

**SKRIPSI**

**ANALISIS PERANAN ISM CODE DALAM MENUNJANG  
KESELAMATAN DI MV. DEWI SARASWATI**



**YUDHISTIRA PUNTA DEWA**

**NIT. 18.41.188**

**NAUTIKA**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN**

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR**

**TAHUN 2024**

**ANALISIS PERANAN ISM CODE DALAM MENUNJANG  
KESELAMATAN DI MV. DEWI SARASWATI**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan  
Diploma IV Pelayaran

Program Studi Nautika

Disusun Dan Diajukan Oleh

YUDHISTIRA PUNTA DEWA

NIT.18.41.188

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

**SKRIPSI**

**ANALISIS PERANAN ISM CODE DALAM  
MENUNJANG KESELAMATAN DI MV. DEWI  
SARASWATI**

Disusun dan Diajukan oleh:

**YUDHISTIRA PUNTA DEWA**

NIT.18.41.188

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada tanggal 29 January 2024

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II

Rosnani, M.A.P

NIP. 19750520 200502 2 001

Indra Farman, S.Pd., M.pd

NIP. -

Mengetahui:

a.n, Direktur

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Pembantu Direktur I

Ketua Program Prodi Nautika



Irfan Saizun, M.M., M.Mar

NIP. 19780908 200812 1 001

Rosnani, M.A.P

NIP. 19750520 200502 2 001

## PRAKATA

Dengan rasa syukur dan terima kasih atas kehadiran Allah SWT, berkat-Nya, rahmat, dan petunjuk-Nya, memungkinkan taruna menyelesaikan penelitian dengan judul “ANALISIS PERANAN ISM CODE DALAM KESELAMATAN DI MV. DEWI SARASWATI”

Selama menjalankan penelitian ini, penulis menghadapi berbagai tantangan dan hambatan. Namun, dengan bantuan dan dukungan dari berbagai pihak yang terlibat, semua kesulitan berhasil diatasi. Oleh karena itu, penulis ingin mengucapkan rasa terima kasih sebesar-besarnya dan penghargaan setinggi-tingginya kepada :

1. Bapak Capt. Rudy Susanto, M.Pd, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Terima kasih atas motivasi, arahan, dan izin yang Beliau berikan untuk melaksanakan penelitian ini.
2. Bapak Capt. Irfan Faozun, M.M selaku pembantu direktur I.
3. Ibu Capt. Rosnani, S.Si.T., M.A.P., M.Mar. Mar Selaku Ketua Program Studi Nautika.
4. Ibu Capt. Rosnani, S.Si.T., M.A.P., M.Mar. selaku pembimbing I dan Bapak Indra Farman, S.Pd., M.Pd selaku pembimbing II.
5. Saya ingin menyampaikan rasa terima kasih kepada Direktur PT. MSI SHIP MANAGEMENT dan seluruh staf yang telah memberikan saya kesempatan untuk menjalani praktek lapangan di MV. Dewi Saraswati. Terima kasih atas peluang ini.
6. Saya mengucapkan terima kasih kepada seluruh kru MV. Dewi Saraswati yang telah memberikan bantuan dan motivasi kepada saya selama menjalani penelitian di atas kapal. Kontribusi dan dukungan mereka sangat berarti bagi kelancaran penelitian ini.
7. Saya ingin menyampaikan terima kasih atas doa dari teman-teman, yang telah memberikan dukungan sehingga saya dapat menyelesaikan

penelitian ini tepat waktu. Juga, rasa cinta dan dukungan yang luar biasa dari orang tua saya.

8. Saya ingin menyampaikan terima kasih teruntuk seluruh teman-teman taruna, terkhususnya angkatan LIX Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, yang sudah memberikan dorongan kepada saya dan bantuan dalam bentuk pemikiran. Saya menyadari bahwa skripsi ini masih belum mencapai kesempurnaan. Oleh karena itu, saya berharap untuk menerima kritik, saran, dan masukan yang konstruktif dari semua pihak. Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bukan hanya bagi saya, tetapi juga sebagai referensi yang bermanfaat bagi semua yang memerlukannya.

Makassar, 29 January 2024



**YUDHISTIRA PUNTA DEWA**  
**NIT. 18.41.188**

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Yudhistira Punta Dewa  
Nom'or Induk Ta,runa : 18.41.188  
Program Studi : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

### **ANALISIS PERANAN ISM CODE DALAM MENUNJANG KESELAMATAN DI MV. DEWI SARASWATI**

Pernyataan di atas mengindikasikan bahwa skripsi tersebut merupakan karya asli penulis. Seluruh ide yang terdapat dalam skripsi, kecuali tema dan kutipan yang disebutkan, merupakan hasil pemikiran dan penyusunan penulis sendiri.

Penulis juga menyatakan kesiapan untuk menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar jika ternyata pernyataan tersebut tidak sesuai dengan kenyataan.

Makassar, 29 January 2024



**YUDHISTIRA PUNTA DEWA**  
**NIT. 18.41.188**

## ABSTRAK

YUDHISTIRA PUNTA DEWA, *ANALISIS PERANAN ISM CODE DALAM MENUNJANG KESELAMATAN DI MV. Dewi Saraswati* (dibimbing oleh Rosnani dan Indra Farman).

Peranan ISM Code di atas kapal merupakan aspek krusial dalam industry maritim. ISM Code adalah sebuah pedoman international yang telah diperankan oleh IMO untuk memastikan bahwa manajemen keselamatan dan keamanan kapal berada pada tingkat tertinggi.

Dalam rangka mencapai tujuan penelitian, diperlukan pengumpulan data langsung dengan menerapkan pendekatan kualitatif. Metode observasi digunakan dengan cara mengamati objek penelitian secara langsung, sementara wawancara langsung dilakukan dengan nahkoda, beserta para perwira, dan ABK yang terkait dengan SOLAS 1974 dan ISM Code. Pendekatan ini dijadikan pedoman untuk mencapai hasil yang optimal dari tujuan penelitian ini.

Hasil yang diperoleh berdasarkan metode penelitian yang digunakan penulis dalam peranan ISM Code membuktikan peran efektif dalam meningkatkan standar keselamatan dan manajemen di atas kapal. Dengan mendorong pendekatan proaktif dan mempertegas tanggung jawab, dalam membantu menciptakan lingkungan yang lebih aman dan teratur. Penelitian di kapal MV. Dewi Saraswati dengan melibatkan diri dalam pengamatan dan berpartisipasi aktif selama jam operasional kapal, baik itu di laut maupun ketika berlabuh di pelabuhan.

Kata kunci: ISM Code, Menjaga Keselamatan Industry Maritim.

## ABSTRACT

YUDHISTIRA PUNTA DEWA, *Analysis of the role of ISM Code in Enhancing Safety on MV. Dewi Saraswati* (supervised by Rosnani and Indra)

The role of the ISM Code on board is a crucial aspect in the maritime industry. ISM Code is an international guideline established by the IMO to ensure that ship safety and security management are at the highest level.

To achieve the research objectives, direct data obtained used a qualitative approach is needed. The observation method involved directly observing the researched object. Conducting direct interviews with the captain, officers, and crew members related to SOLAS 1974 and ISM Code serves as a guide to achieve better results for this research goal.

The result obtained based on the research method used by the author regarding the role of the ISM Code proved its effective contribution to enhancing safety standards and management on board ships. By promoting a proactive approach and reinforcing responsibilities, it aids in creating a safer and more organized environment. The research is conducted on board MV. Dewi Saraswati by observing and actively participating during the ship's operational hours, both at sea and while ion port.

Keywords: *ISM Code, Safeguarding Maritime Industry.*



## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>HALAMAN JUDUL</b>	i
<b>HALAMAN PENGAJUAN</b>	ii
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b>	iii
<b>PRAKATA</b>	iv
<b>ABSTRAK</b>	vi
<b>ABSTRACT</b>	vii
<b>DAFTAR ISI</b>	viii
<b>DAFTAR GAMBAR</b>	x
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang	11
B. Rumusan Masalah	13
C. Tujuan Penelitian	13
D. Manfaat Penelitian	14
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
A. Pengertian ISM-Code (International Safety Management System Code)	15
B. Pengertian Safety Meeting	18
C. Safety Management System (SMS)	23
D. Manual atau Prosedur Keselamatan yang Dibutuhkan untuk Implementasi ISM Code	31
E. Personal Protective Equipment (PPE) yang harus ada dikapal	35
F. Kerangka Pikir	38

G. Hipotesis	39
--------------	----

### **BAB III METODE PENELITIAN**

A. Jenis Penelitian	40
B. Definisi Penelitian	40
C. Unit Analisis	41
D. Teknik Pengumpulan Data	42
E. Prosedur Dalam Mengolah dan Analisis Data	43
F. Tempat dan Waktu Penelitian	44

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

A. Hasil Penelitian	45
B. Pembahasan	60

### **BAB V SIMPULAN DAN SARAN**

A. Simpulan	67
B. Saran	67

### **DAFTAR PUSTAKA**

### **LAMPIRAN**

## DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Sumber Data: Gambar 4.1 MV. Dewi Saraswati	45
Sumber Data: Gambar 4.2 MV. Dewi Saraswati	47
Sumber Data: Gambar 4.3 MV. Dewi Saraswati	49
Sumber Data: Gambar 4.4 MV. Dewi Saraswati	50
Sumber Data: Gambar 4.5 – 4.6 MV. Dewi Saraswati	52
Sumber Data: Gambar 4.7 – 4.8 MV. Dewi Saraswati	53
Sumber Data: Gambar 4.9 – 5.0 MV. Dewi Saraswati	54
Sumber Data: Gambar 5.1 MV. Dewi Saraswati	55

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Perusahaan selalu menekankan pentingnya agar awak kapal bekerja dengan maksimal, menciptakan lingkungan kerja yang aman. Hal ini bertujuan agar mereka dapat bekerja secara optimal dan memperhatikan keselamatan, mencakup keselamatan diri sendiri, orang lain, dan lingkungan di tempat kerja. Dalam konteks ini, instansi terkait juga memiliki peran penting dalam mengoptimalkan keselamatan selama bekerja.

ISM Code lahir sebagai respons terhadap kebutuhan pengelolaan peran demi meningkatkan keselamatan di kapal sebagai respons terhadap tingginya angka kecelakaan kerja di sektor maritim dan pelayaran global, pada 4 November 1993, diresmikanlah International Management Code for the Safe Operation and for Pollution Prevention melalui resolusi IMO A.741(18) SOLAS Consolidation (2009). Code atau peraturan ini kemudian diterapkan oleh SOLAS (Safety of Life At Sea) dalam bab IX SOLAS, sebuah konvensi internasional yang menangani aspek keselamatan di dunia maritim. Dalam konteks Bab IX SOLAS, ISM Code didefinisikan sebagai kerangka manajemen internasional yang bertujuan untuk mengoperasikan kapal dengan aman serta mencegah pencemaran. Resolusi A.741 mengadopsi Code ini oleh organisasi terkait. Tujuannya adalah meningkatkan keselamatan pelayaran, mencegah kecelakaan kerja, dan melindungi lingkungan maritim dengan mengatur sistem manajemen keselamatan di kapal.

Lingkup pelayaran, insiden yang terjadi di atas kapal, baik dalam konteks keselamatan kerja maupun operasional kapal, seringkali disebabkan oleh kesalahan manusia (Human Error). Kelalaian ini dapat terjadi ketika manusia tidak memprioritaskan

keselamatannya di atas kapal, menyebabkan kerugian materi, pencemaran lingkungan, dan bahkan kehilangan nyawa. Mengakui dampak serius dari kelalaian tersebut, IMO memutuskan untuk menerapkan regulasi terkini, yakni ISM Code. ISM Code dirancang oleh IMO sebagai instrumen untuk standarisasi "Manajemen Keselamatan dalam Operasi Kapal dan Pencegahan Pencemaran." Code ini sudah bagian dari bab IX Solas 1974 yang membahas "*Management for the Safe Operation of Ships.*" Melalui implementasi ISM Code, diharapkan dapat meningkatkan tata kelola keselamatan operasional kapal, mengurangi insiden kecelakaan, serta mencegah pencemaran lingkungan di sektor pelayaran.

Kapten, Nahkoda Kapal MV. Dewi Saraswati mendapatkan laporan adanya kejadian di deck. Yang terjadi selama praktek laut. Kejadian ini disebabkan oleh belum optimalnya implementasi peran yang diatur dalam ISM Code untuk mendukung keamanan di atas kapal tersebut. Pada tanggal 11 Maret 2022, terdapat insiden yang menuntut perhatian serius terkait dengan faktor keselamatan. Di pelabuhan anchorage Nacala Mozambiqu (Afrika) Penulis menceritakan insiden kejadian kecelakaan kerja yang dialami oleh OS (Aris) saat itu kami beserta Bosun, AB dan OS sedang melakukan grease wire crane dan setiap melakukan habis grease wire terjadi tumpahan sisa grease ke main deck, dari hasil grease wire itu tersebut sehingga mengakibatkan salah satu kru OS mengalami insiden kecelakaan yaitu tergelincir dan terjatuh diakibatkan sisa tumpahan grease di maindeck oleh sebab itu kru OS mengalami cedera serius pada pergelangan kaki mengakibatkan tidak dapat bekerja selama 1 minggu karena grease yang bersifat sangat licin Sehingga terjadi peristiwa ini. Tindakan yang sangat baik untuk meningkatkan keselamatan di kapal. Mengadakan pertemuan keselamatan rutin setiap bulan adalah praktek terbaik untuk memastikan bahwa seluruh awak kapal memahami dan mematuhi ketentuan dalam ISM Code.

Dalam pertemuan ini, fokus pada diskusi mengenai kejadian atau fenomena kesalahan kerja sebelumnya adalah langkah proaktif agar tidak terjadi permasalahan serupa di masa yang akan datang. Dengan demikian, langkah-langkah korektif dan pencegahan dapat diambil untuk memastikan keselamatan dan keamanan kapal secara keseluruhan.

Kecelakaan di atas kapal tidak hanya disebabkan oleh faktor alam, tetapi sebagian besar dipengaruhi oleh faktor manusia (Human Errors). Kurangnya fokus dan kesalahan dalam memperhatikan keselamatan kerja dapat menjadi penyebab utama. Penting untuk terus menerapkan prinsip-prinsip ISM Code dan mengadakan pertemuan keselamatan rutin guna mengurangi risiko Human Errors dan meningkatkan keselamatan operasional kapal. Sehingga dapat berdampak dari pengoperasian kapal tidak berjalan sesuai yang kita inginkan sehingga pengoperasian terhambat dan merugikan perusahaan disebabkan oleh insiden. Rumusan dari penjelasan di atas, maka penulis tertarik untuk menggambarkannya dalam sebuah karya ilmiah dalam bentuk skripsi yang berjudul: **“ANALISIS PERANAN ISM CODE DALAM MENUNJANG KESELAMATAN DI MV. DEWI SARASWATI”**.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, penulis mengidentifikasi permasalahan utama, yaitu bagaimana agar peranan ISM Code dapat terlaksana untuk menunjang keselamatan di MV. Dewi Saraswati ?

## **C. Tujuan penelitian**

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menilai sejauh mana peran ISM Code telah terlaksana di MV. Dewi Saraswati.

#### **D. Manfaat Penelitian**

##### **1. Secara teoritis**

Studi ini dapat meningkatkan pemahaman ilmu pengetahuan, terutama dalam bidang pelayaran, terkait urgensi keselamatan aktivitas kerja di kapal.

##### **2. Secara praktis**

Penerapan ISM Code oleh awak kapal dan perusahaan diharapkan dapat menciptakan lingkungan kerja yang lebih aman, menghindari kecelakaan di atas kapal, dan memberikan dampak positif secara praktis pada keselamatan operasional.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

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

Pernyataan M. Arsyadi, Zikri (2019) menjelaskan bahwa ISM Code adalah regulasi manajemen internasional yang berfokus pada operasi kapal secara aman dan pencegahan pencemaran. Bertujuan pelaksanaan ISM Code mencakup jaminan keselamatan kerja di laut, pencegahan kecelakaan atau kehilangan nyawa manusia, perlindungan lingkungan, terutama lingkungan maritim, serta mencegah kerusakan atau kerugian harta benda.

