

**ANALISIS PENERAPAN ISM CODE TERHADAP  
KESELAMATAN DIATAS MV. OCEAN LEADER**



**MUH. IDHAM ANWAR**

**NIT. 19.41.035**

**NAUTIKA**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2024**

**ANALISIS PENERAPAN ISM CODE TERHADAP  
KESELAMATAN DIATAS MV. OCEAN LEADER**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan  
Diploma IV Pelayaran

Program Studi Nautika

Disusun dan diajukan oleh

MUH. IDHAM ANWAR

NIT.19.41.035

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2024**

SKRIPSI

ANALISIS PENERAPAN ISM CODE TERHADAP  
KESELAMATAN DIATAS MV. OCEAN LEADER

Disusun dan Diajukan oleh:

MUH. IDHAM ANWAR

NIT. 19.41.035

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada tanggal, 18 AGUSTUS 2023

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



Capt. Hadi Setiawan, MT..M.Mar.  
NIP. 197512 241998 081001



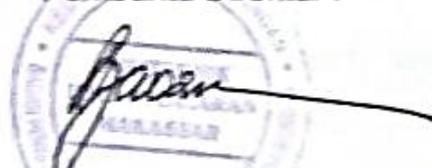
Masrupah, S.Si.T., M.Adm.S.D.A.,M.Mar.  
NIP. 198011 022008 121002

Mengetahui:

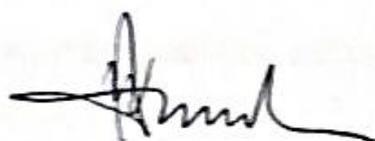
a.n. Direktur

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar  
Pembantu-Direktur I

Ketua Program Studi Nautika



Capt. Irfan Faozun, M.M.  
NIP. 19730908 200812 1 001



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

## PRAKATA

Dengan mengucapkan puji syukur kehadirat ALLAH SWT atas rahmat dan hidayahnya, sehingga taruna dapat menyelesaikan penelitian dengan judul “ANALISIS PENERAPAN ISM CODE TERHADAP KESELAMATAN DIATAS MV. OCEAN LEADER”

Selama melaksanakan penelitian ini penulis banyak menghadapi tantangan dan hambatan masalah, namun semuanya dapat dilalui berkat bantuan dan dukungan dari berbagai pihak yang terlibat.

Oleh karena itu, melalui kesempatan ini penulis menyampaikan rasa terima kasih sebanyak-banyaknya serta penghargaan setinggi-tingginya kepada :

1. Bapak Capt. Rudy Susanto, M.Pd. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar yang telah memberikan motivasi, arahan, serta izin untuk melakukan penelitian.
2. Bapak Capt. Irfan Faozun, M.M. selaku pembantu direktur I.
3. Ibu Capt. Rosnani, S.Si.T., M.A.P., M.Mar. selaku Ketua Program Studi Nautika.
4. Bapak Capt. Hadi Setiawan, MT., M.Mar. selaku pembimbing I dan Ibu Masrupah, S.Si.T., M.Adm.S.D.A., M.Mar. selaku pembimbing II.
5. Direktur PT. KSM INDONESIA dan seluruh staf yang telah memberikan penulis kesempatan untuk melaksanakan prala di MV. OCEAN LEADER
6. Seluruh kru MV. OCEAN LEADER yang telah memberikan bantuan dan motivasi kepada penulis pada saat melaksanakan penelitian di atas kapal
7. Orang tua dan keluarga yang memberikan dukungan dan doa sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian tepat waktu.
8. kepada seluruh rekan-rekan taruna khususnya angkatan XL Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar yang telah memberikan saran dan bantuan berupa pemikiran.

Taruna menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna. Untuk itu Taruna mengharapkan kritik dan saran serta masukan yang membangun dari semua pihak. Semoga skripsi ini berguna bagi penyusun khususnya dari semua pihak yang membutuhkan.

Makassar, 18 Agustus 2023



**MUH. IDHAM ANWAR**

19.41.035

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya : Muh. Idham Anwar  
Nomor Induk Taruna : 19.41.035  
Program Studi : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

### **ANALISIS PENERAPAN ISM CODE TERHADAP KESELAMATAN DIATAS MV. OCEAN LEADER**

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

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

Makassar, 18 Agustus 2023



**MUH. IDHAM ANWAR**

19.41.035

## **ABSTRAK**

MUH, IDHAM ANWAR, *Analisis Penerapan ISM Code Terhadap Keselamatan di MV. Ocean Leader (dibimbing oleh Hadi Setiawan dan Masrupah)*

Penerapan ISM Code di atas kapal adalah salah satu bagian dari kewajiban yang harus dilaksanakan berdasarkan SOLAS 1974 Chapter IX – Management for the Safe Operation of Ship yang memberikan persyaratan berupa Safety Management System (SMS) yang dibuat oleh perusahaan atau orang yang dianggap bertanggung jawab terhadap kapal untuk menciptakan pengoperasian kapal yang aman dan mencegah terjadinya polusi.

Penelitian ini dilaksanakan di MV. Ocean Leader dan menggunakan metode kualitatif. Yaitu, observasi dan wawancara langsung dengan responden. Sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah Nakhoda, Mualim 1, Mualim 3, Bosun, Juru mudi.

Hasil yang diperoleh menunjukkan bahwa ISM Code memberikan kontribusi positif terhadap keselamatan dan manajemen prosedur yang ada. Pemahaman yang mendalam dan konsistensi pelaksanaan regulasi ini memastikan optimalisasi keselamatan di lingkungan maritim global.

Kata kunci: ISM Code, Keselamatan dan Prosedur

## ABSTRACT

MUH. IDHAM ANWAR, *Analysis Implementation of ISM Code on Safety on MV. Ocean Leader* (Supervised by Hadi Setiawan and Masrupah)

The implementation of ISM Code is one of obligation that should be held based on SOLAS 1974 Chapter IX – Management for the Safe Operation of Ship, which outlines requirements for a Safety Management System (SMS) established by the company or individual deemed responsible for the vessel. Its purpose is to ensure safe vessel operations and to prevent pollution.

This research was carried out at MV. Ocean Leader and used a qualitative method through direct observation and interviewed with respondents. The sample used in this research was the Master, Chief Officer, Third Officer, Bosun, and AB.

The result showed how ISM Code gave positive contribution to safety and operational management. Good understanding and consistency of implementation of this regulation ensure optimization of safety in the global maritime environment.

Keywords: ISM Code, Safety and Procedures



## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGUJIAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
BAB I      PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	4
BAB II     TINJAUAN PUSTAKA	5
A. Pengertian <i>ISM Code</i>	5
B. <i>Safety Management System (SMS)</i>	6
C. Manual/Prosedur Keselamatan yang Dibutuhkan	8
D. Personal Protective Equipment (PPE)	10
E. Dampak Penerapan <i>ISM Code</i> Terhadap Perusahaan Pelayaran	12
F. Kerangka Pikir	17
BAB III    METODE PENELITIAN	19
A. Jenis Penelitian	19
B. Definisi Konsep	19
C. Unit Analisis	20
D. Teknik Pengumpulan Data	20
E. Prosedur Pengolahan dan Analisis Data	22

	F. Tempat dan Waktu Penelitian	23
BAB IV	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	24
	A. Hasil Penelitian	24
	B. Pembahasan	38
BAB V	SIMPULAN DAN SARAN	50
	A. Simpulan	50
	B. Saran	50
	DAFTAR PUSTAKA	51
	RIWAYAT HIDUP PENULIS	52

## DAFTAR TABEL

Tabel 4.1	<i>Ship Particular</i> Mv. Ocean Leader	20
Tabel 4.2	Struktur Organisasi	22
Tabel 4.3	Crew List	34
Tabel 4.5	Daftar Nama Kru Wawancara	34

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Kerangka Pikir	21
Gambar 4.4	Contoh Kasus	36
Gambar 4.6	Contoh Kasus	38
Gambar 4.7	Contoh Kasus	39

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Dalam dunia pelayaran, kecelakaan di atas kapal baik itu dalam keselamatan kerja atau mengoperasikan kapal pada umumnya disebabkan oleh kelalaian manusia (*Human Error*) dalam mengutamakan keselamatannya diatas kapal sehingga menimbulkan kerugian materi, pencemaran lingkungan hingga meninggalkan korban jiwa.

Dengan demikian, ISM Code, yang dikeluarkan oleh International Maritime Organization (IMO), menstandarkan “Manajemen Aman untuk Operasi Kapal dan Pencegahan Pencemaran”, yang tercakup dalam bab IX Solas tahun 1974 tentang “Manajemen Operasi Kapal Secara Aman”.

Tingkat kebutuhan manusia terus meningkat seiring dengan kemajuan ilmu dan teknologi. Salah satunya berasal dari industri perhubungan. Khususnya transportasi laut, juga dikenal sebagai "perhubungan kapal laut", adalah jenis transportasi di mana yang melakukan pelayaran mungkin tidak selalu berjalan dengan lancar, tetapi terkadang akan mengalami hambatan , baik dari luar kapal maupun dari kapal itu sendiri. Faktor dari dalam, misalnya kerusakan sistem kapal, kebakaran, kebocoran plat lambung, dan tubrukan dengan kapal lain, adalah faktor dari luar,Contonya yaitu kebocoran di deck maupun yang terdapat pada plat lambung kapal, kebakaran dan lainnya.

ISM Code lahir dari kebutuhan untuk mengelola keselamatan di kapal karena tingkat kecelakaan kerja yang tinggi di bidang maritim dan pelayaran. Kode Manajemen Internasional untuk Operasi yang Aman dan Pencegahan Polusi lahir pada tanggal 4 November 1993 , sesuai dengan resolusi IMO \_A.741(18) Konsolidasi SOLAS (2009). Konvensi internasional untuk keselamatan di dunia maritim, SOLAS (Safety of

Life At Sea), kemudian dimasukkan ke dalam bab IX. Dalam Bab IX SOLAS, ISM Code disebut sebagai ketentuan manajemen internasional untuk operasional aman dan pencegahan pencemaran.

Setiap perusahaan harus senantiasa untuk berusaha memastikan bahwa kru kapal siap bekerja dengan kondisi sebaik-baiknya dan menciptakan lingkungan kerja yang aman sehingga mereka dapat bekerja secara optimal sambil memperhatikan keselamatan kerja mereka, yang meliputi diri mereka sendiri, orang lain, dan lingkungan kerja mereka. Untuk hal ini, lembaga terkait juga harus bekerja sama untuk memaksimalkan keselamatan kerja.

Tiap-tiap dari perusahaan harus selalu berusaha memastikan bahwa kru kapal siap bekerja dengan kondisi sebaik-baiknya dan menciptakan lingkungan kerja yang aman sehingga mereka dapat bekerja secara optimal sambil memperhatikan keselamatan kerja mereka, yang meliputi orang lain, lingkungan kerja mereka, dan diri mereka sendiri. Untuk mencapai tujuan ini, lembaga terkait harus bekerja sama untuk menciptakan lingkungan kerja yang paling aman.

Awak kapal hanya bekerja untuk memenuhi tanggung jawabnya tanpa peduli terhadap dirinya sendiri, orang lain, ataupun terhadap lingkungannya, dalam hal ini adalah untuk menanggulangi bahaya pencemaran di laut terhadap ekosistemnya. Bahkan di kapal taruna selama praktek laut, ada awak kapal yang sengaja mengabaikan peringatan dan prosedur yang telah ditetapkan, yang pada akhirnya mengakibatkan kematian kru kapal itu sendiri.

Penulis melaksanakan praktek laut di perusahaan DUWON SHIPPING CO.,LTD yang beralamat di Royal Bldg 19 Saemun-ro 5 Gil Jongro-gu, Seoul, Korea Selatan. Perusahaan tersebut merupakan perusahaan yang bergerak di bidang pelayaran dengan jenis kapal RORO dan PASSANGER. Perusahaan tersebut memiliki perwakilan agency di Jakarta yang bernama PT. KOREAN SHIP MANAGEMENT INDONESIA dan kemudian ditempatkan di kapal yang bernama MV. OCEAN LEADER.

