

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**MAKALAH**

**PENERAPAN ISM CODE UNTUK MENINGKATKAN  
KETERAMPILAN ABK DALAM MENGGUNAKAN  
ALAT KESELAMATAN DI MT. KRISTIN**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan  
Untuk Menyelesaikan Program ANT - I**

**Oleh :**

**KARTO SUTOYO**

**NIS. 02513 /N-1**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2021**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**  
**BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN**  
**SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : KARTO SUTOYO  
No. Induk Siswa : 02513/N-1  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : PENERAPAN ISM CODE UNTUK MENINGKATKAN  
KETERAMPILAN ABK DALAM MENGGUNAKAN ALAT  
KESELAMATAN DI MT. KRISTIN

Jakarta, September, 2021

Pembimbing I,

Pembimbing II,

**Capt. Fausil, MM**  
Penata Tk. I (III/d)  
19571201 199203 1 001

**Drs. Renhard Manurung, S.Pel. MM**

Mengetahui  
Kepala Jurusan Nautika

**Capt. Bhima S. Putra, MM.**  
Penata (III/c)  
NIP. 19730526 200812 1 001

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**

Nama : KARTO SUTOYO  
No. Induk Siswa : 02513/N-1  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : PENERAPAN ISM CODE UNTUK MENINGKATKAN  
KETERAMPILAN ABK DALAM MENGGUNAKAN ALAT  
KESELAMATAN DI MT. KRISTIN

Penguji I

Penguji II

Penguji III

**Capt. Fauzi, S.Sos., MM**

**Drs. Purnomo, MM**  
Pembina (IV/a)  
19590612 198003 1 002

**Capt. Fausil, MM**  
Penata Tk. I (III/d)  
19571201 199203 1 001

Mengetahui  
Kepala Jurusan Nautika

**Capt. Bhima S. Putra, MM.**  
Penata (III/c)  
NIP. 19730526 200812 1 001

## KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadiran Allah SWT. Karena atas berkat rahmat, taufik dan hidayah-Nya sehingga dapat menyelesaikan makalah ini tepat pada waktunya dan sesuai dengan yang diharapkan. Adapun penyusunan makalah ini guna memenuhi persyaratan penyelesaian Program Diklat Pelaut Ahli Nautika Tingkat I (ANT - I) pada Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Pada penulisan makalah ini penulis tertarik untuk menyoroti atau membahas tentang keselamatan kerja dan mengambil judul :

### **“PENERAPAN ISM CODE UNTUK MENINGKATKAN KETERAMPILAN ABK DALAM MENGGUNAKAN ALAT KESELAMATAN DI MT. KRISTIN”**

Tujuan penulisan makalah ini adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan yang wajib dilaksanakan oleh setiap perwira siswa dalam menyelesaikan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran ( STIP ) Jakarta pada jenjang terakhir pendidikan. Sesuai Keputusan Kepala Badan Pendidikan dan Latihan Perhubungan Nomor 233/HK-602/Diklat-98 dan mengacu pada ketentuan Konvensi International STCW-78 Amandemen 2010

Makalah ini diselesaikan berdasarkan pengalaman bekerja penulis sebagai Perwira di atas kapal di tambah pengalaman lain yang penulis dapatkan dari buku-buku dan literatur. Penulis menyadari bahwa makalah ini jauh dari kesempurnaan Hal ini disebabkan oleh keterbatasan-keterbatasan yang ada Ilmu pengetahuan, data-data, buku-buku, materi serta tata bahasa yang penulis miliki.

Dalam kesempatan yang baik ini pula, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tak terhingga disertai dengan doa kepada Allah Tuhan Yang Maha Kuasa untuk semua pihak yang turut membantu hingga terselesainya penulisan makalah ini, terutama kepada:

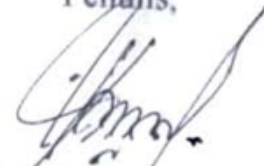
1. Yth. Bapak Amiruddin, MM, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Yth. Capt. Bhima S. Putra, MM, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Yth. Dr. Ali Muktar Sitompul, MT, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.

4. Yth. Capt. Fausil, MM, sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Yth. Drs. R. Manurung, MM, sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
6. Para Dosen Pembina STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
7. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LIX tahun ajaran 2021 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

Akhir kata penulis mengharapkan semoga makalah ini dapat bermanfaat bagi penulis sendiri maupun pihak-pihak yang membaca dan membutuhkan makalah ini terutama dari kalangan Akademis Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Jakarta, September 2021

Penulis,



KARTO SUTOYO

NIS. 02513 /N-1

# DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>TANDA PERSETUJUAN MAKALAH .....</b>	<b>ii</b>
<b>TANDA PENGESAHAN MAKALAH .....</b>	<b>iii</b>
<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>v</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>vii</b>
<b>BAB I    PENDAHULUAN</b>	
A.    Latar Belakang .....	1
B.    Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah .....	3
C.    Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	4
D.    Metode Penelitian .....	5
E.    Waktu dan Ternpat Penelitian .....	6
F.    Sistematika Penulisan .....	6
<b>BAB II    LANDASAN TEORI</b>	
A.    Tinjauan Pustaka .....	8
B.    Kerangka Pemikiran .....	21
<b>BAB III    ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	
A.    Deskripsi Data .....	22
B.    Analisis Data .....	24
C.    Pemecahan Masalah .....	27
<b>BAB IV    KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
A.    Kesimpulan .....	38
B.    Saran .....	39
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	
<b>LAMPIRAN</b>	
<b>DAFTAR ISTILAH</b>	

## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. *Ship Particular*
- Lampiran 2. *Crew List*
- Lampiran 3. *Sign In*
- Lampiran 4. *Sign Off*
- Lampiran 5. Daftar hadir safety meeting
- Lampiran 6. Latihan Keselamatan
- Lampiran 7. Latihan Tumpahan Minyak
- Lampiran 8. Latihan Memasuki Ruangan Tertutup
- Lampiran 9. Latihan Orang Jatuh Ke Laut
- Lampiran 10. Latihan Pemadam Kebakaran
- Lampiran 11. Latihan Peragaan Life Jacket
- Lampiran 12. Photo Safety Meeting
- Lampiran 13. Peragaan Smok Signal
- Lampiran 14. Peragaan Hand Plare
- Lampiran 15. Peragaan Inmarsat
- Lampiran 16. Peragaan Parasut Signal
- Lampiran 17. Gambar MT. KRISTIN

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Saat ini perkembangan transportasi laut berkembang sangat pesat. Hal ini merupakan faktor yang sangat penting sebagai sarana untuk mengangkut barang-barang yang dibutuhkan manusia yang semakin bervariasi. Untuk pengangkutan barang dengan jumlah yang banyak serta jarak yang terpisahkan oleh laut maka pengangkutan dengan kapal laut merupakan sarana yang paling efektif dengan tetap selalu memperhatikan keselamatan pelayaran. Agar kualitas barang yang diangkut tetap baik dan aman, maka diperlukan crew yang paham dan berpengalaman dalam mengoperasikan kapal dan dalam pemuatan barang yang tidak sejenis. Baik itu pada saat bernavigasi, penataan muatan, pengaturan stabilitas kapal, cara pengikatan muatan (terutama pada cuaca buruk) serta pengawasan muat maupun bongkar dan pengawasan muatan saat berlayar.

MT. Kristin tempat penulis bekerja sebagai Master adalah kapal tanker berbendera Indonesia milik PT. Hanlin Jaya Mandiri. Dalam menunjang kelancaran operasional kapal harus didukung dengan sumber daya manusia yang memadai, anak buah kapal yang disiplin, berpengetahuan, cakap dan terampil serta menerapkan prinsip-prinsip pengelolaan kapal yang mematuhi ketentuan dalam ISM Code, yang mana Peraturan / Ketentuan ini sudah disepakati oleh Negara Negara yang telah tergabung dalam IMO.

Faktor keselamatan merupakan sesuatu hal yang paling utama dalam berbagai bidang pekerjaan di kapal. Banyak kecelakaan-kecelakaan kapal yang disebabkan oleh kesalahan manusia, khususnya manajemen. Sebagai upaya agar dapat mengurangi atau bahkan menghilangkan kesalahan-kesalahan akibat kelalaian manusia, diperlukan suatu sistem manajemen keselamatan baik di darat maupun kapal dan pelaksanaan *Safety Of Life At Sea (SOLAS)* 74/78 dengan sebaik baiknya. Karena itu, dibutuhkan penerapan *ISM Code* secara maksimal dalam mengatur



segala aktivitas suatu perusahaan agar menunjang kelancaran kerja dengan memperhatikan keselamatan ABK dalam pengoperasian kapalnya, serta melindungi lingkungan laut dari pencemaran yang mungkin terjadi. Walaupun *ISM Code* ini bukan merupakan hal yang baru, namun dalam pelaksanaannya masih banyak perusahaan pelayaran dalam mengoperasikan kapal tidak memperhatikan aturan yang sesuai dengan SOLAS 74/78. Untuk itu sangat dibutuhkan usaha dan kerja keras dari seluruh komponen Personel baik didarat, maupun yang di kapal.

Perlindungan keselamatan kerja anak buah kapal sangat berguna bagi mereka yang bekerja di kapal, dengan adanya bekal pengetahuan mengenai keselamatan kerja di atas kapal khususnya bagi kapal tanker diharapkan dapat dicegah kecelakaan kerja yang mungkin terjadi. Keselamatan kerja merupakan satu segi penting dari perlindungan untuk *stevedore* dan anak buah kapal, maka harus diperhatikan sehubungan dengan peranannya terhadap masalah keselamatan. Untuk mencapai hasil yang maksimal dalam pengoperasian kapal tanker tidak hanya ditunjang oleh alat-alat yang *modern* tapi juga sumber daya manusianya dalam hal ini menyangkut pengetahuan, keterampilan, pengalaman, dan disiplin serta kerja sama yang baik antara semua pihak baik pihak kapal maupun pihak darat.

Pengalaman penulis bekerja sebagai Master di atas MT. Kristin menunjukkan bahwa dalam penerapan manajemen keselamatan di atas kapal sering terjadi hambatan / kendala yang disebabkan oleh beberapa faktor seperti sumber daya manusia yang rendah dan pihak management, dalam hal ini DPA (*Designated Person Ashore*) yang selalu menyederhanakan system manajemen keselamatan kapal.

Mengingat kecelakaan kerja yang sering terjadi disebabkan oleh manusia itu sendiri yang diantaranya karena kurangnya pengalaman kerja dibidangnya, ketidak hati-hatian dalam bekerja, tidak mengikuti prosedur kerja dengan benar, tidak dilakukan meeting atau diskusi sebelum dimulainya suatu pekerjaan, termasuk banyak pekerjaan yang dilakukan dengan jalan pintas (tidak mau mengikuti prosedur yang benar). Kecelakaan kerja dapat dihindari dan keselamatan kerja dapat ditingkatkan bilamana para perwira & rating kapal atau *Team* kerja mau mengikuti prosedur keselamatan kerja dengan benar sebagaimana telah di terbitkan *Safety Manangement Certificate* (SMC) untuk kapal sebelum kapal di operasikan, serta *Documen of Compliace* (DOC) untuk Perusahaan kapal sebelum dikeluarkannya

SMC. Hal tersebut sebagai wujud dari pelaksanaan ISM *Codedi* dalam perusahaan dan di atas kapal. Apalagi didukung oleh sumber daya manusia yang memadai dan berpengalaman serta adanya kontrol yang baik dari perusahaan / pemilik kapal dan pencarter untuk menjaga kepercayaan negara bendera dalam menerbitkan DOC & SMC.