Menurut Ardiansyah (2011) seperti yang dijelaskan di artikelnya tentang peran ISM Code dalam penerapan ISM Code adalah untuk meningkatkan kesadaran awak kapal akan pentingnya peran ISM Code. Hal ini bertujuan menghindari kecelakaan yang fatal terjadi karena kurangnya kemampuan atau kurangnya keahlian kru dalam mengoperasikan semua sistem dan peralatan kapal, dapat dikurangi dan dijalankan dengan baik (Luqman, Riyadh Prabowo, 2019).

Beberapa penjelasan pemahaman dari *ISM Code* :

1. ISM Code : Singkatan dari ISM Code, merupakan aturan internasional mengenai manajemen untuk keselamatan operasional kapal dan pencegahan polusi di laut
2. Perusahaan: Entitas yang memiliki kapal atau menyewanya, bisa berupa individu atau kelompok, yang bertanggung jawab atas pengoperasian kapal.
3. Administrasi: Pemerintah negara di mana kapal terdaftar, yang memiliki tanggung jawab untuk mengawasi pelaksanaan kebijakan keselamatan pelayaran.

4. Nonkonformitas: Ketidaksesuaian terhadap persyaratan sistem manajemen keselamatan, atau kesalahan yang dapat menimbulkan risiko terhadap kehidupan manusia, lingkungan, kapal, dan muatan.
5. Kejadian Berbahaya: Keadaan yang bisa menyebabkan kecelakaan jika terus berlanjut.
6. Kecelakaan: Kejadian atau peristiwa yang menyebabkan cedera atau kematian pada orang, merusak lingkungan, atau menimbulkan kerusakan pada kapal dan muatannya.
7. Memverifikasi: Melakukan pemeriksaan atau konfirmasi bahwa suatu kegiatan telah dilaksanakan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
8. Orang yang Ditunjuk: Individu atau individu di darat yang secara langsung terkait dengan pimpinan manajemen tertinggi, memiliki tanggung jawab, dan memiliki kewenangan untuk mengawasi aspek keselamatan dan pencegahan polusi dari operasi kapal. Mereka memberikan jaminan bahwa persyaratan yang diperlukan dapat dipenuhi (Resky, Formas Adi, 2021).

International Safety Management Code (ISM Code), yang disingkat sebagai ISM Code, adalah standar manajemen atau kebijakan terbaru, baik di tingkat internasional maupun nasional, yang berlaku untuk perusahaan pelayaran dan armada kapalnya. Tujuan utamanya adalah memastikan keselamatan kapal dan perlindungan lingkungan laut. Dalam ISM Code, terdapat sejumlah elemen atau ketentuan yang mencakup berbagai aspek, antara lain:

1. Umum
2. Kebijakan Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan
3. Tanggung Jawab dan Wewenang Perusahaan
4. Designated Person
5. Tanggung Jawab dan Wewenang Nakhoda
6. Sumber Daya dan Tenaga Kerja

7. Pengembangan Pengoperasian Kapal
8. Kesiapan Menghadapi Keadaan Darurat
9. Pelaporan dan Analisis Ketidaksesuaian, Kecelakaan, dan Berbahaya
10. Pemeliharaan Kapal dan Perlengkapannya
11. Dokumentasi
12. Verifikasi Tinjauan dan Evaluasi Perusahaan
13. Sertifikasi, Verifikasi, dan Pengawasan
14. Sertifikasi Sementara
15. Formulir Sertifikat
16. Verifikasi.

Dari 16 elemen yang telah disebutkan, fokus penelitian ditempatkan pada elemen ke-6, yaitu "Sumber daya dan tenaga kerja," yang memiliki keterkaitan langsung dengan penunjang keselamatan kerja. Dalam pelaksanaan aktivitas di kapal, penting untuk memastikan kesesuaian dengan prosedur yang ditetapkan oleh ISM Code. Namun, terdapat beberapa penyimpangan dalam implementasinya, seperti kurangnya disiplin personil kapal saat bekerja dan kekurangan pengawasan oleh atasan, sehingga menyebabkan pekerjaan tidak sesuai rencana. Upaya perbaikan mencakup penyediaan sosialisasi mengenai Safety Management System (SMS) dan peningkatan standar kompetensi awak kapal. Langkah-langkah ini diharapkan dapat mencegah kejadian yang tidak diinginkan, seperti kecelakaan kerja, risiko kebakaran, dan kerusakan pada kapal.

Penulis menegaskan bahwa International Safety Management Code (ISM Code) adalah seperangkat ketentuan internasional yang telah diimplementasikan dalam konteks manajemen untuk meningkatkan keselamatan pengoperasian kapal serta pencegahan

atau pengendalian polusi laut. Dalam pandangan penulis, tujuan utama ISM Code mencakup:

1. Menjamin Keselamatan di Perairan
2. Mencegah Cedera atau Kehilangan Nyawa Manusia
3. Mencegah Kerusakan Lingkungan, Terutama di Perairan, dan Kerusakan Properti

## **B. Pengertian Safety Meeting**

1. Dalam konteks kerja, keselamatan merupakan aspek yang krusial dan memerlukan perhatian serius. Undang-undang no.1 tahun 1970 mengenai keselamatan kerja memberikan landasan hukum yang jelas terkait pembinaan dan pengawasan keselamatan dan kesehatan kerja di semua tahapan, mulai dari perencanaan hingga pengendalian di tempat kerja. Sebagai respons terhadap tuntutan ini, dilakukan suatu inisiatif yang dikenal sebagai safety meeting. Safety meeting adalah pertemuan yang menjadi kewajiban bagi semua pekerja, termasuk nahkoda dan kru di atas kapal, supervisor, foreman, Health Safety Environment (HSE), dan wakil manajemen. Pertemuan ini menjadi wadah untuk membahas, menyoroti, dan menekankan keutamaan keselamatan selama pelaksanaan pekerjaan. Dalam prafasa ini, akan diuraikan lebih lanjut mengenai esensi safety meeting, dasar hukum yang melingkupinya, serta peran kunci yang dimainkan oleh para pesertanya. Semua ini bertujuan untuk menjelaskan pentingnya keselamatan dalam lingkup kerja dan mendorong penerapan praktik kerja yang aman dan sehat.

Penerapan manajemen keselamatan di atas kapal, dikenal sebagai ISM Code, memiliki peran krusial dalam menjamin keselamatan di laut dan mencegah dampak negatif seperti kecelakaan, kehilangan nyawa, dan kerusakan lingkungan. Safety

meeting, sebagai komponen penting dalam ISM Code, memberikan dampak positif yang langsung dirasakan oleh kru kapal.

Melalui safety meeting, kru kapal mendapatkan pemahaman mendalam yaitu:

- a. Kru akan mengetahui risiko yang mungkin terjadi jika pelatihan tidak dilaksanakan dengan baik.
- b. Mereka juga menjadi lebih siap dalam melaksanakan pekerjaan, mengenal dengan baik alat-alat keselamatan di atas kapal, dan meningkatkan kesiapan menghadapi situasi darurat. Sebagai hasilnya, safety meeting bukan hanya meningkatkan keselamatan kru, tetapi juga mendukung efisiensi operasional kapal dan melindungi lingkungan laut.

Safety meeting di atas kapal adalah suatu pertemuan wajib sebelum memulai kegiatan pekerjaan seperti membongkar muatan atau pelaksanaan di kamar mesin. Dilaksanakan secara singkat dan rutin, pertemuan ini berlangsung di area yang dianggap aman, seperti dek kapal. Pertemuan keselamatan dipimpin oleh petugas keselamatan atau mualim 1 dan dihadiri oleh semua pekerja terkait. Tujuannya adalah memberikan informasi terkait tugas yang akan dijalankan serta cara bekerja secara aman. Proses pertemuan keselamatan dilakukan secara berinteraksi yang memberikan kesempatan bagi tenaga kerja untuk menyampaikan komentar, pertanyaan, dan menjawab pertanyaan dari mualim 1. Meskipun bersifat informal, safety meeting tetap merupakan kewajiban dan dokumentasinya dicatat dalam form wajib perusahaan. Laporan rutin juga dibuat untuk memastikan bahwa kegiatan ini terus terpantau dan diperbaharui sesuai kebutuhan keselamatan. (Sumber: Jurnal JUMANTIK Vol. 4 No. 1 Des 2018 – Mei 2019 oleh Irenia Tennovia Yulius dan Siti Rahmah H. Lubis).

1. Untuk memastikan kelancaran pelaksanaan safety meeting di atas kapal, beberapa poin penting perlu diperhatikan yaitu:
  - a) Masalah Keselamatan dan Kesehatan Kerja:
    - 1) Analisis kecelakaan yang terjadi.
    - 2) Pencegahan kecelakaan dan tindakan korektif.
    - 3) Pemahaman terhadap aturan dan prosedur keselamatan.
  - b) Pelaksanaan Safety Meeting saat Kapal Bongkar Muat:
    - 1) Prosedur keselamatan yang perlu diterapkan selama kegiatan bongkar muat.
    - 2) Identifikasi potensi bahaya di sekitar area kerja.
  - c) Training:
    - 1) Pengenalan terhadap pelatihan yang akan diadakan.
    - 2) Tata cara penggunaan pyrotechnics dan peralatan keselamatan lainnya.
2. Langkah – langkah menyusun Safety Meeting
  - a) Pemelihan topik yang akan dibahas harus memastikan bahwa informasi yang disampaikan telah dikuasai sepenuhnya dan tidak ambigu. Tujuannya adalah untuk menyampaikan informasi secara jelas dan tepat kepada peserta meeting, mencegah adanya dugaan atau ketidakpastian yang dapat mempengaruhi pemahaman mereka.
  - b) Tentukan peserta dengan memperhatikan batas maksimal sesuai tempat dan metode meeting. Pastikan juga tujuan pertemuan dijelaskan dengan singkat untuk memudahkan evaluasi dan memastikan pemahaman maksud pertemuan.
  - c) Dalam menyusun Safety Meeting, tentukan metode pertemuan seperti ceramah, diskusi, atau pro kontra sesuai kebutuhan. Susun jadwal dengan rinci agar pelaksanaannya teratur sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan

sebelumnya. Ini akan memastikan pelaksanaan meeting berjalan lancar dan efisien.

- d) Dalam menyelenggarakan Safety Meeting, persiapkan sarana dengan baik. Ini termasuk penyiapan tempat, alat bantu, dan cara penyampaian informasi. Kesiapan ini krusial untuk memastikan kelancaran dan efektivitas pertemuan.
- e) Pelaksanaan Safety Meeting adalah tahap krusial yang memastikan pertemuan berjalan dengan sukses setelah persiapan sebelumnya.

### 3. Contoh menyusun Safety Meeting

Topik Safety Meeting dalam prosedur keselamatan kerja

Pembicaraan : Nahkoda

Waktu : 60 Menit

Peserta : ABK

Tujuan : Untuk menambah wawasan pengetahuan ABK

Materi : Prosedur pelaksanaan Safety Meeting pada saat penggunaan alat – alat pelindung keselamatan untuk menghindari terjadinya kecelakaan kerja.

Metode Meeting : ceramah dan diskusi

Uraian pelaksanaan :

5 menit Pembukaan

20 menit uraian materi dan visualisasi materi

25 menit diskusi

5 menit pembacaan kesimpulan meeting

5 menit penutup

### 4. Sosialisasi Safety Meeting dilakukan ketika pergantian kru mencapai lebih dari 50% dan terjadi setiap bulan. Tujuannya adalah:

- a) Memastikan semua kru baru mendapatkan informasi terkait keselamatan di atas kapal.

- b) Menyamakan pemahaman terkait prosedur keselamatan di lingkungan kerja.
- c) Meningkatkan kesadaran terhadap risiko dan langkah-langkah pencegahan.
- d) Menjamin bahwa setiap kru, baru maupun lama, memiliki pemahaman yang seragam terkait keselamatan kerja di kapal.

## 2. Tujuan dari Safety Meeting

Tujuan dari Safety Meeting adalah menyampaikan materi sebelum atau pada awal pelaksanaan aktivitas atau pekerjaan. Seringkali, informasi ini disampaikan oleh Supervisor atau pekerja (operator) sendiri, tidak selalu terkait dengan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3). Prinsipnya, Safety Meeting dilakukan agar memberikan, mengingatkan, dan mendidik mengenai urgensi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) dalam pekerjaan. Penerapan Safety Meeting memiliki tujuan utama untuk memberikan pengarahan melalui forum atau briefing. Hal ini sangat penting karena kekurangan pengetahuan mengenai metode-metode melakukan pekerjaan benar, terutama sesuai dengan bagian-bagian mereka sendiri, dapat menyebabkan kecelakaan kerja. Manfaat Safety Meeting sebagai sarana penunjang melibatkan diskusi berbagai masalah pekerjaan, implementasi, dan praktek lapangan guna mencegah potensi bahaya di tempat kerja. Melalui Safety Meeting, pengetahuan kita dapat ditingkatkan terhadap berbagai aspek, termasuk:

### 1. Pemahaman Pekerjaan dan Bahayanya:

Safety Meeting memberikan wawasan mendalam terkait pekerjaan yang dihadapi dan potensi bahayanya. Pengalaman dalam menangani berbagai tugas dan tanggung jawab membuat kita semakin berpengalaman dan familiar dengan lingkungan kerja dalam kondisi darurat.

2. Pengalaman kerja menunjukkan bahwa kebiasaan melakukan pekerjaan seringkali membuat kita mahir, tetapi dapat juga menimbulkan kelalaian. Terlalu terbiasa bisa membuat kita gegabah dan menganggap sepele prosedur kerja. Oleh karena itu, penting untuk selalu mengikuti prosedur kerja yang telah ditetapkan. Ini tidak hanya memberikan perlindungan, tetapi juga meminimalisir risiko dan mencegah kecelakaan kerja yang tidak diinginkan.
3. Setiap pekerja bertanggung jawab untuk bekerja dengan aman dan menggunakan perlengkapan safety atau Alat Pelindung Diri (APD). Peralatan ini disediakan oleh perusahaan dan wajib digunakan dengan benar oleh staf dan pekerja di kamar mesin untuk menjaga keselamatan.
4. Dalam Safety Meeting, kita tidak hanya memperoleh informasi keselamatan, tapi juga tanpa sadar belajar berkomunikasi. Kita mengerti kapan harus mendengarkan dan kapan saatnya berbicara. Komunikasi yang baik menciptakan keakraban dan suasana kerja yang nyaman, membuat bekerja sehari-hari terasa ringan.

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

#### 1. Penjelasan

##### a. Safety Management System (SMS)

Safety Management System (SMS) merupakan suatu sistem manajemen yang melibatkan penataan dan pelaporan dokumentasi. Sistem ini memungkinkan staf perusahaan untuk secara efektif menerapkan kebijakan perusahaan terkait keselamatan dan upaya pencegahan pencemaran. SMS dirancang untuk mengelola dan memitigasi risiko-risiko yang terkait dengan operasi kapal, dengan tujuan utama

meningkatkan keselamatan dan mencegah polusi laut. Beberapa definisi dikemukakan oleh para ahli suatu manajemen yaitu :

1) Menurut Terry, George R. (2012):

Terry mendefinisikan manajemen sebagai upaya mencapai sasaran yang telah ditetapkan dengan menggunakan kegiatan orang lain. Definisi ini menekankan pada aspek pencapaian tujuan melalui koordinasi dan pengelolaan sumber daya manusia.

2) Menurut Lepawsky, Albert (2013):

Lepawsky mendeskripsikan manajemen sebagai energi atau kekuatan yang memimpin, membimbing, dan mengarahkan suatu entitas organisasi untuk mencapai sasaran yang telah ditetapkan sebelumnya. Definisi ini menyoroti peran kepemimpinan dan pengarahan dalam mencapai kesuksesan organisasi.

Pemilik atau pengelola kapal memiliki tanggung jawab untuk menyediakan dan merawat kapal, termasuk peralatan, peralatan kerja, manual operasional, dan dokumen-dokumen lainnya. Selain itu, mereka bertanggung jawab untuk mengatur rencana dan operasional secara selayak dan sepraktis mungkin, tanpa mengandung risiko bahaya yang dapat menyebabkan kejadian kecelakaan atau cedera pada awak pelaut. Teruntuk, hal-hal pelaksanaan yang mesti direncanakan dan disiapkan dan dilaksanakan agar:

- 1) Bahaya yang dapat terjadi memungkinkan dilakukannya tindakan pencegahan.
- 2) Posisi kerja sebaiknya menghindari penggunaan tenaga atau gerakan yang tidak perlu.
- 3) Penataan kegiatan tersebut harus memperhitungkan keselamatan dan kesehatan para awak kapal.

