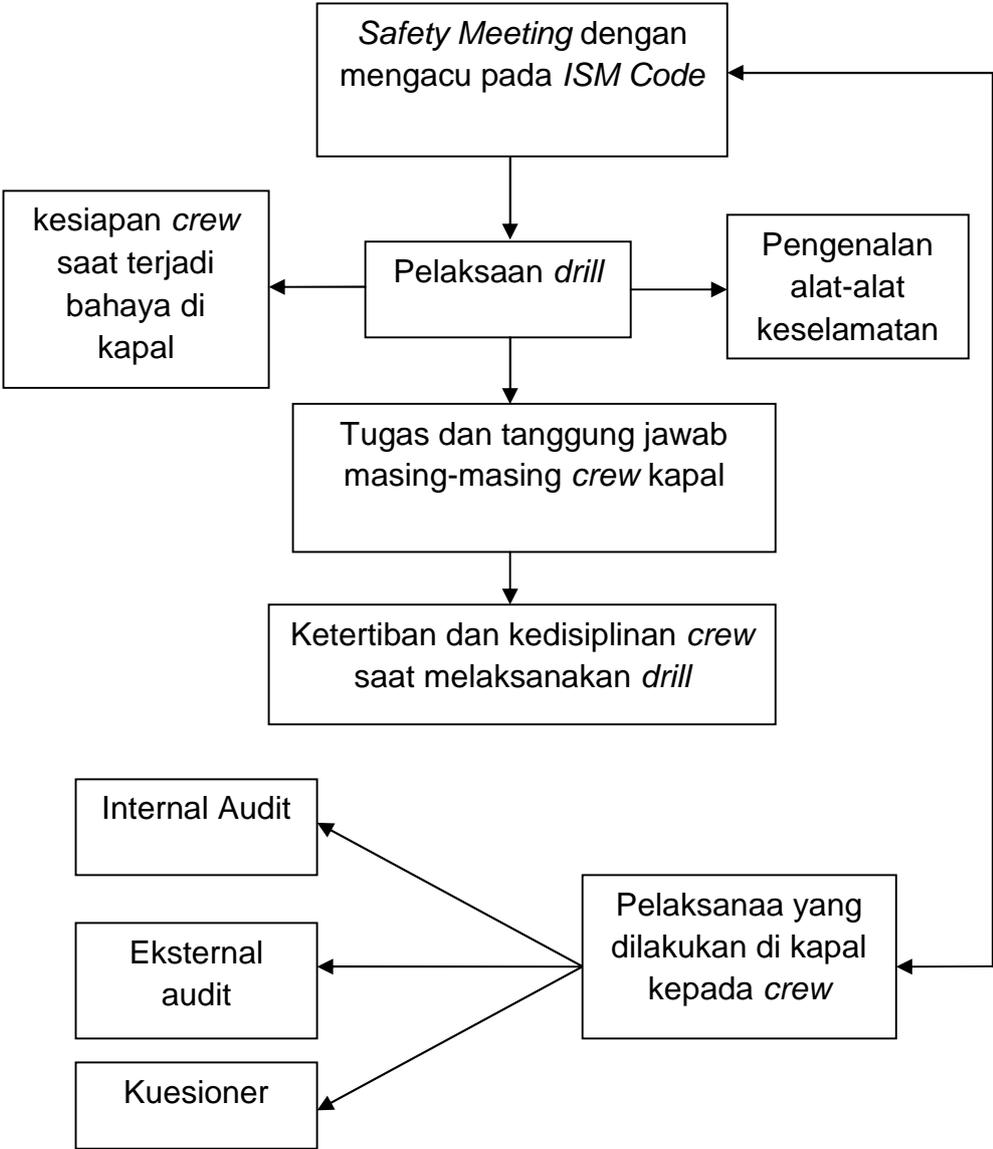
- KETIDAKSESUAIAN** : Suatu hasil observasi situasi dengan bukti yang objektif tentang tidak dipenuhinya salah satu dari persyaratan yang ditentukan.
- INTERNAL AUDIT** : Pemeriksaan yang dilakukan oleh perusahaan untuk meyakinkan apakah perusahaan dan kapal telah menerapkan system manajemen keselamatan perusahaan dengan baik dan benar.
- EXTERNAL AUDIT** : Pemeriksaan yang dilakukan oleh badan usaha independen yang tidak ada hubungannya dengan perusahaan, atau oleh pejabat pemerintah yang berwenang kepada perusahaan maupun kapal untuk meyakinkan bahwa perusahaan dan kapal telah memenuhi ketentuan yang telah ditetapkan pada *ISM Code* dan melaksanakan dokumentasi sebagaimana yang dijanjikan oleh pemilik perusahaan pelayaran.

I. Kerangka Pikir

Kerangka pikir adalah suatu diagram yang menjelaskan secara garis besar alir logika berjalannya suatu penelitian. kerangka pikir disusun agar dalam menganalisa permasalahan yang dibahas diharapkan dapat mempermudah dalam pembahasan secara terperinci. Dengan pembahasan tentang *Safety Meeting* yang dirancang sedemikian rupa diharapkan mampu mengurangi kesalahan crew serta membantu crew untuk lebih mengetahui serta memahami tugas dan tanggung jawabnya selama di atas kapal, dan crew kapal dapat mengenal dan memahami semua alat – alat

keselamatan di atas kapal. Sehingga pada saat melaksanakan drill crew kapal bisa melaksanakannya dengan baik tanpa terjadi kesalahan yang dapat membahayakan crew. *Safety Meeting* juga bertujuan untuk mengetahui kesiapan diri saat terjadi keadaan darurat di atas kapal.

Gambar.2.1. Kerangka Pikiran



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian dilaksanakan di atas kapal M.V. SINAR BELAWAN. Adapun waktu penelitian yang dilakukan selama setahun. Tepatnya pada saat melaksanakan praktek laut (prala) di atas kapal mulai dari tanggal 18 mei 2017 sampai dengan 25 mei 2018 .Jenis penelitian yang digunakan adalah jenis penelitian kuantitatif, dengan memulai pengumpulan data yang berupa angka – angka (*numerical data*) berdasarkan tindakan atau perilaku yang dapat diamati dari sempel dan kemudian mengolah data tersebut dengan analisis berbentuk angka sehingga menekankan untuk menjawab pertanyaan penelitian melalui cara-cara berfikir formal dan argumentative.

B . Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang penulis gunakan penyusunan skripsi ini adalah berdasarkan teori yang didapat di bangku kuliah dan literature yang berkaitan dengan judul skripsi ini. Adapun metode penyusunan dalam data yang digunakan adalah :

1. Metode lapangan (*field research*) yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara peninjauan langsung pada objek yang diteliti. Data dan informasi dikumpulkan melalui.

- a. Observasi

- Pengumpulan data dengan melibatkan diri secara langsung pada saat pelaksanaan *safety meeting* dan pelatihan keselamatan, dimana berdasarkan pengalaman penulis selama melaksanakan praktek laut di kapal.

b. Interview

yaitu dengan mengadakan Tanya jawab secara langsung dengan para perwira yang ada di atas kapal tempat akan mengadakan praktek laut (prala) dan para perwira dilingkungan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar yang telah mempunyai pengalaman berlayar.

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.

3. Kuesioner

Angket atau kuesioner adalah teknik pengumpulan data melalui formulir-formulir yang berisi pertanyaan-pertanyaan yang diajukan secara tertulis kepada seseorang atau sekumpulan orang untuk mendapatkan jawaban atau tanggapan dan informasi yang di perlukan oleh peneliti (*Mardalis : 2008 : 66*). Penelitian ini menggunakan angket atau koesioner, daftar pertanyaannya dibuat secara berstruktur dengan bentuk pertanyaan pilihan berganda (*multiple choice question*) dan pertanyaan terbuka (*open question*).