Dengan latar belakang uraian tersebut di atas, sehingga sangat menarik perhatian penulis dan berusaha menuangkannya dalam bentuk makalah dan penulis beri judul: **“PENERAPAN ISM CODE UNTUK MENINGKATKAN KETERAMPILAN ABK DALAM MENGGUNAKAN ALAT KESELAMATAN DI MT. KRISTIN”**

## **B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH**

### **1. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka dapat diidentifikasi beberapa masalah yang terjadi, sebagai berikut :

- a. Kurangnya pemahaman ABK tentang pentingnya penerapan ISM Code
- b. Kurangnya kinerja ABK dalam menjalankan tugas sesuai *job description*
- c. Kurangnya rasa tanggung jawab ABK saat menjalankan tugas
- d. Belum maksimalnya familiarisasi bagi ABK baru
- e. Penerimaan ABK yang tidak sesuai kriteria

### **2. Batasan Masalah**

Mengingat banyak permasalahan tentang penerapan ISM Code di atas kapal, maka penulis membatasi pembahasan pada makalah ini hanya berdasarkan pengalaman penulis saat bekerja di atas kapal MT. Kristin sebagai Master. Pembahasan makalah ini difokuskan pada:

- a. Kurangnya pemahaman ABK tentang pentingnya penerapan ISM Code
- b. Kurangnya kinerja ABK dalam menjalankan tugas sesuai *Job Description*.

### **3. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian identifikasi masalah dan batasan masalah di atas, maka dapat dirumuskan pembahasan pada makalah ini sebagai berikut :

- a. Bagaimana agar ABK memahami tentang pentingnya penerapan ISM Code?
- b. Mengapa kinerja anak buah kapal dalam menjalankan tugas belum sesuai *Job Description*?

## **C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

### **1. Tujuan Penelitian**

- a. Untuk menemukan penyebab kurangnya pemahaman ABK tentang pentingnya penerapan ISM Code dan kurangnya kinerja ABK dalam menjalankan tugas sesuai *Job Description*.
- b. Untuk mencari solusi dari permasalahan tersebut sehingga dapat terwujud tujuan dari keselamatan pelayaran.

### **2. Manfaat Penelitian**

#### **a. Manfaat Teoritis**

- 1) Memperkaya pengetahuan bagi penulis sendiri maupun bagi rekan-rekan satu profesi untuk lebih mengetahui bagaimana meningkatkan penerapan ISM Code dalam menunjang keselamatan kerja di atas kapal.
- 2) Menuangkan pemikiran penulis ke dalam bentuk makalah untuk dapat mendorong kemauan serta kemampuan rekan-rekan satu profesi lebih kompeten.
- 3) Diharapkan dapat digunakan untuk menambah bahan bacaan di perpustakaan STIP.

#### **b. Manfaat Praktis**

- 1) Diharapkan dapat memberikan sumbang saran kepada Perusahaan Pelayaran dan sejenis lainnya dalam mengoptimalkan penerapan ISM

Code di atas kapal.

- 2) Diharapkan dapat digunakan sebagai pedoman bagi para pelaut yang akan bekerja di atas kapal tanker.

#### **D. METODE PENELITIAN**

Untuk mendapat informasi-informasi yang berguna bagi penulis dalam melengkapi makalah ini, maka dilakukan langkah-langkah sebagai berikut:

##### **1. Metode Pendekatan**

Dengan mendapatkan data-data menggunakan metode deskriptif kualitatif yang dikumpulkan berdasarkan pengamatan dan pengalaman penulis langsung di atas kapal.

##### **2. Teknik Pengumpulan Data**

Dalam membuat makalah ini, Penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data yaitu :

###### **a. Teknik Observasi (Berupa Pengamatan)**

Data-data diperoleh dari pengalaman penulis yang pernah bekerja dan menjalankan *ISM Code* secara internal maupun eksternal, di atas kapal maupun di laut, termasuk di perusahaan PT.Hanlyn Jaya Mandiri.

###### **b. Teknik Komunikasi Langsung**

Mengadakan konsultasi dengan sesama rekan seprofesi di kapal, serta mendapatkan saran dan arahan dosen pembimbing makalah.

###### **c. Studi Dokumentasi**

Data-data diambil dari dokumen-dokumen yang ada di atas kapal seperti ship particular, crew list dan lain-lain.

###### **d. Studi Kepustakaan**

Dengan mempelajari buku-buku *ISM Code* dan pedoman keselamatan operasional serta buku-buku penunjang lainnya dari berbagai sumber internet maupun di perpustakaan STIP.

## **E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

### **1. Waktu Penelitian**

Waktu dan tempat penelitian penulis mengambil dari pengalaman pada saat bekerja di atas kapal MT. Kristin sebagai Nakhoda sejak 30 Juli 2018 sampai 02 Maret 2021 dan kapal-kapal lainnya.

### **2. Tempat penelitian**

Penelitian dilakukan di atas kapal MT. Kristin berbendera Indonesia milik perusahaan pelayaran PT. Hanlyn Jaya Mandiri yang beroperasi di jalur pelayaran Plintung (Dumai) menuju Padang (Painan).

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh STIP Jakarta. Dengan sistematika yang ada maka diharapkan untuk mempermudah penulisan makalah ini secara benar dan terperinci. Makalah ini terbagi dalam 4 (empat) bab sesuai dengan urutan penelitian ini. Adapun sistematika penulisan makalah ini adalah sebagai berikut:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Menjelaskan pendahuluan yang mengutarakan latar belakang, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penulisan dan sistematika penulisan.