- 4) Memastikan bahwa bahan dan produk yang digunakan berada dalam kondisi aman dan tidak menimbulkan risiko atau gangguan terhadap kesehatan para awak kapal.
- 5) Menggunakan metode kerja yang tepat dapat melindungi para awak kapal dari dampak buruk bahan kimia, faktor fisik, dan faktor biologis yang berpotensi berbahaya.

b. Fungsi dari Manajemen

Manajemen melibatkan serangkaian kegiatan yang dilakukan oleh manajer untuk mencapai tujuan organisasi. Dalam konteks kapal atau perusahaan pelayaran, empat fungsi utama manajemen, yang dikemukakan oleh Terry, George R., meliputi:

- 1) Merencanakan (Planning) : Merencanakan melibatkan penentuan tujuan yang akan dicapai di masa depan dan perumusan strategi untuk mencapai tujuan tersebut. Ini mencakup identifikasi langkah-langkah yang perlu diambil untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan.
- 2) Mengatur (Organising) : Mengorganisir melibatkan klasifikasi dan identifikasi kegiatan utama serta persiapan pelaksanaan kegiatan tersebut. Ini mencakup alokasi sumber daya dan struktur organisasi untuk mendukung rencana yang telah dibuat.
- 3) Actuating : Actuating melibatkan pelaksanaan strategi yang telah ditetapkan sebelumnya atau implementasi tindakan sesuai dengan rencana. Ini mencakup koordinasi dan motivasi orang-orang untuk melaksanakan tugas mereka.
- 4) Pengendalian (Controlling) : Pengendalian melibatkan pengukuran kinerja yang bertujuan, mengidentifikasi penyebab penyimpangan dari rencana, dan mengambil tindakan korektif bila diperlukan. Ini mencakup evaluasi secara terus-menerus untuk memastikan bahwa organisasi bergerak menuju pencapaian tujuan.

c. Keselamatan dan kesehatan kerja

Menurut definisi dari OSHA (Administrasi Keselamatan dan Kesehatan Kerja) dan Komite Kesehatan dan Keselamatan Kerja ILO/WHO, adalah bidang ilmu terapan yang bertujuan untuk menciptakan sistem kerja yang aman dan memastikan kesejahteraan para pekerja selama mereka menjalankan tugasnya. Keselamatan pelayaran, dalam konteks ini, berkaitan dengan aspek keselamatan dalam pelayaran, penyidikan kecelakaan pelayaran, dan upaya pencegahan kecelakaan pelayaran melalui peraturan, pendidikan, dan pelatihan. Kondisi kecelakaan atau keselamatan diukur dengan dampak berupa rasa sakit, cedera, atau kehilangan, dan fokusnya adalah pada pengendalian kerugian yang tidak disengaja. Menurut penulis, kecelakaan terutama disebabkan oleh kurangnya pengawasan manajemen, dan fungsi pengendalian ini berada di tangan manajemen atau dalam posisi tertentu. Keselamatan pelayaran juga menjadi tanggung jawab pemerintah, baik dalam konteks pelayaran militer maupun sipil. Jaminan keselamatan pelayaran menjadi syarat untuk memenuhi persyaratan jaminan keselamatan transportasi wilayah perairan, pelabuhan, dan lingkungan laut, sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

d. Kebijakan atau peraturan

Kebijakan atau peraturan memiliki peran kritis dalam implementasi program keselamatan, termasuk program keselamatan di kapal. Kebijakan yang dikeluarkan oleh Pemerintah memainkan peran penting dalam pelaksanaan program keselamatan, karena selain memiliki sifat mengikat, kebijakan dapat berfungsi sebagai panduan atau pedoman dalam implementasi program keselamatan. Indonesia, sebagai negara kepulauan (maritim), memiliki peraturan tentang

pelayaran yang mencakup peraturan terkait aspek pelayaran dan keselamatan. Aturan ini mencakup berbagai aspek, mulai dari manajemen keselamatan, kesehatan, hingga standar operasional keselamatan kapal. Keberadaan kebijakan tersebut memastikan adanya kerangka hukum yang mengatur dan mengarahkan implementasi program keselamatan di kapal, sejalan dengan upaya menjaga keselamatan pelayaran di perairan Indonesia. Peraturan pelayaran di Indonesia dapat dikelompokkan menjadi dua kategori :

- 1) Peraturan pelayaran di Indonesia terbagi menjadi dua jenis, yakni Peraturan Nasional yang berlaku untuk pelayaran di wilayah Indonesia dan kapal-kapal berbendera Indonesia di luar perairan Indonesia. Contoh peraturan nasional mencakup Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan.
- 2) Peraturan Internasional dalam konteks pelayaran di Indonesia mengacu pada peraturan yang bersifat internasional dan berlaku untuk negara-negara yang menjadi penandatangan konvensi internasional tentang keselamatan jiwa di laut tahun 1974 (SOLAS, 1974). Originasinya berasal dari International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS, 1974), yang disahkan oleh Pemerintah Republik Indonesia melalui Keputusan Presiden No. 65 tanggal 25 Mei 1980. Keselamatan dan kesehatan kerja di laut menjadi bagian dari sistem keselamatan maritim yang diawasi oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Keselamatan di kapal diatur oleh Undang-Undang Republik Indonesia tentang pelayaran. Sistem keselamatan maritim ini mencakup keselamatan jiwa manusia dan kekayaan dalam lingkungan maritim. Lingkungan laut dianggap sebagai kekayaan negara yang harus dilindungi

dari berbagai risiko, termasuk pencemaran oleh minyak dan bahan kimia beracun, serta tumpahan dari alat angkutan laut.

e. Keselamatan atau menciptakan kondusif di lingkungan sekitar  
Keamanan merujuk pada kondisi di mana membuat lingkungan yang damai, tenang, dan nyaman tanpa terdapat ancaman dari unsur alam maupun manusia. Ancaman terhadap keamanan berasal dari faktor alam, seperti bencana alam, dan dari tindakan manusia, seperti tindakan pencurian, pembajakan, terorisme, dan bentuk ancaman sebagainya. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, kata "aman" memiliki arti sebagai tidak berisiko bahaya, bebas dari gangguan (seperti pencuri, hama, dsb.), terlindungi atau tersembunyi, tidak dapat diambil oleh orang lain, pasti, tanpa keraguan, tidak membawa risiko, memberikan ketenteraman, dan tidak menimbulkan rasa takut atau kekhawatiran.

f. Pelabuhan

Pelabuhan, menurut Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2001 Pasal 1 tentang Kepelabuhanan, pelabuhan didefinisikan sebagai suatu area yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya yang memiliki batas-batas tertentu. Pelabuhan berperan sebagai tempat untuk kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi, di mana kapal dapat bersandar, berlabuh, naik turun penumpang, dan/atau melakukan bongkar muat barang. Di dalamnya juga terdapat fasilitas keselamatan pelayaran dan berbagai kegiatan penunjang pelabuhan. juga termasuk dalam merupakan tempat penting sebagai pusat kegiatan pemerintahan dan ekonomi, dan juga sebagai lokasi perpindahan intra dan antar moda transportasi. Memiliki peran strategis sebagai pintu gerbang dan penghubung antar daerah, pulau, benua, dan bangsa. Pelabuhan memiliki potensi untuk memajukan wilayah di sekitarnya, yang juga dikenal sebagai

daerah pengaruh. Wilayah ini melibatkan hubungan kepentingan ekonomi, sosial, dan pertahanan, termasuk pangkalan militer angkatan laut.

Para pemilik atau pengelola kapal bertanggung jawab menyediakan, merawat kapal, peralatan, alat kerja, buku panduan, dan dokumen lainnya dengan merencanakan operasional agar selayak mungkin tanpa resiko kecelakaan bagi para pelaut. Keselamatan dan kesehatan kerja diutamakan dengan penerapan praktik keselamatan dan pemeliharaan kapal yang baik. Setiap kegiatan harus direncanakan, dipersiapkan, dan dilaksanakan dengan memperhatikan :

- 1) Pencegahan segala bahaya yang mungkin terjadi.
- 2) Menghindari posisi kerja yang tidak perlu menggunakan tenaga atau gerakan.
- 3) Penetapan tugas yang mempertimbangkan aspek keselamatan dan kesehatan para awak kapal.
- 4) Pemilihan bahan dan produk yang aman tanpa menimbulkan risiko terhadap kesehatan para awak kapal.
- 5) Implementasi metode kerja untuk melindungi awak kapal dari efek merugikan bahan kimia, faktor fisik, dan faktor biologis yang berpotensi membahayakan.

Observasi adalah catatan pernyataan yang dibuat selama audit manajemen keselamatan, yang didukung oleh bukti objektif. Observasi dapat mencakup pernyataan auditor terkait Sistem Manajemen Keselamatan (SMS), dan jika tidak diperbaiki, dapat mengakibatkan ketidaksesuaian di masa yang akan datang. Ketidak sesuaian merupakan hasil dari observasi yang ditemukan dengan bukti yang mendukung. Objektif yang menunjukkan bahwa salah satu persyaratan yang ditetapkan tidak dipenuhi.

- a. Tujuan dari Safety Management System (SMS) yang diterapkan oleh perusahaan dalam konteks pelayaran mencakup:
- 1) Menyusun Tata Kerja dan Lingkungan Kerja yang Aman dalam Pengoperasian Kapal: Memastikan bahwa semua prosedur kerja dan lingkungan di kapal dirancang untuk menciptakan kondisi kerja yang aman.
  - 2) Membentuk Perlindungan Terhadap Semua Risiko yang Diketahui Mungkin Terjadi: Mengidentifikasi, mengevaluasi, dan mengelola segala risiko yang diketahui dapat muncul selama pengoperasian kapal untuk mencegah terjadinya kecelakaan atau gangguan.
  - 3) Terus Meningkatkan Kecakapan Manajemen Keselamatan untuk Seluruh Personil secara Berkelanjutan: Memberikan pelatihan dan pengembangan kepada seluruh personil, termasuk yang berada di darat maupun di kapal, untuk meningkatkan kecakapan mereka dalam manajemen keselamatan.
  - 4) Kesiapan Menangani Situasi Darurat terkait dengan Keselamatan dan Lingkungan: Memastikan bahwa personil memiliki kesiapan dan pengetahuan yang cukup dalam mengatasi situasi darurat berkaitan dengan nyawa manusia dan perlindungan lingkungan.

Pemeriksaan memiliki peran utama mendukung perusahaan mencapai tujuan yang ditetapkan oleh ISM Code. Proses ini memastikan bahwa sistem manajemen keselamatan kapal sesuai dengan persyaratan kode tersebut tanpa melebihi batas-batas yang telah ditetapkan. Verifikasi juga membantu mengukur efektivitas sistem manajemen keselamatan, memberikan umpan balik untuk perbaikan, dan mendorong perusahaan untuk

berkomitmen pada perbaikan berkelanjutan sebagai bagian integral dari kepatuhan terhadap ISM Code.

#### **D. Manual atau Prosedur Keselamatan yang Dibutuhkan untuk Implementasi ISM Code**

Dalam merencanakan pelaksanaan ISM Code, diperlukan berbagai manual/prosedur keselamatan sebagai panduan operasional. Berikut ini adalah rangkuman isi manual-prosedur yang diperlukan, mengacu pada "Guidelines On the Application of the IMO ISM Code" yang diterbitkan oleh The International Chamber of Shipping (ICS) dan International Shipping Federation (ISF) yang telah diadaptasi untuk operasi kapal bulk carrier:

##### **1. Umum**

- a. Struktur organisasi Kapal: Menetapkan dengan jelas struktur organisasi kapal dan Mendefinisikan tugas dan tanggung jawab kru kapal.
- b. Bertanggung jawab Fungsional: Memetakan tanggung jawab fungsional berdasarkan jabatan masing-masing awak kapal.
- c. Prosedur Pelaporan: Menjelaskan mekanisme pelaporan peristiwa atau ketidaksesuaian secara cepat kepada pihak berwenang.
- d. Komunikasi Antara Kapal dan Perusahaan: Menyajikan prosedur berkomunikasi antar kapal dan kantor pusat perusahaan.
- e. Pemeriksaan oleh Kapten dan Perwira Senior: Mendokumentasikan prosedur pelaksanaan inspeksi oleh kapten dan perwira senior.
- f. Persiapan dan Penjagaan Dokumen dan Catatan: Menjelaskan prosedur pengumpulan, penyimpanan, dan penjagaan dokumen dan catatan.
- g. Manajemen Kesehatan: Menetapkan fasilitas dan prosedur perawatan medis di kapal.

- h. Kondisi Fisik untuk Tugas dan Pencegahan Kelelahan Berlebihan: Menyusun kebijakan dan tata cara untuk menjaga kesehatan dan kebugaran awak kapal.
- i. Kebijakan dan Prosedur Alkohol dan Narkoba: Menetapkan aturan ketat terkait konsumsi beralkohol dan obat terlarang di kapal.
- j. Panduan Pengoperasian dan Perawatan untuk Peralatan, Kecuali Disediakan Secara Terpisah: Menyediakan petunjuk operasional dan pemeliharaan peralatan di kapal.
- k. Daftar Periksa Keselamatan Laut dan Keselamatan Muatan: Menyusun dan memelihara daftar periksa kelayakan laut dan kargo.

## 2. Pelabuhan

- a. Penerima muatan: Menetapkan tata cara untuk penerimaan kargo di pelabuhan.
- b. Tata cara Muat dan Bongkar, Termasuk yang Terkait Barang Berbahaya: Menjelaskan tata cara yang harus diikuti dalam proses pemuatan dan pembongkaran, terutama untuk kargo berbahaya.
- c. Penjagaan dan Patroli Pelabuhan: Mendefinisikan langkah-langkah keamanan dan patroli yang diperlukan di sekitar area pelabuhan.
- d. Hubungan dengan Otoritas Pantai: Menjelaskan cara menjalin hubungan yang efektif dengan pihak berwenang pantai
- e. Pemantauan Trim dan Stabilitas: Menetapkan tata cara kerja pemantauan dan penanganan kapal.
- f. Penanganan jatuh Kargo Cair dan Bahan bakar Kapal yang Tidak Disengaja: Menetapkan tindakan yang harus diambil dalam mengatasi jatuhnya kargo cairan dan bahan bakar kapal yang tidak disengaja.

- g. Pemanfaatan Fasilitas Penerimaan Minyak, Cairan Bahaya, dan limbah: Menjelaskan prosedur menggunakan fasilitas penerimaan untuk minyak, cairan berbahaya, dan pengelolaan limbah.
  - h. Respon Terhadap kejadian Pencemaran: Menyusun prosedur tanggapan cepat terhadap insiden polusi yang mungkin terjadi.
  - i. Penggunaan Alat-alat Keselamatan: Menetapkan penggunaan alat-alat keselamatan yang diperlukan saat kapal berada di pelabuhan.
3. Persiapan pada saat dalam pelayaran
- a. Memeriksa dan mencatat draft: Mengevaluasi kedalaman air sekitar kapal dan mencatatnya.
  - b. Memeriksa stabilitas kapal: Menilai apakah kapal dalam keadaan stabil.
  - c. Evaluasi kondisi cuaca: Mengamati keadaan cuaca saat ini dan prediksi cuaca selama perjalanan.
  - d. Mengamankan muatan dan pintu lambung kapal: Menjaga agar muatan dan semua pintu di lambung aman dan tertutup rapat.
  - e. Menguji mesin, steering, alat navigasi, sistem komunikasi, generator, penerangan darurat, dan peralatan keamanan: Melakukan uji coba untuk memastikan fungsi yang baik dari mesin, serta komunikasi, generator, pencahayaan darurat, dan peralatan keamanan.
  - f. Persiapan di stasiun pelabuhan: Menyiapkan kapal sebelum berangkat dari stasiun pelabuhan.
  - g. Mendokumentasikan kondisi berlayar: Mencatat kondisi kapal dan kelengkapannya sebelum berlayar.
  - h. Memeriksa peralatan pencegahan polusi: Mengevaluasi dan memastikan kelancaran peralatan pencegahan polusi kapal.
  - i. Memverifikasi pemakaian peta dan publikasi laut terkini: Menyakinkan bahwa peta dan publikasi laut yang digunakan adalah yang paling baru.

