

PENERAPAN ISM CODE BAGI KESELAMATAN KERJA DI MV. PACIFIC 68



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan dan Pelatihan Pelaut (DP) Tingkat I

Oleh :

YUSRAN MANAP EBE

NIS. 19.10.101.004

AHLI NAUTIKA TINGKAT I

**PROGRAM DIKLAT PELAUT TINGKAT I
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2020**

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Yusran Manap Ebe
Nomor induk Siswa : 19.10.101.004
Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I

Menyatakan Karya Ilmiah Terapan yang saya tulis dengan judul :

PENERAPAN ISM CODE BAGI KESELAMATAN KERJA DI MV. PACIFIC 68

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam KIT tersebut, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri.

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

Makassar, 16 Januari 2020



Yusran Manap Ebe
NIS. 19.10.101.004

**PERSETUJUAN SEMINAR
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : **PENERAPAN ISM CODE BAGI KESELAMATAN
KERJA DI MV. PACIFIC 68**

Nama Pasis : Yusran Manap Ebe

NIS : 19.10.101.004

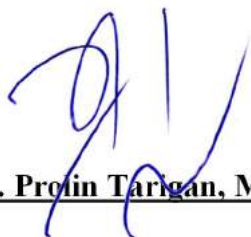
Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I

Dengan ini menyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan.

Makassar, 15 Januari 2020

Menyetujui :

Pembimbing I



Capt. Prolin Tarigan, M. Mar

Pembimbing II



Rosnani, S.Si.T., M.A.P

NIP : 19750520 200502 2 001

Mengetahui:

Ketua Program Studi Nautika



Capt. Welem Ada', M.Pd., M.Mar

NIP : 19670517 199703 1 001

PENERAPAN ISM CODE BAGI KESELAMATAN KERJA DI MV. PACIFIC 68

Disusun dan Diajukan oleh:

YUSRAN MANAP EBE

NIS.19.10.101.004

Ahli Nautika Tingkat I

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KIT

Pada tanggal 16 Januari 2020

Menyetujui

Pembimbing I



Capt. Prolin Tarigan, M.Mar

Pembimbing II



Rosnani, S.Si.T, M.A.P
NIP. 19750520 200502 2 001

Mengetahui:

A.n. Direktur

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Pembantu Direktur I



Capt. Mustamin Latief, M.Pd., M.Mar.

NIP : 19681227 199903 1 001

Ketua Program Studi Nautika



Capt. Welem Ada', M.Pd., M.Mar

NIP : 19670517 199703 1 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT yang telah memberikan rahmat, taufik serta hidayah-NYA, sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah ini sesuai dengan waktu yang telah ditentukan untuk melengkapi tugas dan kewajiban serta merupakan persyaratan untuk menempuh program " ANT - I " Tahun Ajaran 2019/2020 di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP Makassar) dengan judul :

"PENERAPAN ISM CODE BAGI KESELAMATAN KERJA DI MV. PACIFIC 68"

Dalam pembuatan makalah ini penulis berusaha menyusun berdasarkan pengalaman kerja di atas kapal dan referensi beberapa buku. Penulis menyadari bahwa makalah ini masih banyak kekurangan-kekurangan, dan oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun, demi kesempurnaan makalah ini sehingga dapat bermanfaat bagi penulis dan pembaca yang lain.

Dan akhirnya pada kesempatan ini pula penulis ingin menyampaikan terima kasih yang tulus dan ikhlas kepada :

1. Capt. Sukirno, M.Tr.,M.Mar selaku direktur PIP Makassar.
2. Capt. Welem Ada', M.Pd., M.Mar selaku Ketua Program Studi Nautika.
3. Capt. Prolin Tarigan, M. Mar sebagai Dosen Pembimbing I.
4. Rosnani, S.SiT.,M.A.P sebagai Dosen Pembimbing II.
5. Rekan - rekan Pasis Angkatan XVIII sebagai mitra diskusi dalam segala hal.
6. Seluruh Karyawan PIP Makassar yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, terima kasih banyak atas segala bantuannya selama ini.

7. Keluarga tercinta yang selalu memberikan dukungan moril sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah ini.

Rasa hormat dan terimakasih bagi semua pihak atas segala dukungan dan doanya semoga Allah SWT, membalas segala kebaikan yang telah mereka berikan kepada penulis, Amin.

Akhirnya penulis berharap semoga makalah ini bermanfaat baik bagi pembaca pada umumnya bagi kalangan pelaut khususnya. dan semoga bantuan yang diberikan selama ini kepada penulis mendapat imbalan yang setimpal dari Allah SWT Amin.

Makassar, 16 Januari 2020



YUSRAN MANAP EBE

ABSTRAK

Yusran Manap Ebe, Penerapan ISM Code bagi keselamatan kerja di MV. Pacific 68 Dibimbing oleh **Prolin Tarigan** dan **Rosnani**.

International Safety Management Code (ISM Code) merupakan standar peraturan manajemen keselamatan internasional untuk keamanan maupun keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran lingkungan laut yang ditetapkan oleh Dewan Keselamatan Maritim IMO. Tujuan ISM Code adalah untuk menjamin keselamatan di laut, mencegah kecelakaan dan hilangnya jiwa manusia serta menghindari kerusakan lingkungan khususnya lingkungan laut dan serta hilangnya harta benda.

Perusahaan harus menyatakan secara tertulis kebijakannya tentang keselamatan dan perlindungan lingkungan maritim (kelautan) dan memastikan bahwa setiap orang dalam perusahaan mengetahui dan memahaminya. Tetapi persepsi Crew dan Manajemen dalam Penerapan ISM Code Bagi Keselamatan Pelayaran dan Perlindungan Lingkungan Laut bisa berbeda kalau tidak ada pelatihan dan penerapan yang baik dari manajemen perusahaan. Untuk itu secara periodik perusahaan perlu melakukan pelatihan terhadap penanggulangan dan pencegahan gangguan keselamatan terhadap aktivitas pelayaran dari Perusahaan Pelayaran yang bersangkutan.

Untuk menanggulangi dan mencegah keselamatan, Perusahaan Pelayaran harus memiliki fasilitas dan peralatan sesuai dengan ketentuan ISM Code.

ABSTRACT

Yusran Manap Ebe, Application of ISM Code for the work safety of MV. Pacific 68 guided by **Prolin Tarigan** and **Rosnani**.

International Safety Management Code (ISM Code) is an international standard of safety management regulations for the security and safety of the operation of the ship and the prevention of pollution of the marine environment established by the IMO Maritime Safety Council. Purpose ISM Code is to ensure safety at sea, prevent accidents and loss of human life and avoid damage to the environment, especially the marine environment and as well as the loss of property.

Companies must certify in writing its policy on maritime safety and environmental protection and ensure that everyone in the company know and understand it. But perception Crew and Application Management in the ISM Code For Maritime Safety and Marine Environment Protection can be different if there is no good training and application of the management company. To that periodically companies need to conduct training on the prevention and prevention of disorders of the safety of shipping activities concerned Shipping Company.

To overcome and prevent safety, Shipping Company should have the facilities and equipment in accordance with the provisions of the ISM Code.

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	ii
PERSETUJUAN SEMINAR	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Batasan Masalah	4
D. Tujuan Penelitian	5
E. Manfaat Penelitian	5
F. Hipotesis	5
 BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Faktor Manusia.....	10
B. Organisasi Di Atas Kapal	11
C. Faktor Kapal	17
D. Faktor Manajemen Perusahaan Pelayaran	20
 BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Lokasi kejadian	21
B. Situasi dan Kondisi	22

C. Temuan	24
D. Urutan Kejadian	36

BAB VI SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan	39
B. Saran	39

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN- LAMPIRAN

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Peranan kapal sebagai salah satu alat transportasi laut yang sangat diperlukan untuk menunjang kelancaran operasional pengeboran minyak atau gas lepas pantai, serta kemajuan teknologi, Mengingat tingginya resiko bagi ABK kapal baik di kapal maupun di lokasi pengeboran minyak atau gas lepas pantai maka perlu adanya penerapan ISM Code diatas kapal. Maka dalam hal ini perlu ditingkatkan bagaimana mengembangkan kualitas ABK kapal perhubungan guna meningkatkan jasa dalam pelayanan yang sebaik baiknya untuk kapal offshore atau ladang minyak/gas lepas pantai.

Dewasa ini perkembangan dan kemajuan ilmu dan tehnologi modern di dunia Pengeboran Minyak Lepas Pantai (Offshore Drilling Oil) amat sangat pesat, hingga Perkembangan dalam mengolah bahan-bahan mineral, yang terkandung dalam perut bumi telah banyak menghasilkan berbagai jenis produk muatan curah cair. Dari minyak bumi yang diolah dan menghasilkan produk diantaranya adalah solar, premium, kerosin, gas alam cair, dan masih banyak lagi. Masing-masing dari jenis produk tersebut mempunyai sifat kimia dan fisika yang berbeda-beda, sehingga masing-masing produk penanganan tersendiri untuk menjaga kualitas dan kuantitasnya. Disamping hal tersebut dibutuhkan pula suatu sistim yang dapat menjamin proses pengeboran minyak ini berkesinambungan, efisien dan aman. Tentunya aman bagi yang mengerjakannya dan terlebih lagi aman buat lingkungan. Semenjak diberlakukannya ISM Code pada tanggal 1 Juli 1998 melalui resolusi

IMO.741(18). Banyak pihak khususnya yang terlibat dalam pengoperasian kapal berharap, bahwa setelah diberlakukannya Code ini dapat dicapai sedikit demi sedikit . Bagi personil yang telah belajar banyak tentang ISM Code akan sangat mengenal obyektif dari Code ini, yaitu memastikan keselamatan di laut, mencegah akan cedera atau kehilangan jiwa manusia dan menghindari kerusakan lingkungan.

Dalam Konvensi Internasional STCW (Standard Training Certification Watch keeping) Amandement 95 dikeluarkan suatu persyaratan bagi pelaut agar dibekali pengetahuan yang cukup tentang alat-alat keselamatan untuk itu mereka wajib mengikuti pelatihan-pelatihan keselamatan. Disetiap perusahaan pengeboran minyak khususnya lepas pantai (Offshore) sangat peduli dan mementingkan keselamatan lingkungan dan pekerjaanya. Banyaknya kasus kecelakaan yang terjadi diatas kapal 84% karena kesalahan dan kelalaian manusianya (Human Error) selebihnya disebabkan keadaan alam, dan factor-factor lainnya. Fenomena ini menunjukkan betapa mutu dari SDM (Sumber Daya Manusia) yang bekerja diatas kapal sangat minim. Namun berdasar dari banyaknya kasus yang terjadi sangat menunjukkan ketidakterampilan dan kedisiplinan dalam mematuhi aturan dan sistim prosedur dalam mematuhi aturan kerja, kurangnya pengetahuan dan pengabaian, bahkan kelalaian dari anak buah kapal itu sendiri.Hal inilah yang menjadi titik awal tentang pentingnya pelatihan keselamatan diatas kapal. Karena tanpa disadari ketidakacuan anak buah kapal dalam menaati peraturan-peraturan keselamatan kerja diatas kapal merupakan awal dari ketidakdisiplinan yang nantinya berujung pada kecelakaan disamping dari kelayakan alat-alat keselamatan termasuk

perawatan dan pemeliharaan terhadap alat-alat tersebut, ditambah faktor diluar kendali manusia itu sendiri seperti cuaca yang buruk, alur pelayaran sempit, route pelayaran jarak pendek yang meminimkan waktu latihan keselamatan dan masih banyak lagi.