TABEL KUESIONER PENGETAHUAN

NO	PERTANYAAN	Alternatif jawaban				
		SS	S	KS	TS	STS
1.	Pensosialisasian terhadap penggunaan alat-alat keselamatan kerja sudah diarahkan dengan baik dan jelas.					
2.	Peranan ABK sudah berjalan sesuai fungsi jabatannya.					
3.	Manajemen keselamatan harus ditunjang dengan teknologi yang canggih.					
4.	Manajemen keselamatan harus ditunjang oleh SDM yang professional					
5.	Perusahaan harus ikut serta/terlibat dalam pembentukan system manajemen di atas kapal					
6.	ABK sudah merasa aman dalam bekerja					

Sumber : data primer kuisisioner penulis : 2018

4. Metode dokumentasi

Metode dokumentasi yaitu pengumpulan data dimana peneliti menyelidiki benda-benda tertulis seperti buku-buku, majalah, dokumen, peraturan-peraturan, dan sebagainya (Arikunto, 2002 : 158). Metode ini digunakan untuk memperoleh data tentang

seberapa jauh tingkat pemahaman *crew* kapal tentang system manajemen keselamatan dalam melakukan pekerjaan di atas kapal.

C. Jenis dan Sumber Data

Untuk menunjang kelengkapan pembahasan ini diperoleh data dan sumber :

1. Jenis data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kualitatif yaitu data yang diperoleh dalam bentuk variable berupa informasi – informasi sekitar pembahasan, baik secara lisan maupun tulisan.

2. Sumber tulisan

Permasalahan yang dibahas dalam penulisan ini ditunjang oleh data dan sumber sebagai berikut :

a. Data primer

Data primer merupakan data yang diperoleh dari hasil pengamatan langsung di lapangan, yaitu data yang diperoleh dengan metode *survey*, yaitu dengan mengamati dan mencatat secara langsung dari objek penelitian.

b. Data sekunder

Data sekunder merupakan data pelengkap dari data primer yang didapat dari sumber buku–buku, dan bahan–bahan di perkuliahan serta hal–hal yang berhubungan dengan penelitian dalam penyusunan skripsi.

D. Teknik Pengolahan Data.

Data yang telah terkumpul selanjutnya diolah. Semua data yang terkumpul kemudian disajikan dalam susunan yang baik dan rapi. Data

hasil koesioner kemudian diolah untuk mendapatkan hasil nilai persentase. Tahap – tahap pengolahan data tersebut yaitu :

1. Penyuntingan.

Semua daftar pertanyaan wawancara, data kuesioner yang berhasil dikumpulkan selanjutnya akan di periksa terlebih dahulu dan dikelompokkan.

2. Penyusunan dan Perhitungan Data

Penyusunan dan perhitungan data dilakukan secara manual dengan menggunakan alat bantu berupa computer.

3. Tabulasi.

Data yang telah disusun dan dihitung selanjutnya disajikan dalam bentuk tabel. Pembuatan *table* tersebut dilakukan dengan cara tabulasi langsung karena data langsung di pindahkan dari data kerangka tabel yang telah disiapkan tanpa proses perantara lainnya.

(Singarimbun, 1994 : 248)

E. Analisa Deskriptif

Penyusunan skripsi ini menggunakan metode deskriptif yaitu tulisan berupa paparan mengenai suatu objek permasalahan yang timbul berdasarkan data yang diperoleh dari lapangan dan kepustakaan baik bersifat kualitatif maupun kuantitatif. Metode ini akan mencoba memberikan pemaparan mengenai latihan – latihan keselamatan di atas kapal.

Tahapan – tahapan pengolahan data hasil penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Pemeriksaan akan kelengkapan jawaban.

Pada tahap ini data yang diperoleh diperiksa kembali untuk mencari jawaban dari kuesioner yang tidak lengkap.

2. *Tally*, yaitu menghitung jumlah atau frekuensi dari masing – masing jawaban dalam kuesioner.
3. Menghitung persentase jawaban respon den dalam bentuk table tunggal melalui distribusi frekuensi daan persentase, dengan menggunakan rumus :

$$P = f / N \times 100 \%$$

P = persentase

f = frekuensi data

N = jumlah sampel yang diolah

(Warsito, 1992:59)

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. HASIL PENELITIAN

1. Pelaksanaan latihan penanganan keselamatan tidak terlaksanaan sesuai dengan schedule activity drill

a). Tujuan pelatihan keselamatan

- 1) Menjaga ketrampilan ABK
- 2) Menjaga kesiapan ABK
- 3) Membiasakan diri ABK dalam situasi darurat
- 4) Memeriksa kondisi peralatan
- 5) Melaksanakan ketentuan-ketentuan yang ada dalam SOLAS

b). Manfaat Pelatihan keselamatan

Untuk menjaga kewaspadaan dan kesiapan ABK, harus diadakan latihan baik teori maupun praktek secara berkala dan teratur. Latihan dilakukan bersama dengan personil darat untuk pertukaran informasi, baik mengenai jumlah maupun letak alat pemadam kebakaran guna memperlancar dalam pelaksanaan bila terjadi kebakaran dikapal atau keadaan darurat lainnya.

c) . Data - data informasi yang harus tersedia diatas kapal sehingga kita dapat dengan tepat mengambil keputusan dalam mengatasi segala macam keadaan darurat.

- 1) Jenis, jumlah dan pengaturan muatan
- 2) Muatan-muatan berbahaya di atas kapal
- 3) *General Arrangement* kapal
- 4) Alat-alat penolong
- 5) Alat-alat komunikasi
- 6) Pesawat-pesawat *emergency*

- 7) Alat-alat isyarat bahaya
 - 8) Meteorology information
- d). 5 (Lima) Penyebab utama timbulnya suatu keadaan darurat :
- 1). Kesalahan Manusia
 - 2). Kesalahan Peralatan
 - 3). Kesalahan Prosedur
 - 4). Pelanggaran terhadap peraturan
 - 5). Kehendak Tuhan Yang Maha Kuasa

Manajemen harus memperhatikan ketentuan yang diatur dalam, **Healt and Safety Work Act, 1974** untuk melindungi pelaut/pelayar dan mencegah resiko-resiko dalam melakukan suatu aktivitas di atas kapal terutama menyangkut kesehatan dan keselamatan kerja, baik dalam keadaan normal maupun darurat. Suatu keadaan darurat biasanya terjadi sebagai akibat tidak bekerja normalnya suatu sistim secara prosedural ataupun karena gangguan alam.

Prosedur adalah suatu tata cara atau pedoman kerja yang harus diikuti dalam melaksanakan suatu kegiatan agar mendapat hasil yang baik. Keadaan darurat adalah keadaan yang lain dari keadaan normal yang mempunyai kecenderungan atau potensi tingkat yang membahayakan baik bagi keselamatan manusia, harta benda, maupun lingkungan.

Jadi, Prosedur Keadaan Darurat adalah tata cara/pedoman kerja dalam menanggulangi suatu keadaan darurat, dengan maksud untuk mencegah atau mengurangi kerugian lebih lanjut atau semakin besar. Menggunakan peralatan keselamatan kerja atas kapal sangat dibutuhkan agar segala sesuatu kecelakaan tidak banyak korbannya, dan setiap orang yang bekerja mengalami kondisi yang aman kalau terjadi kecelakaan persentasenya sangat

rendah. Peralatan keselamatan kerja itu antara lain :

Masker dipakai untuk meghindari bau tidak sedap, bahkan pada kondisi kebakaran yang me ngeluarkan asap masker dibutuhkan Baju tahan api, tahan hujan dan panas sinar matahari, Sarung tangan, sepatu Cutter dlsb.