Pada tanggal 30 Februari 2022 saat kapal berada di *slavyanka*, yang terletak pada posisi **43° 04' 04.7" N, 131° 53' 07.8"E** pukul 10.45 LT, penulis mendapati salah satu kru tidak menggunakan *Personal Protective Equipment* secara lengkap berupa *safety googles* yang mengakibatkan mata kru tersebut terkena cipratan *Cat* saat proses pengecatan *crane* kapal. Akibatnya mata kru tersebut mengalami perih dan kemerahan setelah terkena kontak dengan *Cat*. Peristiwa ini langsung ditanggapi oleh penulis dan kru lainnya secara langsung dan tanggap dalam membantu korban dengan menuntunnya ke tempat *emergency eye wash* untuk membilas matanya dengan menggunakan *eye flush* yang berada dekat *tally room*. Dari kejadian ini terlihat bahwa kurangnya kesadaran kru dalam menggunakan alat keselamatan kerja untuk mencegah terjadinya resiko yang bisa berakibat fatal.

Oleh karena itu dapat disimpulkan kecelakaan di atas kapal tidak hanya disebabkan oleh faktor alam saja, tapi juga disebabkan oleh faktor yang sebagian besar disebabkan oleh manusia itu sendiri. Sehingga berdampak pada manusia dan lingkungan sekitar kita tempat kita tinggal, yaitu bumi yang dapat kita rusak apabila kita tidak jaga dengan hati-hati, selain itu korban harta yang diakibatkan oleh kecelakaan kapal juga tidak sedikit mengambil korban.

Dari uraian di atas, penulis tertarik untuk menuangkan dalam suatu karya ilmiah dalam bentuk skripsi dengan judul :

**“ANALISIS PENERAPAN ISM CODE TERHADAP KESELAMATAN DIATAS KAPAL MV. OCEAN LEADER”.**

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka penulis mengangkat hal yang menjadi masalah pokok, yaitu bagaimana penerapan *ISM Code* diatas kapal MV. OCEAN LEADER ?

### **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan latar belakang, tujuan dari penelitian yang ingin dicapai yaitu untuk mengetahui penerapan ISM CODE di MV. OCEAN LEADER.

### **D. Manfaat Penelitian**

1. Secara teoritis
  - a. Penelitian ini mampu meningkatkan wawasan ilmu pengetahuan khususnya dalam bidang pelayaran mengenai pentingnyakeselamatan dalam bekerja di atas kapal.
  - b. Dapat menganalisa suatu permasalahan dengan lebih kritis dan dapat berfikir cerdas dalam menanggapi suatu permasalahan kerja diatas kapal.
2. Secara praktis
  - a. Penerapan ISM Code oleh crew maupun perusahaan membuatpekerjaan menjadi lebih aman dan mencegah terjadinya kecelakaanan.
  - b. Menambah wawasan ilmu bagi taruna/i di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
  - c. Bagi perusahaan diharapkan penelitian ini dapat menjadi acuan praktis bagi pihak-pihak terkait, agar dapat meningkatkan lagi kepedualian terhadap keselamatan kerja dan professional serta bertanggung jawab

## BAB II TINJAUAN PUSTAKA

### A. Pengertian *ISM-Code (International Safety Management Code)*

Menurut M. Arsyadi, Zikri (2019:2) *ISM-Code* merupakan peraturan-peraturan yang mengatur manajemen internasional yang berkaitan dengan pengoperasian kapal yang aman dan pencegahan pencemaran. Melaksanakan *ISM-Code* bertujuan untuk memastikan keselamatan kerja di laut, mencegah kecelakaan atau kematian, mencegah kerusakan lingkungan, terutama lingkungan maritim, dan mencegah kerusakan harta benda.

Menurut Luqman, Riyadh Prabowo.(2018:2) Artikel yang mempunyai hubungan dengan *ISM CODE* untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan awak kapal dijelaskan bahwa tujuan dari penerapan *ISM CODE* adalah untuk meningkatkan kesadaran awak kapal akan pentingnya penerapan *ISM CODE* sehingga kecelakaan fatal yang disebabkan oleh ketidakmampuan atau ketidakterampilan awak kapal dalam menjalankan seluruh sistem yang ada di kapal dapat dikurangi dan diterapkan dengan benar.

Berikut beberapa definisi-definisi dalam *ISM-Code* :

1. "**Kode Manajemen Keselamatan Internasional**" atau disebut dengan (**ISM Code**) adalah peraturan internasional tentang manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran laut.
2. "**Perusahaan**" mengacu pada perusahaan, pencarter, individu, atau kelompok yang mempunyai tanggung jawab terhadap pengoperasian kapal.
3. "**Administrasi**": Pemerintah negara di mana kapal didaftarkan bertanggung jawab untuk memastikan bahwa peraturan keselamatan pelayaran dipatuhi.
4. Yang dimaksud dengan "**non-konformitas**" adalah kesalahan atau

ketidaksesuaian peraturan dengan sistem manajemen keselamatan yang mengancam kehidupan manusia, lingkungan, kapal, atau kargo.

5. "**Hazardous Occurences**" yaitu keadaan yang dapat menyebabkan kecelakaan jika berlanjut.
6. "**Kejadian**" mengacu pada kejadian atau musibah yang menyebabkan luka atau kematian, merusak lingkungan, atau merusak kapal dan barangnya.
7. Verifikasi berarti pemeriksaan atau pengesahan bahwa kegiatan tersebut telah dilakukan sesuai dengan persyaratan yang dilakukan.
8. "**Orang yang ditunjuk** " atau **Designated Person** adalah orang yang ditunjuk atau orang yang berada di darat yang berhubungan langsung dengan pimpinan manajemen tertinggi yang bertanggung jawab dan memiliki wewenang untuk menjaga keselamatan dan polusi operasi kapal serta memastikan bahwa fasilitas yang diperlukan tersedia.

## **B. Safety Management System (SMS)**

### 1. Safety Management System (SMS)

Menurut modul Kode Manajemen Internasional (Komunikasi, 2009), Sistem Manajemen Keselamatan (SMS) adalah sistem pengaturan dan dokumentasi yang memungkinkan karyawan perusahaan untuk menerapkan kebijakan keselamatan dan pencegahan terhadap pencemaran. Kinerja pengoperasian armada yang berupa pengawasan, pengecekan dan evaluasi untuk mencapai standar-standar kinerja dalam keselamatan dan pencegahan pencemaran.

Menurut Rezky, Formas Adi. (2021) mengungkapkan dalam bukunya Prinsip Manajemen bahwa Manajemen adalah upaya untuk memanfaatkan suatu kegiatan atau potensi dari orang lain untuk mencapai tujuan tertentu.

Menurut Lepawsky, Albert (2013) mengungkapkan dalam buku "The Art of Organization and Management" bahwa Manajemen adalah kekuatan atau dorongan yang memimpin, membimbing, dan mengarahkan suatu organisasi untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan untuknya telah ditentukan sebelumnya.

Tujuan dari *ISM Code* dirancang untuk mencegah kecelakaan dan hilangnya manusia jiwa serta kerusakan lingkungan, terutama hilangnya harta benda dan lingkungan laut. Tujuan *Safety Management System (SMS)* dari perusahaan harus mencakup:

- 1) Melengkapi tata kerja dan lingkungan kerja yang aman dalam pengoperasian kapal.
- 2) Menciptakan perlindungan untuk menghadapi segala risiko yang sudah diketahui.
- 3) Secara konsisten meningkatkan kemampuan manajemen keselamatan seluruh personel kapal, baik di darat maupun di , termasuk kesiapan untuk menghadapi keadaan darurat keselamatan dan lingkungan.

Verifikasi harus mendukung perusahaan dalam mencapai sasaran. Kemampuan sistem manajemen dalam mencapai sasaran ini tidak dapat ditentukan melebihi persyaratan *ISM Code*. Sasaran ini meliputi efektivitas dalam penerapan sistem manajemen keselamatan dan dalam kenyataan langsung tergantung pada keaktifan perbaikan sistem manajemen keselamatan sebagai bagian dari *ISM Code*.

## 2. Fungsi Manajemen

Manajemen adalah bentuk kerja (Terry, George. R 2012), jadi Dalam melaksanakan pekerjaannya, manajer harus melakukan kegiatan-kegiatan tertentu sesuai dengan empat fungsi utama manajemen yang dapat di terapkan di kapal maupun di perusahaan pelayaran, yang meliputi:

- a. Merencanakan (Planning) adalah mengidentifikasi tujuan yang akan dicapai di masa mendatang dan langkah-langkah yang harus diambil untuk mencapainya tersebut.
- b. Mengatur (Organising) mengklasifikasikan, dan mengidentifikasi berbagai kegiatan utama dan mengesahkan pelaksanaan kegiatan tersebut.
- c. Actuating adalah melaksanakan rencana yang telah ditetapkan sebelumnya atau melaksanakan sesuai dengan rencana (plan).
- d. Pengendalian (Controlling) adalah pengukuran kinerja yang bertujuan, mengidentifikasi penyebab penyimpangan dan mengambil tindakan korektif bila diperlukan. Keempat fungsi manajemen tersebut merupakan proses manajemen yang erat kaitannya antara fungsi manajemen dengan fungsi manajemen

### **C. Manual/Prosedur Keselamatan yang Dibutuhkan**

Isi manual dari semua *manual procedure* yang dibutuhkan untuk memulai merencanakan pelaksanaan *ISM Code*, yang sudah disesuaikan untuk operasi kapal tanker, sebagai berikut :

1. Umum
  - a. Organisasi Kapal.
  - b. Tanggung Jawab Fungsional.
  - c. Prosedur Pelaporan.
  - d. Komunikasi Antara Kapal dan Perusahaan.
  - e. Inspeksi oleh Master dan Senior Officer.
  - f. Penyediaan dan Pemeliharaan Dokumen dan Catatan.
  - g. Pengaturan Medis.
  - h. Kebugaran untuk Tugas dan Menghindari Kelelahan Berlebihansaya.
  - i. Kebijakan dan Prosedur Alkohol dan Narkoba.
  - j. Petunjuk Pengoperasian dan Perawatan untuk Peralatan Kecualidisediakan secara terpisah..

2. Kapal di pelabuhan
  - a. Menerima kargo.
  - b. Prosedur pemuatan dan pembongkaran, termasuk yang terkait dengan barang berbahaya.
  - c. Penjagaan dan patroli pelabuhan.
  - d. Hubungan dengan otoritas pantai.
  - e. Memantau trim dan stabilitas.
  - f. Prosedur saat kapal diimobilisasi untuk sementara.
  - g. Tumpahan kargo cair dan bunker kapal yang tidak disengaja.
  - h. Penggunaan fasilitas penerimaan untuk minyak, cairan berbahaya dan sampah saya.
  - i. Tanggapan terhadap insiden polusi.
  - j. Penggunaan alat-alat keselamatan.
3. Persiapan berlayar
  - a. Memeriksa dan merekam draf.
  - b. Memeriksa kondisi stabilitas.
  - c. Penilaian kondisi cuaca.
  - d. Mengamankan palka kargo dan semua bukaan di lambung kapal.
  - e. Pengujian mesin, perangkat kemudi, peralatan navigasi dan komunikasi, generator, penerangan darurat, dan peralatan penahan.
  - f. Stasiun Harbour.
  - g. Dokumentasi kondisi berlayar.
  - h. Verifikasi peralatan dan pengaturan pencegahan polusi saya.
  - i. Memverifikasi bahwa peta dan publikasi bahari terkini.
  - j. Penggunaan alat-alat keselamatan.
4. Kapal berlayar
  - a. Pengaturan jaga jembatan dan ruang mesin.
  - b. Persyaratan khusus dalam cuaca buruk dan kabut.
  - c. Komunikasi radio, termasuk penggunaan VHF.
  - d. Data manuver, kecuali disediakan secara terpisah.