Kecelakaan kerja dapat terjadi dimana saja dan kapan saja tanpa di ketahui, namun kecelakaan dapat terjadi karena faktor kelalaian ABK dalam penerapan prosedur kerja di atas kapal seperti yang penulis pernah alami saat bekerja di kapal Pacific 68 milik Perusahaan Berlitz Offshore Under Management Allianz Middle East, dimana pada saat itu salah satu ABK melaksanakan pekerjaan tanpa penggunaan alat keselamatan sesuai prosedur yang dibuat oleh perusahaan dan pimpinan kapal, hal tersebut merupakan suatu kesalahan fatal meskipun pada saat itu tidak terjadi kecelakaan namun sangat berisiko dan dapat menyebabkan kecelakaan pada ABK tersebut, kemudian penulis juga pernah mengalami kejadian dimana salah satu Jurumudi saat melakukan tugasnya tidak mengikuti prosedur kerja (berinisiatif sendiri) tanpa koordinasi ke mualim 1 atau Bosun sehingga menyebabkan jurumudi tersebut menjadi lemah akibat menghirup gas beracun saat berada di dalam ruang jangkar.

Guna meyakinkan semua pihak yang berkepentingan dalam pengeboran minyak lepas pantai dan instansi yang terkait bahwa semua aturan telah dijalankan dengan benar maka setiap kapal, dalam 3 bulan sekali akan diadakan Internal audit dan akan dilanjutkan dengan External audit dari surveyor yang ditunjuk oleh pihak yang berwenang ataupun Port State Control (PSC) diseluruh pelabuhan UAE maupun negara-negara lain yang sudah

meratifikasi Internasional Safety Management (ISM) Code. Tujuannya untuk meyakinkan dan memastikan kapal tersebut sudah melaksanakan ISM Code dengan sebenarnya atau belum, pengecekan ini itu berkisar pada document kapal, konstruksi kapal, alat-alat dan sarana keselamatan yang ada diatas kapal. Juga keterampilan-keterampilan tiap anak buah kapal sesuai dengan bidang dan tingkatan, serta jabatannya diatas kapal. ISM Code sendiri adalah merupakan aturan pada SOLAS (Safety Of Life at Sea) 1974 Chapter IX yang bertujuan untuk memastikan bahwa kapal dioperasikan dengan benar untuk mencegah terjadinya kecelakaan kapal, penumpang, muatan dan pencemaran lingkungan. Berdasar uraian latar belakang di atas penulis tertarik membuat Karya Ilmiah dengan judul **"PENERAPAN ISM CODE BAGI KESELAMATAN KERJA DI MV. PACIFIC 68"**

B. Rumusan Masalah

Dari latar belakang permasalahan dan penelitian yang dilakukan selama berada diatas MV. PACIFIC 68 pada perusahaan Berlitz Offshore sebagai owner dan Allianz Middle East sebagai operating dan managemen company dimana penulis mengambil rumusan masalah yang akan dibahas adalah Bagaimana penerapan ISM Code di MV. PACIFIC 68?

C. Batasan Masalah

Mengingat luasnya permasalahan terkait penerapan ISM Code maka penulis membatasi pembahasan pada pengetahuan dan keterampilan Anak Buah Kapal dalam prosedur kerja yang benar dan mengoperasikan alat-alat keselamatan di atas kapal dengan penerapan ISM Code.

D. Tujuan Penelitian

Tujuan utama penelitian ini adalah untuk mengetahui penerapan ISM Code khususnya penggunaan dan ketrampilan alat-alat keselamatan di kapal secara keseluruhan, yang dalam pemecahan masalahnya ditetapkan melalui beberapa kriteria dan tahapan evaluasi untuk meningkatkan efektifitas dan efisien operasional kapal melalui peningkatan keselamatan dan pencegahan kecelakaan.

E. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penulisan makalah ini adalah :

1. Manfaat Akademis

Diharapkan tentunya akan menambah wawasan dan pengetahuan serta memahami lebih lanjut tentang sumber daya manusia, khususnya masalah pelatihan dan kecelakaan diatas kapal offshore terutama yang bekerja pada kapal workboat atau accommodation vessel.

2. Manfaat Praktis

Dari hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai masukan atau input sebagai pengambilan keputusan dan kebijakan dimasa yang akan datang tentang Pentingnya penerapan ISM Code terhadap keselamatan di laut terutama pada kapal-kapal offshore perusahaan Berlitz Offshore dan Allianz Middle East.

F. Hipotesis

Berdasarkan rumusan masalah yang ada maka penulis menggunakan hipotesis diduga bahwa ABK lalai dalam menerapkan ISM Code khususnya prosedur kerja dengan benar memungkinkan terjadinya kecelakaan

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Tujuan sistem ISM code (International Safety Management code) Dalam keselamatan operasional kapal dan pencegahan kecelakaan kapal untuk:

- 1) Memastikan Keselamatan di Laut,
- 2) Mencegah kecelakaan manusia/hilangnya nyawa/jiwa,
- 3) Menghindari keusakan-kerusakan lingkungan yang diakibatkan kecelakaan dan pencemaran di laut,
- 4) Menjaga muatan barang yang di angkut dan konstruksi kapal.

Tugas, wewenang, dan tanggung jawab perusahaan pelayaran yang diatur dalam ISM code mempunyai cakupan luas, antara lain:

- 1) Kebijakan keselamatan dan Perlindungan Lingkungan,
- 2) Wewenang dan Tanggung Jawab Perusahaan,
- 3) Wewenang dan tanggung Jawab Nakhoda
- 4) sumber daya dan personal,
- 5) kesiapan menghadapi keadaan darurat,
- 6) perawatan kapal dan Peralatannya,
- 7) dokumentasi, Sertifikasi, verifikasi dan Pengawasan

Elemen-elemen dalam ISM Code :

- 1) Umum

Sebuah pendahuluan yang menjelaskan tujuan umum dari ISM Code dan sasaran-sasaran yang hendak dicapai. Kebijakan mengenai keselamatan dan perlindungan lingkungan

- 2) kebijakannya (policy) tentang keselamatan dan perlindungan lingkungan maritim (kelautan) dan memastikan bahwa setiap orang dalam perusahaannya mengetahui dan mematuhi.
- 3) Tanggung jawab dan wewenang perusahaan
Perusahaan harus memiliki cukup orang-orang yang mampu bekerja di atas kapal dengan peranan dan tanggung jawab yang didefinisikan secara tertulis dengan jelas (siapa yang bertanggung jawab atas apa).
- 4) Designated Person Ashore
Orang yang ditunjuk sebagai koordinator/penghubung antara pimpinan perusahaan dan kapal (DPA). Perusahaan harus menunjuk/mengangkat seseorang atau lebih di kantor pusat di darat yang bertanggung jawab untuk memantau dan mengikuti semua kegiatan yang berhubungan dengan “Keselamatan” kapal.
- 5) Tanggung jawab dan wewenang Nakhoda / Master
Nakhoda bertanggung jawab untuk membuat sistem tersebut berlaku di atas kapal. Ia harus membantu memberi dorongan / motivasi kepada ABK untuk melaksanakan sistem tersebut dan memberi mereka instruksi-instruksi yang diperlukan. Nakhoda adalah “bos” di atas kapal dan bila dipandang perlu untuk keselamatan kapal atau awaknya dia dapat melakukan penyimpangan terhadap semua ketentuan yang dibuat oleh kantor mengenai “Keselamatan” dan “Pencegahan” yang sudah ada.
- 6) Sumber daya dan tenaga kerja
Perusahaan harus mempekerjakan orang-orang “yang tepat” di atas kapal dan di kantor serta memastikan bahwa mereka semua: Mengetahui tugas-tugas

mereka masing-masing, di dalam menerima instruksi-instruksi tentang cara melaksanakan tugasnya, mendapat pelatihan jika perlu

- 7) Pengembangan program untuk keperluan operasi-operasi di atas kapal
Buatlah program mengenai apa yang anda harus lakukan dan lakukanlah apa yang sudah anda programkan". Anda perlu membuat program mengenai pekerjaan anda di atas kapal dan melakukan pekerjaan anda sesuai dengan program yang telah dibuat.
- 8) Kesiapan terhadap keadaan darurat
Anda harus siap untuk hal-hal yang tidak terduga (darurat). Itu dapat terjadi setiap saat. Perusahaan harus mengembangkan rencana-rencana untuk menanggapi situasi-situasi darurat di atas kapal dan mempraktikkan kepada mereka.
- 9) Laporan-laporan dan analisa mengenai penyimpangan (non – conformity), kecelakaan-kecelakaan dan kejadian - kejadian yang membahayakan. Tidak ada orang atau sistem yang sempurna. Hal yang baik tentang sistem ini adalah bahwa sistem ini memberikan kepada anda suatu cara untuk melakukan koreksi dan memperbaikinya. Jika anda menemukan sesuatu yang tidak benar (termasuk kecelakaan dan situasi-situasi yang berbahaya atau juga yang nyaris terjadi / near miss) laporkan hal itu. Hal-hal yang tidak benar tersebut akan dianalisa dan keseluruhan sistem dapat diperbaiki.
- 10) Pemeliharaan kapal dan perlengkapannya
Kapal dan perlengkapannya harus dipelihara dan diusahakan selalu baik dan berfungsi. Anda harus selalu mentaati semua ketentuan / aturan dan peraturan-peraturan yang berlaku. Semua peralatan / perlengkapan yang penting bagi

keselamatan anda harus selalu terpelihara dan diyakinkanakan berfungsi dengan baik melalui pengujian secara teratur / berkala. Buatlah record / catatan tertulis semua pekerjaan-pekerjaan yang dilakukan.

11) Dokumentasi

Sistem kerja anda (Sistem Manajemen Keselamatan-SMS) harus dinyatakan secara tertulis (didokumentasikan) dan dapat dikontrol. Dokumen-dokumen tersebut harus ada di kantor dan di atas kapal. Anda harus mengontrol semua pekerjaan administrasi anda yang berkaitan dengan sistem tersebut (yakni : laporan-laporan tertulis dan formulir-formulir).

12) Tinjauan terhadap hasil verifikasi dan evaluasi perusahaan

Perusahaan harus mempunyai metode-metode untuk melakukan pemeriksaan internal untuk memastikan bahwa sistem tersebut berfungsi dan terus meningkat

13) Sertifikasi, verifikasi dan control

14) Sertifikat sementara

15) Formulir sertifikat

16) Verifikasi

Pemerintah di negara bendera (Flag Administration) atau suatu badan/organisasi yang diakui olehnya, akan mengirimkan auditor-auditor eksternal untuk mengecek sistem manajemen keselamatan dari perusahaan di kantor dan di atas kapal-kapalnya. Setelah ia memastikan dirinya bahwa sistem tersebut telah berjalan, pemerintah negara bendera kapal akan mengeluarkan Document of Compliance untuk kantor dan Safety Management Certificate untuk setiap kapalnya.