### **BAB II LANDASAN TEORI**

Menjelaskan teori-teori yang digunakan untuk menganalisa data-data yang didapat melalui buku-buku sebagai referensi untuk mendapatkan informasi dan juga sebagai tinjauan pustaka. Pada landasan teori ini juga terdapat kerangka pemikiran yang merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.

### BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Menjelaskan Deskripsi Data yang diambil dari lapangan sesuai dengan pengalaman penulis selama bekerja sebagai Master di atas kapal MT. Kristin. Dengan digambarkan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis mengenai permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut sehingga permasalahan yang sama tidak terjadi lagi dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

### BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Menjelaskan kesimpulan dari perumusan masalah yang dibahas dan saran yang berasal dari evaluasi pemecahan masalah yang dibahas didalam penulisan makalah ini dan merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. TINJAUAN PUSTAKA**

Dalam bab ini penulis memaparkan definisi dan teori-teori yang berhubungan dan mendukung dari pembahasan permasalahan yang akan dibahas lebih lanjut, pada masalah ini yang bersumber dari referensi buku-buku pustaka yang terkait.

##### **1. Penerapan**

Penerapan adalah perbuatan menerapkan. Sedangkan Poerwodarminto (2016:1598) berpendapat bahwa, penerapan adalah suatu perbuatan mempraktekkan suatu teori, metode, dan hal lain untuk mencapai tujuan tertentu dan untuk suatu kepentingan yang diinginkan oleh suatu kelompok atau golongan yang telah terencana dan tersusun sebelumnya. Penerapan juga diartikan sebagai hal, cara atau hasil. Penerapan adalah mempraktekkan, memasang.

Berdasarkan pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa penerapan merupakan sebuah tindakan yang dilakukan baik secara individu maupun kelompok dengan maksud untuk mencapai tujuan yang telah dirumuskan.

Adapun unsur-unsur penerapan meliputi:

- a. Adanya program yang dilaksanakan.
- b. Adanya kelompok target, yaitu masyarakat yang menjadi sasaran dan diharapkan akan menerima manfaat dari program tersebut.
- c. Adanya pelaksanaan, baik organisasi atau perorangan yang bertanggung jawab dalam pengelolaan, pelaksanaan maupun pengawasan dari proses penerapan tersebut. (Wahab, 2015:45)

## 2. *International Safety Management (ISM) Code*

Mengutip dari <http://synergisolusi.com> bahwa ISM Code adalah salah satu contoh standar sistem manajemen keselamatan dan Lingkungan yang di berlakukan untuk pekerjaan di laut. Lebih kurang sejajar dengan OHSAS 18001:2007 dan ISO 14001:2004. ISM Code bukanlah standar sistem manajemen yang dijalankan atas asas sukarela melainkan merupakan standar manajemen keselamatan dan Lingkungan yang dipersyaratkan melalui peraturan perundangan dan persyaratan lain. Di Republik Indonesia, sistem manajemen keselamatan yang jelas-jelas merupakan kewajiban berdasarkan peraturan perundang-undangan adalah Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) yang telah diamanatkan melalui Peraturan Pemerintah No 50 Tahun 2012.

ISM Code lahir dari kebutuhan pengelolaan keselamatan di kapal yang disebabkan oleh tingginya angka kecelakaan kerja di bidang maritim dan dunia pelayaran. Berdasarkan resolusi IMO A.741 (18) yang disahkan pada tanggal 4 November 1993 lahirlah *International Management Code for the Safe Operation and for Pollution Prevention*. Code atau ketentuan ini kemudian diadopsi oleh SOLAS (*Safety of Life At Sea*) dalam satu bab sendiri yaitu pada bab IX. SOLAS salah satu konvensi internasional untuk keselamatan di dunia maritim. Di dalam Bab IX SOLAS ini, ISM Code dijelaskan sebagai Ketentuan Manajemen Internasional untuk pengoperasian kapal secara aman dan pencegahan pencemaran yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A.741.

Berikut adalah aturan, ketentuan, code (atau klausul) yang terdapat di ISM:

- a. Elemen 1: Umum (terdiri dari Definisi, Tujuan, Aplikasi dan persyaratan fungsional untuk safety management system)
- b. Elemen 2: Kebijakan Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan
- c. Elemen 3: Tanggung Jawab dan Kewenangan Perusahaan
- d. Elemen 4: Personil yang ditunjuk
- e. Elemen 5: Tanggung Jawab dan Kewenangan Nakhoda
- f. Elemen 6: Sumber Daya dan Personil
- g. Elemen 7: Pengembangan Rencana Pengoperasian di Kapal



- h. Elemen 8: Kesiagaan Keadaan Darurat
- i. Elemen 9: Laporan dan Analisis Ketidaksesuaian, Kecelakaan dan Kejadian Berbahaya
- j. Elemen 10: Pemeliharaan Kapal dan Peralatannya
- k. Elemen 11: Dokumentasi
- l. Elemen 12: Verifikasi, Peninjauan dan Evaluasi Perusahaan
- m. Elemen 13: Sertifikasi, Verifikasi dan Pengendalian

Sertifikat ISM Code ini terdiri dari dua sertifikat yaitu *Document of Compliance* (DOC) dan *Safety Management Certificate* (SMC). DOC diberikan kepada Perusahaan pemilik kapal sedangkan SMC diberikan kepada Kapal. Untuk kapal berbendera Indonesia, baik DOC dan SMC diterbitkan oleh Pemerintah Indonesia. Sedangkan untuk kapal berbendera asing, sertifikatnya diterbitkan oleh negara bendera. Kedua sertifikat ini berlaku selama 5 tahun. Sebagai konsekuensi kegagalan penerapan ISM Code di dunia pelayaran internasional sebagaimana telah diamanatkan melalui persyaratan perundang-undangan, apabila kapal-kapal yang tergabung dalam Organisasi IMO belum dilengkapi dengan sertifikat ISM Code (DOC & SMC) maka kapal tersebut dinyatakan tidak laik laut dengan kata lain tidak diperbolehkan untuk berlayar.