- e. Patroli keamanan, patroli kebakaran, dan pengaturan lain untuk pengawasan.
  - f. Membuang ke laut air berminyak dari lambung kapal ruang mesin, residu kargo dari kapal tanker minyak, zat cair berbahaya dan sampah.
  - g. Penggunaan alat-alat keselamatan.
5. Persiapan kapal menuju pelabuhan
- a. Pengujian mesin, perangkat kemudi, peralatan navigasi dan komunikasi, generator, dan peralatan penahan.
  - b. Stasiun pelabuhan.
  - c. *Pilotage*.
  - b. Informasi dan komunikasi pelabuhan.
  - c. Penilaian kondisi cuaca.
  - d. Arah berlayar, tabel pasang surut dan grafik.
  - e. Pemberat. (*Ballast*)
  - f. Operasi helikopte.
  - g. Stabilitas dan integritas kedap air.
  - h. Penggunaan alat-alat keselamatan.

#### ***D. Personal Protective Equipment (PPE)***

Menurut Wishnu Arief (2017) Pengertian Alat pelindung diri (PPE) adalah alat yang digunakan untuk melindungi awak kapal dari luka atau penyakit yang disebabkan oleh bahaya (bahaya) di tempat kerja, seperti bahaya kimia, biologi, radiasi, fisik, elektrik, mekanik, atau lainnya. Maka dari itu penggunaan dari PPE sangat dibutuhkan oleh pelaut untuk menunjang keselamatan dari semua awak kapal yang bekerja diatas kapal. Personal Protective Equipment (PPE) adalah perangkat perlindungan diri (PPE) yang diperlukan untuk memberikan perlindungan terhadap bahaya kecelakaan dan harus digunakan saat bekerja dalam situasi bahaya dan risiko kerja untuk menjaga keselamatan awak kapal dan orang-orang di sekitarnya. Penggunaan

APD ini sangat penting baik saat kapal sedang berlayar maupun saat kapal sedang berlabuh. Syarat-syarat Personal Protective Equipment (PPE) adalah:

1. Alat perlindungan pribadi (PPE) harus memberikan perlindungan yang kuat terhadap bahaya yang akan dihadapi oleh awak kapal. Alat harus sering mungkin dan tidak menyebabkan ketidaknyamanan yang lebih,
2. Alat harus dapat dipergunakan semuanya atau disebut fleksibel.
3. Harus menarik tampilannya.
4. Alat pelindung tahan untuk pemakaian yang lama,
5. Alat tidak menimbulkan bahaya-bahaya tambahan bagi pemakainya,
6. Alat pelindung harus memenuhi standar yang telah ditentukan,
7. Alat tersebut tidak membatasi gerakan bagi pemakainya,
8. Suku cadangnya harus mudah di dapat guna mempermudah pemeliharannya dan perawatannya.

Menurut IMO, klasifikasi Alat Pelindung Diri (APD) didasarkan pada organ tubuh yang mungkin terpapar bahaya, antara lain :

a. Mata

Beberapa sumber bahaya termasuk cipratan logam cair atau bahan kimia, debu, proyektil, gas, uap, dan radiasi. Alat Perlindungan Pribadi (APD): kacamata keselamatan, goggle, perlindungan muka, perlindungan mesin.

b. Telinga

Sumber bahaya: suara dengan tingkat kebisingan lebih dari 85 dB. Alat Personal Protective Equipment (PPE): ear plug, ear muff, canal caps.

c. Kepala

Sumber bahaya: tertimpa benda jatuh, terbentur benda keras, rambut terlilit benda berputar. Alat Personal Protective Equipment (PPE): safety helmet, bump caps.

d. Pernapasan

Sumber bahaya: debu, uap, gas, kekurangan oksigen (oxygen deficiency). Alat Personal Protective Equipment (PPE): respirator, breathing apparatus.

e. Tubuh

Sumber bahaya: temperature ekstrim, cuaca buruk, cipratan bahan kimia atau logam cair, semburan dari tekanan yang bocor. Alat Personal Protective Equipment (PPE): boiler suits, chemical suits, vest, apron, full body suit, jacket.

f. Tangan dan Lengan

Sumber bahaya: temperature ekstrim, benda tajam, tertimpa benda berat, sengatan listrik, bahan kimia, infeksi kulit. Alat Personal Protective Equipment (PPE): sarung tangan (hand gloves), armlets, mitts.

g. Kaki

Sumber bahaya: lantai licin, lantai basah, benda data jam, benda jatuh, cipratan bahan kimia dan logam cair, aberasi. Alat Personal Protective Equipment (PPE): safety shoes, safety boots, legging, spat.

### ***E. Dampak Penerapan ISM Code Terhadap Perusahaan Pelayaran***

Karena ISM Code melibatkan perubahan yang signifikan, pelaksanaannya menuntut komitmen dari puncak manajemen serta seluruh lapisan pekerja yang harus senantiasa menerapkan ISM Code dalam bekerja diatas kapal.

Dalam tujuan untuk mencapai sistem manajemen yang sudah ada. Untuk mencapai tujuan ini, peraturan, buku panduan, dan prosedur harus dibuat yang memerlukan pekerja yang dikhususkan untuk prosedur kerja ini.

Tidak diragukan lagi, tahap awal perencanaan dan pelaksanaan Kode ISM akan memerlukan biaya tambahan untuk sarana dan prosedur, serta biaya pelatihan dan pendidikan bagi staf dan seluruh karyawan yang terkait .

Perusahaan yang menerapkan peraturan ISM Code ini akan dianggap memiliki kecerahan dan citra yang baik, meningkatkan daya saing mereka dan meningkatkan kelangsungan hidup mereka.

Selain itu, diharapkan biaya asuransi akan turun karena perusahaan yang menerapkan ISM Code dengan baik akan mendapat keuntungan dari pemeliharaan dan polusi.

*ISM Code* memerlukan audit internal seluruh operasi perusahaan untuk mengukur kesalahan yang membahayakan dan merugikan serta memastikan peningkatan kualitas karyawan.

Oleh karena itu, pelaksanaan Kode ISM akan meningkatkan kualitas tenaga kerja dan keuntungan perusahaan.

Sangat penting bahwa perusahaan memiliki kebijakan, atau kebijakan tertulis, yang menetapkan tujuan perusahaan dan cara mencapainya. Karena kebijakan ini akan menjadi dasar bagi semua bagian dari sistem manajemen yang relevan, kebijakan tersebut harus relevan dan dapat dicapai.

Ada beberapa hal penting yang perlu diperhatikan saat menentukan aturan perusahaan, yaitu :

1. Badan manusia adalah komponen yang paling penting
2. Pada dasarnya, ketidakpedulian yang tidak menjadi penyebab terjadinya kecelakaan pekerja; sebaliknya, manajemen gagal melakukan pengendalian yang harus mereka lakukan, yang merupakan tanggung jawab mereka.
3. Pelayanan dan kualitas perusahaan sama pentingnya dengan keselamatan pekerja dan pencegahan polusi.
4. Keamanan manajemen yang efektif tidak hanya bergantung pada "Common Sense" tetapi juga pada "Common Understanding"—yakni

pemahaman tentang cara orang yang sama melihat risiko dan cara mengendalikannya melalui manajemen yang baik.

5. Kemampuan untuk mengelola keselamatan adalah komponen penting dari manajemen yang baik.
6. 6. Kualitas dan keamanan merupakan komponen penting dari manajemen yang baik.

Dalam mewujudkan penerapan ISM Code di atas kapal hal lain yang harus diperhatikan ialah sebagai berikut :

1. *Safety Officer* (Perwira Keselamatan)

Seorang perwira kapal yang telah yang ditetapkan oleh pemilik/pengelola kapal atau nakhoda sebagai penanggung jawab untuk melaksanakan tugas-tugas tertentu yang berkaitan dengan keselamatan dan kesehatan di atas kapal.

Nakhoda harus dapat memastikan ketersediaan buku petunjuk kerja (*operating manuals*), gambar konstruksi kapal (*vessel plans*), undang-undang serta peraturan-peraturan nasional, prosedur keselamatan dan informasi lainnya yang setara bagi para pelaut yang membutuhkan informasi untuk melakukan tugas kerja mereka dengan aman. Khususnya lagi, nakhoda harus memastikan agar setiap instruksi serta peringatan (*notices*) yang diperlukan mengenai keselamatan dan kesehatan anak buah kapal (ABK) dipasang / ditempatkan pada tempat yang terlihat seketika ataucara lainnya yang mengundang perhatian anak buah kapal (ABK).

2. Perusahaan

Menurut Syaiful (2017) Perusahaan adalah pemilik kapal atau sebuah badan lain atauseseorang yang bertindak sebagai manajer atau penyewa (*Charter*) yang berarti bahwa seluruh pengoperasian kapal menjadi tanggung jawab pemilik kapal atau seseorang yang memegang diberikan tanggung jawab untuk mengambil alih semua tanggung jawab dan tugas yang ditetapkan oleh Kode ISM.

Sesuai dengan ketentuan dalam *section A-1/14*, Sesuai dengan ketentuan-ketentuan konvensi saat ini, setiap pemerintah bertanggung jawab kepada perusahaan dalam hal pengugasan pelaut di kapal-kapalnya dan harus meminta perusahaan tersebut untuk memastikan yaitu seperti yang ada dibawah ini : (*STCW'95 : 33*)

- a. Setiap pelaut yang ditugaskan di setiap kapalnya, memiliki sertifikat yang benar sesuai dengan ketentuan-ketentuan konvensi dan sebagaimana telah ditetapkan oleh pemerintah yang bersangkutan;
- b. Kapal harus diawaki sesuai dengan suatu persyaratan pengawasan yang seharusnya yang aman yang ditetapkan oleh pemerintah yang bersangkutan.;
- c. Dokumentasi dan data yang relevan dengan semua pelaut yang bekerja di kapal yang harus dipelihara dan digunakan dengan benar, termasuk dokumentasi dan data tentang pengalaman, pelatihan, kesehatan, dan kompetensi selama tugas;
- d. Para pelaut, setelah ditugaskan di kapal harus mengenal tugas khusus serta mengenal seluruh pengaturan kapal, instalasi yang ada, peralatan, prosedur dan ciri-ciri kapal, yang relevan dengan tugas rutin atau darurat.
- e. Pejabat kapal secara efektif dapat mengatur operasi dalam situasi darurat dan melakukan tugas keamanan atau pencegahan polusi.

Oleh karena itu, tanggung jawab perusahaan pelayaran adalah untuk mengurangi atau menghilangkan kesalahan yang disebabkan oleh kesalahan pelaksanaan secara langsung atau tidak menyebabkan kecelakaan dan polusi yang membawa dampak negative bagi lingkungan dan manusianya.