Sehubungan dengan masalah yang dibahas maka diperlukan beberapa teori dan defenisi yang dapat mendukung dalam penyajian dan kebenaran dari penulisan ini diantaranya sebagai berikut :

A. Faktor Manusia

1. Pengetahuan dan Keterampilan ABK tentang ISM Code.

Seseorang yang ditunjuk idealnya harus, diterima oleh perusahaan, khususnya tingkat tertinggi manajemen, diterima dan dipercaya oleh staf berlayar di laut, mampu berkomunikasi dalam bentuk lisan dan / atau tertulis dengan personil di atas kapal dan darat, kompeten dan berpengalaman dalam aspek keselamatan, kompeten dan berpengalaman dalam aspek pengendalian pencemaran, familiar dengan jenis kapal di bawah tanggung jawabnya, adapun penjabaran ISM Code tentang alat keselamatan kerja diperusahaan Allianz Middle East yakni dengan mengeluarkan suatu panduan dasar yang mengatur tentang cara penggunaan alat-alat keselamatan kerja sesuai dengan jenis pekerjaannya. Panduan dasar tersebut diberi nama MPPEM (Marine Personnel Protective Equipment Matrix)

Adapun beberapa permasalahan yang paling yang sering terjadi akibat kurangnya pengetahuan dan keterampilan ABK tentang ISM Code yaitu :

- a. Banyaknya kecelakaan yang terjadi lebih banyak disebabkan oleh ketidaksesuaian antara alat keselamatan kerja dengan jenis pekerjaannya yang digunakan oleh para anak buah kapal.

b. Masih sering terjadi sifat acuh oleh para ABK untuk menggunakan alat keselamatan kerja sehingga meskipun sudah diarahkan sebelum pekerjaan dimulai, tapi terkadang juga para ABK lupa untuk mengenakan alat keselamatan kerja mereka..

2. Kondisi fisik ABK (kebugaran)

Kondisi fisik ABK diatas kapal terkadang menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan kerja meskipun mereka telah menggunakan alat keselamatan kerja yang sesuai, untuk itu harus melakukan pemilihan ABK yang sesuai dengan kemampuan dan kebugarannya apabila hendak memberikan tugas yang sulit.

3. Perilaku ABK saat terjadinya kecelakaan.

Menurut Dr. Osha. Variable perilaku adalah suatu diantara factor individual yang memengaruhi tingkat kecelakaan-kecelakaan dari praktik kerja yang aman bisa menjadi hal yang penting karena ternyata lebih banyak persoalan yang disebabkan oleh pekerja yang ceroboh dibandingkan dengan mesin-mesin atau karena ketidak pedulian para karyawan. Pada suatu waktu, pekerja yang tidak puas dengan pekerjaannya dianggap memiliki tingkat kecelakaan kerja yang lebih tinggi. Kecelakaan diatas kapal adalah suatu hal yang tidak diinginkan oleh siapapun untuk itu diperlukan beberapa anggota atau karyawan untuk menangani kecelakaan itu sendiri.

B. Organisasi diatas Kapal

Menurut Wasimun, (maritime world). Struktur organisasi diatas kapal terdiri dari seorang Nakhoda selaku pimpinan umum di atas kapal, ABK yang

terdiri dari para perwira kapal dan bukan perwira/bawahan. Struktur organisasi kapal tersebut bukanlah struktur yang baku , Karena tiap kapal bisa berbeda struktur organisasinya tergantung jenisnya, fungsi dan kondisi kapal tersebut.

1. Penanggungjawab Pekerjaan/Kegiatan

Nakhoda sebagai pemimpin umum diatas kapal. Akan tetapi sesuai dengan perwira yang bertanggung jawab diatas kapal khususnya mengenai keselamatan kerja dikapal supply yang ditunjuk oleh perusahaan adalah Chief Officer (Mualim satu). Meskipun dalam pelaksanaannya diatas kapal, keselamatan adalah tanggung jawab bersama, setiap ABK bertanggung jawab atas keselamatan semua ABK, jadi mereka berhak untuk menegur satu sama lain demi terciptanya keselamatan dan keamanan. Safety officer harus berperan penting dalam memastikan semua ABK diatas kapal bekerja sesuai standar dan prosedur yang telah disepakati oleh perusahaan.

2. Komposisi ABK (Kebangsaan/Jabatan)

Komposisi ABK merupakan hal yang sering terjadi pada kapal yang berbendera asing. Untuk itu kapal dengan komposisi ABK yang berbeda negara harus dibekali dengan kecakapan dalam berbahasa asing sehingga komunikasi dan kerjasama dalam menciptakan keselamatan kerja dapat terlaksana dengan baik

3. Beban Kerja /tingkat kerumitan pekerjaan.

Beban kerja adalah sejumlah proses atau kegiatan yang harus diselesaikan oleh seorang ABK dalam jangka waktu tertentu, apabila ABK mampu menyelesaikan dan menyesuaikan diri terhadap sejumlah tugas

yang diberikan , maka hal tersebut tidak menjadi suatu beban kerja, namun jika sebaliknya maka kegiatan tersebut menjadi suatu beban kerja.

4. Tugas Rutin

Di kapal yang berlayar dari tempat tolak menuju ke tempat tiba tentunya tidak lepas dari berbagai tugas rutin, meskipun dilakukan berulang kali namun kegiatan tersebut harus dicatat dan direncanakan dengan baik adapun proses perencanaan diatas kapal diantaranya yaitu;

a. Toolbox Meeting

Menurut Benny (HSE man;Toolbox Meeting). Toolbox Meeting atau sering pula disebut Daily Safety Meeting merupakan program kerja yang harus diterapkan oleh semua perusahaan dilokasi kerja. Program ini merupakan langkah awal yang harus dilakukan oleh semua pekerja. Tujuan daripada toolbox meeting adalah untuk mengingatkan kembali kepada setiap pekerja, termasuk mengevaluasi kinerja, keselamatan dan kenyamanan pekerjaan sebelumnya. Serta mencari solusi atau penyelesaian dalam upaya untuk memperbaiki kondisi atau perilaku tidak aman dilokasi kerja

b. Marine Personnel Protective Equipment Matrix (MPPEM).

Suatu daftar table yang memuat cara atau petunjuk penggunaan alat-alat keselamatan kerja yang harus digunakan oleh pekerja yang telah disesuaikan dengan jenis-jenis pekerjaan untuk mencegah atau menghindari resiko kecelakaan. MPPEM merupakan hasil dari manajemen yang dilakukan oleh perusahaan untuk mengikuti standar keselamatan (ISM Code). Dengan adanya panduan ini para pekerja

seharusnya sudah cakap dan terampil dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja meskipun tanpa pengawasan atau bantuan langsung dari petugas pengawas keselamatan. Begitupula dengan pihak perusahaan pelayaran, dengan adanya daftar panduan atau pertunjuk keselamatan kerja ini maka pihak perusahaan dapat memperkirakan alat-alat keselamatan kerja apa saja yang harus mereka kirim atau supplai ke kapal. Sehingga dapat mengontrol nilai ekonomi dan pengeluaran perusahaan sehingga dapat sistemnya dapat berjalan dengan baik.

c. Job Hazard Analysis (JHA)

Menurut Hebbie Ilma Adzim (google webligth.com). Job Hazard Analysis (JHA) atau biasa dikenal dengan Job Safety Analyisis (JSA) merupakan upaya untuk mempelajari/menganalisa dan serta pencatatan tiap-tiap urutan langkah kerja suatu pekerjaan, dilanjutkan dengan identifikasi potensi-potensi bahaya didalamnya kemudian diselesaikan dengan menentukan upaya terbaik untuk mengurangi ataupun menghilangkan/mengendalikan bahaya-bahaya pada pekerjaan yang dianalisa tersebut.

Dengan menyusun/menerbitkan dan mensosialisasikan Job Hazard Analysis pada tenaga kerja merupakan salah satu upaya untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja di tempat kerja.

Adapun langkah-langkah menyusun JSA antara lain:

1) Menentukan jenis pekerjaan

Pekerjaan yang memiliki riwayat kecelakaan kerja paling parah ataupun sering merupakan prioritas utama untuk dianalisa keselamatannya. Factor-faktor yang perlu diperhatikan dalam menentukan pekerjaan yang akan dianalisa ialah sebagai berikut:

- a) Tingkat keseringan kecelakaan kerja.
 - b) Tingkat kecelakaan kerja yang menyebabkan cacat.
 - c) Potensi keparahan kecelakaan kerja.
 - d) Pekerjaan yang bersifat baru.
 - e) Pekerjaan yang memiliki riwayat hampir celaka.
- 2) Merinci urutan-urutan/langkah-langkah pekerjaan dari awal dimulai pekerjaan sampai dengan selesainya pekerjaan.
- 3) Mengidentifikasi bahaya dan potensi kecelakaan kerja terhadap tiap-tiap urutan kerja yang dilakukan.
- 4) Menentukan langkah pengendalian terhadap bahaya-bahaya tiap urutan kerja yang dilakukan.

d. Safety Observation Card (SOC)

Menurut luthfie, stopcard. Safety Observation Card (SOC) atau Hazard Card bahkan biasa disebut dengan Stop Card adalah salah satu bagian dari prasarana alat untuk mencegah terjadinya kecelakaan kecil sampai besar dan juga sebuah appreciation atau reward untuk seseorang yang telah melakukan sesuatu dengan benar jadi dengan adanya stop card bukanlah untuk menjelekkkan atau membuka aib

seseorang tapi untuk memperbaiki agar supaya lebih maju, penilaian dari stop card bisa meliputi bagian apa saja contohnya dari PPE jika pemakaian PPE dengan benar maka kita menuliskannya di kolom safe yaitu pada kolom atas contoh: (saya melihat ABK menggunakan perlengkapan keselamatan kerja dengan benar, menggunakan pelindung muka sewaktu menggerinda maka saya puji dia bagus dan pertahankan karena dengan menggunakan peralatan yang benar keselamatan lebih terjaga).

Berdasarkan penelitian dari beberapa perusahaan maka penulis dapat menyimpulkan bahwa Safety Observation Card (SOC) itu memiliki berbagai macam nama akan tetapi fungsinya sama. Nama-nama tersebut antara lain, SOC, Behaviour Basic Safety (BBS), Stop Card. Di AME Abu Dhabi dikenal dengan nama Hazard Observation Card.

e. Safety Meeting

Dikutip dari safetynet.com bahwa safety meeting merupakan sebuah cara untuk selalu mengingatkan kepada para karyawan atau pegawai tentang pentingnya kesehatan dan keselamatan kerja di area kerja. Biasanya materi yang diberikan melalui safety meeting ini sifatnya spesifik kepada lingkungan kerja dan tidak harus selalu dilakukan di ruang khusus. Cukup dengan memberikan briefing di area terbuka, karena pada dasarnya seorang pimpinan hanya memberitahukan bagaimana selalu menjalankan aturan dari kesehatan dan keselamatan kerja itu sendiri.

Manfaat dari safety meeting yaitu untuk pengenalan dan pengingat segala jenis aturan-aturan dari kesehatan dan keselamatan kerja agar sebuah aktivitas pekerjaan sesuai dengan aturan yang berlaku. Selain itu safety meeting berguna juga untuk selalu mengantisipasi dan lebih menyadarkan para pekerja tentang pentingnya kesehatan dan keselamatan kerja.

Banyak kecelakaan kerja terjadi sampai sekarang adalah dikarenakan keteledoran para pekerja itu sendiri. Para pekerja tidak begitu sadar akan keselamatan kerja. Contoh, tidak menggunakan alat keselamatan kerja sesuai dengan standar yang berlaku, tidak mematuhi aturan pekerjaan sesuai dengan panduan-panduan yang sudah diberikan oleh perusahaan atau safety officernya dan lain sebagainya.