Dalam *Safety Management System (SMS)*, tentang Persiapan Keadaan Darurat (PKD), diatur tentang program latihan keadaan darurat di kapal sebagai berikut :

Tabel. 4.1 : Drill Activity MV. SINAR BELAWAN

Month of drill 2017-2018						
No	Bln	Kind of drill				
		Fire Drill	Oil Polution Drill	Emergency Stering	Man Over Board	Abandon Ship
1	Jun	12/06/ 2017		09/06/ 2017		12/06/ 2017
2	Jul	01/07 /2017	09/07/ 2017		21/07/ 2017	01/07/ 2017
3	Agu	01/08 /2017		10/08 /2017	27/08 /2017	
4	Sep		10/09/ 2017		05/09 /2017	05/09 /2017
5	Okt	09/10 /2017		12/10 /2017		09/10 /2017
6	Nov	11/11 /2017	12/11 /2017			11/11 /2017
7	Des	07/12/ /2017		15/12 /2017	01/12 /2017	

		2017		/2017	/2017	
8	Jan		11/01/ 2018		11/01/ 2018	01/01/ 2018
9	Feb	02/02/ 2018	10/02/ 2018			02/02 /2018
10	Mar	12/03/ 2018		15/03 /2018	12/03 /2018	
11	Apr	04/04 /2018	11/04/ 2018			04/04 /2018
12	Mei	08/05/ 2018		05/05/ 2018	08/05 /2018	

Sumber : Log Book of MV. SINAR BELAWAN, 2017-2018

Dari hasil persentase pelaksanaan latihan drill selama setahun yaitu :

Tabel 4.2 : Persentase Latihan Dril Selama Setahun

KIND OF DRILL	Persentase Latihan Dril Selama Setahun	
	Terlaksana	Tidak terlaksana
Fire drill	83,3%	16,6%
Oil Polution Drill	50%	50%
Emergency Stering	50%	50%
Man Over Board	58,3%	41,6%
Abandon Ship	66,6%	33,3%
Rata-rata latihan	61,64%	38,3%

Sumber : Log Book of MV.SINAR BELAWAN, 2017-2018

Dari hasil persentase diatas dapat di analisa bahwa pelaksanaan drill setiap bulannya tidak berjalan sesuai dengan jadwal,dimana dari rata-rata pelaksanaan dril hanya 61,64% yang terlaksana selama setahun sedangkan yang tidak terlaksana yaitu 38,3%, meskipun persentase pelaksanaan latihan drill lebih besar dari pada tidak ada pelatihan namun ini masih dapat mengakibatkan sering terjadinya kecelakaan pada saat drill

dilaksanakan di atas kapal M.V. SINAR BELAWAN.

Tabel 4.3 : Program latihan keadaan darurat di kapal.

No.	Nama Latihan	Frekuensi
1	Kebakaran (<i>Fire drill</i>)	Minimal satu bulan sekali atau ; Apabila terjadi penggantian > 25% dari jumlah awak kapal maka harus dilaksanakan dalam waktu 24 Jam setelah kapal meninggalkan pelabuhan kecuali hendak melayari perairan sempit untuk berjaga-jaga.
2	<i>Lifeboat Drill/Abandon Ship Drill</i>	Satu bulan sekali. meliputi peragaan semua peralatan LSA dan bagaimana cara menurunkan sekoci. Latihan dilaksanakan dalam 24 Jam setelah kapal meninggalkan pelabuhan, apabila terjadi penggantian > 25% dari jumlah awak kapal, ABK baru belum pernah bekerja di kapal tersebut dan apabila melayari rute pelayanan pendek.
3	Penyelamatan orang jatuh ke laut (<i>Man Overboard</i>)	Tiga bulan sekali.
4	Penanggulangan pencegahan pencemaran (PPP) atau latihan SOPEP	Satu bulan sekali. Latihan harus dikerjakan secara teratur oleh Mualim I, dibawah pimpinan Nakhoda.
5	Latihan kemudi darurat	Tiga bulan sekali (minimal) Latihan hanya dilakukan pada saat kapal berada di laut bebas. Nakhoda dan KKM bertanggung jawab terhadap terlaksananya latihan tersebut.

6	Menghadapi keadaan darurat : a. Tubrukan b. Kandas c. Kebocoran d. Mesin induk rusak	Nakhoda (Mualim II dan Masinis II) bertanggung jawab terlaksananya latihan tersebut secara teratur.
7	Latihan keadaan darurat global /table top (RPKD – Reaksi Penanggulangan Keadaan Darurat)	Latihan ini akan dilaksanakan dengan jadwal dari pihak-pihak terkait serta kebutuhan perusahaan.
8	Latihan operasi kapal dan helikopter	Nakhoda (Mualim II dan Masinis II) bertanggung jawab terlaksananya latihan tersebut secara teratur.

Sumber data : MV.SINAR BELAWAN, Persiapan Keadaan Darurat,2017- 2018

Namun, berdasarkan hasil pengamatan yang dilakukan oleh penulis selama berada di atas kapal MV.SINAR BELAWAN, dalam kurun waktu satu tahun praktek, latihan keadaan darurat dilaksanakan tidak sesuai dengan aturan yang berlaku, dimana latihan-latihan ini sangat penting demi untuk menjaga keselamatan di atas kapal.

Tabel 4.4 : Pelaksanaan latihan keadaan darurat berdasarkan hasil pengamatan

Waktu	Jenis Latihan/prosedur	Lokasi	Jumlah Kru
<p>27 Januari 2018 Jam 10.20</p>	<p>Kebakaran (<i>fire fighting</i>) :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Latihan kebakaran di dapur (<i>Galley</i>). b. Memadamkan api sesuai dengan jenisnya. c. Penggunaan pemadam CO2 <i>portable</i> dan <i>fireman outfit</i>. d. Mengoperasikan Emergency fire pump. 	<p>Berlabuh jangkar di jakarta</p>	<p>14 Orang</p>
<p>Jam 11.00</p>	<p>Meniggalkan kapal dan latihan sekoci :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Latihan di <i>lifeboat deck</i>. b. Mengecek seluruh kru sesuai dengan nomor sekoci. c. Menurunkan sekoci sampai ke permukaan air. 	<p>Berlabuh jangkar di jakarta</p>	<p>14 Orang</p>
<p>Jam 11.30</p>	<p>Kemudi darurat :</p>		

	<ul style="list-style-type: none"> a. Auto pilot di anjungan rusak. b. Mengoperasikan kemudi darurat di <i>steering gear room</i>. c. Komunikasi antara anjungan dengan <i>steering gear room</i>. 	Berlabuh jangkar di jakarta	14 Orang
04 April 2018 Jam 09.00	<p>SOPEP drill (<i>Oil pollution drill</i>) :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Simulasi terjadi tumpahan di manifold di <i>main deck</i>. b. Penanggulangan tumpahan dengan alat-alat IOPP. 	Berlabuh jangkar di lamongan.	14 Orang
Jam 09.30	<p>Kebakaran (<i>fire fighting</i>) :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Kebakaran terjadi di <i>Bosuns store</i>. b. Penggunaan <i>fireman outfit</i>. c. Mengoperasikan <i>emergency fire pump</i>. 	Berlabuh jangkar di lamongan.	14 Orang
Jam 10.00.	<p>Latihan Sekoci dan meninggalkan kapal :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Latihan di <i>lifeboat deck</i>. b. Mengecek seluruh 	Berlabuh jangkar di lamongan.	14 Orang

	<p>kru sesuai dengan nomor sekoci.</p> <p>c. Mengecek peralatan keselamatan yang digunakan.</p> <p>d. Menurunkan sekoci sampai ke permukaan.</p>		
Jam 11.00	<p>Kemudi darurat :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Auto pilot di anjungan rusak. - Mengoperasikan kemudi darurat di <i>steering gear room</i>. - Komunikasi antara anjungan dengan <i>steering gear room</i>. 	Berlabuh jangkar di lamonga.	14 Orang

Sumber data : Hasil Observasi di MV.SINAR BELAWAN,2017-2018

Berdasarkan data pada tabel 4.4 yang membandingkan antara pelaksanaan latihan berdasarkan SMS dan SOLAS dengan hasil pengamatan, dapat diketahui bahwa terdapat ketidaksesuaian antara pelaksanaan latihan dengan ketentuan SOLAS dan *Safety Management System* (SMS) perusahaan seperti yang telah dijelaskan pada tabel 4.1 dan tabel 4.2.