### **3. Keterampilan**

#### **a. Definisi Keterampilan**

Menurut Malayu SP Hasibuan (2017:2) bahwa pengertian keterampilan, terampil atau cekatan adalah : Kepandaian melakukan sesuatu dengan cepat dan benar. Seseorang yang dapat melakukan sesuatu dengan cepat tetapi salah tidak dapat dikatakan terampil. Demikian pula apabila seseorang dapat melakukan sesuatu dengan benar tetapi lambat, juga tidak dapat dikatakan terampil.

Setiap orang memiliki keterampilan kerja yang berbeda, tetapi semua orang pasti bisa melatih keterampilan kerja apa saja yang ingin dimiliki atau dikuasai. Semua itu hanyalah sebuah proses yang akan dilalui. Banyak sekali keterampilan kerja yang harus dimiliki seseorang untuk mampu

menyelesaikan tugas-tugasnya dengan baik. Dalam kaitannya dengan dunia kerja, pengertian keterampilan kerja lebih ditekankan kepada keterampilan yang dimiliki seseorang dalam melakukan tugasnya atau pekerjaannya. Hal ini disesuaikan dengan bidang yang digeluti.

Keterampilan manusia (*human skills*) adalah kemampuan untuk bekerja sama dengan orang lain dalam rangka mencapai tujuan. Mengembangkan keterampilan kepemimpinan dapat dimulai dengan berusaha mengetahui tipe-tipe awak kapal tersebut. Untuk itu, kita harus tau cara mengukur kemampuan orang lain secara objektif dan menggunakan pengalaman kita sebagai bahan pertimbangan dalam mengambil keputusan.

**b. Bab II Level Dukungan**

Bab II adalah bagian Departemen Deck. Perubahan utama dalam Bab II adalah penambahan Pelaut Terampil *Able Seafarers* atau *deck rating*. Ini terpisah dari rating yang melaksanakan tugas jaga navigasi *Rating Forming Part of a Navigational Watch* (RFPNW).

Berdasarkan persyaratan untuk bekerja dikapal, penting bagi pelaut untuk mendapatkan kualifikasi RFPNW sebisa mungkin pada awal sekali dari karir mereka. Pelaut tidak secara otomatis mendapat kualifikasi *Able Seafarers* sampai kualifikasi RFPNW telah dipenuhi dan lisensi tersebut harus mendapatkan sertifikat pengukuhan (*endorsement*). Ini akan membutuhkan pelatihan dan pengujian.

**c. B-II / 1 Poin 7 tentang Program Pelatihan Di Atas Kapal**

- 1) Peserta pelatihan harus dilakukan dalam kapasitas (peserta pelatihan akan memiliki tugas lain daripada melakukan program pelatihan dan tugas darurat).
- 2) Program pelatihan *onboard*, harus dikelola dan dikoordinasikan oleh perusahaan yang mengelola kapal yang berlayar di laut layanan harus sedia dan akan kapal dinominasikan oleh perusahaan sebagai wadah pelatihan.

a) *Job instruction training*

Pelatihan ini memerlukan analisa kinerja pekerjaan secara teliti. Pelatihan ini dimulai dengan penjelasan awal tentang tujuan pekerjaan, dan menunjukkan langkah-langkah serta prosedur pelaksanaan pekerjaan.

b) *Apprenticed ship*

Pelatihan ini mengarah pada proses penerimaan Sumber Daya Manusia yang baru dalam hal ini ABK dek yang baru pertama kali bekerja di atas kapal. Diberikan pengarahan dan pelatihan yang intensif dibawah bimbingan Perwira senior di atas kapal untuk beberapa waktu tertentu. Keefektifan pelatihan ini tergantung pada kemampuan Perwira dalam memberikan materi dan mengawasi proses pelatihan.

c) *Couching dan counseling*

Pelatihan ini merupakan aktifitas yang mengharapkan timbal balik dalam penampilan kerja, penjelasan secara perlahan bagaimana melakukan pekerjaan secara tepat.

#### **4. Keselamatan**

Keselamatan merupakan prioritas utama bagi seorang pelaut profesional saat bekerja di atas kapal. Penerapan *ISM Code* bagi semua perusahaan pelayaran untuk memastikan bahwa crew kapal mereka mengikuti prosedur keamanan pribadi dan aturan untuk semua pengoperasian peralatan yang dibawa di atas kapal.

Untuk mencapai keamanan maksimal di kapal, langkah dasar adalah memastikan bahwa semua Perwira & ABK kapal mampu dan cakap dalam menjalankan tugas diatas kapal; baik tugas jaga di pelabuhan maupun tugas jaga di laut sesuai dengan *Job Description* masing – masing yang telah ada dan tertulis dalam *Safety Management System (SMS)* serta memahami dengan pasti tugas-tugas yang terdapat dalam Muster list untuk penanggulangan keadaan bahaya di atas kapal.