C. Faktor Kapal

Faktor kapal yang turut berperan dalam penerapan ISM Code sehubungan dengan MPPEM adalah Perlengkapan yang berhubungan dengan safety yang tersedia yang dapat digunakan tepat waktu. Posisi kapal yang berubah-ubah serta pergantian ABK yang dilakukan di pelabuhan-pelabuhan yang berbeda sehingga persediaan alat keselamatan kerja harus tersedia di atas kapal khususnya untuk ABK yang baru naik. Menurut Jimdo, tentang keselamatan kerja di kapal. Adapun perlengkapan dasar alat keselamatan kerja yang harus disediakan di atas kapal yaitu:

1. Baju Pelindung

Baju pelindung atau Coverall yang melindungi badan anggota awak berbahan beresiko seperti minyak panas, air, percikan pengelasan dan lain-lain. Hal semacam ini dikenal sebagai boiler suit.

2. Helmet

Bagian yang paling penting dari badan manusia yaitu kepala. Butuh perlindungan paling baik yang terbuat dari helm plastic keras diatas kapal. Satu talidagu juga disiapkan untuk melindungi helm agar tidak terjatuh pada saat bekerja.

3. Safety Shoes

Maksimum dari ruangan internal kapal di pakai oleh muatan dan mesin terbuat dari logam keras dan yang membuatnya canggung untuk awak untuk jalan disekitarnya, sepatu safety meyakinkan kalau tak ada luka yang berlangsung di kaki beberapa pekerja atau ABK di kapal.

4. Sarung Tangan

Beragam jenis sarung tangan yang disiapkan di kapal. Sarung tangan ini dipakai dalam operasi dimana hal semacam ini jadi kewajiban membuat perlindungan tangan beberapa orang. Sebagian sarung tangan yang didapatkan adalah sarung tangantahan panas, sarung tangan kapas untuk operasi normal, sarung tangan las, serta sarung tangan untuk bahan kimia dan lain-lain.

5. Goggles

Mata adalah bagian yang paling peka dari badan manusia dan dalam operasi keseharian, peluang awak kapal begitu tinggi untuk cedera

mata. Kaca pelindung atau kacamata yang dipakai untuk perlindungan mata, sedang kacamata las dipakai untuk operasi pengelasan yang melindungi mata dari percikan intensitas tinggi.

6. Plug

Diruangan mesin kapal memancarkan nada 110-120 db ini adalah frekwensi nada yang begitu tinggi untuk telinga manusia. Bahkan juga sebagian menit paparan bisa mengakibatkan sakit kepala, iritasi atau masalah pendengaran. Satu penutup telinga atau steker telinga dipakai pada kapal yang bertujuan untuk menyeimbangkan nada sehingga bisa didengar oleh manusia dengan aman.

7. Safety Harness

Operasi kapal yang teratur meliputi perbaikan dan pengecatan permukaan yang tinggi yang membutuhkan anggota, ABK untuk mencapai beberapa daerah yang tidak gampang dibuka. Untuk hindari jatuh dari ketinggian maka dianjurkan untuk menggunakan safety harness. Safety harness yang digunakan oleh operator bagian ujungnya harus diikat pada titik kuat atau besi untuk menahan bobot berat operator usahakan untuk mengikat ditempat yang mudah dijangkau.

8. Face Mask

Face mask atau masker muka adalah alat keselamatan kerja yang digunakan untuk menutupi sebagian wajah khususnya bagian hidung. Apabila hendak mengerjakan sesuatu yang berhubungan dengan carbon, debu, serta bahan kimia maka dianjurkan untuk memakai pelindung wajah atau masker.

9. Chemical Suit

Chemical suit atau baju pelindung yang dibuat khusus apabila ingin menggunakan bahan kimia untuk menghindari kontak badan dengan bahan kimia yang berbahaya.

10. Welding Perisai

Pengelasan merupakan aktivitas yang sering dilakukan diatas kapal apabila melakukan perbaikan structural. Juru las harus memakai perisai atau topeng untuk menghindari percikan-percikan api serta sinar ultraviolet yang disebabkan oleh titik api pada saat pengelasan.

D. Faktor Manajemen Perusahaan Pelayaran

Keselamatan kerja merupakan prioritas penting bagi para pelaut atau ABK saat bekerja di kapal. Seluruh perusahaan pelayaran memastikan bahwa crew mereka mengikuti prosedur keamanan pribadi dan aturan semua operasi yang di bawah diatas kapal. Untuk mencapai keamanan maksimal di kapal, langkah awal memastikan bahwa seluruh ABK memakai peralatan pelindung keselamatan pribadi mereka dibuat untuk berbagai macam jenis pekerjaan yang dilakukan di kapal.

BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

International Safety Management Code adalah standar Internasional manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya pencegahan/pengendalian pencemaran lingkungan.

Sesuai dengan kesadaran terhadap pentingnya faktor manusia dan perlunya peningkatan manajemen operasional kapal dalam mencegah terjadinya kecelakaan kapal, manusia, muatan barang/cargo dan harta benda serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut, maka IMO mengeluarkan peraturan tentang manajemen keselamatan kapal & perlindungan lingkungan laut yang dikenal dengan Peraturan International Safety Management (ISM Code) yang juga dikonsolidasikan dalam SOLAS Convention.

A. Lokasi Kejadian

Penelitian ini dilakukan di atas kapal MV.Pacific 68 perusahaan Berlitz Offshore Singapore dan perusahaan Allianz Middle East sebagai management operation beroperasi di ZAQUM Oil Field milik ADNOC Abu Dhabi UAE, dengan jabatan penulis sebagai Chief Officer, mulai bulan May 2019 sampai dengan bulan Sept 2019. MV. Pacific 68 berfungsi sebagai support vessel untuk akomodasi para pekerja sebagai Hook Up team dalam melakukan Platform Maintenance/Stimulation.

Selanjutnya penulis lampirkan dalam daftar anak ABK MV.Pacific 68 dimana pada saat pengambilan data jabatan penulis sebagai Chief Officer (Crew List Dalam Lampiran)

B. Situasi dan Kondisi

Fakta kondisi yang terjadi di kapal MV.Pacific 68 adalah sebagai berikut :

1. Terjadi Near Miss pada ABK deck saat melakukan deck maintenance diatas kapal.

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

2. ABK kapal tidak mengikuti procedure ISM Code dalam maintenance plan Schedule.

Kapal adalah suatu alat transportasi di offshore Oil field yang memiliki berbagai macam peralatan – peralatan dan perlengkapan serta mesin – mesin penggerak yang dioperasikan oleh manusia, yaitu oleh Anak Buah

Kapal. Dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya dituntut pula suatu pengetahuan, ketrampilan, keseriusan, dan ketelitian, harus mengikuti maintenance schedule terutama dalam mencegah kecelakaan kerja yang dapat berakibat fatal bagi keselamatan jiwa dari Anak Buah Kapal itu sendiri dan keselamatan pelayaran.

Dari berbagai jenis kecelakaan dikamar mesin seperti terjatuh, tertimpa benda jatuh, tertumbuk benda keras, terjepit, terbakar atau kena ledakan, tegangan listrik, hal – hal seperti ini tentu akan berakibat negatif terhadap Anak Buah Kapal. Dapat mengakibatkan kematian, cacat, gangguan kejiwaan, dan kesedihan keluarga. Semua peralatan diatas kapal memiliki schedule dalam maintenance karena akan berakibat peralatan tersebut rusak bila terlambat atau tidak sesuai dengan PMS, Sementara dipihak perusahaan akan berakibat terhambatnya pengoperasian kapal, biaya perbaikan, kerusakan peralatan, sehingga membutuhkan biaya tambahan, suatu kerugian yang tidak berlangsung

Kecelakaan – kecelakaan yang dapat terjadi diatas kapal selain faktor dikarenakan tidak ditunjang oleh perlengkapan keselamatan, yang paling menonjol adalah faktor kelalaian manusia (human error) serta kurangnya pemahaman dan ketrampilan Anak Buah Kapal dalam menjalankan tugas. Pada keadaan sekarang ini dunia telah mengalami perubahan zaman yaitu memasuki zaman modern, maka arus modernisasi pun begitu cepat, baik dibidang teknologi maupun bidang ilmu pengetahuan. Dengan majunya bidang teknologi maka peralatan – peralatan yang ada di kapal tentu akan semakin canggih pula, baik itu alat – alat navigasi, alat – alat perlengkapan kerja terutama alat – alat keselamatan. Dari semua hal tersebut tentu saja dituntut suatu kemampuan dari setiap Anak Buah Kapal untuk memahami cara pengoperasian alat – alat tersebut dengan baik dan benar.

3. Alat-alat keselamatan yang rusak tidak segera dilaporkan ke perusahaan
Alat-alat keselamatan yang rusak di atas kapal harus segera dilaporkan ke perusahaan karena resikonya akan mengganggu operasional kapal, karena alat-alat keselamatan yang terlambat dilaporkan akan mengakibatkan lambatnya perbaikan apalagi bila memerlukan spare part dari darat atau teknisi. tentunya dukungan dari perusahaan sangat membantu untuk mengatasi peralatan-peralatan di kapal yang tidak berfungsi. Dengan mengikuti prosedur ISM code pada perusahaan maka kapal tidak akan menemukan banyak masalah.

C. Temuan

Sesuai situasi dan kondisi temuan yang didapat selamadi atas kapal MV.Pacific 68 maka permasalahan yang dapat diidentifikasi sebagai berikut:

1. Faktor Manusia

Faktor manusia atau ABK bisa dikatakan sangat memberi kontribusi besar dalam penerapan ISM Code di Kapal, disini penulis akan menguraikan factor-faktor yang menjadi yang mengakibatkan ISM Code tidak diterapkan sebagai mana mestinya sebagai berikut :

a. Kurangnya pengetahuan dan Keterampilan ABK tentang ISM Code.

Banyaknya kecelakaan yang terjadi lebih banyak karena disebabkan oleh human error penempatan orang yang tidak sesuai dengan keahliannya, perawatan kapal yang kurang memadai, mengabaikan prosedur-prosedur yang aman sesuai dengan yang dijabarkan dalam ISM Code.

Caranya adalah membuat sistem manajemen yang mampu untuk menciptakan kerjasama yang baik dan erat antara manajemen darat dan

diatas kapal untuk mengoperasikan dengan aman. Sistem manajemen dimaksud ditunjang oleh pelaksanaan (SDM) yang berpengetahuan, memiliki ketrampilan serta sarana penunjang yang cukup. Perlu kiranya didasari bahwa keputusan yang diambil diatas kapal, dimana keputusan tersebut harus menjamin bahwa setiap tindakan yang akan mempengaruhi keselamatan dan pencemaran, sudah memperhitungkan semua konsekuensi yang akan timbul. Dari statistik diketahui bahwa 80 % dari semua kecelakaan kapal disebabkan oleh kesalahan manusia.

Kenyataan menunjukkan bahwa 75 – 79 % dari kesalahan manusia tadi, disebabkan oleh sistem manajemen yang buruk. Berdasarkan hal – hal tersebut, maka International Maritime Organisation atau IMO mengeluarkan peraturanbaru ISM Code sebagai alat untuk menstandarkan “Safe Managemen For Operation Of Ship and Pollution Prevention “ dan menjadi BAB IX SOLAS 74 / 78, yaitu Management For The Safe Operation Ships.

Yang dimaksud dengan manajemen disini adalah proses penggunaan sumber daya manusia secara efektif untuk mencapai sasaran. Tentang difinisi – difinisi dalam ISM Code adalah :

- 1) ISM Code singkatan dari International Safety Management Code, yaitu ketentuan – ketentuan Internasional tentang manajemen untuk keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan polusi laut.
- 2) Company yaitu pemilik kapal atau pencarter , perorangan atau kelompok , yang bertanggung jawab atas pengoperasian kapal.
- 3) Administration adalah pemerintah dari negara dimana kapal didaftarkan,yang diberi tugas untuk mengawasi pelaksanaan tentang keselamatan pelayaran.