2. Langkah utama dalam mengatasi keadaan darurat yang terjadi diatas kapal

Di atas kapal drill dilakukan sesuai dengan siji yang sudah ditetapkan adapun langkah utama yang harus dilakukan untuk mengatasi keadaan darurat di atas kapal.

1). Pendataan

- a) Dalam menghadapi setiap keadaan darurat harus di putuskan tindakan apa yang akan diambil untuk mengatasinya.
- b) Perlu dilakukan pendataan sejauh mana keadaan darurat dapat membahayakan awak kapal, kapal dan lingkungan serta bagaimana cara mengatasinya, disesuaikan dengan sarana dan kondisi prasarana yang tersedia.
- c) Langkah-langkah pendataan :
 - 1) Tingkat kerusakan kapal
 - 2) Gangguan keselamatan kapal/stabilitas
 - 3) Keselamatan manusia
 - 4) Pengaruh kerusakan pada lingkungan
 - 5) Kemungkinan bahaya terhadap dermaga atau kapal yang lain.

2). Menetapkan/menyiapkan peralatan yang cocok untuk dipakai mengatasi keadaan darurat yang sedang terjadi beserta para personilnya.

3). Melaksanakan tata kerja khusus dalam keadaan darurat yang telah ditetapkan, yaitu melaksanakan Ship Board Emergency Plan yang diatas kapal.

Adapun Mekanisme Kerja Penanggulangan keadaan darurat :

- 1). Persiapan : yaitu menetapkan langkah-langkah persiapan yang diperlukan untuk mengatasi suatu keadaan darurat diatas kapal
- 2). Pelaksanaan; yaitu menetapkan tata cara kerja khusus pada setiap keadaan darurat yang mungkin terjadi diatas kapal
- 3). Evaluasi : yaitu menetapkan metode evaluasi terhadap hasil pelaksanaannya

Dalam melakukan penelitian dibutuhkan sampel penelitian yang berguna sebagai objek untuk dapat memperoleh data penelitian yang dilakukan. Berikut daftar responden yang termasuk dalam sampel penelitian yang dilakukan oleh penulis.

Tabel 4.5 : Pengetahuan, Pemahaman dan Keterampilan
KRU tentang langkah-langkah drill

NO	Nama	Jabatan	Pengetahuan		Pemahaman		Keterampilan	
			Baik	Kurang	Baik	Kurang	Baik	Kurang
1	Muhammad kurdin	Nahkoda		-		-		-
2	Suspahuddin	Mualim I		-		-		-
3	Agung samiaji	Mualim II		-		-	-	
4	Rony souhoka	KKM		-		-		-
5	Muzani	Masinis II		-		-		-
6	Muhammad ihsan	Masinis III		-		-	-	-
7	Syamsul arifin	Bosun		-		-		-
8	Yos mandala	Juru mudi	-		-			-
9	Albar abiding	Juru mudi	-			-	-	
10	Sohani	Oiler		-	-			-
11	Suyanto	Oiler		-		-		-
12	Jamil	Electricen	-			-	-	

13	Andi M. iskandar	Cadet engine	-			-		-
----	---------------------	-----------------	---	--	--	---	--	---

Sumber data : Data hasil wawancara dan pengamatan langsung pada saat pelaksanaan drill MV. SINAR BELAWAN,2017-2018

Dari hasil pengamatan/survey dan wawancara tentang pengetahuan, pemahaman, dan keterampilan pada saat pelaksanaan drill oleh crew kapal yang berjumlah 13 orang, adalah sebagai berikut:

a). Pengetahuan

1). Yang baik :

$$\frac{9}{1} \times 100\% = 69,2 \%$$

2). Yang kurang:

$$\frac{4}{1} \times 100\% = 30,7 \%$$

b). Pemahaman.

1). Yang baik:

$$\frac{11}{1} \times 100\% = 84,6 \%$$

2). Yang kurang

$$\frac{2}{1} \times 100\% = 15,3 \%$$

c). Keterampilan

1). Yang baik:

$$\frac{9}{1} \times 100\% = 69,2 \%$$

2). Yang kurang:

$$\frac{3}{1} \times 100\% = 23 \%$$

Dari data di atas dapat disimpulkan bahwa pengetahuan, keterampilan dan pemahaman kru MV. SINAR BELAWAN mengenai langkah-langkah pelaksanaan drill masih kurang.

Dari analisa contoh latihan drill kebakaran di atas kapal, penulis memperoleh hasil/data yang akan diuraikan dalam pembahasan, yaitu :

- 1). Meningkatkan pemahaman dan pengetahuan anak buah kapal terhadap keselamatan kerja
- 2). Meningkatkan kesadaran dan disiplin anak buah kapal dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal.
- 3). Bagaimana pelaksanaan peran latihan/drill keadaan darurat di atas kapal MV. SINAR BELAWAN.

Adapun faktor-faktor terjadinya kecelakaan di atas kapal di sebabkan oleh beberapa factor diantaranya :

- 1). Faktor Manusia

Factor manusia merupakan factor yang paling besar yang antara lain meliputi kecerobohan dalam menjalankan kapal, kurang mampuan awak kapal dalam menguasai berbagai permasalahan yang timbul dalam operasional kapal, secara sadar memuat kapal secara berlebihan.

- 2). Faktor Teknis.

Biasanya terkait dengan kurang cermatan didalam desain kapal, penelantaran perawatan kapal sehingga mengakibatkan kerusakan kapal atau bagian –bagian kapal yang menyebabkan kapal mengalami kecelakaan.

- 3). Faktor Alam.

Cuaca buruk merupakan permasalahan yang seringkali dianggap sebagai penyebab utama dalam kecelakaan laut. Permasalahan yang biasanya dialami adalah badai, gelombang yang tinggi yang dipengaruhi oleh musim/badai, arus yang besar, kabut yang mengakibatkan jarak pandangan terbatas.

B. Pembahasan

Berdasarkan analisa masalah pada saat bekerja di kapal MV. SINAR BELAWAN maka penulis akan membahas bagaimana tindakan-tindakan yang harus dilakukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan di atas kapal yang dimana dapat dilakukan dengan selalu melaksanakan safety meeting yang di bahas dalam ISM Code,

diantaranya melakukan hal-hal sebagai berikut :

1. Meningkatnya Pemahaman dan Pengetahuan Anak Buah Kapal Terhadap Keselamatan Kerja

Pemberian latihan dan pengetahuan keselamatan kepada anak buah kapal adalah merupakan tanggung jawab dari setiap perusahaan. Perusahaan juga harus menjamin bahwa kapal yang diawaki oleh anak buah kapal yang cakap, mempunyai sertifikat dan cacatan kesehatan bersih.