Menurut Goenawan Danuasmoro (2015:15), dalam buku yang berjudul Kesehatan dan Keselamatan Kerja untuk Pelaut, Untuk menghindari kecelakaan dan menjaga diri agar tetap selamat, seseorang harus membekali diri dengan penggunaan alat-alat keselamatan, meningkatkan latihan keselamatan dan memahami fungsi atau cara penggunaannya, baik alat-alat keselamatan kapal, keselamatan diri saat bekerja di atas kapal.

a. Pokok-pokok materi dalam meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal diantaranya yaitu :

- 1) Pengetahuan keselamatan
- 2) Pencegahan kebakaran
- 3) Prosedur keadaan darurat
- 4) Keamanan di kapal (*Security On Board*)
- 5) Gerakan / tindakan yang aman (*Safe Movement*)
- 6) Pencegahan polusi dan lain-lain.

b. Untuk keselamatan umum di atas kapal, setiap Perwira & ABK harus menjalani pelatihan dasar-dasar keselamatan, dimana dalam pelatihan tersebut mencakup :

- 1) *Abandon Ship Drill* (Peran peninggalan Kapal)
- 2) *Fire Fighting Drill* (Latihan pemadaman Kebakaran)
- 3) *Marine Pollution Drill* (Latihan penanggulangan pencemaran laut oleh minyak)
- 4) *Exhibition Safety equipment Drill* (Latihan peragaan alat alat keselamatan)
- 5) *Enclose Space Drill* (Latihan penyelamatan pada ruangan tertutup).

Dengan pengertian di atas, bahwa keadaan darurat merupakan keadaan yang tidak normal, yang mempunyai kecenderungan atau potensi tingkat yang membahayakan baik keselamatan manusia, harta benda maupun lingkungan, termasuk keadaan darurat tersebut adalah kebakaran yang terjadi di atas kapal. Sehingga untuk mencegah dan menangani keadaan darurat berupa kebakaran tersebut, diperlukannya keterampilan dan kemampuan Perwira & ABK dalam mengatasi pemadaman kebakaran tersebut dengan pelatihan. Dengan demikian latihan yang dimaksudkan

adalah dalam pengertian yang luas, sehingga tidak terbatas hanya untuk mengembangkan keterampilan semata-mata, tetapi juga sebagai bimbingan dan lain-lain.

Dengan latihan maka diharapkan pekerjaan akan terbiasa, terampil, dan adanya perubahan tingkah laku sehingga mampu melakukannya secara lebih efektif dan lebih efisien. Sebab dengan latihan tersebut diusahakan untuk dapat memperbaiki dan mengembangkan sikap, tingkah laku, keterampilan dan pengetahuan serta kesiapan Perwira & ABK ketika terjadi kebakaran. Dalam latihan tersebut ada beberapa sasaran utama yang ingin dicapai, dimana dengan tercapainya sasaran tersebut, maka kemungkinan sasaran-sasaran yang lain akan dapat dicapai pula.

c. Peralatan Keselamatan di Atas Kapal

Macam-macam peralatan keselamatan menurut SOLAS 1974 Chapter III adalah sebagai berikut :

1) Rakit penolong (*Life raft*)

Pada saat terjadi keadaan darurat, benda ini berperan penting jika penumpang atau ABK harus meninggalkan kapal, umumnya keadaan ini disebut *Abandon Ship*. Cara kerjanya dengan menarik tali yang terhubung dengan HRU (*hydrostatic release unit*) yang terdapat di salah satu bagian dari *life raft*. Dengan menarik tali yang terhubung bagian ini (HRU), dengan otomatis *liferaft* akan mengembang, setelah mengembang dengan sempurna barulah alat ini siap digunakan.

2) Rompi penolong (*Life jacket*)

Pelampung yang dikenakan oleh ABK atau penumpang untuk mengapungkan diri di dalam air pada waktu kapal berada dalam keadaan darurat.

3) *Lifebouys*

Ketika secara tidak sengaja seseorang terjatuh dari atas kapal (*Man Over Boat*), *lifebouy* dilempar ke air untuk mencegah korban terseret arus air dan tenggelam. Alat ini pun dilengkapi dengan tali dan *life*

*buoy light* yang fungsinya sebagai tanda, *life buoy light* dengan otomatis memancarkan cahaya apabila terapung di air karena posisi *life buoy light* berdiri, memudahkan tim penyelamat menemukan posisi korban.

4) Sekoci penolong (*Life boat*)

Sekoci penolong ini diturunkan menggunakan dewi-dewi (*davit*) ke air untuk menyelamatkan diri (Mengangkat crew saat dalam keadaan darurat (kapal tenggelam) di dalam sekoci ini di lengkapi dengan bermacam2 peralatan dan bahan makanan (paracute signal, red hand flare, buoyant smoke signal, food ration, mineral water yang harus diganti dalam 1 tahun sekali dan juga terdapat alat pancing, radar reflector, sart & EPIRP)

5) Rakit penyelamat (*Rescue boat*)

Perahu tegar (*rigid*) atau mengembang (*inflatable*) yang dirancang untuk menyelamatkan nyawa manusia jika terjadi masalah di laut. Rakit penolong yang berfungsi untuk pertolongan jiwa di laut (orang jatuh kelaut)

6) *Radar Transponder (search and rescue radar transponder)*

Alat ini dipasang di *liferaft* dan *life boat* yang nantinya akan memancarkan sinyal. Sinyal yang dipancarkan hanya mampu ditangkap oleh radar kapal-kapal yang berada di sekitar alat ini. Sehingga kapal yang menerima sinyal ini bisa langsung memberikan pertolongan.

7) *Immersion Suit*

Fungsinya untuk mencegah pemakainya mengalami kehilangan panas tubuh (*hypothermia*) setelah terombang-ambing di dinginnya laut karena menunggu pertolongan yang tak kunjung datang.

8) *Parachute Signal*

Digunakan di malam hari, dengan menarik pemicu akan meluncurkan roket ini ke atas dan memancarkan cahaya merah terang di angkasa. Ini di pakai jika terjadi keadaan darurat untuk meminta pertolongan.

9) *Red Hand Flare*

Benda ini tidak meluncur ke atas melainkan hanya dipegang di tangan. Dan pemegangnya cukup melambai-lambaikannya untuk menarik perhatian tim penyelamat.