- 4) Non Conformity adalah penyimpangan yang terjadi terhadap ketentuan – ketentuan sistem manajemen keselamatan atau kesalahan yang dapat menimbulkan bahaya terhadap jiwa manusia, lingkungan, kapal, dan muatan.
 - 5) Hazardous Occurrences yaitu keadaan dimana dapat mengarah pada suatu kecelakaan apabila keadaan tersebut berlanjut.
 - 6) Accidents artinya kejadian – kejadian atau suatu musibah yang menimbulkan orang terluka atau mati, merusak lingkungan hidup, atau menimbulkan kerusakan pada kapal dan muatannya.
 - 7) Verify yaitu pemeriksaan atas konfirmasi bahwa suatu kegiatan telah dilaksanakan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
 - 8) Designated Person orang yang ditunjuk yaitu orang atau orang di darat yang memiliki hubungan langsung kepentingan manajemen tertinggi. 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.
- b. Kurangnya Disiplin Anak Buah Kapal dalam penerapan ISM Code
- Anak Buah Kapal tidak disiplin sehingga banyak tugas yang disusun oleh pimpinan tidak dapat diselesaikan tepat waktu. Sering terjadi adanya kendala dalam menciptakan kedisiplinan kerja umpamanya penggunaan alat – alat keselamatan kerja yang karena kurangnya kesadaran Anak Buah Kapal dalam melaksanakan tugas sehari – hari dan juga tidak mentaati peraturan, baik itu yang dibuat oleh perusahaan maupun peraturan yang telah dibuat oleh pimpinan diatas kapal. Masalah lain yang juga mendorong rendahnya tingkat

kedisiplinan Anak Buah Kapal adalah tidak adanya motivasi untuk bekerja lebih serius, hal – hal seperti ini sering terjadi dan tentu saja akan mengganggu serta menghambat jalannya pengoperasian kapal sebagaimana yang diinginkan.

Untuk mengubah sesuatu hal yang telah menjadi kebiasaan kesuatu hal yang baru memerlukan kesabaran dan kedisiplinan yang tinggi, juga waktu hal ini masih sering dijumpai di kapal. Meskipun telah menerapkan manajemen keselamatan namun belum diberlakukan diatas kapal. Anak Buah Kapal sudah terbiasa dengan pola kerja lama dan kurang mengindahkan / peduli terhadap faktor keselamatan pada dirinya sendiri maupun terhadap lingkungan sekitar, seperti yang penulis jumpai sebelumnya.

Ada diantara Anak Buah Kapal yang bekerja di deck dan kamar mesin tidak menggunakan sarana keselamatan kerja, dan terjadi banyak kecelakaan yang disebabkan karena kurangnya kesadaran dalam menggunakan peralatan perlindungan diri, seperti sepatu kerja / safety shoes, topi pengaman / helmet merupakan sarana pengaman terkena benda – benda berat dan kesemuanya ini adalah merupakan pengaman untuk kelengkapan kerja. Kecelakaan dapat berakibat luka – luka, cacat dan bahkan berakibat kematian, hal tersebut merupakan kerugian bagi perusahaan terutama diri kita sendiri.

c. Kurangnya Rasa Tanggung Jawab Dari ABK terhadap penerapan ISM Code

Kapal adalah suatu alat transportasi laut yang memiliki berbagai macam peralatan – peralatan dan perlengkapan serta mesin – mesin penggerak yang dioperasikan oleh manusia, yaitu oleh Anak Buah Kapal. Dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya dituntut

pula suatu pengetahuan, ketrampilan, keseriusan, dan ketelitian, terutama dalam sebagaimana tertera dalam ISM Code mencegah kecelakaan kerja yang dapat berakibat fatal bagi keselamatan jiwa dari Anak Buah Kapal itu sendiri dan keselamatan pelayaran.

Dari berbagai jenis kecelakaan dikamar mesin seperti terjatuh, tertimpa benda jatuh, tertumbuk benda keras, terjepit, terbakar atau kena ledakan, tegangan listrik, hal – hal seperti ini tentu akan berakibat negatif terhadap Anak Buah Kapal. Dapat mengakibatkan kematian, cacat, gangguan kejiwaan, dan kesedihan keluarga. Sementara dipihak perusahaan akan berakibat terhambatnya pengoperasian kapal, biaya pengobatan, kerusakan peralatan, sehingga membutuhkan biaya tambahan, suatu kerugian yang tidak berlangsung

Kecelakaan – kecelakaan yang dapat terjadi diatas kapal selain faktor dikarenakan tidak ditunjang oleh perlengkapan keselamatan, yang paling menonjol adalah faktor kelalaian manusia (human error) serta kurangnya pemahaman dan ketrampilan Anak Buah Kapal dalam menjalankan tugas. Pada keadaan sekarang ini dunia telah mengalami perubahan zaman yaitu memasuki zaman modern, maka arus modernisasi pun begitu cepat, baik dibidang teknologi maupun bidang ilmu pengetahuan. Dengan majunya bidang teknologi maka peralatan – peralatan yang ada di kapal tentu akan semakin canggih pula, baik itu alat – alat navigasi, alat – alat perlengkapan kerja terutama alat – alat keselamatan. Dari semua hal tersebut tentu saja dituntut suatu kemampuan dari setiap Anak Buah Kapal untuk memahami cara pengoperasian alat – alat tersebut dengan baik dan benar.

2. Faktor Prosedure

Adapun factor-faktor procedure kurangnya penerapan ISM Code di Kapal adalah sebagai berikut :

a. Kurangnya Sistem Manajemen

Dari keadaan sekarang sistem manajemen kerja yang berlangsung di atas kapal, antara lain sebagai berikut :

- 1) Adakalanya pada waktu kapal berada di pelabuhan Manager Operasional Perusahaan naik keatas kapal dan langsung memberi perintah kepada anak buah kapal tanpa sepengetahuan Nakhoda atau Perwira jaga saat itu. Kejadian ini dapat kita ambil sebagai contoh dari sistim manajemen yang tidak baik, dimana seorang Manajer Operasi dari suatu perusahaan yang tidak menjalankan sistim manajemen secara benar, seharusnya dia memberikan perintah lewat Nakhoda atau paling tidak lewat perwira yang sedang berdinas jaga saat itu, tapi ini dilakukan sendiri langsung pada (ABK) anak buah kapal.

Sekalipun terjadi perkembangan pesat dibidang pelayaran, dimana penggunaan alat-alat keselamatan yang baik serta peralatan-peralatan yang canggih digunakan, namun faktor penentu dalam peningkatan kinerja operasional kapal dari kesemuanya itu terletak pada manusianya. Tingkat pendidikan dasar yang rendah dan wawasan anak buah kapal yang sempit mempengaruhi pekerjaannya dan menjadi kendala dalam pelaksanaan pekerjaan sehari-hari diatas kapal. Ini juga berlaku bagi seluruh awak kapal walaupun mereka sudah mendapat palatihan-pelatihan, namun latar belakang pendidikan dan kehidupan

mereka memegang peranan atas pembentukan kinerja melalui sikap dan tindakannya di atas kapal

- 2) Pentingnya menjalankan sistem manajemen dan peningkatan kinerja melalui jalinan sistem komunikasi yang baik antara pihak kantor dan pihak kapal sehingga pimpinan di kantor tidak perlu bekerja langsung di kapal tapi cukup memberikan perintah pada pimpinan yang ada di kapal.
- 3) Pimpinan memegang peranan penting untuk meningkatkan kinerja anak buah kapal, melalui pembinaan hubungan yang harmonis, dan pemenuhan kebutuhan di atas kapal, dimana pimpinan dituntut untuk melaksanakan sistem manajemen kerja yang benar dan baik di kapal dan diharapkan dengan pelaksanaan manajemen yang baik dan benar di kapal segala sesuatunya dapat berjalan lancar dalam pengoperasian kapal
- 4) Selain dua hal tersebut di atas, penurunan penerapan ISM Code pada anak buah kapal juga dapat disebabkan awak kapal yang sudah lama bekerja di atas kapal kemungkinan besar merasa jenuh, gelisah, tekanan mental dimana timbul emosi dari anak buah kapal tersebut yang tak terkendali sehingga dapat mengakibatkan stress seseorang. Keadaan kurang menyenangkan ini sering terjadi karena kurangnya peran serta perwira menciptakan hubungan yang harmonis diantara personil-personil, sehingga timbul kesalahpahaman diantara mereka yang jika dibiarkan bisa menimbulkan keresahan bagi seluruh personil.
- 5) Selain dari pimpinan kapal yakni Nakhoda, pimpinan di darat/kantor juga turut memegang peranan penting karena pimpinan di daratlah yang melakukan penerimaan dan penempatan crew di atas kapal,

sedangkan Nakhoda dikawal hanya menerima awak kapal yang telah dipilih dan ditempatkan oleh orang dari darat/kantor. Jadi untuk pelaksanaan manajemen yang baik dikawal melalui peningkatan kinerja anak buah kapal, peranan orang darat juga sangat penting. Hal ini terutama dalam penerimaan awak kapal yang pelaksanaannya memerlukan seleksi sesuai dengan job specification. Dengan koordinasi yang baik antara pihak kapal dan pihak kantor dapat terciptanya tindakan dalam mencapai tujuan terwujudnya sistem manajemen yang baik di atas kapal. Keharmonisan hubungan dengan pihak darat yakni pimpinan di kantor dengan pimpinan di kapal yang berjalan baik, menciptakan sistem manajemen di kapal yang dikelola oleh personalia kapal yang baik pula. Nakhoda sebagai manajer dapat mengatur sistem kerja dikawal secara baik akan tercipta dan terpeliharakan hubungan harmonis antar awak kapal.

- 6) Dalam kehidupan di kapal yang merupakan suatu organisasi perlu adanya unsur kerja sama di antara personil-personilnya. Seorang perwira hendaknya jangan sekali-kali berfikir bahwa hanya karena ia memegang jabatan perwira, lalu ia berhak memberikan order yang tidak sesuai dengan keadaan. Hal ini terjadi pada tanggal 29 June 2019 pukul 14.40 LT di Zaquim Field yang dialami oleh juru Mudi harian pada saat sedang istirahat (coffee time), dimana salah satu Perwira (Mualim II) di atas kapal yang memberikan perintah untuk memperbaiki saluran pipa pembuangan di dapur yang tersumbat. Padahal saat itu waktu untuk istirahat, sehingga Juru mudi tersebut merasa tersinggung. Di satu sisi, dengan berat hati perintah tersebut dilaksanakan, walaupun dengan rasa kesal dan tidak sepenuh hati.

Disisi lain, Mualim II tersebut dengan tanpa memperhatikan situasi dan kondisi, serta prinsip etos kerja yang baik, memberi perintah hanya karena menganggap ia adalah perwira, yang segala perintahnya akan dilaksanakan oleh anak buahnya. Pada awalnya mungkin memang perintah tersebut tetap dilaksanakan dengan cukup baik, namun setelah hal ini terjadi berulang kali, bawahan akan timbul perasaan tidak suka, resah, sehingga mereka bekerja tidak dengan sepenuh hati. Akibatnya hasil kerja tidak tercapai seperti yang diharapkan.

Dari perasaan tidak suka dan resah yang ditimbul pada diri bawahan, akhirnya akan menimbulkan ketidak patuhan dari anak buah terhadap perintah pimpinan. Sehingga apa-apa yang diperintahkan oleh Perwira tersebut tidak dilaksanakan. Hal ini menyebabkan perwira tersebut merasa diabaikan, yang pada akhirnya terjadi keributan/insiden berupa percekocokan mulut sampai ke perkelahian fisik diantara sesama awak kapal, yang berakibat menurunnya kinerja anak buah kapal.