### 3. 16 Elemen atau ketentuan-ketentuan dalam *ISM Code*

Ketertarikan manajemen kapal dengan *ISM Code* adalah *ISM Code* merupakan standar manajemen internasional yang merupakan

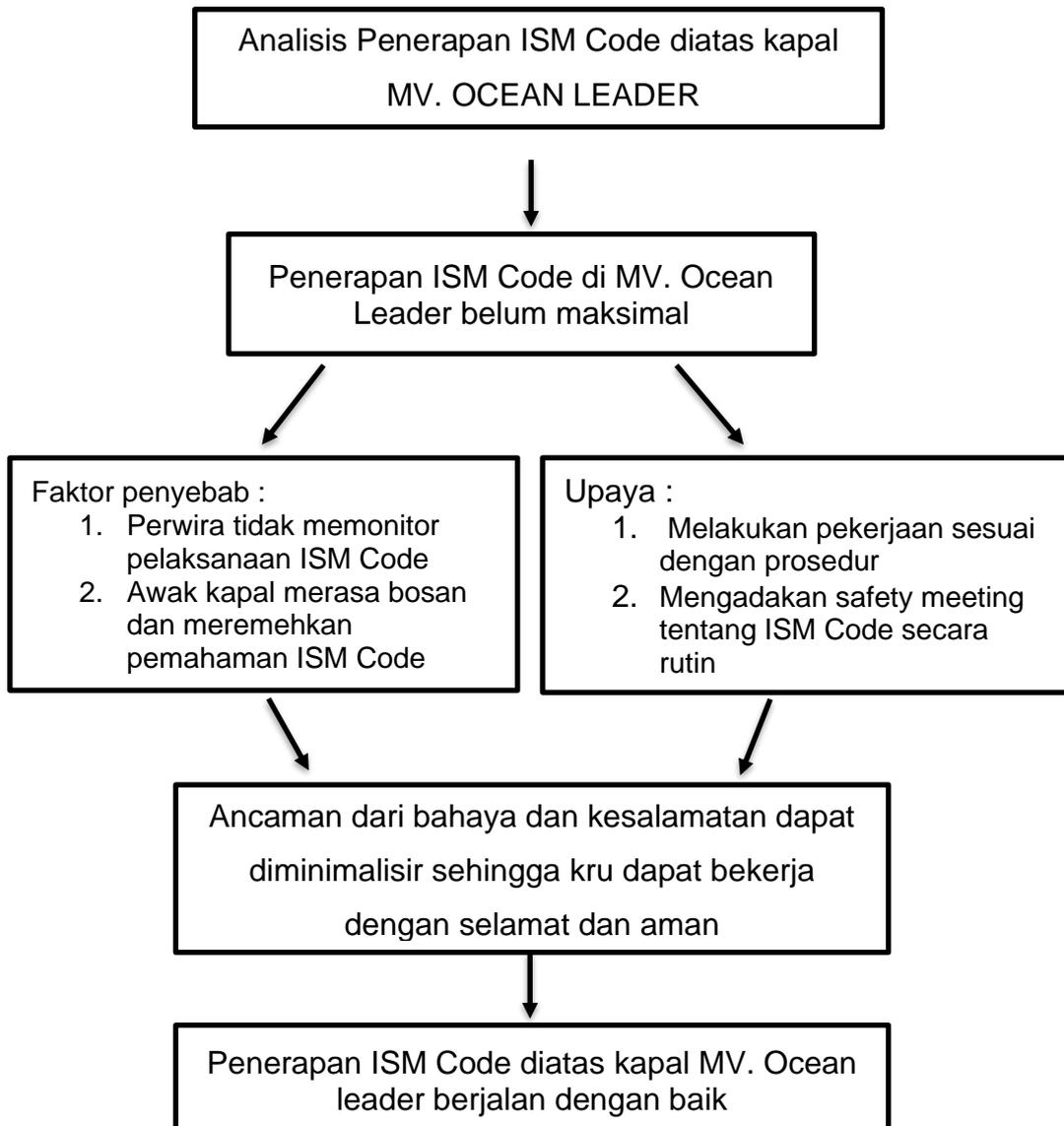
manajemen keselamatan yang harus diterapkan dikapal juga di perusahaan, oleh karena itu ada beberapa elemen yang atau ketentuan-ketentuan yang termasuk dalam *ISM Code*, yaitu :

- a. Umum
- b. Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan
- c. Tanggung jawab dan wewenang perusahaan
- d. *Designated person*
- e. Tanggung jawab dan wewenang nahkoda
- f. Sumber daya dan tenaga kerja
- g. Pengembangan pengoperasian kapal
- h. Kesiapan menghadapi keadaan darurat
- i. Pelaporan dan ketidaksesuaian kecelakaan dan kejadian berbahaya
- j. Pemeliharaan kapal dan perlengkapannya
- k. Dokumentasi
- l. Verifikasi tinjauan dan evaluasi perusahaan
- m. Sertifikasi verifikasi dan pengawasan
- n. Sertifikasi sementara
- o. Formulir sertifikat

## F. Kerangka Pikir

Agar penulisan ini menjadi jelas dan dapat dipahami, maka penulis akan membahas mengenai kerangka pikir untuk aplikasi di kapal dan memberikan beberapa prosedur mengenai penerapan *ISM Code* di atas kapal karena data-data yang penulis peroleh sebelumnya dan masalah – masalah yang telah dikemukakan dalam Bab I. Dalam penulisan skripsi ini penulis menyusun suatu kerangka pemikiran. Bila *ISM Code* dilaksanakan oleh para *crew* maka kecelakaan dalam pengoperasian dan pekerjaan di atas kapal akan dapat dihindari

Gambar 2.1 Kerangka Pikir



### **G. Hipotesis**

Berdasarkan pada masalah pokok yang dikemukakan, yang menjadi hipotesis dalam penulisan ini adalah: Diduga penerapan *ISM Code* dalam pengoperasian di MV. OCEAN LEADER belum dilaksanakan secara maksimal

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Jenis Penelitian**

Penulis menggunakan jenis penelitian kualitatif ini karena mereka mendapatkan data dalam bentuk variabel dan berisi informasi tentang pembahasan secara lisan dan tulisan. Data lisan diperoleh dari wawancara dengan awak kapal.

Penelitian ini dirancang untuk menjawab pertanyaan dan penelitian tentang pelaksanaan ISM Code untuk meningkatkan keselamatan pengoperasian . Desain penelitian juga mencakup rencana dan struktur penyelidikan untuk pengumpulan data.

#### **B. Definisi Konsep**

Agar konsep dalam penelitian ini dapat diukur dan diamati (diamati), peneliti harus mendefinisikan konsep terlebih dahulu. Konsep didefinisikan sebagai satuan arti yang mewakili sejumlah objek yang memiliki karakteristik yang sama (Bahri, 2000). Definisi konsep sangat penting untuk penelitian karena melalui definisi konsep peneliti dapat membuat dan menyusun instrumen pengukuran yang tepat dan akurat. Akibatnya, untuk memudahkan proses pengukuran penelitian ini.

konsep yang dibahas didefinisikan antara lain sebagai berikut :

##### *1. Penerapan ISM Code*

Penerapan *ISM Code* telah diatur dalam *SOLAS 1974 Chapter IX-Management for the Safe Operation of Ship* yang mewajibkan *International Safety Management (ISM) Code* dengan mensyaratkan *Safety Management System* untuk diterapkan oleh pemilik kapal atau setiap orang yang bertanggung jawab atas kapal (perusahaan). Tujuan dari *ISM Code* adalah untuk menetapkan standar internasional untuk

manajemen keselamatan dan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran.

## 2. Keselamatan Pengoperasian Kapal

Keselamatan dalam pengoperasian kapal telah didefinisikan dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal. Manajemen Keselamatan Kapal itu sendiri didefinisikan pada BAB I Pasal 1 yang menyatakan bahwa manajemen keselamatan kapal adalah manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal yang aman serta upaya pencegahan pencemaran lingkungan yang diterapkan di perusahaan dan di kapal.

### C. Unit Analisis

Unit analisis yang di ambil dalam penelitian ini adalah Nahkoda, mualim 1 dan mualim 3 selaku *crew* MV. OCEAN LEADER.

### D. Teknik Pengumpulan Data

Untuk mendapatkan data untuk penelitian ini, penulis menggunakan metode berikut seperti yang dijelaskan dibawah ini:

*Observasi* yaitu dengan mengadakan pengamatan secara langsung pada saat melaksanakan prala di kapal tentang bagaimanacara penerapan aturan keselamatan dan penggunaan alat-alat keselamatan sesuai dengan aturan. "Perhatian terfokus terhadap kejadian, gejala, atau sesuatu" adalah definisi observasi atau observasi. Namun observasi ilmiah berarti "perhatian terfokus terhadap gejala, kejadian, atau sesuatu" dengan tujuan untuk menafsirkannya, mengungkapkan faktor-faktor penyebabnya, dan menemukan kaidah-kaidah yang mengaturnya" (Emzir, 2016:37-38). Dalam penelitian, observasi adalah cara untuk mendapatkan data penting, terutama dalam penelitian kualitatif. Tujuan observasi adalah untuk menjelaskan

lingkungan yang dipelajari, aktivitas yang dilakukan, individu yang terlibat, dan makna kejadian dari sudut pandang mereka yang terlibat dalam kejadian (Poerwandari, 2013:136). Observasi yang dibuat oleh peneliti saat melakukan penelitian ini yaitu pada saat ikut serta bekerja dalam pengoperasian kapal baik itu kapal sedang berlayar maupun berada dipelabuhan.

Dengan menggunakan metode kualitatif. Tujuan observasi adalah untuk menjelaskan lingkungan yang dipelajari, aktivitas yang dilakukan, individu yang terlibat, dan makna kejadian dari sudut pandang mereka yang terlibat dalam kejadian (Poerwandari, 2013:136). Observasi yang dilakukan oleh peneliti dalam penelitian ini adalah pada saat ikut serta bekerja dalam pengoperasian kapal baik itu kapal sedang berlayar maupun berada dipelabuhan.

1. Wawancara di dalam penelitian ini dilakukan dengan interview secara langsung kepada *Chief Officer* di atas kapal MV. OCEAN LEADER. Wawancara adalah percakapan dan tanya jawab yang dirancang untuk mencapai tujuan tertentu. Wawancara kualitatif digunakan oleh peneliti untuk mendapatkan pemahaman tentang makna subjektif yang dipahami individu tentang subjek yang diteliti dan untuk melakukan eksplorasi tentang masalah. Ini adalah metode yang tidak dapat dicapai dengan metode lain.
2. Metode Penelitian Pustaka: Penelitian ini dilakukan dengan membaca dan mempelajari literatur, buku, dan tulisan yang berkaitan dengan masalah yang diteliti untuk memperoleh landasan teori yang akan digunakan untuk membahas masalah yang diteliti. Dalam metode ini literasi-literasi yang semua penulis dapatkan sangat membantu dalam penyusunan skripsi penelitian ini.

## **E. Prosedur Pengolahan dan Analisis Data**

### **1. Prosedur Pengolahan Data**

Setelah data-data yang diperlukan sudah tergalikan dan terkumpul, maka langkah selanjutnya mengolah data tersebut menggunakan teknik-teknik sebagai berikut:

#### **a. *Editing* (Pemeriksaan Data)**

Data yang telah diperoleh diperiksa untuk diedit. Hal ini terutama mencakup kelengkapan jawaban, keterbacaan tulisan, kejelasan makna, kesesuaian dan relevansinya dengan data lain. Peneliti dalam penelitian ini mengedit data observasi, wawancara, dan penelitian literatur tentang penerapan Kode ISM di atas kapal.

#### **b. *Classifying***

Pengelompokan semua data, baik dari pengamatan, wawancara, atau pencatatan langsung di lapangan atau observasi, dikenal sebagai klasifikasi. Data yang diperoleh tersebut dibaca dan diteliti secara menyeluruh, dan kemudian dipecah sesuai kebutuhan. Hal ini dilakukan untuk membuat data yang dikumpulkan mudah dibaca dan dipahami serta memberikan informasi yang tidak bias kepada peneliti. Data kemudian dipilah menjadi persamaan berdasarkan data dari dokumen dan data dari wawancara.

#### **c. *Verifying***

Verifikasi, atau verifikasi, adalah proses pemeriksaan data dan informasi yang diperoleh dari lapangan agar data dapat diakui dan digunakan dalam penelitian.

d. *Concluding* (Kesimpulan)

Selanjutnya adalah kesimpulan, langkah terakhir dalam proses pengolahan data. Ini disebut sebagai kesimpulan, dan merupakan hasil dari proses pengolahan data yang terdiri dari tiga tahap sebelumnya: penyuntingan, klasifikasi, dan verifikasi.

2. Analisis Data

Analisis data adalah proses mengelompokkan data dengan mempelajarinya kemudian memilahnya untuk menentukan data mana yang paling penting untuk dipelajari. Dengan kata lain, analisis data adalah proses yang secara formal merupakan upaya untuk menemukan tema dan merumuskan ide yang disarankan oleh data di dalamnya upaya untuk mendukung tema dan ide tersebut. Dengan mempelajari data yang diperoleh dari observasi dan wawancara secara menyeluruh, penerapan ISM Code dalam meningkatkan keselamatan pengoperasian di atas kapal MV. OCEAN LEADER

**F. Tempat dan Waktu Penelitian**

1. Waktu Penelitian

Peneliti telah melakukan penelitian diatas kapal yang berlangsung selama 10 bulan, yaitu dari tanggal 30 Desember 2021 sampai dengan 1 Oktober 2022.