- j. Menggunakan peralatan keselamatan: Memastikan bahwa semua peralatan keselamatan, seperti pelampung dan peralatan penyelamatan, siap digunakan.
4. Tahapan pada saat kapal berlayar
- a. Mengatur jaga di jembatan dan ruang mesin: Mengatur pengawasan mesin kapal.
  - b. Menanggapi syarat khusus: Mengambil tindakan sesuai dengan persyaratan khusus ketika menghadapi cuaca buruk dan kabut.
  - c. Berkomunikasi melalui radio, dalam penggunaan VHF: Melakukan komunikasi menggunakan radio, termasuk menggunakan peralatan VHF.
  - d. Mengelola data manuver, kecuali jika disajikan secara terpisah: Menangani informasi manuver, kecuali jika informasi tersebut disajikan secara terpisah.
  - e. Melakukan patroli keamanan, patroli kebakaran, lainnya dalam pengawasan: Melakukan patroli keamanan, kebakaran, dan pengaturan lainnya memastikan pengawasan yang baik.
  - f. Buang air minyak, zat cair berbahaya, dan sampah ke laut dari lambung kapal atau ruang mesin: Membuang ke laut air berminyak, zat cair berbahaya, dan sampah dari bagian lambung kapal atau ruang mesin.
  - g. Menggunakan peralatan keselamatan: Menggunakan peralatan keselamatan yang sesuai.
5. Persiapan saat ke pelabuhan
- a. Melakukan uji mesin, steering, alat navigasi dan berkomunikasi, generator.
  - b. Persiapan di pelabuhan: Menyiapkan kapal sebelum berangkat dari stasiun pelabuhan.
  - c. Pelaksanaan pilotase: Mengikuti panduan pilot untuk masuk atau keluar dari pelabuhan.

- d. Memeroleh informasi dan berkomunikasi dengan pelabuhan: Mengumpulkan informasi dan berkomunikasi dengan pihak yang berwenang di pelabuhan.
- e. Menilai kondisi cuaca: Mengevaluasi kondisi cuaca saat ini untuk perjalanan ke pelabuhan.
- f. Menentukan arah berlayar, menggunakan tabel pasang surut, dan grafik: Menentukan arah perjalanan, memeriksa pasang surut, dan menggunakan grafik yang diperlukan.
- g. Menangani pemberat (Ballast): Melakukan pengaturan pemberat di kapal untuk menjaga keseimbangan.
- h. Melakukan operasi helicopter: Melakukan operasi terkait helikopter jika diperlukan.
- i. Memeriksa stabilitas dan kekedapan air: Memastikan stabilitas dan kekedapan air kapal sebelum perjalanan.
- j. Menggunakan peralatan keselamatan: Menggunakan peralatan keselamatan yang diperlukan untuk perjalanan ke pelabuhan.

#### **E. Protective Equipment (PPE) yang harus ada di kapal**

Perlengkapan Pelindung (PPE) adalah perlengkapan yang digunakan untuk melindungi kru dari cedera yang dapat disebabkan oleh kontak berbagai jenis bahaya di lingkungan kerja. Bahaya tersebut dapat berkaitan dengan sifat kimia, biologis, radiasi, fisik, elektrik, mekanik, dan sebagainya. PPE mencakup berbagai peralatan yang dirancang untuk memberikan perlindungan terhadap potensi kecelakaan. Peralatan ini wajib digunakan sesuai dengan jenis bahaya dan risiko kerja harus diidentifikasi untuk menjaga keselamatan awak kapal dan orang di sekitarnya. Penggunaan PPE sangat penting, baik ketika kapal sedang berlayar maupun berlabuh. Persyaratan untuk Alat Pelindung Diri (APD) harus dipatuhi dengan ketat di atas kapal yaitu:

- a. Alat Pelindung Diri (APD) harus memberikan tingkat perlindungan yang efektif, risiko mungkin dihadapi oleh kru kapal. Peralatan

tersebut harus ringan dan tidak menimbulkan ketidak aman yang berlebihan.

- b. Peralatan dapat digunakan dengan fleksibel, sesuai dengan kebutuhan pekerjaan.
- c. Desain peralatan harus menarik dan sesuai dengan bentuk tubuh pemakai.
- d. PPE harus tahan lama dan dapat digunakan jangka waktu yang panjang.
- e. Penggunaan PPE tidak dibolehkan menimbulkan risiko tambahan bagi pengguna.
- f. PPE sesuai standar keamanan yang sudah ditetapkan.
- g. Peralatan tidak boleh membatasi kebebasan gerakan atau pemakainya.
- h. Cadangan PPE dapat ditemukan untuk mempermudah pemeliharaan dan merawatnya.

IMO mengelompokkan macam-macam Alat Pelindung Diri (APD). Pemilihan PPE harus disesuaikan dengan area tubuh yang perlu dilindungi. Yaitu antara lain :

### Alat Pelindung Diri



Sumber : [https://teknikece.com/alat-pelindung-diri/#google\\_vignette](https://teknikece.com/alat-pelindung-diri/#google_vignette)

- a. Mata. Risiko: Terkena percikan bahan kimia atau logam cair, debu, serbuk katalis, proyektil, gas, uap, dan radiasi.

Alat Pelindung Diri (APD): Kacamata keselamatan, kacamata pelindung, pelindung wajah, perisai las.

- b. Telinga. Resiko: Paparan suara dengan tingkat kebisingan lebih dari 85 dB.

Alat Pelindung Diri (APD): Penutup telinga, penutup telinga model saluran.

- c. Kepala. Resiko: Tertimpahan benda jatuh, terbentur oleh benda keras, atau rambut kelilit pada benda berputar.

Alat Pelindung diri (APD): Helm keselamatan, helm dengan penutup.

- d. Pernapasan. Resiko: Paparan debu, uap, gas, atau kehabisan oksigen.

Alat Pelindung diri (APD): Respirator, alat pernapasan

- e. Tubuh. Resiko: Paparan suhu ekstrim, cuaca buruk, cipratan bahan kimia atau logam cair, atau semburan dari tekanan yang bocor.

Alat Pelindung diri (APD): Pakaian pelindung, pakaian kimia, rompi, celemek, pakaian seluruh tubuh, jaket.

- f. Tangan dan Pergelangan. Resiko: Paparan suhu ekstrim, benda tajam, tertimpa benda berat, sengat listrik, kimia, atau risiko terinfeksi kulit.

Alat Pelindung Diri (APAD): Sarung tangan, lengan pelindung, sarung tangan pengaman.

- g. Kaki. Resiko: Licin, terjebak di benda tajam, tertimpa benda jatuh, cipratan kimia atau logam bercair, atau risiko abrasif.

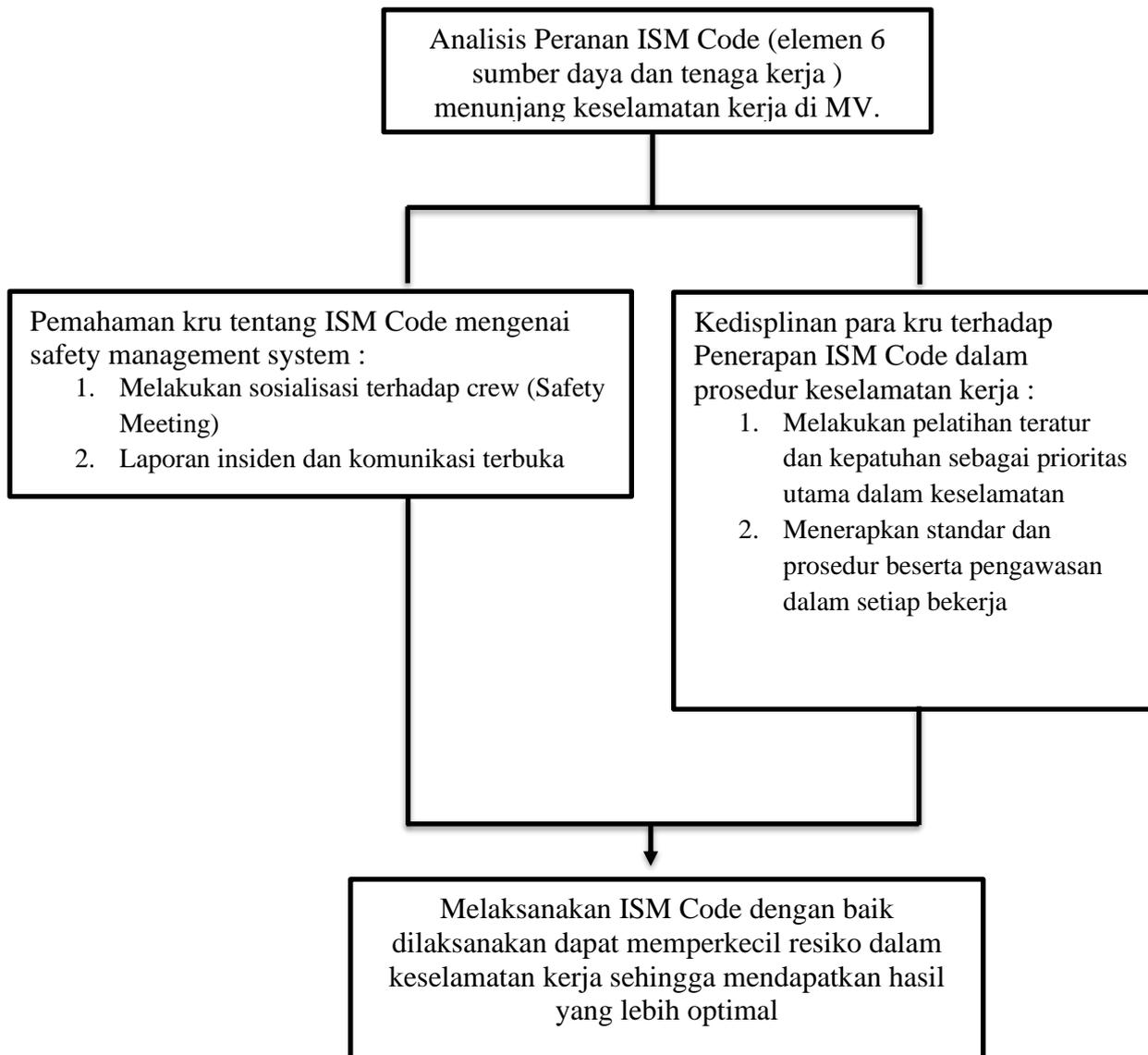
Alat Pelindung Diri (APD): Sepatu keselamatan, sepatu keselamatan, penutup kaki, spats.

## F. Kerangka Pikir

Untuk menjadikan penulisan lebih jelas dan mudah dipahami, penulis akan membahas kerangka pikir terkait peran ISM Code. Untuk memberikan mengenai peranan *ISM Code* di atas kapal yang telah di kemukakan dalam masalah-masalah pada bab 1.

Dalam skripsi ini, penulis merancang sebuah ide pemikiran. Apabila *ISM Code* dapat terlaksana dengan baik sehingga kru dapat menghindari atau minimalisir dari bahaya dari kecelakaan di atas kapal.

Gambar 2.1 Kerangka Pikir



## **G. Hipotesis**

Berdasarkan masalah pokok yang diajukan, hipotesis dalam penulisan ini dapat diformulasikan sebagai berikut:

“Diduga dikarenakan peranan *ISM Code* dalam menunjang keselamatan di MV. Dewi Saraswati belum terlaksana dengan secara baik dalam pengoperasiannya”

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

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

Penulis menggunakan jenis penelitian kualitatif dalam skripsi ini. Pendekatan ini melibatkan pengumpulan data melalui orang yang berkompeten dalam bidang tersebut atau presentasi lisan. Data tertulis dapat diperoleh dari literatur, dokumen resmi, jurnal ilmiah, dan sumber tulisan lainnya yang relevan. Beberapa kru untuk mendapatkan hasil yang diinginkan oleh peneliti. Pendekatan kualitatif memungkinkan peneliti untuk memahami konteks lebih mendalam dan menggali pemahaman yang lebih rinci melalui interaksi langsung dengan responden.

Desain penelitian ini mencakup rencana dan kerangka penyelidikan untuk mengumpulkan data, beserta merinci perencanaan pemilihan bersumber dan tipe informasi yang akan dipakai. Tujuan desain ini adalah untuk memberikan jawaban terhadap pertanyaan penelitian berupa peran ISM Code dalam peningkatan keselamatan dalam operasi. Desain ini bertujuan agar penyelidikan berjalan lancar dan mampu menghasilkan temuan yang relevan terkait peran ISM Code dalam konteks keselamatan operasional di atas kapal.

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

Agar untuk dapat mengukur dan mengamati konsep dalam penelitian ini, diperlukan rumusan definisi konsep. Diartikan sebagai pengertian yang mencakup beberapa objek yang memiliki ciri-ciri serupa (Bahri, 2000). Definisi konsep menjadi unsur penelitian karena membantu peneliti menyusun, diperlukan penggunaan alat ukur data yang tepat dan akurat. Oleh karena itu, untuk mempermudah proses pengukuran dalam penelitian ini, perlu dirumuskan pengertian yang jelas untuk setiap konsep yang akan diukur. Untuk mengukur dan

mengamati dalam penelitian ini, diperlukan rumusan definisi konsep. Dan diartikan sebagai satuan yang mencakup beberapa objek, memiliki ciri serupa (Bahri, 2000). Telah menjadi unsur kunci dalam meneliti, karena membantu peneliti menyusun dan perlu dirumuskan definisi yang jelas untuk setiap konsep yang akan diukur. konsep-konsep yang dibahas dijelaskan sebagai berikut:

1. Peranan ISM Code:

Definisi: Peran ISM Code telah diatur dalam SOLAS 1974 Chapter IX-Management for the Safe Operation of Ship yang mewajibkan penerapan International Safety Management (ISM) Code. ISM Code mensyaratkan penerapan Safety Management System oleh pemilik kapal atau individu yang bertanggung jawab atas kapal (perusahaan). Tujuannya adalah menetapkan standar internasional untuk manajemen keselamatan, pengoperasian kapal, dan pencegahan pencemaran.

2. Keselamatan pengoperasian:

Definisi: Keselamatan dalam operasi telah dijelaskan dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 45 Tahun 2012 membahas Manajemen Keselamatan Kapal. Dan sebagai manajemen keselamatan yang aman dalam operasi kapal dan upaya pencegahan pencemaran lingkungan. Definisi ini tercantum dalam BAB I Pasal 1.

### **C. Unit Analisis**

Analisis penelitian terfokus pada Nahkoda, Mualim 1, 3, Bosun, KKM, dan Oiler beberapa responden di MV Dewi Saraswati. Data dari wawancara dengan mereka akan digunakan untuk memahami pandangan terkait peran ISM Code dan keselamatan kapal.

#### **D. Teknik Pengumpulan Data**

Untuk mengumpulkan data yang dibutuhkan dalam penelitian ini, penulis menggunakan beberapa metode, antara lain:

1. Observasi dalam penelitian ini dilakukan dengan mengamati langsung praktek pelaksanaan ISM Code di kapal MV Dewi Saraswati. Observasi, atau perhatian terfokus terhadap kejadian, gejala, atau sesuatu, diartikan sebagai metode pengumpulan data esensial dalam penelitian, terutama dalam pendekatan kualitatif (Emzir, 2016:37-38).

Tujuan dari observasi ini adalah untuk mendeskripsikan setting operasi, aktivitas yang dilakukan oleh kru, dan bagaimana peranan mereka dalam menerapkan ISM Code. Observasi dilakukan saat peneliti turut serta dalam kegiatan operasi, saat kapal dalam pelayaran maupun berada di pelabuhan (Poerwandari, 2013:136). Pendekatan ini memungkinkan peneliti untuk memahami secara langsung praktik keselamatan dan implementasi ISM Code di lapangan.