Dengan semakin berkembangnya dunia pelayaran dimana perusahaan pelayaran berkembang pesat, menimbulkan adanya persaingan dalam memberikan pelayanan. Selain faktor peralatan yang menunjang keberhasilan suatu operasi kapal juga peranan awak kapal juga cukup menentukan kinerja anak buah kapal yang dicapai dalam pelaksanaan operasi kapal dan kelancaran pelaksanaan pekerjaan.

- b. Selain itu juga, menurunnya penerapan ISM Code pada anak buah kapal dapat disebabkan karena kurangnya fasilitas/sarana diatas kapal, sehingga tidak terbina tali persaudaraan diantara mereka. Mengingat sarana/prasarana seperti ruang santai, perpustakaan dan sarana lainnya,

adalah ajang komunikasi dan interaksi diantara sesama awak kapal dalam mempererat tali persaudaraan sesama awak kapal.

- 1) Setiap pekerjaan di atas kapal dapat dibuatkan prosedur kerja atau tahap-tahap yang harus ditempuh, terutama yang menyangkut tugas-tugas yang dapat menimbulkan bahaya baik terhadap manusia, muatan maupun terhadap lingkungan.

Demikian halnya kegiatan prosedur kerja, serta langkah-langkah yang akan dilaksanakan diharapkan dibuat form-form yang lazim disebut check list yang harus diisi dan ditandatangani oleh pelaksana kerja, dalam hal ini Bosun, Pump Man dan diketahui oleh Kepala Kerja, Pengawas dan Penanggung Jawab (Safety Officer)

- 2) Hal lain yang sangat penting adalah sebelum anak buah kapal melaksanakan kegiatan kerja agar mereka yang terlibat langsung maupun yang mendukung terlaksananya pekerjaan tersebut, dikumpulkan terlebih dahulu dan diberikan pengarahan atau penjelasan singkat tentang tata cara , teknik pemakaian dan alat-alat kerja dengan harapan agar dapat bekerja sesuai dengan maksimal

c. Prosedur Kerja Kurang Dimengerti Anak Buah Kapal

Pada suatu ketika kapal MV.Pacific 68 berlabuh jangkar di Freeport Anchorage Abu Dhabi, dalam rangka menunggu order sandar untuk muat di Old Freeport Jetty. Mualim I menerima laporan dari Bosun bahwa didalam tangki ruang Jangkar terdapat air. Tanpa sepengetahuan Mualim I dan Bosun, Juru Mudi Jaga mengambil inisiatif untuk masuk kedalam tangki dengan tujuan untuk memastikan apakah yang tergenang itu adalah air.

Karena kecerobohnya, beberapa saat setelah masuk kedalam tangki Juru Mudi Jaga itu kembali ke atas main deck dengan kondisi yang sangat lemas karena telah menghirup gas didalam tangki. Setelah diadakan P3K Juru Mudi tersebut sadar.

Dari uraian pengalaman penulis tersebut di atas, maka dapat diamati bahwa sebagian anak buah kapal dalam melakukan suatu pekerjaan di atas kapal tidak mengerti dan mengetahui prosedur kerja. Seperti yang Juru Mudi lakukan di atas tidak mengetahui prosedur untuk memasuki suatu ruangan tertutup (Enclosed Space Entry Permit).

d. Aktifitas kerja yang tidak teratur

Sehubungan dengan keadaan kapal yang dikaitkan dengan kebiasaan dari awak kapal yang bekerja belum mengikuti aturan atau acuan-manajemen sumber daya manusia, maka sudah dapat dipastikan bahwa pelaksanaan pekerjaan atau tugas menjadi tidak teratur sehingga menyebabkan penurunan kinerja anak buah kapal.

Dengan keadaan kapal yang tidak terlalu jauh berbeda, awak kapal merasa bahwa tata cara bekerja tersebut berlaku di atas kapal-kapal sebelumnya. Demikian pula halnya pada saat terjadi pergantian pimpinan kapal maka aturan-aturan yang berlakupun berubah pula sesuai selera pimpinan baru.

Hal-hal tersebut didukung pula oleh kegiatan operasi kapal yang hampir sama dan memakan waktu cukup lama, sehingga awak kapal didera perasaan bosan, rasa monoton dan pada akhirnya timbul rasa acuh, kurang perhatian terhadap hal-hal yang seharusnya dilakukan atau aturan-aturan yang harus diikuti.

Keadaan demikian tersebut tidak hanya menurunkan penerapan ISM Code pada anak buah kapal tetapi juga mendorong atau menyebabkan kerancuan dari penerapan aturan-aturan yang seharusnya diikuti atau dilaksanakan sehingga didalam pelaksanaannya hanyalah mengikuti apa yang sudah menjadi kebiasaan sebelumnya tanpa memperhatikan apakah yang demikian itu benar atau tidak sesuai peraturan.

1. Penerapan ISM Code dapat dicapai dari suatu pekerjaan dapat diperkirakan atau ditentukan oleh faktor manusia atau tenaga pelaksana dan peralatan pendukung yang digunakan untuk pekerjaan tersebut. Dalam hal unsur penentu tingkat kinerja dari faktor manusia atau tenaga pelaksana ini adalah kemampuan, keterampilan atau tingkat pelatihan dan pengalaman yang dimiliki dari manusia atau tenaga pelaksana tersebut. Akan tetapi dalam pelaksanaan suatu pekerjaan, maka prosedur pelaksanaan pekerjaan memegang peranan penting dalam efisiensi suatu pekerjaan. Akan tetapi dalam suatu organisasi dimana terdapat bermacam-macam pekerjaan dengan banyak tenaga pelaksana, selain prosedur kerja juga diperlukan suatu panduan pembagian tugas serta tanggung jawab dari tiap-tiap pelaksana untuk menjamin efektivitas kerja dari kinerja tenaga pelaksana.
2. Tata cara atau prosedur kerja serta panduan tugas dan tanggung jawab tersebut kemudian didokumentasikan menjadi suatu aturan atau semacam manajemen sumber daya manusia dari suatu organisasi yang menjadi panduan pelaksanaan kerja agar dapat tercapainya kinerja anak buah kapal yang efektif dan efisien dalam organisasi tersebut.
3. Demikian halnya dengan perusahaan dengan keadaan dimana belum adanya acuan atau panduan baku di kapal-kapal yang dioperasikan, pelaksanaan pekerjaan dilakukan hanya berdasarkan kebiasaan-kebiasaan yang berlaku

turun temurun dan sudah tentu berbeda pula antara kapal yang satu dengan kapal yang lain. Pelaksana pengatur pekerjaan memiliki tugas dan tanggung jawab yang cukup berat terutama dalam menghadapi awak kapal yang sudah cukup lama bekerja akan merasa sangat berpengalaman. Dengan dasar kebiasaan tersebut, maka yang bersangkutan merasa aturannyalah yang benar dan harus diikuti sehingga hal ini dapat menghambat suatu rencana kerja yang ditetapkan.

4. Untuk menghindari hal-hal sebagaimana diuraikan di atas, yang demikian maka akan sangat perlu adanya suatu acuan atau panduan baku dalam hal tugas dan tanggung jawab serta prosedur kerja yang baik untuk mendukung terlaksananya suatu rencana kerja yang ditetapkan. Dengan demikian dapatlah diharapkan terciptanya kelancaran pelaksanaan kinerja anak buah kapal yang efektif dan efisien. Dengan demikian, perusahaan juga perlu menyusun suatu manajemen sumber daya manusia yang mengatur pembagian tugas serta tanggung jawab dari organisasi di kapal-kapal, dalam rangka menciptakan keseragaman prosedur kerja di tiap-tiap kapal sehingga awak kapal dapat lebih memahami akan tugas dan fungsinya, seperti yang diharapkan.

D. Urutan Kejadian

1. Kecelakaan kerja yang terjadi di kapal terhadap salah satu Juru mudi pada saat kapal sedang berlabuh di Freeport Anchorage, Abu Dhabi.

Pada tanggal 18 July 2019, kapal MV.Pacific 68 berlabuh jangkar di Freeport Abu Dhabi, dalam rangka menunggu order sandar untuk muat di Old Freeport Jetty, Mualim I menerima laporan dari Bosun bahwa didalam tangki ruang Jangkar terdapat air. Tanpa sepengetahuan Mualim I dan

Bosun, Juru Mudi Jaga mengambil inisiatif untuk masuk kedalam tangki dengan tujuan untuk memastikan apakah yang tergenang itu adalah air dalam tangki tersebut, karena kecerobohnya, beberapa saat setelah masuk kedalam tangki Juru Mudi Jaga itu kembali ke atas main deck dengan kondisi yang sangat lemas karena telah menghirup gas didalam tangki. Setelah diadakan P3K Juru Mudi tersebut kembali seperti semula.

Dari uraian pengalaman penulis tersebut di atas, maka dapat diamati bahwa sebagian anak buah kapal dalam melakukan suatu pekerjaan di atas kapal tidak mengerti dan mengetahui prosedur kerja sebagaimana dianjurkan dalam ISM Code. Seperti yang Juru Mudi lakukan di atas tidak mengetahui prosedur untuk memasuki suatu ruangan tertutup (Enclosed Space Entry Permit) beserta Check List nya

2. Nearmiss yang terjadi pada Fitter ketika melakukan aktivitas welding diatas monkey deck.

Pada tanggal 10 Agustus 2019, Kapal pada saat itu berada di Anchorage, Jam 07.00 pada saat tools box meeting Chief Officer menyampaikan kepada deck crew dan Fitter bahwa akan dilakukan welding di atas monkey island untuk pemasangan antenna radio, jam 07.15 Chief officer meminta kepada semua crew untuk membaca dan menandatangani hot work permit dan dan working a loft permit checklist. Jam 07.30 fitter dan beberapa deck crew mulai menyiapkan peralatan dan alat-alat welding.

Jam 09.30 Chief Officer keluar anjungan dan memeriksa crew yang berada di monkey island, Chief Officer menemukan fitter sebagai tukang las tidak

menggunakan safety harness padahal saat itu fitter berada diluar railing dari monkey deck, Chief officer memanggil fitter dan beberapa deck crew untuk turun dari Monkey Island, Chief officer menyampaikan bahwa apa yang dilakukan oleh fitter itu adalah Nearmiss karena sangat membahayakan karena bila sampai terjatuh atau berakibat fatal bahkan kematian.

Jam 10.00 Chief officer menyiapkan Nearmiss report dan mengirim ke DPA ,karena setiap Nermis harus dilaporkan untuk ditindaklanjuti agar Nermis seperti itu tidak terjadi lagi, jam 11.00 DPA memberi konfirmasi atas laporan Nearmiss dari Chief officer, saran dari DPA agar segera dilakukan safety meeting kepada semua ABK di kapal, jam 11.30 semua ABK telah berada di ruangan meeting, Nahkoda dan Muallim I menyampaikan perihal Nearmiss tersebut kepada semua ABK untuk mengikuti prosedur yang betul dalam melakukan segala aktivitas di atas kapal untuk menghindari terjadinya kecelakaan.

BAB IV

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan pada uraian pada bab sebelumnya, maka penulis mengambil kesimpulan bahwa Kurangnya motivasi dari para ABK dalam melaksanakan penerapan ISM Code di MV. PACIFIC 68 sehingga ABK terlihat lalai dalam melaksanakan prosedur kerja yang betul.