Semua pelaut harus dilatih agar sebelum bertugas di atas kapal sudah memahami dan mengetahui tentang :

- a. Macam – macam keadaan darurat yang dapat terjadi di laut seperti kebakaran, tubrukan, kekandasan dan lain – lain.
- b. Jenis – jenis alat penolong yang harus ada di atas kapal.
- c. Memenuhi prinsip – prinsip penyelamatan.
- d. Manfaat dari latihan – latihan.
- e. Kesiap – siagaan untuk menghadapi keadaan darurat apapun dengan cara selalu mengingat mengenai tugas – tugasnya dalam sijil, tugas jaga, isyarat pemanggilan, tempat aju renang / rompi renang dan cara memakainya. Pengontrolan kebakaran, cara melompat ke laut, cara menaiki sekoci, cara mempersiapkan dan mengolah gerakan sekoci.

Oleh karena itu perusahaan Alfa Trans Raya memberlakukan adanya *safety meeting* disetiap armada niaganya. *Safety meeting* ini diadakan setiap akhir bulan dan dihadiri oleh nahkoda dan seluruh anak buah kapal, kecuali yang melaksanakan tugas jaga di atas kapal. Yang bertujuan apabila dalam menghadapi keadaan darurat atau keadaan bahaya, setiap kru kapal tidak lagi panik dalam menghadapi keadaan tersebut, dan setiap kru kapal akan telah mengetahui tugas dan tanggung jawabnya dalam menghadapi dan menangani keadaan darurat / bahaya tersebut, sehingga keadaan darurat / bahaya dapat teratasi dengan baik dan dapat memperkecil adanya kecelakaan dalam

berlayar.

Maka dengan adanya *safety meeting* dan *drills* yang rutin diadakan oleh perusahaan Alfa Trans Raya ini akan meningkatkan pemahaman ABK terhadap tugas dan tanggung jawab serta penanggulangan dalam menghadapi situasi gawat darurat.

(Yayasan Venus, *Penyelamatan Manusia Di Laut*, 1998, hal 6)

Bagi para awak kapal baru harus diberikan pengenalan (*Familiarization*) terlebih dahulu sebelum naik di kapal yang dilakukan sesuai dengan jabatannya dan aspek keselamatan lingkungan. Pengenalan (*Familiarization*) kepada awak kapal dapat dilakukan di darat maupun di laut.

(Corps Perwira Pelayaran Besar, BP3IP, hal 36)

a. Peralatan Keselamatan

Pengetahuan mengenai alat – alat keselamatan yang berada di atas kapal sangat penting, sehingga melaksanakan pekerjaan di atas kapal, dapat mencegah bahaya – bahaya kecelakaan. Selain dari pada itu apabila terjadi kecelakaan di atas kapal, para anak buah kapal dapat menggunakan alat – alat keselamatan yang tersedia dengan baik dan juga dapat mengetahui letak dari pada alat – alat keselamatan di atas kapal sehingga dapat bereaksi dengan cepat dan aman.

Karena pentingnya penggunaan alat – alat keselamatan, maka untuk menghindari kecelakaan di atas kapal, perlu memakai alat – alat keselamatan kerja yang terdiri atas :

1). Sepatu pengaman (*Safety shoes*)

Suatu alat keselamatan yang digunakan untuk melindungi kaki yang disebabkan oleh benda – benda darat, benda tajam, logam pijar, dan benda lain yang dapat membahayakan keselamatan dari kaki.

2). Kaca mata pengaman (*safety goggles*)

Suatu alat keselamatan kerja yang digunakan untuk melindungi mata dari benda kasar maupun debu yang masuk ke dalam mata.

3). Sarung tangan (*hand gloves*)

Suatu alat keselamatan kerja yang berfungsi melindungi tangan dari tusukan, sayatan, terkena benda panas atau benda berbahaya lain yang dapat membahayakan tangan.

4). Topi pengaman (*safety helm*)

Suatu alat keselamatan kerja yang berfungsi untuk melindungi kepala dari benda – benda yang jatuh, melayang atau benda lain yang bergerak.

5). Tali pengaman (*safety belt*)

Suatu alat yang berfungsi untuk mencegah terjadinya kecelakaan pada diri sendiri (seseorang) yang bekerja pada tempat yang tinggi.

6). Pelindung telinga

Suatu alat keselamatan kerja yang digunakan untuk melindungi telinga dari kebisingan, loncatan api dan percikan logam pijar.

Petugas atau anak buah kapal yang terlibat dalam operasi mengatasi keadaan darurat juga harus mengetahui secara keseluruhan peralatan yang dipergunakan dalam keadaan darurat adalah :

1). Breathing apparatus

2). Fireman out fit

3). Alarm

4). Tandu

5). Alat komunikasi

6). Dan lain – lain disesuaikan dengan keadaan daruratnya.

(Badan Diklat Perhubungan, *BST Modul Personal Safety and Social Responsibility*, 2013, hal 16)

b. Tindakan dalam keadaan darurat

1). Sijil bahaya darurat

Dalam keadaan darurat atau bahaya setiap anak buah kapal wajib bertindak sesuai ketentuan sijil darurat, oleh sebab itu sijil darurat senantiasa dibuat dan diinformasikan pada seluruh anak buah kapal, juga pada saat pelaksanaan *safety meeting*.

Sijil darurat dikapal perlu digantungkan di tempat yang strategis, sesuai, mudah dicapai, mudah dilihat dan mudah dibaca oleh anak buah kapal, dan memberikan perincian prosedur dalam keadaan darurat, seperti :

- a). Tugas – tugas khusus harus ditanggulangi didalam keadaan darurat oleh setiap anak buah kapal.
- b). Sijil darurat selain menunjukkan tugas – tugas khusus, juga tempat berkumpul (kemana setiap anak buah kapal harus pergi).
- c). Sijil darurat bagi setiap penumpang harus dibuat dalam bentuk yang ditetapkan pemerintah.
- d). Sebelum kapal berangkat, sijil darurat harus sudah dibuat dan salinannya digantungkan di beberapa tempat yang strategis di kapal, terutama di ruang anak buah kapal.
- e). Didalam sijil darurat juga diberikan pembagian tugas yang berlainan bagi setiap anak buah kapal, misalnya :
 - 1). Menutup pintu kedap air, katub – katub, bagian mekanis dari lubang – lubang pembuangan air di kapal dan lain – lain.
 - 2). Perlengkapan sekoci penolong termasuk perangkat radio jinjing maupun perlengkapan lainnya.
 - 3). Menurunkan sekoci penolong.
 - 4). Persiapan umum alat – alat penolong / penyelamat

lainnya.

- 5). Tempat perkumpulan dalam keadaan darurat bagi penumpang.
 - 6). Alat - alat pemadam kebakaran termasuk panel control kebakaran.
- f). Selain itu didalam sijil darurat tugas – tugas khusus yang dikerjakan oleh anak buah kapal bagian CD (koki, pelayan daan lain – lain) seperti :
- 1). Memberikan peringatan kepada penumpang.
 - 2). Memperhatikan apakah mereka memakai rompi renang mereka secara mestinya atau tidak.
 - 3). Mengumpulkan para penumpang di tempat berkumpul darurat.
 - 4). Mengawasi dari pada penumpang dan memberikan petunjuk dari gang – gang atau di tangga.
 - 5). Memastikan bahwa persediaan selimut telah dibawa sekoci / rakit penolong.
- g). Dalam hal menyangkut pemadam kebakaran, sijil darurat memberikan petunjuk cara –cara yang biasanya dikerjakan pada saat terjadi kebakaran, serta tugas – tugas khusus yang harus dilaksanakan dalam hubungan dengan operasi pemadam, peralatan – peralatan dan instalasi pemadaman kebakaran di kapal.
- h). Sijil darurat harus membedakan secara khusus semboyan –semboyan panggilan bagi anak buah kapal untuk berkumpul di sekoci penolong mereka masing – masing, di rakit penolong atau di tempat berkumpul untuk memadamkan kebakaran. Semboyan –semboyan tersebut diberikan dengan menggunakan suling kapal atau sirine.
(Badan Diklat Perhubungan, *BST Modul Personal Safety and Social Responsibility*, 2013, hal 21).