10) EPIRB (*Emergency Position- Indicating Radio Beacon*)

Diletakkan di area yang bebas dari halangan, biasanya di atas anjungan kapal. Sesaat setelah kapal tenggelam, alat ini secara otomatis terlepas dari dudukannya dan mengambang di permukaan air dan secara otomatis pula memancarkan sinyal yang ditangkap oleh satelit INMARSAT (*International Mobile Satellite Organization*) dan diteruskan ke stasiun pantai, sehingga bisa dengan segera diketahui posisi kapal yang memerlukan pertolongan, Apabila sempat melakukan penyelamatan diri maka alat ini di bawa dan diletakkan di skoci penolong atau liferaft.

11) *Smoke Signal*

Biasanya digunakan apabila bencana terjadi di siang hari, keberadaan *parachute signal* dan *red hand flare* yang bekerja kurang maksimal di siang hari karena keberadaan cahaya matahari akan diatasi dengan *smoke signal* ini. Meski siang hari, asap yang keluar dari alat ini mampu menarik mata di tengah cerahnya panas matahari.

## 5. Awak Kapal

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

- a. Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil.
- b. Nakhoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- c. Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nakhoda.

## 6. Pengertian Pemahaman

Menurut Malayu SP Hasibuan (2017:52-53) bahwa pemahaman bukan kegiatan berpikir semata, melainkan pemindahan letak dari dalam berdiri disituasi atau dunia orang lain. Mengalami kembali situasi yang dijumpai pribadi lain didalam erlebnis (sumber pengetahuan tentang hidup, kegiatan melakukan pengalaman pikiran), pengalaman yang terhayati. Pemahaman merupakan suatu kegiatan berpikir secara diam-diam, menemukan dirinya dalam orang lain.

Pemahaman (*comprehension*), kemampuan ini umumnya mendapat penekanan dalam proses belajar mengajar. Menurut Bloom *“Here we are using the term “comprehension“ to include those objectives, behaviors, or responses which represent an understanding of the literal message contained in a communication.”* Artinya : Disini menggunakan pengertian pemahaman mencakup tujuan, tingkah laku, atau tanggapan mencerminkan sesuatu pemahaman pesan tertulis yang termuat dalam satu komunikasi. Oleh sebab itu siswa dituntut memahami atau mengerti apa yang diajarkan, mengetahui apa yang sedang dikomunikasikan dan dapat memanfaatkan isinya tanpa keharusan menghubungkan dengan hal-hal yang lain..

Hasil belajar pemahaman merupakan tipe belajar yang lebih tinggi dibandingkan tipe belajar pengetahuan (Nana Sudjana, 2016:24) menyatakan bahwa pemahaman dapat dibedakan kedalam 3 kategori, yaitu:

- a. Tingkat terendah adalah pemahaman terjemahan, mulai dari menerjemahkan dalam arti yang sebenarnya, mengartikan dan menerapkan prinsip-prinsip.
- b. Tingkat kedua adalah pemahaman penafsiran yaitu menghubungkan bagian-bagian terendah dengan yang diketahui berikutnya atau menghubungkan beberapa bagian grafik dengan kejadian, membedakan yang pokok dengan yang tidak pokok.
- c. Tingkat ketiga merupakan tingkat pemaknaan ekstrapolasi.

Memiliki pemahaman tingkat ekstrapolasi berarti seseorang mampu melihat dibalik yang tertulis, dapat membuat estimasi, prediksi berdasarkan pada pengertian dan kondisi yang diterangkan dalam ide-ide atau simbol, serta



kemampuan membuat kesimpulan yang dihubungkan dengan implikasi dan konsekuensinya.

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

*Safety Management System* menyediakan cara sistematis untuk mengidentifikasi bahaya dan mengendalikan resiko dengan tetap mempertahankan jaminan pengendalian resiko yang efektif. SMS dapat didefinisikan sebagai : Proses yang sistematis, jelas dan lengkap untuk mengelola resiko keselamatan. Seperti dengan semua sistem manajemen, sistem manajemen keselamatan menyediakan penetapan tujuan, perencanaan, dan pengukuran kinerja. Sebuah sistem manajemen keselamatan dituntut menjadi bagian dari sebuah organisasi.

Tujuan dari manajemen keselamatan dari perusahaan mencakup hal-hal sebagai berikut :

- a. Menyiapkan cara-cara kerja untuk menjamin keselamatan dalam pengoperasian kapal dan keselamatan harta benda.
- b. Menciptakan perlindungan terhadap segala resiko yang diketahui.
- c. Secara terus menerus meningkatkan keterampilan manajemen keselamatan seluruh personal baik di darat maupun di kapal termasuk kesiapan dalam keadaan darurat yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

Sistem manajemen keselamatan harus memastikan ketaatan pada kewajiban atas aturan dan peraturan bahwa aturan, petunjuk dan standar yang direkomendasikan oleh IMO, pemerintah, lembaga klasifikasi dan organisasi industri maritim dimasukkan dalam pertimbangan dan dapat dilaksanakan.

## **8 *Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974***

Peraturan *Safety Of Life At Sea (SOLAS)* adalah peraturan yang mengatur keselamatan maritim paling utama. Demikian untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup dilaut dimulai sejak tahun 1914, karena saat itu mulai

dirasakan bertambah banyak kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa dimana-mana.

Pada tahap permulaan mulai dengan memfokuskan pada peraturan kelengkapan navigasi, kekedapan dinding penyekat kapal serta peralatan berkomunikasi, kemudian berkembang pada konstruksi dan peralatan lainnya.