Kecelakaan – kecelakaan yang terjadi diatas kapal dikarenakan tidak ditunjang penerapan ISM code yang betul terutama mengenai perlengkapan alat keselamatan kerja, dan yang paling menonjol adalah faktor kelalaian manusia (Human Error) serta kurangnya pemahaman dan keterampilan Anak Buah Kapal terhadap pentingnya penerapan ISM Code di kapal.

B. Saran

Sesuai dengan kesimpulan diatas, maka penulis menyampaikan saran sebaiknya pihak perusahaan melaksanakan audit di atas kapal secara terencana agar sistem manajemen keselamatan perusahaan sesuai acuan ISM Code, dan dalam pelaksanaan audit diperlukan koordinasi antara perwira kapal dengan pihak perusahaan agar manajemen keselamatan di kapal terlaksana dengan baik sehingga memperlancar operasional kapal.

Peningkatan mutu SDM terhadap ABK MV. PACIFIC 68, antara lain peningkatan kemampuan dan keterampilan, melalui familiarisasi dan latihan. Untuk dapat menunjang kelancaran operasional kapal, sangat diperlukan personal / ABK yang berkualitas, bersertifikat sesuai STCW 2010, memiliki disiplin yang tinggi, sehat secara medis sesuai persyaratan nasional dan internasional, terampil dalam melaksanakan tugas sesuai jabatan masing-masing berdasarkan prosedur ISM Code yang hakikatnya adalah prosedural atau mengikuti tata kerja yang benar di MV. PACIFIC 68.

DAFTAR PUSTAKA

- Adzim,Hebbie (2014). *Job Safety Analysis*. <http://googleweblight.com/>
Diakses pada tanggal 12 Desember 2019.
- Benny, (2011). *HSEMan Toolbox Meeting*. <http://bennyhse.blogspot.com/>.
Diakses pada tanggal 12 Desember 2019.
- Fahmi Musnah, (2017). *Mengenal Standar ISM Code untuk keselamatan perkapalan*. <http://www.synergysolusi.com/>. *berita k3/ Di akses pada tanggal 10 Desember 2019.*
- IMO, ISM CODE, *Consolidate Edition, 2017.*
- IMO, SOLAS 74/78, BAB IX, *Management for the safe operation of ships.*
- Istopo (1999),*Kamus Istilah Pelayaran Ensiklopedia Maritime.Jakarta Utara:Yayasan CAAIP.*
- Jimdo,(2017). *Keselamatan kerja diatas kapal*.
<http://gerimissendu.jimdo.com>. *Diakses pada tanggal 13 Desember 2019.*
- Luthfie, (2011). *Stop Card*. <http://Captlutfie.Wordpress.com/> *Diakses pada tanggal 12 Desember 2019.*
- Osha, (2017),*3 faktor penyebab kecelakaan kerja*. <http://safetyshoe.com/>
Diakses pada tanggal 2 Desember 2019.
- Prosedur penulisan Karya Ilmiah Terapan, (2017) Makassar: PIP*
- Undang-undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 17 ayat 2.
- Wikipedia,(2017). *International Safety Management Code- Wikipedia Bahasa Indonesia*. <http://id.m.wikipedia.org> *Diakses pada tanggal 18 Desember 2019.*

CREW LIST

ALLIANZ-FRM-0202.05



VESSEL NAME: PACIFIC 68 VESSEL FLAG: SINGAPORE IMO No.: 9324588							PORT OF ARRIVAL/DEPARTURE: OLD FREEPORT DATE OF ARRIVAL/DEPARTURE: 03 RD SEPTEMBER 2019				
NO.	NAME	RANK	NATIONALITY	DATE OF BIRTH	CDC NO.	EXPIRY DATE	PASSPORT NO.	EXPIRY DATE	JOINING DATE	CICPA PASS EXPIRY DATE	SEAMAN CARD
1	Jonathan Tandibua	Master	Indonesian	06.10.1969	C 008933	19-09-2020	C 3095164	29.04.2024	11.05.2019	20.08.2019	
2	Yusran Manap Ebe	Ch. Off	Indonesian	23.03.1980	F 035565	07.03.2021	B 4389724	03.01.2022	11.05.2019	12.06.2020	
3	Dicky Hardyastari	2nd Off	Indonesian	18.06.1993	B 077611	11.06.2020	B 9778433	26.03.2023	21.08.2019	27.06.2020	
4	Kartamin Bin Dulman	Ch. Eng	Indonesian	01.10.1963	E 072717	06.03.2021	C 3091834	01.02.2024	26.06.2019	19.07.2019	
5	Samuel Palimbunga	2 nd Eng	Indonesian	18.10.1978	F 013541	23.06.2020	B 8876988	10.06.2023	01.09.2019	16.03.2020	
6	Marhum Imbong	AB	Indonesian	01.07.1979	F 142230	07.06.2021	C 1428732	15.04.2024	02.07.2019	09.06.2020	
7	Umar Khayan	AB	Indonesian	12.05.1989	E 025213	26.10.2020	C 0722548	24.07.2023	20.06.2019	06.09.2020	
8	Muhammad Syahrudin	AB	Indonesian	26.02.1989	D 085588	10.06.2020	C 3946983	05.07.2024	15.07.2019	16.10.2019	
9	Randi Ilham Bakkareng	AB	Indonesian	21.05.1992	E 044633	21.12.2020	B 2402313	18.11.2020	15.07.2019	16.10.2019	
10	Kasmin Perei	Oiler	Indonesian	13.12.1975	E 102959	12.07.2021	C 0750978	13.07.2023	20.06.2019	08.04.2020	
11	Gunawan Dullah Bela	Oiler	Indonesian	17.04.1990	E 132724	23.12.2021	B 5587991	09.12.2021	04.08.2019	ALLIANZ	
12	Bayu Tricahyo	Cook	Indonesian	07.03.1983	D 049767	13.03.2020	B 4332417	20.06.2021	10.05.2019	09.06.2020	
13	Herismal Mudehar	Cook	Indonesian	10.05.1990	D 054432	03.03.2020	B 3457164	05.04.2021	05.08.2019	ALLIANZ	
14	Safriil Abdul Wahid	Steward	Indonesian	05.04.1994	E 041486	30.11.2020	B 2402986	24.11.2020	20.06.2019	10.10.2019	

Master Name : Capt. Jonathan Tandibua

Master's Signature:

VSL NAME: PACIFIC 68
FLAG : SINGAPORE
O.N : 380592
IMO : 9324588
GRT / NRT: 1847 / 554
BHP : 2 X 2237.5KW

JOB SAFETY ANALYSIS

ALLIANZ-FRM-04.01



Job Description		WORKING ALOFT							
Date		Initial Risk				Residual Risk			
Step	Job Steps	Hazard Source / Energy / Potential accident scenario	Severity	Likelihood	Initial Risk	Mitigatng Control Measures	Severity	Likelihood	Risk
1	Prepare work area	Personal Injury, slip, trip & fall.	2	3	2x3 L	Adequate PPE to be worn, use correct manual handling techniques, be aware of the surrounding environment hazards, slip, trip, fall. Pinch points, moving parts. When using outside stairs be aware of possible wet steps, always use hand rails.	2	1	2x1 L
2	Isolate equipment as necessary	Personal injury/electric shock, slip, trip, fall.	3	3	3x3 M	Adequate PPE to be worn. Be aware of the surrounding environment hazards, slip, trip, fall. Raise PTW, equipment is switched off and lock out/tag out. (Radars, SSB, and other equipment as necessary).	3	1	3x1 L
3	Complete the task	Personal injury, slip, trip & fall. Fumes, dropped objects, suspension trauma.	3	3	3x3 M	Adequate PPE to be worn. Be aware of the surrounding environment hazards, slip, trip, fall. Raise PTW working at height, brief worker on suspension trauma, prepare emergency rescue plan in case of worker falling and being suspended by his hardness unconscious. Use safe staging for work platform with guard rails. Avoid being exposed to fumes (work up wind, change over engines if necessary)	3	1	3x1 L
4	Return area/system/equipment back to the original state	Personal Injury, slip, trip & fall.	2	3	2x3 L	Adequate PPE to be worn. Be aware of the surrounding environment hazards, slip, trip, fall, pinch points. Use correct manual handling techniques.	2	1	2x1 L



HSE OBSERVATION CARD



Observer: CO Yusran Manap		Department: Deck		Location: Main deck		Date: 01.08.2019			
Job / Activity: Mooring/Unmooring		Positive Recognition: <input checked="" type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No		<input type="checkbox"/> Office/Workshop <input type="checkbox"/> Diving/OSHNS <input type="checkbox"/> Onshore/Offshore <input type="checkbox"/> Project/Facilities <input checked="" type="checkbox"/> Marine Vessel <input type="checkbox"/> Pilotage/SPM					
Tick <input checked="" type="checkbox"/> boxes below if At Risk . If No Risk evident, tick <input checked="" type="checkbox"/> here: <input type="checkbox"/>									
Customer Requirements: <input type="checkbox"/> Provided <input type="checkbox"/> Understood <input type="checkbox"/> Attempted to meet		Continual Improvement: <input type="checkbox"/> Understand meaning <input type="checkbox"/> Understand need <input type="checkbox"/> Insufficient resources <input type="checkbox"/> Insufficient training		Equipment and Tools: <input type="checkbox"/> Wrong for the job <input type="checkbox"/> Used incorrectly <input type="checkbox"/> In unsafe condition Critical Errors: <input type="checkbox"/> Eyes not on Task <input type="checkbox"/> Mind not on Task <input type="checkbox"/> Balance/Traction/Grip <input type="checkbox"/> Others (describe)		Ergonomics: <input type="checkbox"/> Lifting, Bending, Twisting <input type="checkbox"/> Reaching, Extending, Pull/Push <input type="checkbox"/> Repetitive Motion <input type="checkbox"/> Needs Assistance State of Person: <input type="checkbox"/> Rushing <input type="checkbox"/> Frustration <input type="checkbox"/> Fatigue <input type="checkbox"/> Complacency <input type="checkbox"/> Others (describe)		Working Condition: <input type="checkbox"/> Body position: risk of being struck by, caught in, etc. <input type="checkbox"/> Guards, rails, safety devices missing or inappropriate <input type="checkbox"/> Energy isolation needed PPE Needed: <input type="checkbox"/> Head <input type="checkbox"/> Hand / Arm <input type="checkbox"/> Eye/Face <input type="checkbox"/> Hearing <input type="checkbox"/> Respiratory <input type="checkbox"/> Body / Trunk <input type="checkbox"/> Foot / Leg <input type="checkbox"/> Fall Protection <input checked="" type="checkbox"/> PFD	
Certificates & Documents: <input type="checkbox"/> Aware of requirements <input type="checkbox"/> Understands requirements <input type="checkbox"/> Comply with requirements		Procedures & Orderliness: <input type="checkbox"/> Known <input type="checkbox"/> Adequate <input type="checkbox"/> Understood <input type="checkbox"/> Followed							