2. Tempat Penelitian

Peneliti melakukan penelitian diatas kapal MV. OCEAN LEADER yang merupakan salah satu kapal yang dikelola oleh DUWON SHIPPING CO.,LTD

**BAB IV**  
**HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

**A. Hasil Penelitian**

a. Lokasi Penelitian

MV. OCEAN LEADER kapal tempat peneliti melaksanakan prala. Kapal ini milik DUWON SHIPPING CO., LTD. yang merupakan perusahaan yang bergelut dibidang pelayaran, Perusahaan pelayaran ini di agensi oleh PT. KSM INDONESIA yang bergerak dalam penerimaan dan pengiriman kru kapal keperusahaan luar khususnya perusahaan-perusahaan Korea.

b. Data-data kapal MV. OCEAN LEADER

Tabel 4.1 Ship Particular MV. OCEAN LEADER

SHIP NAME.....	OCEAN LEADER
IMO NUMBER.....	9260976
OFFICIAL NUMBER.....	JJR-141006
MMSI NUMBER.....	440199000
FLAG.....	KOREA
PORT OF REGISTRY.....	JEJU
CALL SIGN.....	D7MR
SHIP TYPE.....	GENERAL CARGO
HULL NUMBER.....	SNO. 365
DATE KEEL LAID.....	16/Mar/2001
DATE LAUNCHED.....	28/Sep/2001
DATE DELIVERED.....	04/Jan/2002
CLASSIFICATION.....	KOREA RESISTER SHIPPING (KR)
LOA.....	119.33 M
LBP.....	109.40M
MOULDED BREADTH.....	17.20M

MOULDED DEPTH.....	9.80M
KEEL TO MAST.....	34.05 M
GROSS TONNAGE.....	9,004 T
NET TONNAGE.....	3,075 T
SERVICE	14.74KTS
SPEED.....	
MAIN ENGINE.....	HANSHIN
	B&W
	TYPE 7L35MC D 1 (6,160PS x 210RPM)

INM-C NUMBER.....	444-000-783
E-MAIL ADDRESS.....	<a href="mailto:oceanleader@sea-one.com">oceanleader@sea-one.com</a>
SHIP'S MOBILE / TEL NUMBER.....	+82 70 7771 9668 / +82 70 7771
	9669
BOW THRUSTER.....	544kw
OWNER.....	DUWON
	CO.,LTD
MANAGER.....	LODERSTAR MARINE CO.,LTD
MANAGER TEL NO/FAX NO.....	(+82)-51-640-9299 / (+82)-51-640-9203
OPERATOR.....	

Sumber data: *Direct Observation in MV. OCEAN LEADER 2022*

Gambar 4.1 MV. Ocean Leader



Sumber : MV. Ocean Leader

### c. Struktur Organisasi

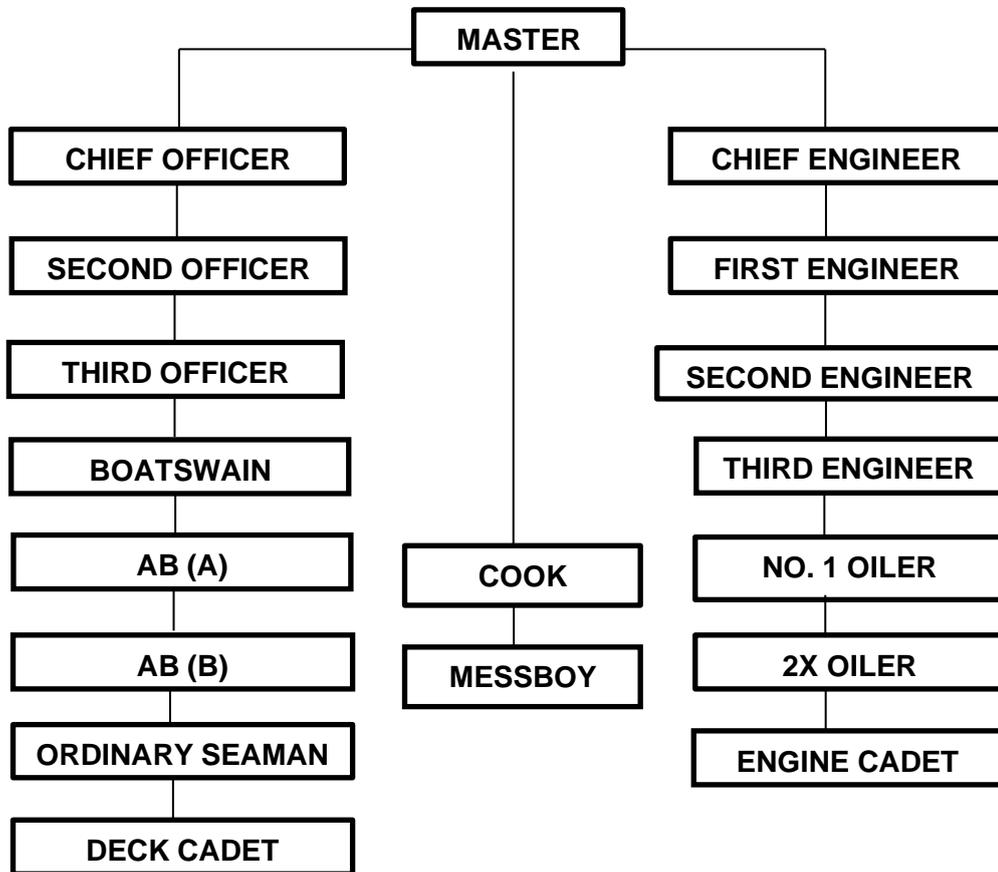
Awak kapal atau kru terdiri dari banyak bagian. Masing-masing bagian mempunyai tugas dan tanggung jawab sendiri, dan Nakhoda, sebagai pimpinan pelayaran, mempunyai tanggung jawab utama. Keputusan Menteri Perhubungan No.70 Th.1998 tanggal 21 Oktober 1998 menetapkan peraturan tentang pengawakan kapal niaga setelah International Convention on Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1995 diberlakukan sebagai penyempurnaan STCW 1978.

Bab II, Pasal 2 Ayat 1 dan 2 menyatakan bahwa setiap kapal niaga yang berlayar harus memiliki susunan yang terdiri dari seorang Nakhoda, jumlah perwira, dan jumlah rating. Daerah pelayaran, tonase kotor kapal ( tonase kotor/GT), dan ukuran energi penggerak kapal (kilowatt/KW) menentukan susunanbangun kapal. Pasal 8 menetapkan dan memperjelas persyaratan untuk awak kapal yang mengawaki kapal niaga sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 ayat (1):

Operator radio harus memiliki sertifikat keahlian pelaut bidang radio yang jenis dan tingkat sertifikatnya sesuai dengan peralatan radio yang ada di kapal dan memiliki sertifikat keterampilan pelaut. Nakhoda, mualim, dan masinis juga harus memiliki sertifikat keahlian pelaut yang jenis dan tingkat sertifikatnya sesuai dengan daerah pelayaran, tonase kotor, dan ukuran tenaga penggerak kapal.

Bagi rating harus memiliki sertifikat keahlian pelaut dan sertifikat keterampilan pelaut yang jenis sertifikatnya sesuai dengan jenis tugas, ukuran dan jenis kapal serta tata susunan kapal (Nurhasanah dkk, 2015).

Tabel 4.2 Struktur Organisasi MV. OCEAN LEADER



Sumber data: *Direct Observation in MV. OCEAN LEADER 2022*

### CREW LIST MV. OCEAN LEADER

Tabel 4.3 Crew List MV. OCEAN LEADER

NO	NAMA	JABATAN
1	LEE SANGHUN	CAPTAIN
2	DAVID HASIHOLAN	CHIEF OFFICER
3	ADY AFRIZAL	SECOND OFFICER
4	REENALDO FRIEDO REM	THIRD OFFICER
5	BAMBANG WIJANARKO UTOMO	BOSUN
6	YU SANGHYEON	CHIEF ENGINEER
7	BENY SANTOSA	FIRST ENGINEER
8	FAJRIN PURWANGGA SUMANTRI	SECOND ENGINEER
9	SIGIT WAHABU	THIRD ENGINEER
10	SUBUR SUYANTO	NO,1 OILER
11	SUGIYANTO	OILER
12	FARUQ	WIPER
13	SUGIARTO	AB-A
14	USMANUDDIN	AB-B
15	IMAM SUPENDI	OS

16	SAVISHIN SERGEY	SUPERCARGO
17	POPOVICH ALEKSEI	SUPERCARGO
18	SAKRONI	CHIEF COOK
19	MUH. IDHAM ANWAR	DECK CADET
20	GIGIH TRI ATMANEGARA	ENGINE CADET

Sumber Data: *Direct Observation in MV. OCEAN LEADER 2022*

d. Data-data penelitian

1. Kapal di pelabuhan

Pada tanggal 30 Februari 2022 saat kapal berada di Slavyanka, Rusia kapal telah melakukan proses bongkar muatan *Mobil*. Penulis mendapati salah satu kru tidak menggunakan *Personal Protective Equipment* secara lengkap berupa *safety goggles* yang mengakibatkan mata kru tersebut terkena cipratan Cat saat proses pengecatan crane kapal. Akibatnya mata kru tersebut mengalami perih dan kemerahan setelah terkena kontak dengan Cat. Peristiwa ini ditanggapi oleh penulis serta kru lainnya secara langsung dan tanggap dalam membantu korban dengan menuntunnya ke tempat *emergency eye wash* untuk membilas matanya dengan menggunakan air tawar yang berada dekat dengan *tally room*.

Dari kejadian ini terlihat bahwa kurangnya kesadaran kru dalam menggunakan alat keselamatan kerja untuk mencegah terjadinya resiko yang bisa berakibat fatal. Setelah kejadian ini Mualim I selaku *safety officer* di atas kapal memberikan peringatan dan perhatian khusus kepada kru agar tetap mengikuti prosedur kerja yang aman untuk menghindari

kejadian-kejadian yang tidak diinginkan dan menciptakan hasil kerja yang maksimal tanpa adanya korban jiwa.

Dengan mengetahui adanya peristiwa kecelakaan kerja yang terjadi, maka mualim II diatas kapal sebagai perwira yang bertanggung jawab terhadap kesehatan dan perawatan kru segera mengambil tindakan dengan mendata korban dan memberikan pengobatan serta ruang untuk istirahat untuk dirawat lebih lanjut hingga korban bisa pulih dan bisa bekerja lagi secara optimal. Selain itu mualim II juga memberikan data korban untuk dilaporkan kepada nakhoda.

Gambar 4.4 crew kapal tidak memakai *safety google* ketika bekerja



Sumber : MV. Ocean Leader

## 2. Kapal berlayar

Pada tanggal 20 Mei 2022 saat kapal mendapat informasi mendadak dari agent untuk sandar di pelabuhan, Chief officer segera memerintahkan Bosun untuk menyiapkan tali sandar. Penulis mendapati salah satu kru tidak menggunakan *Personal Protective Equipment* secara lengkap yaitu wearpack, safety helmet dan safety shoes. Menurutnya,

itu hanya formalitas karena dia menganggap prosedur keselamatan yang tidak penting karena pekerjaan itu biasa dilakukan berulang kali .

Gambar 4.5 Crew kapal yang tidak menggunakan PPE pada saat bekerja



Sumber : MV. Ocean Leader

Pada tanggal 12 April 2022 dari pelabuhan Fushiki Jepang menuju pelabuhan Slavyanka, Pada saat itu penulis bersama para kru deck mengalami masalah akibat lashingan yang renggang pada saat dalam pelayaran yang dikarenakan kapal mengalami cuaca buruk pada saat itu . Penulis mendapati salah satu kru tidak menggunakan *Personal Protective Equipment* yaitu, safety helmet. Menurutnya hal itu hanya sebagai formalitas karena menganggap suatu pekerjaan hal yang biasa dilakukan berulang-ulang, sehingga mengabaikan prosedur keselamatan yang ada.