2). Tata cara khusus dalam prosedur keadaan darurat.

Setiap anak buah kapal harus mengetahui perannya pada waktu keadaan darurat di atas kapal, untuk bereaksi secara efektif terhadap situasi bahaya, kecelakaan, atau keadaan darurat yang melibatkan kapalnya, seperti :

a). Kejadian tubrukan (*imminent collision*)

- 1). Bunyikan sirine bahaya
- 2). Menggerakkan kapal sedemikian rupa untuk mengurangi pengaruh tubrukan
- 3). Pintu-pintu kedap air dan pintu-pintu kebakaran otomatis ditutup
- 4). Lampu-lampu dek dinyalakan
- 5). Nahkoda diberi tahu
- 6). Kamar mesin diberi tahu
- 7). VHF dipindahkan ke chanel 16
- 8). Awak kapal dan penumpang dikumpulkan di stasiun darurat
- 9). Data tentang posisi kapal diletakan di ruang radio dan diperbaharui bila ada perubahan posisi.
- 10).Ketinggian air pada got-got dan tangki-tangki diukur.

b). Kapal Kandas, terdampar (*stranding*)

- 1). Stop mesin
- 2). Bunyikan sirine bahaya
- 3). Pintu-pintu kedap air ditutup
- 4). Nahkoda diberi tahu
- 5). Kamar mesin diberi tahu
- 6). VHF dipindahkan ke chanel 16
- 7). Tanda-tanda bunyi "kapal kandas" dibunyikan
- 8). Lampu dan sosok-sosok benda diperlihatkan
- 9). Lampu dek dinyalakan
- 10).Ketinggian air pada got-got dan tangki-tangki diukur

- 11). Kedalaman laut di sekitar kapal diukur
 - 12). Data tentang posisi kapal diletakan di ruang radio dan diperbaharui bila ada perubahan posisi.
- c). Kebakaran (*fire*)
- 1) Sirine bahaya dibunyikan
 - 2) Regu-regu pemadam kebakaran yang bersangkutan siap dan mengetahui lokasi kebakaran
 - 3) Ventilasi, pintu-pintu kebakaran otomatis, pintu-pintu kedap air ditutup.
 - 4) Lampu-lampu di dek dinyalakan
 - 5) Nahkoda diberi tahu
 - 6) Petugas di kamar mesin diberi tahu
 - 7) Data tentang posisi kapal diletakan di ruang radio dan diperbaharui bila ada perubahan posisi.
- d). Air Masuk Ke Dalam Ruangan (*flooding*)
- 1). Sirine bahaya dibunyikan
 - 2). Siaga (dalam keadaan darurat)
 - 3). Pintu-pintu kedap air ditutup
 - 4). Nahkoda diberi tahu
 - 5). Petugas di kamar mesin diberi tahu
 - 6). Data tentang posisi kapal diletakan di ruang radio dan diperbaharui bila ada perubahan posisi.
- e). Berkumpul Di Sekoci / Rakit Penolong (Meninggalkan Kapal)
- 1) Sirine tanda berkumpul untuk meninggalkan kapal dibunyikan (atas perintah nahkoda)
 - 2) Awak kapal berkumpul di dekat sekoci (tempat yang sudah ditentukan dalam sijil darurat)
- f). Orang Jatuh Ke Laut (*man over board*)
- 1) Lemparkan pelampung yang sudah dilengkapi dengan lampu apung dan asap sedekat mungkin dengan

orang yang jatuh

- 2) Kapal diolah gerak sedemikian rupa sehingga orang yang jatuh terhindar dari benturan kapal dan baling-baling
 - 3) Posisi dan letak pelampung diamati
 - 4) Mengolah gerakan kapal untuk melakukan pertolongan sebaikmungkin (bila tempat berolah gerak memungkinkan,disarankan menggunakan metode "Williamson Turn"
 - 5) Tugaskan seseorang untuk mengatasi orang yang jatuh agar tetap terlihat.
 - 6) Bunyikan tiga suling panjang dan diulang sesuai kebutuhan.
 - 7) Regu penolong siap di sekoci.
 - 8) Nahkoda diberi tahu.
 - 9) Petugas di kamar mesin diberi tahu
 - 10) Letak atau posisi kapal relatif terhadap orang yang jatuh di plot.
 - 11)Posisi kapal tersedia di kamar radio dan / diperbaharui bila ada perubahan posisi.
- g). Pencarian dan Penyelamatan (Search And Rescue / SAR)
- 1) Mengambil pesan bahaya dengan menggunakan radio pencari arah.
 - 2) Pesan bahaya atau S.O.S. dipancarkan ulang
 - 3) Mendengarkan pola semua frekwensi bahaya secara terus menerus.
 - 4) Mempelajari buku petunjuk terbitan SAR (MERSAR).
 - 5) Mengadakan hubungan antar SAR laut dengan SAR udara pada frekwensi 2182 KHz dan atau chanel 16.
 - 6) Posisi, haluan dan kecepatan penolong yang lain di plot.

(Badan Diklat Perhubungan, *Modul Personal Safety and Social Responsibility*, 2013, hal 25)

3). Latihan – latihan bahaya atau darurat

Dengan adanya latihan – latihan bahaya atau darurat di atas kapal, maka setiap pelaksanaan *safety meeting* dapat dievaluasi agar lebih efektif lagi dalam latihan keadaan darurat yang akan datang, demi usaha keselamatan dan pencegahan polusi di laut.

(Poewarto, Yayasan Venus, *keselamatan kerja*, hal 7)

Menurut STCW 1995 chapter VI regulation VI/1 halaman 80, bahwa para pelaut harus menerima pelatihan pengenalan (*familiarization*) dan pelatihan dasar atau petunjuk keselamatan (*basic safety training for instruction*) sesuai dengan section anak buah kapal I/I kode STCW dan harus memenuhi standart kompetensi yang sesuai dengan cukup.

Dalam suatu system keselamatan kerja, erat kaitannya dengan *International management Code* (ISM Code) yang sarannya untuk menjamin keselamatan kerja di laut, pencegahan keselamatan manusia atau kehilangan jiwa. Pemenuhan ISM Code sesuai dengan konvensasi internasional solas 1974 chapter IX bahwa penerapan ISM Code bersifat mandatory (wajib), yaitu ketentuan – ketentuan international tentang manajemen untuk keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan polusi di laut. Suatu prosedur yang menerangkan pemeliharaan dan perawatan alat keselamatan serta pencatatannya, tentang cara – cara kerja yang aman dan tindakan pencegahannya polusi di laut demi keselamatan secara umum.

Adapun yang bertanggung jawab menjalankan prosedur ini :

- a). Nahkoda bertanggung jawab secara keseluruhan atas keselamatan kapal dan semua orang di atasnya serta memastikan bahwa semua alat keselamatan dipelihara dan semua dalam keadaan kerja yang baik.