2. Wawancara dalam penelitian ini, wawancara dilakukan dengan beberapa responden yang sudah di kemukakan di kapal MV Dewi Saraswati. Menurut Banister (1994 dalam Poerwandari, 2013:146), mewancarai merupakan bertanya dan jawab yang disusun untuk mencapai tujuan diinginkan. wawancara secara kualitatif dipilih ketika meneliti ingin mendapatkan pemahaman tentang makna subjektif yang dipahami setiap orang terkait topik penelitian. Metode ini digunakan untuk melakukan eksplorasi terhadap isu-isu yang sulit dijelaskan dengan secara pendekatan lain.
3. Metode Penelitian Pustaka (Library Research) Penelitian dengan menggunakan Metode Penelitian Pustaka atau Library Research dilakukan dengan membaca dan mempelajari literatur, buku, dan tulisan terkait sebagai sumber untuk memperoleh dasar teori dalam mengaddress masalah penelitian.

## **E. Prosedur Dalam Mengolah dan Analisis Data**

### **1. Prosedur dalam mengolah data**

Setelah data yang dibutuhkan terkumpul, langkah berikutnya adalah olah data dengan menggunakan beberapa teknik sebagai berikut:

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

Definisi: Proses editing melibatkan pemeriksaan data, terutama terkait kelengkapan jawaban, keterbacaan tulisan, kejelasan makna, dan kesesuaian serta relevansinya dengan data lain. Dalam konteks penelitian ini, peneliti melakukan proses editing terhadap hasil data observasi, wawancara, dan penelitian pustaka terkait peranan ISM Code di atas kapal MV Dewi Saraswati.

#### **b. Verifying**

Verifying (verifikasi) adalah proses memeriksa data dan informasi yang telah diperoleh dari lapangan guna memastikan validitasnya sehingga dapat diakui dan digunakan dengan percaya dalam penelitian.

#### **c. *Concluding* (Hasil Kesimpulan)**

Kesimpulan merupakan langkah terakhir dalam proses pengolahan data. Ini merujuk pada hasil akhir yang akan menjadi data terkait dengan objek penelitian. Penerapan *Concluding* mencakup hasil dari tiga proses sebelumnya, yaitu editing dan verifying. Kesimpulan ini membentuk gambaran keseluruhan dari data yang telah diproses, memungkinkan peneliti untuk menyusun temuan dan kesimpulan akhir terkait dengan objek penelitian, dalam hal ini, peranan ISM Code di atas kapal MV Dewi Saraswati.

### **2. Analisis Data**

Analisis data melibatkan pengelompokan dan pemeriksaan data, memilah data yang dikumpulkan untuk menemukan data

penting, serta merinci upaya secara resmi dalam menemukan tema dan rumusan ide berdasarkan saran dari data. Penerapan data yang telah dapat diperoleh dari observasi dan wawancara yang mendalam. berhubungan antar data dijelaskan untuk mengetahui peranan ISM Code dalam meningkatkan keselamatan di MV Dewi Saraswati. Analisis ini memberikan pemahaman yang mendalam terhadap temuan dan ide yang muncul dari data penelitian.

#### **F. Tempat dan Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilaksanakan sepanjang penulis menjalani praktek laut (Prala) di kapal MV Dewi Saraswati.

## BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

### A. Hasil Penelitian

#### 1. Observasi

##### a. Lokasi Penelitian

MV. Dewi Saraswati ialah Kapal tempat saya melakukan penelitian dan melaksanakan prala selama 12 bulan 21 hari. Kapal ini buatan dari CHENGXI SHIP ARD, JIANGYIN CHINA. Merupakan perusahaan dibidang pelayaran, perusahaan ini di agensi oleh PT, MSI SHIP MANAGEMENT yang bergerak dalam ekspor dan impor muatan oleh perusahaan pelayaran.

##### b. Berikut ini saya lampirkan data-data kapal MV.DEWI SARASWATI

 <b>M.V. DEWI SARASWATI</b> SHIP'S PARTICULARS				
NAME	MV. DEWI SARASWATI			
CALL SIGN	YCCN2			
BUILDER	CHENGXI SHIPYARD, JIANGYIN CHINA			
BUILDER'S HULL NO.	CX004			
DATE : KEEL LAID	14 APRIL 2009			
LAUNCHING	25 MAY 2009			
DELIVERY	21 AUG. 2009			
NATIONALITY	INDONESIA			
PORT OF REGISTRY	JAKARTA			
CLASS	BV			
CLASSIFICATION	BV 1 =HULL,+MACIL,Bulk Carrier BC-A (Holds nos.2 & 4 may be empty) ESP,CSR,unrestricted navigation, AET-UMS, VERTAR-HULL,Grab(20),MOON-SHAFT, In Water Survey)			
TYPE	BULK CARRIER			
NAVIGATION AREA	UNRESTRICTED AREA			
OWNER	PT. PELITA SAMUDERA SHIPPING			
MANAGER	MSI SHIP MANAGEMENT CO. LTD. (SINGAPORE)			
P & I CLUB	The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Lisbon/Louisbourg)			
OFFICIAL NO.	205395			
IMO NO.	9527001			
MSI NO.	525100905			
G R T	18873			
N R T	18395			
D W T	31005.10 MT			
LGHTSHIP	7432.00 MT			
MAXIMUM HEIGHT	42.3 Meters			
FULL LOAD DISPLACEMENT	30427.50 MT			
LENGTH OVERALL ( LOA )	176.20 Meters			
LENGTH ( P/P )	168.00 Meters			
DEPTH ( MLD )	14.00 Meters			
BREADTH ( MLD )	26.00 Meters			
DIST. BRIDGE TO FWD	146.8 Meters			
DIST. BRIDGE TO AFT	29.4 Meters			
DRAUGHT ( Summer ) / FWA	10.850 Meters / 225 MM			
TFC (Summer)	42.7 MT			
MAIN ENGINE	MAN B&W 6S46MC-C MK7			
HATCH COVER	FOLDING TYPE WATER TIGHT STEEL			
HATCH SIZE ( L X B )	HATCH NO. 1: (14.00 X 14.00 Meters) HATCH NO. 2,3,4&5: (19.20 X 15.60 Meters)			
CRANE ( HYDRAULIC )	4 NO.3 Hook SWL 20 MT(24m);Grab SWL 24MT (24m)			
INMARSAT -C I	4525 4025			
INMARSAT -C 2	4525 4026			
INMARSAT -B TEL	870 7731 77670			
FAX	870 7649 03950			
E-mail	<a href="mailto:devi.saraswati@msiindonesia.com">devi.saraswati@msiindonesia.com</a>			
CARGO HOLD CAPACITY IN CUBIC METERS				
GRAIN BULK	BALF			
HOH.D NO.1	6463.80	6140.6	<b>DEFT</b>	<b>DEFT</b>
HOH.D NO.2	8417.20	7996.4	Summer	31005.1 MT 10.850 M
HOH.D NO.3	8035.10	7637.1	Tropical	31003.3 MT 10.270 M
HOH.D NO.4	8267.90	7854.5	Winter	30109.1 MT 9.850 M
HOH.D NO.5	7548.60	7171.2	Fresh Water	31005.1 MT 10.285 M
TOTAL	38736.70	36799.80	FWA	225 MM

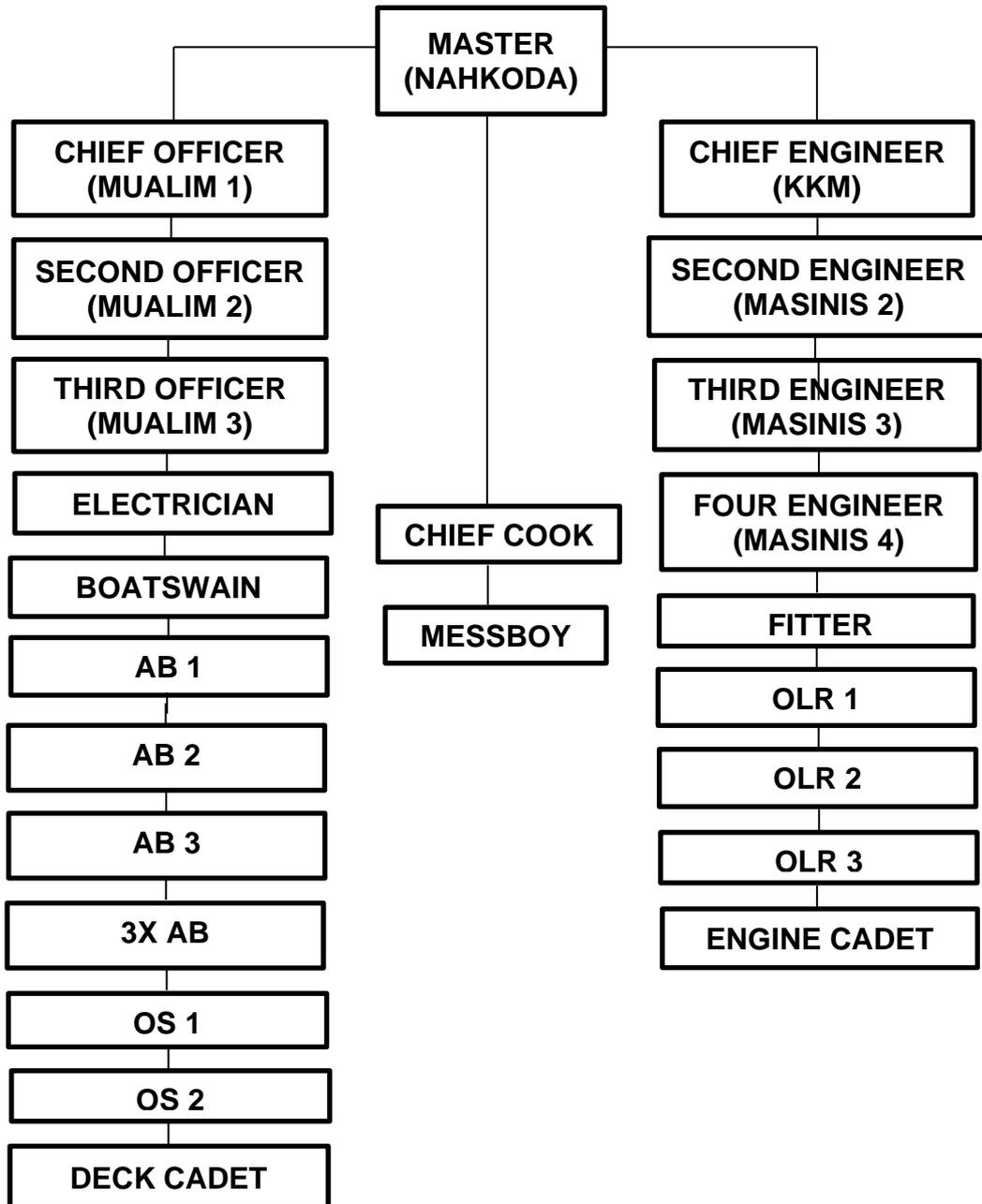
Sumber Data: Gambar 4.1 MV. DEWI SARASWATI

### c. Struktur Organisasi

Kru atau awak kapal terbagi ke dalam beberapa bagian, setiap bagian memiliki tanggung jawabnya sendiri. Nakhoda memiliki peran utama sebagai pemimpin dalam kegiatan pelayaran. Dengan diberlakukannya Amandemen International Convention on Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1995 sebagai penyempurnaan STCW 1978, Menteri Perhubungan mengeluarkan regulasi melalui Keputusan Menteri Perhubungan No.70 Tahun 1998 pada tanggal 21 Oktober 1998 tentang Pengawakan Kapal Niaga. Sesuai dengan BAB II Pasal 2 ayat (1) dan (2), setiap kapal niaga yang berlayar harus memiliki awak kapal yang terdiri dari seorang Nakhoda, sejumlah perwira, dan sejumlah rating. Komposisi awak kapal ini disesuaikan dengan daerah pelayaran, tonase kotor kapal (gross tonnage/GT), dan ukuran tenaga penggerak kapal (kilowatt/KW). Pasal 8 menegaskan bahwa anggota awak kapal yang mengawaki kapal niaga harus memenuhi persyaratan yang telah ditetapkan yaitu :

- 1) Nakhoda, Mualim, atau Masinis wajib memiliki sertifikat keahlian pelaut yang sesuai dengan daerah pelayaran, tonase kotor, dan ukuran tenaga penggerak kapal. Mereka juga harus memiliki sertifikat keterampilan pelaut.
- 2) Operator radio harus memegang sertifikat keahlian pelaut di bidang radio yang sesuai dengan peralatan radio yang ada di kapal. Mereka juga harus memiliki sertifikat keterampilan pelaut.
- 3) Bagi rating, sertifikat keahlian pelaut dan sertifikat keterampilan pelaut yang dimiliki harus sesuai dengan jenis tugas, ukuran, dan jenis kapal, serta tata susunan kapal (Nurhasanah dkk, 2015).

Tabel 4.2 Struktur Organisasi MV. Dewi Saraswati



(Sumber: MV. Dewi Saraswati)

## 2. Hasil Penelitian

### a. Kapal saat di Pelabuhan

Kemampuan dan keterampilan kerja seluruh crew sangatlah menentukan keselamatan dan keamanan selama bekerja sebagai tim dalam menanggapi segala jenis pekerjaan yang ada di atas kapal. Pentingnya pemahaman dan kesadaran akan jiwa keselamatan para crew di atas kapal harus diterapkan, maka hendaklah menggunakan peralatan dalam keselamatan kerja atau Personal Protective Equipment (PPE) guna menghindari resiko dalam bekerja yang dapat berakibat fatal terhadap crew kapal. Dalam menanggapi kecelakaan kerja yang terjadi di atas kapal para crew harus sigap dan tanggap secara cepat untug menolong korban dan memberikan perawatan secara intensif serta memperingati crew lain agar tetap berhati-hati dalam bekerja sesuai dengan standar keselamatan yang ada diatas kapal.

Sehingga keterampilan awak kapal merupakan pokok utama dalam peranan ISM Code. untuk menjaga pengetahuan crew terkait ISM Code di atas kapal MV. Dewi Saraswati maka tiap bulan di berikan beberapa test mengenai ISM Code. Sehingga pengetahuan crew dapat di kontrol dan diberikan pemahaman lebih lanjut.

Berdasarkan keterangan di atas tentang peralatan keselamatan kerja, berikut beberapa contoh Personal Protective Equipment kerja diatas kapal MV. Dewi Saraswati :

- 1) Protective Clothing
- 2) Helmet
- 3) Safety Shoes
- 4) Safety Hand Gloves
- 5) Goggles
- 6) EarMuff/Plug

- 7) Face Mask
- 8) Safety Harness
- 9) Chemical Suit
- 10) Welding Shield

Selain menggunakan peralatan keselamatan kerja, para crew juga harus memahami proses pelaksanaan atau tugas tugas yang dilaksanakan saat terjadi keadaan darurat sesuai standar yang ditetapkan dalam Safety Management System dari perusahaan kapal yang telah dibuat guna diterapkan di atas kapal. Berikut beberapa hal yang harus dipahami oleh crew saat keadaan darurat:

Gambar 4.3: Fire Emergency Alarm

**FIRE - EMERGENCY ALARM:**

**Signal -Continuous sounding of the alarm bells or klaxon accompanied by 4 long blasts on the ships whistle.**

(bells) \_\_\_\_\_ (whistle)

Instructions - An emergency has arisen which requires crew to muster at Emergency Stations, (This could be any emergency e.g. fire, grounding, enclosed space incident, pollution or whatever). Wives and Supernumeraries are to muster on the bridge to the Master. All crew not listed on the emergency station muster list below shall muster in a suitable location near to the muster station and await instructions. Elevators shall not be used during emergencies.

**EME**

FIRE MUSTER STATION LIST		
MV. DEWI SARASWATI		
BRIDGE PARTY		
MUSTER STATION: BRIDGE		
NO.	RANK	DUTIES
01	MASTER	General Commander on Bridge
04	3/O	Duty on Bridge & assist Master for Communication
13	AB 3	Helmsman
ENGINE ROOM PARTY		
MUSTER STATION: ENGINE CONTROL ROOM		
NO.	RANK	DUTIES
05	C/E	In Charge of Engine Room Party & Co-ordinate with Bridge
09	E/O	Shut off All Fan & Elec. Power to Fire Point & Stand by
08	4/E	Stand By Emergency Fire Pump & Stand by
18	OLR 3	Assist as Required.
EMERGENCY PARTY		
MUSTER STATION: AFT DECK		
NO.	RANK	DUTIES
02	C/O	On-Scene Commander
06	2/E	In charge of Emergency Party
10	BOSUN	Stand by Fireman's Outfit & Assist for Wearing
16	FITTER	Stand by Fireman's Outfit & Assist Wearing
12	OS 2	Stand by SCBA Equipment & Wearing Fireman's Outfit.
7	3/E	In Charge Stand by Party
22	D/CDT	Stand by Fire Hose & Nozzle, Boundary Cooling & Cover Fireman
17	OLR 1	Stand by Fire Hose & Nozzle, Boundary Cooling & Cover Fireman
14	OS 1	Stand by Fire Extinguisher & Close Vents and Opening.
23	E/CDT	Assist as Required.
19	OLR 2	Stand by SCBA Equipment & Wearing Fireman's Outfit.
STANDBY PARTY		
MUSTER STATION: AFT DECK		
NO.	RANK	DUTIES
03	2/O	In Charge of First Aid.
11	AB 1	Assist as Required.
20	C/COOK	Stand by Stretcher & Carry First Aid Kit.
21	M/MAN	Stand by Blanket and Stretcher.
15	AB 2	Assist as Required.