HSE-SPT-F-05

OBSERVATION DETAILS	<input type="checkbox"/> Unsafe Act <input checked="" type="checkbox"/> Unsafe Condition <input type="checkbox"/> Near Miss <input type="checkbox"/> BBS <input type="checkbox"/> ISR <input type="checkbox"/> Suggestion																																																																
Description / What Happened	Tick <input checked="" type="checkbox"/> Life Saving Rules Observation below																																																																
Found seaman without life jacket while release mooring rope	<input type="checkbox"/> Work Authorization <input type="checkbox"/> Energy Isolation <input type="checkbox"/> Working at Height <input type="checkbox"/> Confined Space <input type="checkbox"/> Line of Fire <input type="checkbox"/> Safe Mech'l Lifting <input type="checkbox"/> Hotwork <input type="checkbox"/> Driving <input type="checkbox"/> Toxic Gas <input type="checkbox"/> Bypassing Safety Controls																																																																
Corrective Action Required / Taken	Safe Act / Positive Observation																																																																
Stopped, advise and improve on safety meeting about PFD mandatory	Full PPE all the time																																																																
Close-out Comments	Tick <input checked="" type="checkbox"/> Energy Type below																																																																
	<input type="checkbox"/> Water <input type="checkbox"/> Diesel <input type="checkbox"/> Petrol <input type="checkbox"/> Electricity																																																																
Close-out Confirmation from Originator / Location Authority	Tick <input checked="" type="checkbox"/> appropriate Risk category (H, M/H, M, L) on the Matrix																																																																
Rank / Name: Yusran Manap Date: 01.10.2019	<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: left;">SEVERITY</th> <th colspan="6" style="text-align: left;">PROBABILITY</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> <th>E</th> <th>F</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: right;">6</td> <td style="text-align: left;">Public Fatality /SUBSTANTIAL Damage/Disastrous Effect</td> <td style="background-color: #f4cccc;"><input type="checkbox"/></td> <td style="background-color: #f4cccc;"><input type="checkbox"/></td> <td style="background-color: #f4cccc;"><input type="checkbox"/></td> <td style="background-color: #f4cccc;"><input type="checkbox"/></td> <td style="background-color: #f4cccc;"><input type="checkbox"/></td> <td style="background-color: #f4cccc;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">5</td> <td style="text-align: left;">Multiple Worker FAT/EXTENSIVE Damage/Catastrophic Effect</td> <td style="background-color: #fff2cc;"><input type="checkbox"/></td> <td style="background-color: #fff2cc;"><input type="checkbox"/></td> <td style="background-color: #fff2cc;"><input type="checkbox"/></td> <td style="background-color: #fff2cc;"><input type="checkbox"/></td> <td style="background-color: #fff2cc;"><input type="checkbox"/></td> <td style="background-color: #fff2cc;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">4</td> <td style="text-align: left;">1 Worker FAT-PTD/SIGNIFICANT Damage/Major Effect</td> <td style="background-color: #fff2cc;"><input type="checkbox"/></td> <td style="background-color: #fff2cc;"><input type="checkbox"/></td> <td style="background-color: #fff2cc;"><input type="checkbox"/></td> <td style="background-color: #fff2cc;"><input type="checkbox"/></td> <td style="background-color: #fff2cc;"><input type="checkbox"/></td> <td style="background-color: #fff2cc;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">3</td> <td style="text-align: left;">LWC-PPD/CONSIDERABLE Damage/Serious Effect</td> <td style="background-color: #d9ead3;"><input type="checkbox"/></td> <td style="background-color: #d9ead3;"><input type="checkbox"/></td> <td style="background-color: #d9ead3;"><input type="checkbox"/></td> <td style="background-color: #d9ead3;"><input type="checkbox"/></td> <td style="background-color: #d9ead3;"><input type="checkbox"/></td> <td style="background-color: #d9ead3;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">2</td> <td style="text-align: left;">RWC/LIMITED Damage/Minor Effect</td> <td style="background-color: #d9ead3;"><input type="checkbox"/></td> <td style="background-color: #d9ead3;"><input type="checkbox"/></td> <td style="background-color: #d9ead3;"><input type="checkbox"/></td> <td style="background-color: #d9ead3;"><input type="checkbox"/></td> <td style="background-color: #d9ead3;"><input type="checkbox"/></td> <td style="background-color: #d9ead3;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">1</td> <td style="text-align: left;">FAC-MTC/SLIGHT Damage/Notable Effect</td> <td style="background-color: #d9ead3;"><input type="checkbox"/></td> <td style="background-color: #d9ead3;"><input type="checkbox"/></td> <td style="background-color: #d9ead3;"><input type="checkbox"/></td> <td style="background-color: #d9ead3;"><input type="checkbox"/></td> <td style="background-color: #d9ead3;"><input type="checkbox"/></td> <td style="background-color: #d9ead3;"><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	SEVERITY		PROBABILITY								A	B	C	D	E	F	6	Public Fatality /SUBSTANTIAL Damage/Disastrous Effect	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5	Multiple Worker FAT/EXTENSIVE Damage/Catastrophic Effect	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4	1 Worker FAT-PTD/SIGNIFICANT Damage/Major Effect	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3	LWC-PPD/CONSIDERABLE Damage/Serious Effect	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2	RWC/LIMITED Damage/Minor Effect	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	FAC-MTC/SLIGHT Damage/Notable Effect	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
SEVERITY		PROBABILITY																																																															
		A	B	C	D	E	F																																																										
6	Public Fatality /SUBSTANTIAL Damage/Disastrous Effect	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																										
5	Multiple Worker FAT/EXTENSIVE Damage/Catastrophic Effect	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																										
4	1 Worker FAT-PTD/SIGNIFICANT Damage/Major Effect	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																										
3	LWC-PPD/CONSIDERABLE Damage/Serious Effect	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																										
2	RWC/LIMITED Damage/Minor Effect	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																										
1	FAC-MTC/SLIGHT Damage/Notable Effect	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																										

ADNOC Logistics & Services Risk Matrix						ERM Criteria							
						Frequency	10 ³ s ₁ < 10 ⁴	10 ⁴ s ₁ < 10 ⁵	10 ⁵ s ₁ < 10 ⁶	10 ⁶ s ₁ < 10 ⁷	10 ⁷ s ₁ < 10 ⁸	10 ⁸ s ₁ < 10 ⁹	
						Likelihood	Has Not occurred in world-wide industry	Has occurred in world-wide industry but not in ADNOC Group	Has occurred at least once in ADNOC L&S	Has occurred at least once in ADNOC L&S but not on the site	Has occurred more than once in ADNOC L&S or once on the site	Has occurred more than once on the site	
Severity	Health & Safety	Environment	Reputation	Financial		Legal	#	A	B	C	D	E	F
				Direct Financial Impact (DFI)	Indirect Financial (Operational) Impact								
Disastrous	Multiple public fatalities (more than 1) / workers (more than 2) fatalities or permanent total disabilities	Disastrous effect (severe and permanent impacts/hazards, consistently exceeding limits/ oil spill more than 10 barrels)	Prolonged international impact, media coverage and public attention. Effect will last for multiple years and can spread internationally and affect investors / customers / other stakeholders	>=\$30 Million in a year	>=\$30 Million in a year	Inability to comply with laws, regulations or contracts resulting in substantially material losses. Disastrous regulatory sanction, prosecution or prolonged multiple litigations. Potential jail terms for executives	6	6A	6B	6C	6D	6E	6F
Catastrophic	Multiple worker fatalities (up to 2) / permanent total disabilities, or single public fatality	Catastrophic effect (serious impacts/hazards on many attributes of environment over larger area/ oil spill more than 1 barrel)	Serious international impact, media coverage and public attention - extensive adverse coverage in the international media / industry specific media/ social media with potentially severe impact on licenses / restrictions on Company and likely to spread to investors / customers / other stakeholders	>=\$10 Million - <\$30 Million in a year	>=\$10 Million - <\$30 Million in a year	Significantly constrained ability to comply with laws, regulations or contracts resulting in material financial losses. Very serious litigation, including class actions	5	5A	5B	5C	5D	5E	5F
Major	Single Worker fatality / multiple LTI's/ permanent total disability or serious injury to public	Major effect (negative impacts/hazards on surrounding environment and repeated non-compliances/ oil spill up to 1 barrel)	Significant national impact and public concern - extensive adverse attention in the national media/ industry specific media/ attention in social media. Effect could last a few months and likely to spread to investors / customers / other stakeholders	>=\$3Million - <\$10Million in a year	>=\$3Million - <\$10Million in a year	Major breach of law, contract or regulation. External investigation(s), significant regulatory sanction or major litigation	4	4A	4B	4C	4D	4E	4F
Serious	Serious injuries or health effects (single LTI/ permanent partial disability)	Local effect (reversible impacts/hazards but frequent non-compliances)	Considerable impact - adverse attention in local media / industry specific media/ local government / within Group/ action groups	>=\$300K - <\$3Million in a year	>=\$300K - <\$3Million in a year	Serious breach of law, contract or regulation - moderate fines / litigation and/or requires reporting to regulator(s)	3	3A	3B	3C	3D	3E	3F
Minor	Minor injuries or health effects (Reversible effects - weeks to months)	Minor effect (impacts/hazards limited to organizational surroundings/ contained within site operations)	Limited impact - attention within Group. Effect will last a few days only	>=\$30K - <\$300K in a year	>=\$30K - <\$300K in a year	Minor breach of law, contract or regulation where mild regulatory sanction or minor litigation	2	2A	2B	2C	2D	2E	2F
Notable	Slight injuries or health effects (short term effects) which does not	Slight effect (impacts/hazards within fence area)	Slight or no impact - no public concern / managed within Company	<\$30K in a year	<\$30K in a year	Low-level legal or business ethics issue; litigation or regulatory sanction unlikely	1	1A	1B	1C	1D	1E	1F

Abbreviations:

- SPM - Single Point Mooring
- BBS - Behavioural Based Safety
- LSR - Life Saving Rules
- FAT - Fatality
- LWC - Lost Workday Case
- PTD - Permanent Total Disability
- PPD - Permanent Partial Disability
- RWC - Restricted Workday Case
- LTI - Lost Time Injury
- MTC - Medical Treatment Case
- FAC - First Aid Case

DAFTAR RIWAYAT



Yusran Manap, dilahirkan di Bau-Bau pada tanggal 23 Maret 1980 lahir dari pasangan H. La Ebe, A.Ma. Pd dan Ratnah (Alm). Penulis sekarang bertempat tinggal di Perumahan Asri Wijaya Residence Blok B Kota Bau-Bau bersama Isteri yang bernama Islamiah, penulis

dikaruniai 3 orang anak 1 putra dan 2 orang putri yang bernama :

- Bintang Yudistierahman
- Hilya Putri Yudistierania
- Athlantiqa Yudistieraina.

Penulis memulai pendidikan di SD Negeri 2 Pulau Makasar Tahun 1986-1992, kemudian melanjutkan pendidikan ke SMP Negeri 7 Wolio Tahun 1992-1995. Pada tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan di SMU Negeri 1 Bau-Bau sampai tahun 1998 setelah selesai pendidikan di SMU penulis melanjutkan pendidikan di AIPI Makassar mulai tahun 1999, dan pada tahun 2001-2002 penulis Prola di kapal penumpang salah satu armada PT PELNI sebagai Cadet Deck, setelah itu menyelesaikan pendidikan ANT III di AIPI Makassar pada tahun 2004. Kemudian bekerja di perusahaan Korea Shipping Management (KSM) sebagai Mualim II. Pada Tahun 2010 – 2011 penulis melanjutkan pendidikan ANT II di STIP Jakarta, setelah selesai pendidikan penulis bekerja di Seaport International Shipping UAE dan Berlitz Offshore Singapore sampai tahun 2019. Sejak Oktober 2019 penulis aktif sebagai Perwira Siswa (PASIS) DP-I (ANT-I) di PIP Makassar Angkatan XVIII dan karya Ilmiah Terapan ini penulis buat sebagai syarat untuk menyelesaikan Pendidikan tersebut.