- b). KKM dan Mualim I beserta perwira di kapal bertanggung jawab menangani pembuangan limbah dari kapal (sampah) dalam upaya pencegahan pencemaran sampah di laut, dan bertanggung jawab atas diikutinya praktek yang aman.
- c). Mualim III bertanggung jawab atas pemeliharaan dan pencobaan alat – alat keselamatan di kapal secara umum. Tetapi pemeliharaan alat – alat mesin yang berhubungan dengan keselamatan menjadi tanggung jawab KKM.
- d). Semua anak buah kapal bertanggung jawab atas keselamatan diri sendiri dan rekan – rekan sek kapal.

2. Meningkatkan Kesadaran dan Disiplin Anak Buah Kapal dalam Melaksanakan Tugas dan Tanggung Jawabnya Di Atas Kapal.

Mencari penyebab kecelakaan kerja (*Accident*) merupakan hal yang sangat penting karena dengan mengetahui penyebab kecelakaan maka kita dapat melakukan pencegahan sehingga tidak terjadi kecelakaan serupa. ISM Code adalah salah satu bagian dari isi SOLAS 1974 Amandemen 1993 yaitu merupakan produk dari MSC / IMO demikian juga STCW adalah juga produk dari MSC / IMO. Perusahaan pelayaran harus menjamin bahwa tiap kapal diawaki oleh pelaut – pelaut yang berkualifikasi, bersertifikat dan sehat secara medis, dan sebagainya, menunjukkan bahwa implementasi STCW sangat vital terhadap ISM Code.

Artinya, apabila personil yang bekerja di kapal standart kompetensi dan tingkat kesehatannya tidak ditentukan oleh suatu aturan internasional yang mengikat, maka sudah dapat dipastikan bahwa para pelaut yang satu dengan yang lain akan memiliki kompetensi dan pemahaman tentang keselamatan yang berbeda – beda. Hal demikian akan menimbulkan dampak yang negative terhadap implementasi ISM Code.

(Badan Diklat Perhubungan, *Modul International Safety Management Code*, 2013, hal 53)

Sebagaimana diterangkan di atas, kesadaran dan disiplin anak buah kapal harus senantiasa diupayakan agar pengoperasian kapal dapat berjalan dengan aman. Mengingat penyimpangan terhadap *Safety Management System* (SMS) di atas kapal sering terjadi, maka ada beberapa hal yang perlu dicermati dan dilaksanakan agar SMS dapat berjalan dan dilaksanakan sesuai dengan yang diharapkan.

a). Sosialisasi

Sosialisasi atau pengenalan sangat penting. Guna pengenalan system tersebut kepada seluruh anak buah kapal yang nantinya diharapkan dapat dilaksanakan dalam aktivitas kerja sehari – hari. Sosialisasi dapat dilakukan dalam bentuk pemberiy=tahuan secara lisan (*meeting*) ataupun melalui media pengumuman, dan pemutaran video mengenai keselamatan.

b). Motivasi

Setelah tahap sosialisasi terlaksana maka tahap selanjutnya adalah pemberian motivasi kepada anak buah kapal dalam melaksanakan SMS tersebut. Cara yang dapat dilakukan guna memotivasi anak buah kapal adalah member petunjuk dan saran yang dapat meyakinkan bahwa apabila dalam bekerja mengikuti aturan - aturan yang disyaratkan oleh SMS maka keamanan dan keselamatan jiwa anak buah kapal dapat terjamin.

c). Pengawasan

Apabila *Safety Management System* telah berjalan maka tahap berikutnya adalah pengawasan. Adapun yang bertanggung jawab dalam pengawasan ini adalah nahkoda dan perwira di atas kapal yang ditunjuk sebagai *Safety Officer*. Mereka tentunya perlu mengawasi secara langsung kepada semua

anak buah kapal dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal.

Dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab di atas kapal harus sesuai dengan *Safety Management System* (SMS). Apabila mendapatkan keganjalan atau bekerja tidak sesuai dengan SMS dalam arti bekerja tanpa prosedur yang benar, maka nahkoda dan perwira yang berwenang perlu member arahan – arahan yang semestinya dilakukan agar *Safety Management System* (SMS) dapat dilaksanakan.

a. Peraturan – peraturan yang berkaitan dengan keselamatan kerja di kapal antara lain :

- a) UU No. 1 Th. 1970 Mengenai keselamatan kerja.
- b) Peraturan menteri No. 4 Tahun 1980 mengenai syarat-syarat pemasangan dan pemeliharaan alat pemadam api ringan.
- c) SOLAS 1974 beserta amandemen-amandemennya mengenai persyaratan keselamatan kerja.
- d) STCW 1978 Amandemen 1995 mengenai standar pelatihan bagi pelaut.
- e) ISM Code mengenai code manajemen internasional untuk keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran.
- f) Occupational Health Th.1950 mengenai usaha kesehatan kerja.
- g) Internartional Code of Practice mengenai petunjuk – petunjuk tentang prosedur keselamatan kerja pada suatu peralatan, pengoperasian kapal dan terminal.

b. Kegiatan Sertifikasi ISM Code.

Dalam mencegah terjadinya kecelakaan kapal, manusia, cargo, dan harta benda serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut. Maka IMO mengeluarkan peraturan tentang manajemen keselamatan kapal dan perlindungan lingkungan laut

yang dikenal dengan *Code International Safety Manajemen (ISM Code)* yang juga dikonsolidasikan dalam SOLAS (*Safety of Life at Sea*) Convention. Penerapan dan pemenuhan ISM Code ini diberlakukan secara internasional dengan jadwal sebagai berikut :

Tabel 4.6 : Jadwal pemberlakuan penerapan dan pemenuhan ISM Code secara internasional.

Tanggal	Ukuran dan Tipe Kapal
1 juli 1998	a. Semua ukuran untuk kapal penumpang dan kapal penumpang kecepatan tinggi b. GT \geq 500 untuk kapal tangki minyak, kapal tangki bahan kimia, kapal tangki gas cair, kapal muatan curah, kapal barang kecepatan tinggi.
1 juli 2002	GT \geq 500 untuk kapal barang lainnya dan mobile offshore drilling unit (MODU).

Sumber data : pemberlakuan penerapan dan pemenuhan ISM Code secara internasional. MV. SINAR BELAWAN,2017-2018

Pemerintah Indonesia yang meratifikasi kode tersebut, menetapkan penjadwalan penerapan *ISM Code* bagi kapal-kapal berbendera Indonesia yang beroperasi secara internasional sesuai dengan jadwal tersebut di atas dan bagi yang beroperasi secara domestic di berlakukan sebagai berikut :

Tabel .4.7. Jadwal pemberlakuan penerapan dan pemenuhan ISM Code berbendera Indonesia secara internasional.

Tanggal	Ukuran dan Tipe kapal
1 juli 1998	a. semua ukuran untuk kapal penumpang, kapal penumpang penyeberangan dan kapal penumpang kecepatan tinggi. b. GT \geq 300 untuk kapal penyeberangan (ferry). c. GT \geq 500 untuk kapal tangki kimia dan kapal cargo kecepatan tinggi.
1 juli 1999	GT \geq 500 untuk kapal tangki lainnya dan kapal tangki gas cair.
1 juli 2000	GT \geq 500 untuk kapal muatan curah.
1 juli 2002	a. 100 \leq GT $<$ 300 untuk kapal penyeberangan (ferry) b. GT \geq 500 untuk kapal peti kemas.
1 juli 2003	GT \geq 500 untuk kapal mobile offshore drilling unit (MODU)
1 juli 2004	GT \geq 500 untuk kapal barang lainnya.
1 juli 2006	150 \geq GT $<$ 500 untuk kapal tangki kimia, kapal tangki gas cair dan kapal barang kecepatan tinggi.