(Sumber: MV. Dewi Saraswati)

Gambar 4.4: General Emergency Life Boat Station

**GENERAL EMERGENCY STATIONS:**

General Emergency Alarm Signal - Seven or more short blasts followed by one long blast on the ship's whistle and additionally on ships electrically operated bell or klaxon or equivalent. The order to abandon ship shall be given verbally by the Master or his substitute to the officer in charge of the lifeboats. \_\_\_\_\_ (bells & whistle)

Instructions - On hearing the general emergency alarm all crewmembers shall proceed to their respective lifeboat station with their lifejackets and suitably dressed for the prevailing conditions including the donning of personal protective equipment i.e. safety shoes and helmets. All crewmembers must be listed on the Lifeboat Stations section of the muster list. No survival craft shall be launched without the direct order of the Master or his substitute.

**LIFEBOAT STATIONS**  
 (abbreviations P - Port Lifeboat/Rafts, S - Sbd lifeboat/Rafts, F - Freefall Lifeboat)  
 ID no. can refer to that listed on the crew list  
 Sub - Identification No. of substitute for a key person

**LIFEBOAT STATION**

No	Rank	Duty
1	MASTER	Commander On Bridge
2	C/O	On-Scene Commander
3	2/O	Assist C/O, Count Persons Before Launching
4	3/O	i/c Of Bridge Communication, Assist Master, Carrying Deck Log Book And Other Documents
5	C/E	In Charge Of Carrying Engine Log Book And Other Documents
6	2/E	Boat Commander i/c Of . Test L/B Engine And Release L/B
7	3/E	i/c Of Launching S/side Liferaft
8	4/E	i/c Of Launching P/side Liferaft
9	E/O	Disconnect L/B Power Wire From The Ship
10	BOSUN	In Charge Of Launching L/B
11	AB 1	Operate The Rescue Boat Davit
12	AB 2	Assist Launching Lifeboat . Shut All Ventilation
13	AB 3	Steering On Bridge
14	OS 1	Assist As Required
15	OS 2	Assist As Required
16	FITTER	Check Boat Body, Trackway, Unlashing Lifeboat
17	OILER 1	Assist 2/E Test L/B Engine
18	OILER 2	Assist Launching S/side Liferaft&Lader
19	OILER 3	Assist Launching P/side Liferaft&Lader
20	C/COOK	Take Food, Water
21	M/MAN	Assist C/Ck & Take Blanket
22	D/CDT	Bring Bart And Telescope
23	E/CDT	Switch On Emcy Light And Unlashing Lifeboat

(Sumber Data: MV. Dewi Saraswati)

Berdasarkan gambar di atas menunjukkan bahwa setiap crew mampu memahami tugas tanggung jawab saat mengalami kejadian keadaan darurat di atas kapal. Yang dimana dalam peranan ISM Code dapat diterapkan dengan optimal sehingga kru mampu meningkatkan keselamatan di atas kapal MV. Dewi Saraswati.

b. Kapal saat berlayar

Pada tanggal 11 Maret 2022, ketika kapal berada dalam perjalanan menuju tujuannya, pelabuhan Nacala Mozambique (Afrika) Penulis menceritakan insiden kejadian kecelakaan kerja yang dialami oleh OS (Aris) saat itu kami beserta Bosun, AB dan OS sedang melakukan grease wire crane dan setiap

melakukan habis grease wire terjadi tumpahan sisa grease ke main deck, dari hasil grease wire itu tersebut sehingga mengakibatkan salah satu kru OS mengalami insiden kecelakaan yaitu tergelincir dan terjatuh diakibatkan sisa tumpahan grease di maindeck oleh sebab itu kru OS mengalami cedera serius pada pergelangan kaki mengakibatkan tidak dapat bekerja selama 1 minggu karena grease yang bersifat sangat licin sehingga terjadi peristiwa ini. Setiap bulan, kapal secara teratur menyelenggarakan pertemuan keselamatan yang membahas ISM Code. Pertemuan ini dihadiri oleh seluruh kru kapal dan dipimpin langsung oleh Nahkoda. Fokus pertemuan lebih pada mengkaji kejadian atau kesalahan kerja yang terjadi di kapal, dengan tujuan mencegah terulangnya permasalahan serupa di masa mendatang.

Setelah insiden tersebut, Nahkoda dan Muallim I, yang juga menjabat sebagai safety officer, memberikan peringatan dan perhatian terkhusus kepada seluruh kru. Mereka menekankan pentingnya untuk terus mematuhi dan mengikuti prosedur kerja demi menjaga keselamatan di kapal atau biasa sebelum kerja mengadakan safety meeting atau Tindakan sebelum kerja harus mematuhi prosedur keselamatan kerja untuk lebih aman. Maka langkah-langkah ini diambil untuk memastikan keamanan dan mencegah terulang kejadian yang tidak minta, serta mencapai suatu keberhasilan optimal tanpa mengorbankan nyawa di atas kapal.

Gambar 4.5: Proses grease wire crane sebelum kejadian kecelakaan terjadi



(Sumber Data: MV. Dewi Saraswati)

Dengan adanya insiden kecelakaan kerja yang telah terjadi, sebagai perwira dikapal yang sudah tanggung jawabnya, kembali menegaskan / menekankan tentang pentingnya memperhatikan keutamaan keselamatan dan berhati-hati dalam setiap bekerja.

Adapun beberapa dokumentasi diadakan pada saat pelaksanaan safety meeting di MV. Dewi Saraswati, yang dilaksanakan pada tanggal 12 Maret 2022. Dan drill (pelaksanaan melakukan keadaan darurat)

Gambar 4.6: Safety Meeting seluruh kru



(Sumber Data: MV. Dewi Saraswati)

Gambar 4.7 : Riwayat Log book

(Sumber Data: MV. Dewi Saraswati)

Gambar 4.8 : Topik Pembicaraan Safety Meeting

MSI SHIP MANAGEMENT		FORM 406	
SAFETY COMMITTEE		Page	1 of 2
Prepared: HSSQK	Approved: Head of MSI	Revision:	Date: 01.01.18
Ship's Name: MV. DEWI SARASWATI		Date:	12 Maret 2022
Master's Name/Signature: Capt. Sujitno		Report No.:	001 / 2022
Member of Committee (Rank / Name / Signature)			
Master: Capt. Sujitno		Chief Engineer: Tommy Muchamad Rizal	
Chief Officer: Dinar Jahari		2 <sup>nd</sup> Engineer: Muhammad Edho	
<input checked="" type="checkbox"/> Periodical <input type="checkbox"/> Occasional Subject of Discussion <input checked="" type="checkbox"/> Safety Operation <input type="checkbox"/> Sanitation <input type="checkbox"/> Motivation of SMS <input type="checkbox"/> Other			
Result and description of discussion for the above subject. <input checked="" type="checkbox"/> Attached Additional Sheet(s)			
The following problems and concerns were discussed by the Master held in the Crew Mess Room which was attended by all personnel. The work safety meeting was held while the ship was in Nacala, Mozambique.			
<b>AGENDA</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Discuss the dangers of grease on the main deck which can cause slipping or accidents.</li> <li>Remind crews to remain careful when carrying out work that could pose risks and dangers.</li> <li>Advise Countermeasures &amp; Preventive action such as :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Investigate the exact cause of the crew's dereliction.</li> <li>Identify areas where fat tends to accumulate which becomes a danger.</li> <li>Review to handle grease spills quickly and effectively.</li> <li>Emphasize the importance of reporting grease spills or dangerous events and conditions immediately to the chief officer or captain.</li> <li>Encourage open communication between crews for the exchange of safety-related information and experiences.</li> <li>Use of Personal Protective Equipment (PPE) Ensure that crews working in areas prone to grease spills are equipped with appropriate PPE, such as non-slip shoes, protective gloves, and chemical-resistant work clothing.</li> </ul> </li> </ul>			

MSI SHIP MANAGEMENT		FORM 406	
SAFETY MEETING		Page	2 of 2
Prepared: HSSQK	Approved: Head of MSI	Revision:	Date: 01.01.18
Minutes of Committee for Shipboard Safety			
Attendees :			
CO : DINAR JAHHARI	CE : TOMMY MOCHAMAD RIZAL		
JO : JUNAIYD PUTRAS	2E : MUHAMMAD EDHO F		
JO : FIYE HARBAN	3E : WAHYU PERMANA H		
BOSUN : JARNO	4E : ANDI NOPAN H		
FITTER : SEKARN H	ELECTRICIAN : RUTRINO		
AB-1 : MUBLES D	GLR-1 : BAMBANG HERMANTO		
AB-2 : MUHAMMAD E.A	GLR-2 : DANU SETYOWONO		
AB-3 : EDI SUKMANA	GLR-3 : ANINDA PRITAMA		
OS-1 : BULLY ADHI GUNAT	CCK : MUHAMMAD FAIZAL		
OS-2 : ARIE	MECHAN : MOCHL ZAINI		
DC/DI : YUSHINTARA P	EC/DI : KACHMAT HIDAYAT		

### Gambar 4.9 : Tool Box Meeting

(Topik pembicaraan pada saat memulai sesuatu pekerjaan atau rencana yang telah disusun sedemikian rupa)

Enactment Date : 01st Sept., 2020 Revision Date :  
Revision No. :  
TEK-505-02-R40-e

**M/V "DEWI SARASWATI"  
INDONESIA**

Date: 12-MAR-2022 Master: SUJITNO  
Voy. No.: V-001 Chief Officer: DINAR ZALNARS  
Deck Engineer:  
Tel-Engineer:

Deck Department prepared by CO and approved by Master  
Engine Department prepared by SE and approved by CE  
Permit to work according concerned regulation in SMS

**TOOL BOX MEETING/ SAFETY MEETING**

**1. PURPOSE:**  
A. To ensure safety, protection of the environment, protection of lives and properties.  
B. To ensure economical use of spares and stores.  
C. To attain efficiency in work related activities.

**2. ATTENDANCE:**  
CO: [Signature]  
SE: [Signature]  
SO: [Signature]  
AB-1: [Signature]  
AB-2: [Signature]  
AB-3: [Signature]  
OS-1: [Signature]  
OS-2: [Signature]  
D-COT: [Signature]

**3. TODAY'S WORK SCHEDULE:**  
- CONTINUE MAINTENANCE CRANE NO. 3  
- FINISHING AREA ACCOMMODATION  
- CLEANING AREA MAIN DECK (GREASE)  
BOSUN (S) REPORT TO OH OFFICER (S) AFTER WORK ON ACCOMPLISHMENTS FOR THE DAY

4. Has everybody understood the assigned work and how to execute safety?	Y
5. Has anybody have suggestion on work safety procedure?	Y
6. Does everybody understand the group's agreed safety procedures?	Y
7. Does everybody knows the "hazards" involved?	Y
8. Is there corrective actions against "hazards" involved?	Y
9. Is it confirmed to everybody the communication to be used?	Y
10. Has the tools, safety equipments, safety goggles, safety belts, dust masks, helmets and protective outfits had been worn and checked prior using?	Y
11. Does "Check Lists" (if any) been prepared and discussed?	N/A

**12. The following are known risks during work and must be avoided:**  
a) Slips/falls on tank level  
b) Deathness from high level of noise  
c) Fall of person from a height  
d) Injury from moving machinery/objects  
e) Fall of tools, materials, etc. from a height  
f) Fume poisoning  
g) Inadequate headroom  
h) Electrocutation  
i) Inadequate ventilation  
j) Stopped or trapped by wire  
k) Inadequate lighting  
l) Overestimated physical strength  
m) Corner trap by moving objects  
n) Neglect of securing portable tools or appliances being used  
o) Wrong posture in lifting heavy objects  
p) Neglect of securing watertight door latches  
q) Eye irritation from dusts or rusts

**ALWAYS WORK WITH SAFETY WORKING PRACTICES & SAFETY FIRST BEFORE STARTING ANY JOBS**

CS Scanned with CamScanner

Sumber MV. Dewi Saraswati

Gambar 4.8 : (drill enclosed space rescue)





Gambar 5.0 : Tabel daftar kru kondite

MV. Dewi Saraswati 2022

**DAFTAR TABEL KRU KETERAMPILAN DECK DEPARTMENT  
MV. DEWI SARASWATI**

NO	NAMA	JABATAN	KETERAMPILAN	
			BAIK	KURANG
1	Sujitno	CAPTAIN	√	
2	Dinar Jauhari	C/O	√	
3	Junaidy Putra Sihotang	2/O	√	
4	Five Hardian	3/O	√	
5	Tommy Mochamd Rizal T	C/E	√	
6	Muhammad Edho F	2/E	√	
7	Wahyu Permana H	3/E	√	
8	Andi Nopan Harahap	4/E	√	
9	Sutrisno	E/E	√	
10	Sukardi Napitulu	FTR		√
11	Jarno	BOSUN	√	
12	Muhlis D	AB 1		√
13	Muhammad Faizal Amir	AB 2	√	
14	Edi Sukmana	AB 3	√	
15	Bambang Hermanto	OLR 1	√	
16	Danu Setyowono	OLR 2		√
17	Andika Pratama	OLR 3	√	
18	Rully Adhi Guna Tarigan	OS 1		√
19	Aris	OS 2		√
20	Muhammad Faizal	C/COOK	√	
21	Moch. Zaini	MESMAN	√	
22	Yudhistira Punta Dewa	D/CDT	√	
23	Rachmat Hidayat	E/CDT	√	



**CAPT. SUJITNO  
MASTER of MV. DEWI SARASWATI**

Berdasarkan penelitian ini, penulis menggunakan metode observasi dan Tinjauan Pustaka dalam mengevaluasi dek department kru kapal. Teknik observasi dan Tinjauan Pustaka diterapkan kepada kru untuk memahami bagaimana keterampilan kru diterapkan secara teoritis mengenai peranan ISM Code dalam mendukung keselamatan operasional ataupun keselamatan dalam lingkungan kapal. Penilaian keterampilan dan pelaksanaan kru kemudian dilakukan berdasarkan kemampuan mereka dalam menerapkan teori ISM Code, Safety Management System dan safety meeting yang dapat memberikan kelancaran dalam situasi selama operasional, baik di area pelabuhan maupun saat melakukan pelayaran. Dari hasil observasi menyimpulkan bahwa kru telah menerapkan ISM Code secara baik.

Teruntuk mengevaluasi efektivitas peran ISM Code di kapal MV. Dewi Saraswati, penelitian ini melibatkan wawancara dengan perwakilan kru. Data penelitian diperoleh melalui wawancara langsung dan pemeriksaan dokumen. Nama kru yang dijadikan sampel penelitian adalah sebagai berikut:

Tabel 4.9 Daftar Nama Kru

<b>No.</b>	<b>NAMA</b>	<b>JABATANNYA</b>
1	SUJITNO	Master
2	DINAR JAUHARI	Chief Officer
3	FIVE HARDIAN	Third Officer
4	JARNO	Bosun
5	TOMMY MOCHAMD R. T	Chief Engineer
6	ANDIKA PRATAMA	Oiler

Sumber Data: *Dari kapal MV. DEWI SARASWATI*

1. Wawancara dengan Captain

- a. Apakah peranan ISM Code diatas kapal dapat dilaksanakan dengan baik ?