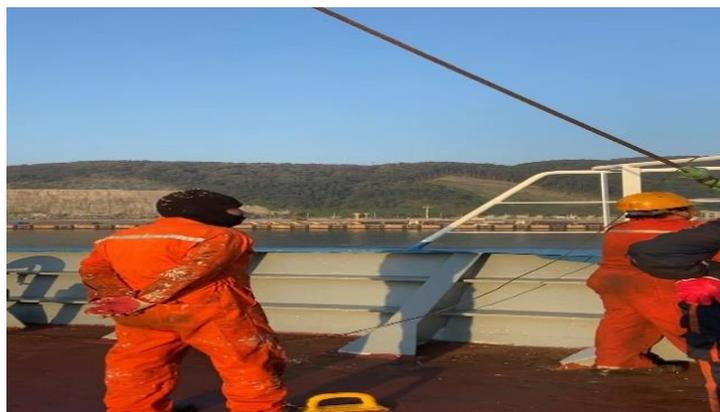
Gambar 4.6 Crew kapal yang tidak menggunakan PPE pada saat bekerja



Sumber : MV. Ocean Leader

Pada tanggal 25 Juli 2022 saat kapal mendapat informasi dari agent untuk sandar di pelabuhan busan korea, Chief officer segera memerintahkan AB untuk menyiapkan tali buangan. Penulis mendapati salah satu kru tidak menggunakan *Personal Protective Equipment* secara lengkap yaitu, safety helmet.

Gambar 4.7 Crew kapal yang tidak menggunakan PPE pada saat bekerja



Sumber : MV. Ocean Leader

Untuk mengukur tingkat keefektifan penerapan *ISM code* di kapal MV. OCEAN LEADER, yaitu melakukan interview kepada perwakilan kru, yakni dari data penelitian secara interview langsung dan melihat dokumen yang ada.

Adapun nama kru yang dijadikan sampel penelitian adalah sebagai berikut:

**Tabel 4.5 Daftar Nama Kru**

<b>NO</b>	<b>NAMA</b>	<b>JABATAN</b>
1	LEE SANGHUN	Master
2	DAVID HASIHOLAN	Chief Officer
3	REENALDO FRIEDO REMI WATULINGAS	Third Officer
4	BAMBANG WIJANARKO UTOMO	Bosun
5	USMANUDDIN	AB

Sumber Data: *Direct Observation in MV. OCEAN LEADER*  
2022

e. Laporan Hasil Wawancara

Hari/Tanggal Pelaksanaan : 30, Mei 2022

Waktu Pelaksanaan : 8.00 LT

Tempat Pelaksanaan : Anjungan dan Messroom Mv. Ocean  
Leader

Narasumber	: David Hasiholan (Mualim 1), Ady Afrizal (Mualim 2), dan Reenaldo edo Remi Watulingas (Mualim 3), Bambang Wijanarko Utomo (Bosun 4), Usmanuddin (AB 5)
Pewawancara	: Muh. Idham anwar (Deck Cadet)
Tujuan Wawancara	: Apa yang dimaksud dengan ISM Code, Apakah penerapan ISM Code diatas kapal sudah sesuai dengan ketentuan, Bagaimana cara anda supaya kru kapal dapat disiplin dalam memakai alat-alat keselamatan yang sesuai dengan ISM Code diatas kapal dan Apakah penggunaan alat keselamatan diri sangat penting dalam bekerja.

#### Hasil wawancara

David Hasiholan (Narasumber 1) Sebagai Mualim 1 di kapal MV. OCEAN LEADER, yang telah menjabat selama 5 bulan dari tanggal 30 Desember tahun 2021 hingga 30 Mei tahun 2022. ISM Code merupakan suatu ketentuan Manajemen Internasional mengenai keselamatan baik secara menyangkut keselamatan kapal, muatan, crew kapal maupun lingkungannya.

Penjelasan beliau tentang apakah penerapan ISM Code diatas kapal sudah sesuai dengan ketentuan yaitu, Belum sesuai dengan ketentuan karena belum optimal, contohnya pada saat insiden kemarin, terdapat kelalaian terhadap penggunaan alat keselamatan diri sehingga terjadi insiden tersebut.

Seperti yang dipaparkan oleh David Hasiholan, Mualim 1 kapal MV. OCEAN LEADER, tentang cara agar kru tetap disiplin menggunakan alat keselamatan yaitu dengan memberikan

pengarahan kepada seluruh kru kapal tentang pentingnya menggunakan alat-alat keselamatan saat bongkar muat atau bekerja, dan pada waktu jaga saya selalu mengawasi kru jaga untuk mengetahui keadaan sekitar dalam kasus apa pun yang mungkin terjadi.

Penjelasan beliau tentang, apakah penggunaan alat keselamatan diri sangat penting dalam bekerja yaitu, Sudah tentu keselamatan hal paling utama dalam bekerja. Dengan penggunaan alat keselamatan diri kecelakaan kerja dapat dihindari. Saya akan menegur langsung apabila ada anak buah saya yang bekerja tidak aman dan itu sudah tanggung jawab saya.

Ady Afrizal (Narasumber 2) Sebagai Mualim 2 di kapal MV. OCEAN LEADER, yang telah menjabat selama 6 bulan dari tanggal 30 Desember tahun 2021 hingga 30 juni tahun 2022. Kode ISM mengatur keselamatan pelayaran dan polusi lingkungan.

Penjelasan beliau tentang apakah Karena kapal saya memiliki DOC dan pelaksanaannya telah sesuai dengan ketentuan, pelaksanaan Kode ISM di atas kapal sudah sesuai dengan ketentuan.

Beliau juga menjelaskan bahwa, Jika peralatan keselamatan tidak berfungsi dengan baik atau jika karyawan tidak disiplin saat bekerja maka saya akan langsung menegurnya,

Adapun pendapat beliau tentang apakah penggunaan alat keselamatan diri sangat penting dalam bekerja yaitu, Harus, karena Dengan menyediakan fasilitas dan prosedur keselamatan di atas kapal, perusahaan kapal benar-benar memperhatikan keselamatan kru , tetapi kru kapal biasanya kurang memperhatikan, sehingga kecelakaan kecil masih sering terjadi.

Menurut Reenaldo Friedo Remi (Narasumber 3) Sebagai Mualim 3 di kapal MV. OCEAN LEADER, yang telah menjabat selama 7 bulan dari tanggal 30 Desember tahun 2021 hingga 30 Juli

tahun 2022. *ISM Code* merupakan Ketentuan pengoperasian kapal secara aman dan mencegah terjadinya kecelakaan kerja..

Penjelasan beliau tentang apakah penerapan *ISM Code* di atas kapal sudah sesuai dengan ketentuan, yaitu, Belum. Sebenarnya, ada alat keselamatan untuk aktifitas dan operasi di atas kapal, seperti proses bongkar muat, tetapi beberapa tidak berfungsi dengan baik.”

Penjelasan beliau tentang cara agar kru tetap disiplin menggunakan alat keselamatan yaitu, Dengan mengkomunikasikan pentingnya bekerja dengan keselamatan yang sesuai dengan persyaratan *ISM Code*.

Adapun pendapat beliau tentang apakah penggunaan alat keselamatan diri sangat penting dalam bekerja yaitu, sangat penting untuk digunakan agar dapat mengurangi resiko terjadinya kecelakaan diatas kapal yang dapat mengganggu kelancaran sistem operasi kapal.

Menurut Bambang Wijanarko Utomo (Narasumber 4) Sebagai Bosun di kapal MV. OCEAN LEADER yang telah menjabat selama 8 bulan dari tanggal 30 Desember tahun 2021 hingga 30 Agustus tahun 2022. *ISM Code* meruakan Peraturan international tentang keselamatan dikapal, tapi saya kurang mengerti tentang penerapannya.

Penjelasan beliau tentang apakah penerapan *ISM Code* diatas kapal sudah sesuai dengan ketentuan yaitu, Belum karena ada beberapa kru yang yang tidak menggunakan alat keselamatan yang benar dan lengkap saat akan melakukan kegiatan diatas kapal atau kerja harian.”

Penjelasan beliau tentang cara agar kru tetap disiplin menggunakan alat keselamatan yaitu, menyarankan para priwra diatas kapal saling mendorong setiap awak kapal untuk selalu mengikuti standar keselamatan kerja yang ada di atas . Ini akan

meningkatkan kedisiplinan dan pengetahuan Abk tentang penggunaan alat keselamatan kerja.

Adapun pendapat beliau tentang apakah penggunaan alat keselamatan diri sangat penting dalam bekerja yaitu, sangat penting untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja.

Menurut Usmanuddin (Narasumber 5) Sebagai AB di kapal MV. OCEAN LEADER yang telah menjabat selama 9 bulan dari tanggal 30 Desember tahun 2021 hingga 30 September tahun 2022. *ISM Code* merupakan Suatu ketentuan tentang keselamatan dan pencemaran lingkungan.

Penjelasan beliau tentang apakah penerapan *ISM Code* diatas kapal sudah sesuai dengan ketentuan yaitu, Saya kurang tahu.

Penjelasan beliau tentang cara agar kru tetap disiplin menggunakan alat keselamatan yaitu, dengan memberikan peringatan apabila tidak menggunakan alat keselamatan yang benar dan lengkap saat akan melakukan kegiatan diatas kapal atau kerja harian.

Adapun pendapat beliau tentang apakah penggunaan alat keselamatan diri sangat penting dalam bekerja yaitu, kita bekerja dengan prosedur yang benar, untuk mencegah kecelakaan dan pencemaran.

Dengan demikian berdasarkan keterangan dan penjelasan dari responden berdasarkan hasil wawancara di atas, penulis menyimpulkan bahwa penerapan *ISM Code* di kapal belum dilaksanakan secara maksimal dikarenakan crew kapal yang lalai dalam hal penggunaan alat- alat keselamatan dan kurangnya edukasi tentang aturan-aturan keselamatan yang menyebabkan terjadinya kecelakaan.

## B. Pembahasan

Penerapan *ISM Code* di atas kapal sangat diperlukan untuk menciptakan prosedur kerja yang aman dengan mengikuti *policy* atau kebijakan dari perusahaan untuk diterapkan di atas kapal. Keberhasilan dalam penerapan *ISM Code* ini perlu mendapatkan perhatian khusus dari orang yang ditunjuk oleh perusahaan untuk memastikan bahwa aturan keselamatan dilaksanakan oleh seluruh *crew* di atas kapal.

Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa di atas kapal MV. OCEAN LEADER kurang diterapkannya *ISM Code* sesuai dengan kebijakan atau *policy* dari perusahaan maupun ketentuan SOLAS 1974 *Chapter IX – Management for the Safe Operation of Ship*. Hal ini mengakibatkan kurangnya kemampuan kru atau anak buah kapal dalam menciptakan prosedur kerja yang aman, mencegah terjadinya kecelakaan kerja.

Personal Protective Equipment (PPE) atau alat pelindung diri di definisikan sebagai alat yang digunakan untuk melindungi awak kapal dari luka atau penyakit yang diakibatkan oleh adanya kontak dengan bahaya (hazards) di tempat kerja, baik yang bersifat kimia, biologis, radiasi, fisik, elektrik, mekanik dan lainnya. Personal Protective Equipment (PPE) adalah alat-alat yang mampu memberikan perlindungan terhadap bahaya-bahaya kecelakaan dan wajib digunakan saat bekerja sesuai bahaya dan resiko kerja untuk menjaga keselamatan awak kapal itu sendiri dan orang di sekelilingnya. Penggunaan PPE ini sangat penting di kapal pada saat kapal sedang berlayar maupun kapal sedang berlabuh. Dari hasil penelitian menunjukkan masih adanya kecelakaan yang terjadi akibat crew kapal tidak menggunakan alat keselamatan diri sesuai dengan aturan yang berlaku. Adapun Syarat-syarat Personal Protective Equipment (PPE) sebagai berikut:

1. Personal Protective Equipment (PPE) harus dapat memberikan perlindungan yang kuat terhadap bahaya yang akan dihadapi oleh

awak kapal Berat alat hendaknya seringan mungkin dan alat tersebut tidak menyebabkan rasa ketidak nyamanan yang berlebihan,

2. Alat harus dapat dipakai secara fleksibel,
3. Bentuknya harus cukup menarik
4. Alat pelindung tahan untuk pemakaian yang lama,
5. Alat tidak menimbulkan bahaya-bahaya tambahan bagi pemakainya,
6. Alat pelindung harus memenuhi standar yang telah ditentukan,
7. Alat tersebut tidak membatasi gerakan bagi pemakainya,
8. Suku cadangnya harus mudah di dapat guna mempermudah pemeliharannya dan perawatannya.