Sumber data : Penerapan dan pemenuhan ISM Code secara international. MV.SINAR BELAWAN ,2017-2018

Usaha keselamatan dapat berhasil dengan baik apabila diketahui sebab kecelakaan. Sehingga dapat ditentukan langkah apa saja yang

harus diambil untuk menghindarinya. Peranan safety management system di kapal MV. SINAR BELAWAN, dalam hal ini sesuai dengan kebijakan perusahaan PT. TRANSPORTASI MARINA JAYA memberlakukan adanya *safety meeting* disetiap armada niaganya. *Safety meeting* di atas kapal dilaksanakan setiap akhir bulan dan dihadiri oleh nahkoda dan seluruh anak buah kapal, kecuali yang melaksanakan tugas jaga di kapal.

Adapun kegiatan dalam pelaksanaan *safety meeting* antara lain :

- 1). Membahas hasil *meeting* sebelumnya, penyampaian dari kantor pusat serta hal – hal yang sedang dan akan dilaksanakan.
- 2). Membahas mengenai kecelakaan yang telah terjadi di atas kapal sejak *meeting* terakhir.
- 3). Membahas kejadian *near miss* yang terjadi sejak *meeting* terakhir.
- 4). Membahas kejadian polusi yang terjadi sejak *meeting* terakhir.
- 5). Membahas tentang peralatan keselamatan yang rusak.
- 6). Membahas tentang SMS dan merekomendasikan perubahan (jika ada).
- 7). Membahas tentang latihan keadaan darurat (*drills*) sebelumnya agar lebih efektif.
- 8). Merencanakan latihan keadaan darurat yang akan datang dan mengidentifikasi latihan keadaan keselamatan yang dibutuhkan juga mengenai usaha pencegahan polusi dan keselamatan lainnya.
- 9). Membahas tentang tindakan perbaikan yang dilaksanakan sejak *meeting* sebelumnya.

Hasil penelitian ini didukung oleh teori Oetoyo (1983) yang mengungkapkan bahwa salah satu cara penanggulangan kecelakaan kerja dapat dilakukan melalui pendekatan sub system manusia yang meliputi 3 hal yaitu :

- 1). Dari segi kemampuan (penempatan awak kapal sesuai dengan kemampuan yang dimilikinya).
- 2). Dari segi kemauan (awak kapal memiliki kemauan untuk bekerja

secara aman termasuk kemauan untuk menggunakan alat pelindung diri seperti sarung tangan, helm dll).

- 3). Dari segi keadaan mental (awak kapal harus bisa menciptakan suasana kerja yang aman dan nyaman).

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Usaha keselamatan dapat berhasil dengan baik apabila diketahui sebab kecelakaan. Dari hasil penelitian penulis menemukan :

1. Latihan keadaan darurat di kapal berdasarkan schedule latihan drill pada setiap bulannya dapat disimpulkan bahwa dari rata-rata hasil persentase selama setahun dari 5 latihan drill yang dilaksanakan di kapal yaitu 61,64% sedangkan persentase rata-rata dari 5 pelatihan drill yang tidak dilaksanakan selama setahun di kapal yaitu 38,3%, dari hasil ini pelaksanaan latihan drill memang lebih dominan namun hal ini tidak akan menutup kemungkinan terjadinya kecelakaan sebab latihan drill sangatlah penting dilakukan di atas kapal.
2. Persentase data hasil penelitian tentang langka-langkah pelaksanaan drill di atas kapal dimana Pemahaman crew yang baik 84,6%, yang kurang baik 15,3%, Pengetahuan crew yang baik 69,2%, yang kurang baik 30,70%, Keterampilan crew yang baik 69,2%, yang kurang baik 23%

B. Saran

Dari hasil penelitian pada bab sebelumnya penulis mengambil dua saran yaitu : Untuk mengurangi tingkat kesalahan manusia yang menyebabkan adanya kecelakaan di atas kapal, maka saran dari penulis antara lain :

1. Nakhoda sebagai penanggung jawab terlaksananya latihan keadaan darurat di kapal harus membuat suatu perencanaan yang

matang dengan memperhitungkan kendala yang mungkin dapat menggagalkan latihan tersebut.

2. Sebagai seorang Nakhoda harus memberikan motivasi dan memberikan pemahaman kepada seluruh awak kapal tentang isi dari Sistem manajemen Keselamatan (SMK) perusahaan dan melaksanakannya dengan baik. Karena salah satu tujuan dari adanya SMK adalah untuk meningkatkan keterampilan manajemen keselamatan dan kualitas personil kapal serta kemampuan dalam menghadapi keadaan darurat.

DAFTAR PUSTAKA

Badan Diklat Perhubungan, 2000, *Modul Internasional Safety Management Code*, Departemen Perhubungan, Jakarta.

Badan Diklat Perhubungan, 2000, *BST Modul Personal Safety and Social Responsibility*, Departemen Perhubungan, Jakarta

Badan Diklat Perhubungan, 2000, *Personal Survival Techniques*

Corps Perwira Pelayaran Besar, BP3IP, 1997, *Manajemen Keselamatan Pelayaran Internasional*

Diklat TPK Tingkat II Program Studi Mesin, Tanpa Tahun, *Hukum Maritim*

Rozaimi Jatim, Tanpa Tahun, *Kodefikasi Manajemen Keselamatan Internasional (ISM CODE)*

Yayasan Venus, 1988 *Penyelamatan Manusia di Laut*, BPLP, Ujung Pandang

TPK Tingkat II Program Studi Mesin, *Hukum Maritim*

Johan M. Downard, *Manajemen Kapal*, hal 1

Suma'mur P.K Dr.M.Sc, *keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*, Cetakan kedua, Jakarta, Pt. Gunung Agung, 1987, hal 30

Sutiyar, Capt. (1994), *Kamus Istilah Pelayaran dan perkapalan*, Pustaka Beta, Jakarta Selatan

Nana Sudjana, Dr. (1997), *Tuntunan Penyusunan Karya Ilmiah*, Sinar Baru Algensindo, Bandung

IMO, SOLAS Consolidated Edition 2001. Tentang peralatan keselamatan dan persyaratannya.

(<http://.mappel.org/data-kecelakaan-kapal/daftar-kecelakaan-kapal-laut-tahun-2003-20051-50>),

(<http://docs.google.com>>mobilepresent, ISM Code16)

RIWAYAT HIDUP PENULIS



K **RISTIANTO**, lahir di PALOPO (Sulawesi Selatan) Indonesia, pada tanggal 25 Desember 1995. Anak ke empat dari lima bersaudara Bapak Yohan Tulak dan Ibu Dimin. Riwayat Pendidikan Sekolah Dasar di selesa ikan pada tahun 2007 di SD 74 pajalesang PALOPO dan melanjutkan pendidikan Sekolah Lanjutan Tingkat Pertama pada SMPN 06 PALOPO dan tamat pada tahun 2010. Pada tahun yang sama, penulis melanjutkan Pendidikan di SMAN. 02 PALOPO dan selesai pada tahun 2013.

Pada tahun 2014 penulis melanjutkan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, mengambil jurusan nautika selama VIII semester dan pada semester V dan VI penulis melaksanakan praktek diatas kapal, MV. Sinar belawan milik PT. Transportasi Marina Jaya berbendera Indonesia selama 1 tahun 7 hari. Selesai melakukan praktek penulis melanjutkan pendidikan di PIP Makassar untuk lanjut ke semester VII dan VIII untuk memperoleh gelar S.Tr.Pel (Sarjana Sains Terapan Pelayaran) dan ijasah ANT III.