Jawaban : "Sebagai Nahkoda S (55). Pemegang tanggung jawab besar di atas kapal, dengan keterampilan untuk bagi seorang pelaut profesional saat bekerja di atas kapal. Semua perusahaan pelayaran memastikan bahwa kru kapal mengikuti prosedur keselamatan dan aturan untuk semua operasi yang dibawa di atas kapal berjalan dengan lancar. Untuk mencapai keamanan maksimal di atas kapal, langkah dasar adalah memastikan bahwa semua Anak Buah Kapal memahami mengenai keselamatan beserta peralatan pelindung pribadi mereka masing-masing dalam melakukan kegiatan kerja dikapal, dibuat untuk berbagai jenis pekerjaan yang dilakukan di atas kapal. Keselamatan kerja adalah suatu usaha untuk dapat melaksanakan pekerjaan atau tugas tanpa kecelakaan, sehingga dapat dicapai hasil yang menguntungkan dan dapat meminimalisir dari segala tindakan bahaya resiko kecelakaan, sehingga menciptakan lingkungan kerja yang aman, nyaman dan kondusif. Sehingga cara peningkatan serta pemeliharaan kesehatan baik jasmani, rohani dan sosial. Keselamatan kerja secara khusus bertujuan untuk mencegah atau mengurangi kecelakaan dan akibatnya. Khususnya dalam prosedur dan disiplin dalam dunia kerja, perlu dipahami dan dipatuhi dengan benar oleh seluruh awak kapal didalam menjalankan tugasnya dan memahami dari peranan ISM Code di kapal."

2. Wawancara dengan Mualim 1

- a. Apakah dalam pengawasan peranan ISM Code dalam melakukan suatu pekerjaan tanggung jawab dari Mualim 1 (Chief Officer) telah dilaksanakan?

Jawaban : "Sebagai Mualim 1 DJ (47). Dalam pengawasan peranan dalam melakukan pekerjaan di kapal merupakan tanggung jawab dari Mualim I (*Chief Officer*). Bahwa ISM Code Merupakan Suatu peraturan yang mengatur tentang keselamatan pelayaran dan mencegah pencemaran lingkungan. Namun kadang kala didalam pelaksanaan pekerjaan tersebut, bahwa tidak semua selalu berjalan seperti yang kita harapkan dengan baik dan tidak dapat berjalan sesuai dengan apa yang telah kita rencanakan. Semua tindakan tidak lepas dari rasa tanggung jawab Anak Buah Kapal juga sebagai pelaksana tanggung jawab. Oleh sebab itu perlu ditanamkan dan memberikan pengarahan kepada seluruh kru tentang suatu kesiapan kru dalam kerja yang baik, kepada anak Buah Kapal dan mengadakan safety Meeting yang terkait dalam standar keselamatan ISM Code yang berlaku dalam perihal sebelum melakukan pekerjaan diatas kapal agar dapat tercapai rencana kerja yang baik dan aman, sudah telah direncanakan dan sesuai dengan standar prosedur perawatan

yang dimiliki oleh perusahaan pelayaran yang lebih dikenal dengan sistem rencana perawatan yang disebut *plan maintenance system* (PMS). Kerusakan pada alat tentu saja mengganggu kinerja kapal dalam suatu operasi. Dengan adanya pengawasan dari perwira senior maka akan dapat meningkatkan kinerja maupun kesadaran dalam mendukung efektifnya alat-alat keselamatan kapal sehingga selalu siap bila saat akan digunakan.”

### 3. Wawancara dengan Mualim 3

- a. Bagaimana cara memberikan pemahaman kepada seluruh tentang cara penggunaan alat-alat keselamatan ?

Jawaban : “Sebagai Mualim 3 FH (30). bertugas bertanggung jawab pemegang alat-alat keselamatan diatas kapal bahwa dalam peranan ISM Code untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja yang tidak diinginkan, sehingga memberikan pemahaman kepada seluruh kru tentang bagaimana cara penggunaan alat-alat keselamatan kerja di kapal yang betul. Serta memperhatikan resiko atau tindakan untuk mencegah terjadinya kecelakaan. dari penjelasan dari mualim 3 apakah peranan ISM Code di atas kapal sudah sesuai dengan ketentuan, sebenarnya menurut mualim 3 sudah terlaksana namun belum secara maksimal kru mengaplikasikan alat-alat keselamatan untuk aktifitas dalam bekerja diatas kapal dan tidak selamanya alat-alat itu berfungsi dengan baik ataupun optimal. Dengan itu memberikan pengarahan serta pengecekan dan pelaporan secara detail yang membahayakan mengenai keselamatan dalam bekerja dan memberikan cara penggunaan di depan para kru dan itu diulang beberapa kali agar kepada seluruh kru kapal bisa dapat lebih dimengerti dan paham terhadap dari kegunaan alat-alat keselamatan itu. Untuk menghindari resiko terjadinya kejadian yang tidak di inginkan sesuatu itu terjadi, Sehingga semua kru dalam tugasnya kelak akan dapat langsung memahami dan menguasai apa yang menjadi tugas dan tanggung jawabnya.”

### 4. Wawancara dengan Bosun

- a. Bagaimana peran mengenai tanggapan terhadap ISM Code dikapal jika diterapkan?

Jawaban : “Sebagai Bosun J (55). Bahwa ISM Code ini sangat berperan dan dapat memberikan wawasan yang berharga tentang bagaimana kode ini diterapkan dan dianggap penting dalam operasi sehari-hari dikapal. ISM Code sangat penting karena dapat memberikan kerangka kerja dan pedoman yang jelas untuk memastikan bahwa semua aspek keselamatan, termasuk manajemen resiko dan prosedur darurat, dijalankan dengan benar dikapal dan kami juga melakukan pemeriksaan rutin dan Latihan keselamatan dengan kru untuk memastikan bahwa prosedur ini sudah kita ikuti dengan benar sesuai standar kerja. Selain itu, kami memiliki laporan

insiden atau perbaikan yang memungkinkan kami memperbaiki kelemahan dan meningkatkan kepatuhan sehingga kami dapat dengan cepat dan efektif mengambil Langkah-langkah darurat yang diperlukan untuk menjaga keselamatan kru dan kapal.”

5. Wawancara dengan Chief Engineer

- a. Mengapa dalam pandangan mengenai ISM Code dalam peranan menunjang keselamatan di kapal harus dapat terlaksana?

Jawaban : “Sebagai Chief Engineer TM (56). Bahwa ISM Code memberikan kerangka kerja penting untuk memastikan system teknis dikapal dioperasikan sesuai dengan standar keselamatan yang tinggi. Ini memastikan bahwa kami memiliki prosedur yang jelas untuk mengatasi masalah teknis dengan aman dan efisien, kami juga melakukan inspeksi dan pemeliharaan rutin, serta mengikuti pedoman pabrikan dan standar industri dan juga memastikan bahwa kru kami terlatih dengan baik dalam operasi dan pemeliharaan peralatan teknis. Melalui peranan ISM Code ini, kami telah menerapkan program pemantauan kondisi mesin dan pemeliharaan terjadwal, kami dapat mengidentifikasi dan menangani masalah sebelum mereka membesar.”

6. Wawancara dengan Oiler

- a. Apa tanggapan jika ISM Code ini digunakan sebagai standar keselamatan diatas kapal?

Jawaban : “Sebagai Oiler AP (26). Bahwa ISM Code adalah panduan penting untuk memastikan keselamatan dikapal. ISM Code ini mencakup prosedur pemeliharaan rutin dan tanggap darurat yang membantu menjaga mesin dan system kapal beroperasi dengan aman. Dengan mengikuti ISM Code, kami dapat mengurangi risiko dan memprioritaskan keselamatan kami (kru) dan kapal.

## **B. Pembahasan**

Peranan ISM Code di kapal memiliki signifikansi yang sangat penting dalam mendukung keselamatan di atas kapal. Fungsi ini diperlukan untuk mengembangkan prosedur kerja yang aman, sesuai dengan kebijakan perusahaan yang harus diimplementasikan di kapal. Kesuksesan peranan ISM Code membutuhkan perhatian khusus dari individu yang ditunjuk oleh perusahaan untuk memastikan bahwa aturan keselamatan diikuti oleh seluruh kru di kapal. Elemen 6 ISM Code, yaitu Sumber Daya dan Personil, menjadi fokus utama dalam memastikan kelancaran pelaksanaan keselamatan di kapal yaitu:

- a. Nakhoda atau Perusahaan harus menjamin bahwa Nakhoda:
  - a) Memiliki kemampuan memimpin dan memberikan perintah.
  - b) Memahami, mengerti, dan menguasai Sistem Manajemen Keselamatan (SMS).
  - c) Diberikan dukungan yang diperlukan untuk melaksanakan tanggung jawabnya.
  - d) Telah menjalin pelatihan dan memiliki pengalaman sesuai dengan tipe kapal.
- b. Perwira dan kru: Setiap kapal diawaki oleh kru yang berkualitas, bersertifikat, dan sehat.
- c. Familiarisasi kru: kru baru atau yang pindah harus menjalani proses familiarisasi sebelum naik kapal. Familiarisasi dilakukan sesuai dengan jabatannya dan mencakup aspek keselamatan. Dokumentasi dari familiarisasi terekam dalam formulir atau checklist. Proses familiarisasi dilaksanakan baik darat maupun dikapal.
- d. Pemahaman terhadap aturan: Setiap personil diharapkan memiliki pemahaman yang baik terkait peraturan terkait. Peraturan yang dimaksud mencakup peraturan sesuai dengan tipe kapal dan peraturan internasional/nasional sesuai dengan SOLAS dan MARPOL.

- e. Pelatihan: Tata cara pelaksanaan training dijelaskan dengan rinci. Training diselenggarakan untuk personil darat dan laut, disesuaikan dengan kebutuhan jabatan dan fungsi masing-masing. Pelaksanaan training dapat dilakukan secara in-house atau dengan menggunakan pihak eksternal.
- f. Bahasa Berkomunikasi: Digunakan dalam berkomunikasi, baik tertulis maupun lisan, diatur dalam SMS. Penggunaan bahasa harus jelas dan tidak menggunakan kata-kata sulit atau bahasa asing. Selain itu, bisa menggunakan satu atau lebih dari satu bahasa.
- g. Cara Berkomunikasi dengan Kebijakan, Prosedur, Instruksi, Checklist, dan Form: Komunikasi antar personil harus dilakukan dengan menggunakan bahasa yang mudah dipahami, terutama bagi kru di kapal. Komunikasi ini melibatkan penggunaan kebijakan, prosedur, instruksi, checklist, dan formulir yang disesuaikan dengan kebutuhan.

ISM Code (International Safety Management Code) memiliki peran penting dalam memastikan keselamatan operasional di kapal-kapal. Salah satu elemen kunci dari ISM Code adalah kewajiban untuk melakukan safety meeting atau pertemuan keselamatan di kapal. Berikut adalah pembahasan mengenai peran ISM Code dalam kaitannya dengan safety meeting di kapal:

- 1. Kebijakan Keselamatan:
  - a. ISM Code mewajibkan perusahaan pelayaran untuk mengembangkan kebijakan keselamatan yang mencakup komitmen untuk menjaga keselamatan operasional kapal dan perlindungan lingkungan.
  - b. Kebijakan ini harus diumumkan dan dipahami oleh semua awak kapal, dan dapat mencakup instruksi khusus mengenai safety meeting.

2. Prosedur Operasional:
  - a. ISM Code menuntut perusahaan pelayaran untuk menyusun prosedur operasional terkait keselamatan.
  - b. Prosedur ini mencakup pelaksanaan safety meeting secara berkala dan terjadwal, serta menetapkan bagaimana komunikasi keselamatan di antara awak kapal harus dijalankan.
3. Pelaksanaan Safety Meeting:
  - a. Kapal yang berada di bawah ISM Code diharuskan untuk mengadakan safety meeting secara rutin.
  - b. Safety meeting biasanya dilakukan sebelum atau setelah kapal berangkat, dan mungkin juga diadakan secara berkala selama pelayaran.
  - c. Tujuan safety meeting termasuk memberikan informasi terkini tentang tugas dan tanggung jawab masing-masing awak kapal, serta membahas potensi risiko dan tindakan pencegahan.
4. Dokumentasi dan Evaluasi:
  - a. ISM Code mewajibkan perusahaan pelayaran untuk mendokumentasikan setiap safety meeting yang dilakukan.
  - b. Evaluasi efektivitas safety meeting juga merupakan bagian dari sistem manajemen keselamatan, dengan tujuan untuk terus meningkatkan prosedur dan kesadaran keselamatan di kapal.
5. Pelatihan dan Kompetensi:
  - a. ISM Code menekankan perlunya pelatihan awak kapal untuk memastikan bahwa mereka memiliki keterampilan dan pengetahuan yang diperlukan untuk menjalankan tugas mereka dengan aman.
  - b. Safety meeting dapat menjadi platform untuk memberikan pelatihan tambahan, memastikan bahwa semua awak kapal memahami prosedur keselamatan dan dapat menghadapi situasi darurat.

Melalui peraturan-peraturan ini, ISM Code berkontribusi secara langsung untuk meningkatkan kesadaran keselamatan di kalangan awak kapal dan memastikan bahwa semua prosedur yang diperlukan terkait dengan keselamatan dijalankan secara efektif. Safety meeting menjadi salah satu instrumen utama dalam menjalankan aspek ini dari manajemen keselamatan di kapal-kapal yang beroperasi di bawah ISM Code.

Memberikan penilaian di atas didasarkan pada metode wawancara dan observasi yang dilakukan terhadap seluruh kru kapal. Penulis menggunakan teknik wawancara untuk mendapatkan pemahaman tentang keterampilan kru secara teoritis mengenai peran ISM Code dalam meningkatkan keselamatan operasional kapal. Selanjutnya, keterampilan dan tindakan kru dinilai berdasarkan kemampuan mereka dalam menerapkan teori pada implementasi ISM Code, Safety Management System dan Safety Meeting secara nyata selama operasional kapal, baik di pelabuhan maupun saat berlayar. Hasil penilaian telah dibahas dan disampaikan kepada senior officer, terutama kepada Mualim I, untuk memastikan keakuratan penilaian dan mencegah kesalahan dalam pelaksanaan ISM Code. Langkah ini diambil untuk memastikan bahwa evaluasi dilakukan secara teliti dan memberikan gambaran yang akurat tentang pelaksanaan.

Proses penelitian ini, terdapat beberapa terdapat perhatian pelaksanaan safety meeting di kapal. Berikut adalah beberapa catatan yang perlu dipertimbangkan oleh penulis:

1. Kesadaran akan Keselamatan: Pelaksanaan kegiatan dan pengoperasian di atas kapal belum sepenuhnya mendapat perhatian yang cukup terhadap keselamatan dalam bekerja. Penggunaan alat keselamatan dan pengikutan prosedur kerja aman kurang mendapatkan perhatian, yang dapat membahayakan keselamatan kru kapal jika terjadi insiden di atas kapal.

2. Kualitas Safety Meeting: Sebelum melaksanakan kegiatan ada kalanya dilakukan safety meeting untuk membahas pekerjaan yang akan dilakukan. Namun, dalam pelaksanaannya, seringkali para kru tidak memberikan perhatian yang serius dan pembahasan dapat melenceng dari materi yang seharusnya.
3. Pengaruh Cuaca: Pelaksanaan kegiatan sangat dipengaruhi faktor cuaca ataupun cuaca buruk, kegiatan di luar area akomodasi kapal menjadi berisiko tinggi bagi keselamatan kru. Hal ini dapat mengurangi frekuensi keselamatan bekerja di lapangan, membuat kru ragu dalam bekerja.
4. Edukasi dan Evaluasi: Edukasi, belajar, dan mengevaluasi yang masih belum paham menyebabkan pemahaman terhadap ISM Code dan standar kerja kurang optimal. Diperlukan jadwal edukasi dan evaluasi yang baik untuk meningkatkan kesadaran kru terhadap keselamatan.

Selain dari objek Safety Management System (SMS) perusahaan, ISM Code memiliki tujuan utama memastikan kenyamanan di laut, mencegah resiko atau kehilangan nyawa manusia, serta terhindar kerusakan lingkungan, terutama di lingkungan laut. Adapun tujuan khusus dari SMS harus mencakup:

1. Menyediakan praktik yang aman dalam pengoperasian dan lingkungan kerja yang aman.
2. Mengevaluasi semua risiko yang diidentifikasi terhadap anggota dan lingkungan beserta menetapkan langkah keamanan yang tepat.
3. Meningkatkan keterampilan manajemen keselamatan anggota di darat dan dikapal, yaitu persiapan untuk alami darurat yang berkaitan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

Sistemnya manajemen yang harus dapat dipastikan oleh sebab itu:

1. Patuh kepada peraturan yang bersifat taat diikuti.

2. Menerapkan norma, panduan, dan standar yang dianjurkan oleh lembaga, administrasi, masyarakat klasifikasi, serta organisasi dalam industri pelaut.