Sesuai dengan kecelakaan yang terjadi di MV. OCEAN LEADER, jenis-jenis Personal Protective Equipment (PPE) yang dilanggar oleh crew kapal yaitu:

1. Mata

Sumber bahaya: cipratan bahan kimia atau logam cair, debu, katalis powder, proyektil, gas, uap dan radiasi. Alat Personal Protective Equipment (PPE): safety spectacles, goggle, faceshield, welding shield. Pada saat kapal di Pelabuhan, penulis mendapati salah satu kru tidak menggunakan *Personal Protective Equipment* secara lengkap berupa *safety googles* yang mengakibatkan mata kru tersebut terkena cipratan cat saat proses pengecatan crane dari palka.

2. Tangan dan Lengan

Sumber bahaya: temperature ekstrim, benda tajam, tertimpa benda berat, sengatan listrik, bahan kimia, infeksi kulit. Alat Personal Protective Equipment (PPE):sarung tangan (hand gloves), armlets, mitts.

Pada saat kapal berlayar, situasi pada saat melakukan persiapan sandar, salah satu juru mudi (AB-B) mengalami kecelakaan kerja ketika ia menyiapkan tali untuk sandar dari windlass tanpa menggunakan sarung tangan.

Prosedur keselamatan yang dibutuhkan untuk memulai merencanakan pelaksanaan *ISM Code*, seperti dikutip dari "*Guidelines On the Application of the IMO ISM Code*" yang dikeluarkan bersama oleh *The International Chamber of Shipping (ICS)* dan *International Shipping Federation (ISF)* yang sudah disesuaikan untuk operasi kapal tanker, yang terkait dengan penelitian ini sebagai berikut :

1. Kapal di pelabuhan
  - a. Menerima kargo.
  - b. Prosedur pemuatan dan pembongkaran, termasuk yang terkait dengan barang berbahaya.
  - c. Penjagaan dan patroli pelabuhan.
  - d. Hubungan dengan otoritas pantai.
  - e. Memantau trim dan stabilitas.
  - f. Prosedur saat kapal diimobilisasi untuk sementara.
  - g. Tumpahan kargo cair dan bunker kapal yang tidak disengaja.
  - h. Penggunaan fasilitas penerimaan untuk minyak, cairan berbahaya dan sampah saya.
  - i. Tanggapan terhadap insiden polusi.
  - j. Penggunaan alat-alat keselamatan.
2. Persiapan berlayar
  - a. Memeriksa dan merekam draf.
  - b. Memeriksa kondisi stabilitas.
  - c. Penilaian kondisi cuaca.
  - d. Mengamankan palka kargo dan semua bukaan di lambung kapal.
  - e. Pengujian mesin, perangkat kemudi, peralatan navigasi dan komunikasi, generator, penerangan darurat, dan peralatan penahan.
  - f. Stasiun Harbour.
  - g. Dokumentasi kondisi berlayar.
  - h. Verifikasi peralatan dan pengaturan pencegahan polusi saya.
  - i. Memverifikasi bahwa peta dan publikasi bahari terkini.

### 3. Kapal berlayar

- a. Pengaturan jaga jembatan dan ruang mesin.
- b. Persyaratan khusus dalam cuaca buruk dan kabut.
- c. Komunikasi radio, termasuk penggunaan VHF.
- d. Data manuver, kecuali disediakan secara terpisah.
- e. Patroli keamanan, patroli kebakaran, dan pengaturan lain untuk pengawasan.
- f. Membuang ke laut air berminyak dari lambung kapal ruang mesin, residu kargo dari kapal tanker minyak, zat cair berbahaya dan sampah.
- g. Penggunaan alat-alat keselamatan.

Dari prosedur di atas dapat kita lihat adanya aturan yang mengharuskan crew kapal untuk menggunakan alat keselamatan diri pada saat kapal berlabuh, persiapan berlayar dan kapal berlayar.

Dalam proses penelitian ini, ada beberapa hal yang menjadi perhatian dari penulis yaitu sebagai berikut.

1. Pelaksanaan kegiatan dalam bekerja atau pengoperasian di atas kapal masih kurang mendapat perhatian tentang keselamatan dalam bekerja baik itu penggunaan alat keselamatan kerja seperti *Personal Protective Equipment (PPE)* ataupun mengikuti prosedur kerja yang aman. Sehingga hal ini tentu menyebabkan anak buah kapal tidak menjadikan hal tersebut sebagai kebutuhan maupun sebagai hal yang penting untuk diketahui. Hal ini tentu sangat membahayakan keselamatan para kru kapal itu sendiri apabila terjadi hal yang tidak diinginkan di atas kapal.
2. Pelaksanaan kegiatan dalam bekerja di atas kapal juga tentunya dipengaruhi oleh berbagai faktor, yang diantaranya cuaca. Dalam kondisi cuaca yang buruk, tentunya untuk melakukan pekerjaan di luar area akomodasi kapal sangatlah beresiko bagi keselamatan kru itu sendiri sehingga secara otomatis frekuensi dalam keselamatan bekerja di lapangan menjadi berkurang. Hal ini menjadikan para kru

kapal merasa ragu-ragu dalam bekerja dengan baik dan aman.

3. Faktor lain yang juga menjadi penyebab kurang maksimalnya penerapan *ISM Code* di atas kapal adalah edukasi atau pembelajaran dan evaluasi yang kurang dilakukan di atas kapal dalam menerapkan *ISM Code* dan standar kerja yang aman sehingga kesadaran kru atau anak buah kapal tentang keselamatan dalam bekerja masih sulit dilakukan. Hal ini tentunya menjadi catatan penting Nakhoda dalam mengatur jadwal edukasi atau pembelajaran dengan baik mengingat betapa pentingnya keselamatan kru atau anak buah kapal saat bekerja di atas kapal.
4. Pelaksanaan kegiatan dalam bekerja di atas kapal juga tentunya dipengaruhi oleh berbagai faktor, yang diantaranya cuaca. Dalam kondisi cuaca yang buruk, tentunya untuk melakukan pekerjaan di luar area akomodasi kapal sangatlah beresiko bagi keselamatan kru itu sendiri sehingga secara otomatis frekuensi dalam keselamatan bekerja di lapangan menjadi berkurang. Hal ini menjadikan para kru kapal merasa ragu-ragu dalam bekerja dengan baik dan aman.
5. Faktor lain yang juga menjadi penyebab kurang maksimalnya penerapan *ISM Code* di atas kapal adalah edukasi atau pembelajaran dan evaluasi yang kurang dilakukan di atas kapal dalam menerapkan *ISM Code* dan standar kerja yang aman sehingga kesadaran kru atau anak buah kapal tentang keselamatan dalam bekerja masih sulit dilakukan. Hal ini tentunya menjadi catatan penting Nakhoda dalam mengatur jadwal edukasi atau pembelajaran dengan baik mengingat betapa pentingnya keselamatan kru atau anak buah kapal saat bekerja di atas kapal.
6. Pelaksanaan kegiatan dalam bekerja di atas kapal juga tentunya dipengaruhi oleh berbagai faktor, yang diantaranya cuaca. Dalam kondisi cuaca yang buruk, tentunya untuk melakukan pekerjaan di luar area akomodasi kapal sangatlah beresiko bagi keselamatan kru itu sendiri sehingga secara otomatis frekuensi dalam keselamatan

bekerja di lapangan menjadi berkurang. Hal ini menjadikan para kru kapal merasa ragu-ragu dalam bekerja dengan baik dan aman. Faktor lain yang juga menjadi penyebab kurang maksimalnya penerapan *ISM Code* di atas kapal adalah edukasi atau pembelajaran dan evaluasi yang kurang dilakukan di atas kapal dalam menerapkan *ISM Code* dan standar kerja yang aman sehingga kesadaran kru atau anak buah kapal tentang keselamatan dalam bekerja masih sulit dilakukan. Hal ini tentunya menjadi catatan penting Nakhoda dalam mengatur jadwal edukasi atau pembelajaran dengan baik mengingat betapa pentingnya keselamatan kru atau anak buah kapal saat bekerja di atas kapal.

7. Pelaksanaan kegiatan dalam bekerja di atas kapal juga tentunya dipengaruhi oleh berbagai faktor, yang diantaranya cuaca. Dalam kondisi cuaca yang buruk, tentunya untuk melakukan pekerjaan di luar area akomodasi kapal sangatlah beresiko bagi keselamatan kru itu sendiri sehingga secara otomatis frekuensi dalam keselamatan bekerja di lapangan menjadi berkurang. Hal ini menjadikan para kru kapal merasa ragu-ragu dalam bekerja dengan baik dan aman.
8. Faktor lain yang juga menjadi penyebab kurang maksimalnya penerapan *ISM Code* di atas kapal adalah edukasi atau pembelajaran dan evaluasi yang kurang dilakukan di atas kapal dalam menerapkan *ISM Code* dan standar kerja yang aman sehingga kesadaran kru atau anak buah kapal tentang keselamatan dalam bekerja masih sulit dilakukan. Hal ini tentunya menjadi catatan penting Nakhoda dalam mengatur jadwal edukasi atau pembelajaran dengan baik mengingat betapa pentingnya keselamatan kru atau anak buah kapal.

Dalam proses penelitian ini, ada beberapa hal yang menjadi perhatian dari penulis yaitu sebagai berikut.

1. Pelaksanaan kegiatan dalam bekerja atau pengoperasian di atas kapal masih kurang mendapat perhatian tentang keselamatan dalam bekerja baik itu penggunaan alat keselamatan kerja ataupun

mengikuti prosedur kerja yang aman. Sehingga hal ini tentu menyebabkan anak buah kapal tidak menjadikan hal tersebut sebagai kebutuhan maupun sebagai hal yang penting untuk diketahui. Hal ini tentu sangat membahayakan keselamatan para kru kapal itu sendiri apabila terjadi hal yang tidak diinginkan di atas kapal.

2. Sebelum melaksanakan kegiatan dalam bekerja atau pengoperasian di atas kapal, tentunya terlebih dahulu para krumelaksanakan *safety meeting* guna membahas kegiatan atau pekerjaan yang akan dilaksanakan. Namun pada pelaksanaannya, seringkali ketika pertemuan tersebut sedang berjalan, para anak buah kapal tidak memberikan perhatian yang serius terhadap apa yang dibicarakan. Kerap kali juga pembahasan melenceng dari materi yang seharusnya dibawakan pada saat itu. Selain itu perbedaan latar belakang dan bahasa para kru juga menjadi kendala dalam memahami pembahasan dalam *safety meeting* sehingga dalam pelaksanaannya tidak menunjukkan hasil yang maksimal.
3. Pelaksanaan kegiatan dalam bekerja di atas kapal juga tentunya dipengaruhi oleh berbagai faktor, yang diantaranya cuaca. Dalam kondisi cuaca yang buruk, tentunya untuk melakukan pekerjaan di luar area akomodasi kapal sangatlah beresiko bagi keselamatan kru itu sendiri sehingga secara otomatis frekuensi dalam keselamatan bekerja di lapangan menjadi berkurang.
4. Faktor lain yang juga menjadi penyebab kurang maksimalnya penerapan *ISM Code* di atas kapal adalah edukasi atau pembelajaran dan evaluasi yang kurang dilakukan di atas kapal dalam memahami *ISM Code* dan standar kerja yang aman sehingga kesadaran kru atau anak buah kapal tentang keselamatan dalam bekerja masih sulit dilakukan. Hal ini tentunya menjadi catatan penting nakhoda dalam mengatur jadwal edukasi atau pembelajaran dengan baik mengingat betapa pentingnya keselamatan kru atau anak buah kapal saat bekerja di atas kapal.