Kreteria fungsi untuk sistem manajemen keselamatan perusahaan harus mencakup pengembangan, implementasi, pemeliharaan sistem manajemen keselamatan yang melibatkan beberapa sebagai berikut:

1. Kebijakan yang telah dibuat untuk keselamatan dan perlindungan lingkungan.
2. Petunjuk dan langkah untuk memastikan bahwa operasi kapal mematuhi UU internasional dan peraturan bendera yang berlaku.
3. Herarki otoritas dan saluran komunikasi yang ditetapkan antara anggota pantai dan kapal.
4. Langkah pelaporan insiden dan ketidaksesuaian dengan persyaratan kode ini.
5. Prosedur persiapan dan tanggapan terhadap situasi darurat.
6. Langkah untuk melakukan audit internal dan mengevaluasi manajemen.

Dalam konteks penelitian ini, setelah terjadi kecelakaan kerja di kapal, penulis menyampaikan pentingnya berhati-hati dalam bekerja dan memperhatikan potensi bahaya yang bisa menyebabkan kecelakaan. Penggunaan alat pelindung diri kerja dan memahami terhadap prosedur kerja yang baik menjadi hal yang sangat penting. Beberapa aspek yang perlu diperhatikan terkait pemahaman dan pemanfaatan alat keselamatan dengan area kerja, pemahaman terhadap fungsi setiap alat keselamatan, penerapan penggunaan alat dengan tepat dan aman, serta keberlanjutan fungsionalitas alat keselamatan melalui pemeliharaan dan penyimpanan yang baik. Tindakan yang perlu dilakukan di kapal mencakup beberapa hal sebagai berikut:

1. Pastikan alat keselamatan kerja yang digunakan oleh kru kapal lengkap dan sesuai dengan kebutuhan tempat kerja.
2. Kru kapal diharapkan memiliki pemahaman yang baik terhadap fungsi-fungsi setiap alat pelindung digunakan.
3. Penggunaan alat pelindung kerja, pastikan agar dilakukan dengan cara yang benar dan aman.
4. Kru kapal perlu mengetahui lokasi peralatan keselamatan dan menjaga agar alat keselamatan kerja tetap terjaga dan dapat dipakai dalam jangka waktu yang lama. Mengembalikannya ke tempat penyimpanan yang benar.

#### Aktivitas Safety Meeting:

1. Evaluasi Pertemuan Sebelumnya dan Pemberitahuan:
  - a. Bahas hasil pertemuan sebelumnya.
  - b. Sampaikan informasi dari kantor pusat.
  - c. Bahas rencana dan kegiatan saat ini atau mendatang.
2. Analisis kecelakaan kapal dan diskusikan kecelakaan sejak pertemuan terakhir.
3. Pertimbangan polusi bahas kejadian polusi sejak pertemuan sebelumnya.
4. Pemeriksaan peralatan keselamatan Ulas kondisi peralatan keselamatan yang perlu perbaikan.
5. Evaluasi latihan keadaan darurat sebelumnya bahas latihan keadaan darurat sebelumnya.
6. Perencanaan Latihan Keadaan Darurat Mendatang:
  - a. Rencanakan latihan keadaan darurat.
  - b. Identifikasi latihan keselamatan, termasuk pencegahan polusi.
7. Pertimbangan tindakan perbaikan bahas sejak pertemuan sebelumnya.

Dengan langkah-langkah ini, pertemuan keselamatan dapat menjadi platform untuk evaluasi, pembahasan, dan perencanaan berkelanjutan guna meningkatkan keselamatan di lingkungan kerja, terutama di kapal atau lingkungan maritim.

## **BAB V**

### **SIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Simpulan**

Menurut hasil penelitian yang telah di bahas, dapat disimpulkan bahwa penyebab terjadinya insiden kerja di akibatkan kurangnya berhati-hati dalam bekerja dan tidak memperhatikan sekitar lingkungan-nya yang mengakibatkan grease yang berada di deck, yang tidak langsung dibersihkan setelah melakukan pekerjaan grease. sehingga dapat membahayakan keselamatan diri dan Safety Meeting ini sangat membantu untuk menghindari resiko bahaya dari keselamatan kerja.

#### **B. Saran**

Berdasarkan saran yang diberikan oleh penulis, hendaknya selalu meningkatkan keutamaan keselamatan dalam sosialisasi terhadap kru kapal. Safety Meeting serta peran officer memberikan pemahaman terkait ISM Code dalam menunjang keselamatan, sehingga terciptanya dengan baik dilingkungan kapal dan penuh rasa tanggung jawab yang besar terutama mengenai keselamatan kerja diatas kapal.

## DAFTAR PUSTAKA

- Ardiansyah (2011), Tugas Dan Tanggung Jawab Awak/Crew kapal  
<http://tugasdantanggungjawabawakcrewkapal.blogspot.com/2011/09/tugas-dan-tanggung-jawab-awak-crew.html>
- Arivin, Muhammad, (2019). *Pelaksanaan Safety Meeting Dalam Peningkatan Keselamatan Kerja Crew Hanjin Port Adelaide.*
- D.A. Lasse, (2006) Keselamatan Pelayaran. Jakarta: Rajawali Pers  
International Safety Management Code
- George, R Terry. (2012). Asas-Asas Manajemen. Bandung: Alumni  
<http://www.maritimeworld.web.id/2010/11/peraturan-safety-of-life-at-sea-solas.html>)
- Luqman Riyad Prabowo (2019), *Pengaruh Peranan International Safety Management Code (ISM CODE) Terhadap Keselamatan Dan Pengoperasian Kapal Di KM. Sinar Pomala. Karya Tulis.*
- Lepawsky, Albert. (2013). Administration: The Art of Organization and Management. New York: Alfred-A-Knopf.
- M. Arsyadi, Zikri (2019) *Peranan ISM Code Pada Kapal Owner Oleh PT. Snepac Ship Management Di Batam. Karya tulis.*
- Modul International Safety Management Code, oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar Tahun 2007
- Pedoman Penulisan Skripsi Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar Tahun 2020
- PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA NOMOR 7 TAHUN 2000 TENTANG KEPেলাUTAN (regulasip.id)
- Rezky, Formas Adi (2021) *International Safety Management (ISM Code) Dalam Pengoperasian Kapal Serta Upaya Pencegahan Kecelakaan Di Atas Kapal. Karya Tulis.*
- SOLAS Consolidation (2009). *Chapter IX Management for the Safe Operation Of Ship*

## INSTRUMEN WAWANCARA

**NAMA** : .....

**PEKERJAAN** : .....

### DAFTAR PERTANYAAN

1. Apakah peranan ISM Code diatas kapal dapat dilaksanakan dengan baik?

Jawaban :

.....  
.....

2. Apakah dalam pengawasan peranan ISM Code dalam melakukan suatu pekerjaan tanggung jawab dari Mualim 1 (Chief Officer) telah dilaksanakan?

Jawaban :

.....  
.....

3. Bagaimana cara memberikan pemahaman kepada seluruh tentang cara penggunaan alat-alat keselamatan ?

Jawaban :

.....  
.....

4. Bagaimana peran mengenai tanggapan terhadap ISM Code dikapal jika diterapkan?

Jawaban

.....  
.....

5. Mengapa dalam pandangan mengenai ISM Code dalam peranan menunjang keselamatan di kapal harus dapat terlaksana?

Jawaban :

.....  
.....

6. Apa tanggapan jika ISM Code ini digunakan sebagai standar keselamatan diatas kapal?

Jawaban :

.....  
.....

# LAMPIRAN

## Lampiran 1. Crew List MV. Dewi Saraswati

### IMO CREW LIST

		Arrival	Departure			
1.1.	Name of Ship <b>MV. DEWI SARASWATI</b>	1.2.	IMO Number <b>9527881</b>			
1.3.	Call Sign <b>YCCN2</b>	1.4.	Voyage Number			
2.	Port of Arrival	3.	Date of Arrival			
4.	Flag State of ship <b>Indonesia</b>	5.	Last port of call			
6. No	7. Family name, given names	8. Rank	9. Nationality	10. Date and place of birth		11. Nature and No. of identity document (Seaman Passport)
				DOB	Place	
1.	Sujitno	MASTER	Indonesia	16-Mar-68	SURABAYA	C 2670978
2.	Dinar Jauhari	C/O	Indonesia	6-Aug-76	BANDUNG	C 1013435
3.	Junaidy Putra Sihotang	2/O	Indonesia	23-Jun-93	TAPANULI TENGAH	C 3549919
4.	Five Hardian	3/O	Indonesia	1-Sep-93	TANJUNG PINANG	C8094571
5.	Tommy Mochamad Rizal Tuharea	C/E	Indonesia	26-Oct-67	JAKARTA	C 5350806
6.	Muhammad Edho Fernandhes	2/E	Indonesia	14-Mar-87	BOGOR	X 1283852
7.	Wahyu Permana Hadi	3/E	Indonesia	6-Aug-93	JAKARTA	B 9191112
8.	Andi Nopan Harahap	4/E	Indonesia	14-Jun-92	PANGGULANGAN	C 7791137
9.	Sutrisno	E/E	Indonesia	11-Nov-88	CILACAP	C 6789214
10.	Jarno	BSN	Indonesia	19-May-68	NGANJUK	C 7385832
11.	Muhlis D	AB 1	Indonesia	30-Sep-93	PALOPO	B 9988756
12.	Muhammad Faizal Amir	AB 2	Indonesia	30-Dec-92	JAKARTA	C7309603
13.	Edi Sukmana	AB 3	Indonesia	27-Feb-83	JAKARTA	C 5348578
14.	Rully Adhi Guna Tarigan	OS	Indonesia	1-Dec-97	SENTANG	C 2460022
15.	Aris	OS	Indonesia	17-Sep-97	MARJO	C 6583894
16.	Sukardi Napitupulu	FITTER	Indonesia	18-Feb-87	SIPALLAT	B 9878432
17.	Bambang Hermanto	OLR 1	Indonesia	7-Apr-79	KEBUMEN	B 8871073
18.	Danu Setyowono	OLR 2	Indonesia	4-Dec-89	SEMARANG	C 5391045
19.	Victory Andika Pratama	OLR 3	Indonesia	5-Jul-97	NGANJUK	C 6886222
20.	Muhammad Faisal	C/COOK	Indonesia	18-Jun-93	PALOPO	C 6781883
21.	Moch. Zaini	MESS BOY	Indonesia	7-Apr-98	BANGKALAN	C 6781883
22.	Yudhistira Punta Dewa	D/CDT	Indonesia	10-Oct-99	URUNG PANDANG	C7028956
23.	Rachmat Hidayat Nurdin	D/ENGINE	Indonesia	15-Jun-01	BEKASI	C 6939108
12. Date and signature by master, authorized agent or officer						
						
				<b>CAPT. SUJITNO</b> <b>MASTER of MV. DEWI SARASWATI</b>		

Lampiran 2. Ships Particulars



**M.V. DEWI SARASWATI**  
**SHIP'S PARTICULARS**

NAME	M.V. DEWI SARASWATI		
CALL SIGN	YCCN2		
BUILDER	CHENGXI SHIPYARD, JIANGYIN CHINA		
BUILDER'S HULL NO.	CX0401		
DATE : KEEL LAID	14 APRIL 2009		
LAUNCHING	25 MAY 2009		
DELIVERY	21 AUG. 2009		
NATIONALITY	INDONESIA		
PORT OF REGISTRY	JAKARTA		
CLASS	BV		
CLASSIFICATION	BV 1 (HULL),-MACH,Bulk Carrier BC-A (Holds nos.2 & 4 may be empty) ESP,CSR,unrestricted navigation, AUT-UMS, VIBSTAR-HULL,Grab(20),MON-SHAFT, In Water Survey)		
TYPE	BULK CARRIER		
NAVIGATION AREA	UNRESTRICTED AREA		
OWNER	PT. PELITA SAMUDERA SHIPPING		
MANAGER	MSI SHIP MANAGEMENT CO. LTD. (SINGAPORE)		
P & I CLUB	The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg)		
OFFICIAL NO.	395295		
IMO NO.	9527081		
MMSI NO.	525100985		
G R T	18873		
N R T	18395		
D W T	31005.10 MT		
LIGHTSHIP	7432.40 MT		
MAXIMUM DREGHT	42.1 Metres		
FULL LOAD DISPLACEMENT	38407.50 MT		
LENGTH OVERALL ( LOA )	176.20 Metres		
LENGTH ( P/P )	168.00 Metres		
DEPTH ( MLD )	14.00 Metres		
BREADTH ( MLD )	26.00 Metres		
DIST. BRIDGE TO FWD	146.8 Metres		
DIST. BRIDGE TO AFT	29.4 Metres		
DRAUGHT ( Summer ) / FWA	10.850 Metres / 225 MM		
TPC (Summer)	42.7 MT		
MAIN ENGINE	MAN B&W 6S46MC-C Mk7		
HATCH COVER	FOLDING TYPE WATERTIGHT STEEL.		
HATCH SIZE ( LXB )	HATCH NO. 1: (14.40 X 14.00 Metres) HATCH NO. 2,3,4&5: (19.20 X 15.60 Metres)		
CRANE ( HYDRAULIC )	4 NOS,Hook SWL 30 MT(24m);Grab SWL 24MT (24m)		
INMARSAT-C1	4525 4025		
INMARSAT-C2	4525 4026		
INMARSAT-F TEL	870 7731 77670		
FAX	870 7649 03950		
E-mail	<a href="mailto:dewi_saraswati@stmilindo.com">dewi_saraswati@stmilindo.com</a>		
<b>CARGO HOLD CAPACITY IN CUBIC METERS</b>	<b>DWT &amp; DRAFT</b>		
	<b>GRAIN BULK</b>	<b>BALE</b>	
HOLD NO.1	6463.80	6140.6	<u>Summer</u> DWT 31005.1 MT DRAFT 10.050 M
HOLD NO.2	8417.30	7996.4	<u>Tropical</u> 31903.3 MT 10.270 M
HOLD NO.3	8029.10	7637.1	<u>Winter</u> 30109.1 MT 9.850 M
HOLD NO.4	8267.90	7854.5	<u>Fresh Water</u> 31005.1 MT 10.285 M
HOLD NO.5	7548.60	7171.2	<u>FWA</u> 225 MM
<b>TOTAL</b>	<b>38736.70</b>	<b>36799.80</b>	

## RIWAYAT HIDUP PENULIS



**Yudhistira Punta Dewa**, Lahir di Ujung Pandang, Sulawesi Selatan - Indonesia, pada tanggal 10 Oktober 1999, putra dari pasangan Bapak Patahuddin dan Ibu Rosmini, sebagai anak ketiga dari empat bersaudara. Awal pendidikan di Sekolah Dasar di Inpres Sudiang, Jalan Pajjaiang No. 2, Sudiang Raya, Kec. Biringkanaya, Kota Makassar Prov. Sulawesi Selatan. Selesai pada tahun 2012, Sekolah Menengah Pertama di SMPN 25 Makassar. Selesai pada tahun 2015 dan lanjut sekolah di MAN 3 Makassar. Selesai pada tahun 2018.

Setelah menyelesaikan tingkat pendidikan sekolah menengah atas, penulis melanjutkan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, angkatan XXXIX, program studi Nautika pada tahun 2018. Penulis melaksanakan praktek laut pada semester V & VI di kapal MV. Dewi Saraswati, milik perusahaan PT. MSI SHIP MENEAGEMENT pada tanggal 28 September 2021 hingga 20 Oktober 2022. Setelah melakukan praktek penulis melanjutkan pendidikan semester VII & VIII pada tahun ajaran 2023/2024.

Berkat petunjuk dan pertolongan Allah SWT, usaha dan disertai doa kedua orang tua dalam menjalani program akademik di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Alhamdulillah Penulis dapat menyelesaikan tugas akhir dengan skripsi yang berjudul " Analisis Peranan ISM Code Dalam Menunjang Keselamatan di MV. Dewi Saraswati "