Dari hasil olah data terhadap metode studi pustaka melalui *Safety Management System* perusahaan berupa *DHS MAIN MANUAL* (terlampir dalam lampiran 3) dijelaskan hal-hal yang harus diketahui oleh seluruh kru kapal dalam prosedur pelaksanaan *Safety Management System* dari perusahaan. Secara singkat dijelaskan sebagai berikut:

1. Keselamatan dan kualitas manual yang dijadikan objek dalam *Safety Management System* dari perusahaan ialah untuk memastikan keselamatan di laut, mencegah kecelakaan kerja atau kehilangan jiwa, mencegah pencemaran dan kehilangan barang kepemilikan perusahaan.
2. Kebijakan dan objek yang ingin dicapai dalam *Safety Management System* perusahaan ialah sebagai berikut :
  - I. *Safety of Life*
  - II. *Safety of Ship*
  - III. *Safety of Cargo*
  - IV. *Environmental Protection*
  - V. *Zero incident of personnel, vessel, cargo and pollution*
  - VI. *Customer satisfaction through Quality Improving.*
3. Perusahaan memberikan layanan tertinggi kepada pelanggan, mengamankan keselamatan kapal dan kehidupan manusia dan melakukan yang terbaik untuk melestarikan lingkungan dengan membangun dan menegakkan Sistem Manajemen SHQE perusahaan untuk tumbuh sebagai perusahaan manajemen kapal internasional melalui kesan pelanggan dengan layanan terbaik dan memberikan kebanggaan kepada personil berbasis pantai dan kapal.
4. Kebijakan pengendalian alkohol dan narkoba diatas kapal diatur sebagai berikut:
  1. Ini adalah kebijakan perusahaan bahwa pengambil obat kebiasaan dan pemabuk tidak dapat terlibat dalam operasi darat

atau mengapung, tidak melakukan tugas terjadwal atau tidak terjadwal untuk perusahaan.

2. Kebijakan ini berlaku untuk semua personel yang dapat berlayar atau mengunjungi kapal-kapal yang dikelola perusahaan dan termasuk prinsipal yang ditetapkan dalam *Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)*, pedoman untuk mengendalikan obat-obatan dan alkohol di atas kapal.
3. Penyalahgunaan obat-obatan yang sah atau penggunaan, kepemilikan, distribusi, atau penjualan obat-obatan terlarang atau tidak diresepkan di atas kapal atau oleh anggota awak di darat benar-benar dilarang.
4. Tingkat alkohol dalam darah di atas kapal terbatas tidak melebihi 0,04%. Dan minum harus dilarang dalam kasus berikut:
  - 1) Dari 4 jam sebelum memasuki atau meninggalkan pelabuhan
  - 2) Ketika berdinamis jaga saat di laut atau di pelabuhan
  - 3) Dari 4 jam sebelum berdinamis jaga dan/atau pekerjaan rutin
  - 4) Selama *cargo operation* atau *tank cleaning* termasuk *gas free*
  - 5) Tidak ada alkohol yang diizinkan di atas kapal
  - 6) Setiap orang yang menandatangani perusahaan kapal harus menandatangani untuk menyetujui kebijakan pengendalian narkoba dan alkohol perusahaan sebelum bergabung dengan kapal.
  - 7) Perusahaan tidak akan mengizinkan pekerjaan setiap orang yang menjadi pengguna atau memiliki catatan terbaru tentang penggunaan obat-obatan terlarang atau telah menyalahgunakan penggunaan obat-obatan yang diresepkan.
  - 8) Setiap anggota kru yang ditemukan bertentangan dengan kebijakan ini akan langsung diberhentikan dan diserahkan kepada pihak berwenang yang sesuai untuk penuntutan.
  - 9) Semua diingatkan bahwa di semua negara kepemilikan obat-obatan terlarang dapat mengakibatkan HUKUMAN MATI.

Selain daripada objek dari *Safety Management System* perusahaan, tujuan dari *ISM Code* adalah untuk memastikan keamanan di laut, pencegahan cedera manusia atau hilangnya nyawa, dan menghindari kerusakan lingkungan, khususnya lingkungan laut. Tujuan *Safety Management System* dari perusahaan harus, antara lain:

1. Menyediakan praktik yang aman dalam operasi kapal dan lingkungan kerja
2. Menilai semua risiko yang diidentifikasi terhadap kapal, personel, dan lingkungan dan menetapkan perlindungan yang tepat
3. Terus meningkatkan keterampilan manajemen keselamatan personil di darat dan di atas kapal, termasuk mempersiapkan keadaan darurat yang terkait dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan

Sistem manajemen keselamatan harus memastikan:

1. Kepatuhan terhadap aturan dan peraturan wajib.
2. Bahwa kode, pedoman, dan standar yang berlaku yang direkomendasikan oleh organisasi, administrasi, klasifikasi masyarakat dan organisasi industri maritim.

Persyaratan fungsional untuk manajemen keselamatan sistem setiap perusahaan harus mengembangkan, menerapkan dan menjaga keselamatan, sistem manajemen yang mencakup persyaratan fungsional berikut:

1. Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan
2. Instruksi dan prosedur untuk memastikan operasi yang aman kapal dan perlindungan lingkungan sesuai dengan undang-undang negara internasional dan bendera yang relevan;
3. Tingkat otoritas dan jalur komunikasi yang ditentukan antara, dan di antara, personil pantai dan kapal.
4. Prosedur untuk melaporkan kecelakaan dan ketidaksesuaian dengan ketentuan-ketentuan kode ini
5. Prosedur untuk mempersiapkan dan menanggapi situasi darurat.

Jika entitas yang bertanggung jawab atas pengoperasian kapal adalah daripada pemilik, pemilik harus melaporkan nama lengkap dan rincian identitas untuk administrasi.

1. Perusahaan harus menentukan dan mendokumentasikan tanggung jawab, otoritas dan keterkaitan semua personil yang mengelola, melakukan dan memverifikasi pekerjaan yang berkaitan dengan dan mempengaruhi keselamatan dan pencegahan polusi.
2. Perusahaan harus mendefinisikan dan mendokumentasikan tanggung jawab, otoritas dan keterkaitan semua personil yang mengelola, melakukan dan memverifikasi pekerjaan yang berkaitan dengan dan mempengaruhi keselamatan dan pencegahan polusi.
3. Perusahaan bertanggung jawab untuk memastikan bahwa sumber daya yang memadai dan dukungan berbasis pantai disediakan untuk memungkinkan orang yang ditunjuk atau orang untuk menjalankan fungsinya.

Berdasarkan peristiwa kecelakaan kerja yang terjadi di atas kapal dalam proses penelitian ini, maka pentingnya menggunakan alat-alat keselamatan kerja dan pemahaman tentang prosedur kerja yang aman sangat diperlukan. Ada beberapa perhatian dari penulis mengenai pemahaman dan penggunaan alat keselamatan alat kerja yang harus dilaksanakan di atas kapal yaitu:

1. Penggunaan alat keselamatan kerja harus lengkap dan menyesuaikan tempat dimana kru kapal bekerja.
2. Kru kapal harus memahami fungsi-fungsi dari tiap alat keselamatan kerja yang digunakan.
3. Dalam menggunakan alat keselamatan kerja harus tepat dan aman.
4. Kru kapal harus mengetahui tempat peralatan keselamatan kerja dan mengembalikannya sesuai tempatnya kembali.
5. Pentingnya memelihara alat keselamatan kerja dengan baik sehingga penggunaannya bisa digunakan dalam waktu yang lama.

Penilaian di atas berdasarkan metode yang penulis gunakan yaitu metode *interview* yang dilakukan terhadap seluruh kru kapal. Dalam hal ini penulis menggunakan teknik wawancara kepada seluruh kru untuk mendapatkan gambaran tentang keterampilan kru secara teori mengenai penerapan *ISM Code* untuk meningkatkan keselamatan dalam pengoperasian di atas kapal. Kemudian keterampilan dan pelaksanaan kru dinilai berdasarkan kemampuan untuk mengaplikasikan teori pada pelaksanaan *ISM Code* dan *Safety Management System* secara *real* atau dengan kata lain pada saat pengoperasian di atas kapal baik itu saat berada di pelabuhan ataupun pada saat kapal berlayar.

## **BAB V**

### **SIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Simpulan**

Berdasarkan pembahasan dari hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa penerapan *ISM Code* di kapal belum dilaksanakan secara maksimal dikarenakan crew kapal yang lalai dalam hal penggunaan alat- alat keselamatan dan kurangnya edukasi tentang aturan-aturan keselamatan yang menyebabkan terjadinya kecelakaan.

#### **B. Saran**

Nahkoda baiknya untuk selalu memaparkan atau mengadakan sosialisasi kepada seluruh *crew* tentang aturan-aturan keselamatan agar lebih memperhatikan keselamatan kerja dan menghindari kecelakaan. Mualim 1 Selaku Safety Officer di atas kapal untuk lebih ditegaskan lagi kepada kru tentang aturan penggunaan alat keselamatan agar diterapkan di atas kapal untuk meningkatkan keselamatan dalam bekerja.

## DAFTAR PUSTAKA

- Accident prevention on board ship at sea and in port, International Labor Office Geneva.
- Syaiful. 2017. *Implementasi international safety management code (ISM Code)* oleh perusahaan
- International safety management code and Revised Guidelines on Implementation of the ISM Code by Administration 2017 edition
- Luqman Riyadh Prabowo (2018). Pengaruh peranan ism code terhadap keselamatan dan pengoperasian di kapal km. Sinar Pomala. Karya tulis .
- Modul international safety management code with guidelines for its implementation 2018 edition. IMO. London
- M. Arsyadi Zikri. 2019. Peranan ISM Code pada kapal owner oleh PT. Snapac *ship management*.
- SOLAS Consolidation (2009). Chapter IX Management for the safe operation of ship
- Rezky, Formas Adi. (2021). *Dasar-Dasar Management*. Jakarta : PT. Bumi Aksara.
- Wishnu Arief. (2017). Presepsi *Crew* dan Manajemen Dalam penerapan ISM Code Bagi keselamatan pelayaran
- [http://repository.pip-semarang.ac.id/2174/2/52155582N\\_Open\\_Access.pdf](http://repository.pip-semarang.ac.id/2174/2/52155582N_Open_Access.pdf)
- Sumber:<https://media.neliti.com/media/publications/285158-implementasi-ism-code-pada-kapal-kapdi-p-7b93b48f.pdf> Diakses pada tanggal 27 April 2020
- Sumber:<http://repository.stimartamni.ac.id/816/2/BAB%20II%20TINJAUAN%20PUSTAKA.pdf> (diakses pada tanggal 01 Mei 2020
- [http://repository.pip-semarang.ac.id/1631/2/51145116N\\_Open\\_Access.pdf](http://repository.pip-semarang.ac.id/1631/2/51145116N_Open_Access.pdf)

## RIWAYAT HIDUP PENULIS



**Muh. Idham Anwar**, lahir di Sungguminasa, Sulawesi Selatan pada tanggal 30 Juli 2000. Merupakan putra ke 2 dari pasangan bapak Anwar dan ibu Rumaisah. Penulis mulai memasuki jenjang pendidikan pada jenjang sekolah dasar di SD Limbung Putera pada tahun 2007 hingga 2013, dan melanjutkan pendidikan sekolah menengah pertama di SMP Shohwatul is'ad pada tahun 2013 dan lulu pada tahun 2016, kemudian penulis melanjutkan pendidikan sekolah menengah atas di SMA 1 Gowa pada tahun 2016 hingga tahun 2019. Kemudian penulis melanjutkan pendidikan Diploma – IV di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar pada tahun 2019 hingga saat ini dengan jurusan Nautika. Pada semester V dan VI penulis telah melaksanakan praktek kerja laut (prala) yang dilaksanakan pada tahun 2021 sampai 2022 di MV. Ocean leader selama kurang lebih 12 bulan pada perusahaan PT. Korean Ship Management atau yang biasa disebut dengan PT. KSM INDONESIA.

Dengan adanya semangat dan dorongan dari keluarga serta rahmat dan hidayah dari Allah SWT diiringi usaha dan doa, penulis dapat menjalani aktivitas akademik di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar (PIP). Akhir kata penulis ucapkan syukur Alhamdulillah yang sebesar-besarnya karena penulis dapat menyelesaikan tugas akhir yang disusun dengan baik yaitu skripsi yang berjudul “ANALISIS PENERAPAN ISM CODE TERHADAP KESELAMATAN DIATAS KAPAL MV. OCEAN LEADER”.