Modernisasi peraturan SOLAS sejak tahun 1960, mengganti Konvensi 1918 dengan SOLAS 1960 dimana sejak saat itu peraturan mengenai desain untuk meningkatkan faktor keselamatan kapal mulai dimasukan seperti :

- a. Desain konstruksi kapal
- b. Permesinan dan instalasi listrik
- c. Pencegah kebakaran
- d. Alat-alat keselamatan
- e. Alat komunikasi dan keselamatan navigasi

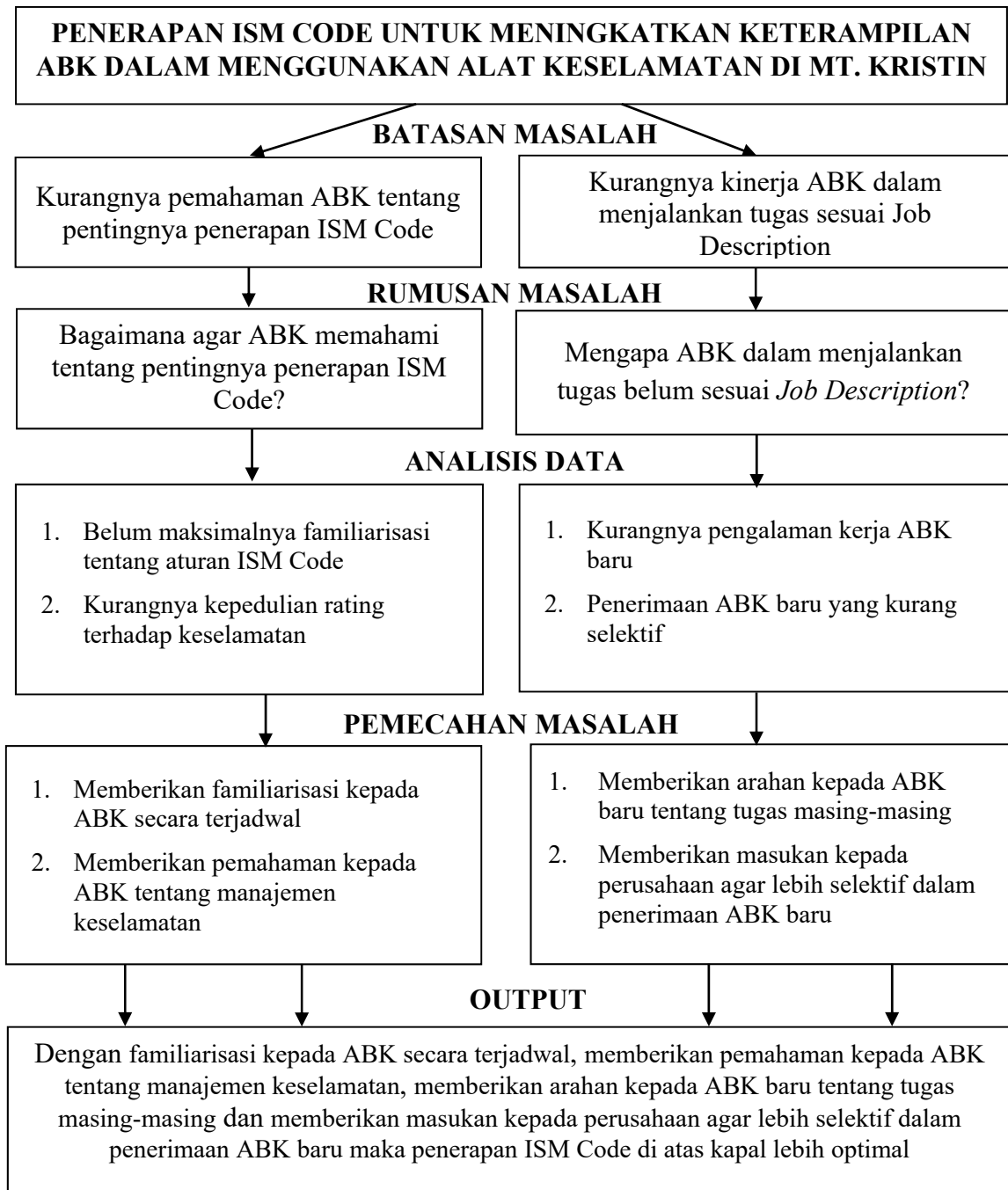
Usaha penyempurnaan peraturan tersebut dengan cara mengeluarkan peraturan tambahan (amandement) hasil konvensi IMO, dilakukan berturut-turut tahun 1966, 1967, 1971 dan 1973. Namun demikian usaha untuk memberlakukan peraturan-peraturan tersebut secara Internasional kurang berjalan sesuai yang diharapkan, karena hambatan prosedural yaitu diperlukannya persetujuan 2/3 dari jumlah Negara anggota untuk meratifikasi peraturan dimaksud, sulit dicapai dalam waktu yang diharapkan. Karena itu pada tahun 1974 dibuat konvensi baru SOLAS 1974 dengan prosedur baru, bahwa setiap amandement diberlakukan sesuai target waktu yang sudah ditentukan, kecuali ada penolakan 1/3 dari jumlah Negara anggota atau 50 % dari pemilik tonnage yang ada di dunia.

## **9. Sumber Daya Manusia menurut *International Safety Management (ISM)* Code Chapter 6 : Resources And Personnel (Sumber Daya dan Personil)**

- a. *Chapter 6.1* Perusahaan harus menjamin bahwa seorang Nakhoda sudah :
  - 1) Dipilih secara teliti untuk memberikan komando
  - 2) Sepenuhnya mengetahui SMS perusahaan dan,

- 3) Diberi dukungan yang diperlukan, sehingga tugas-tugas Nakhoda dapat terlaksana dengan aman.
- b. *Chapter 6.2* Perusahaan harus menjamin bahwa tiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut yang berikualifikasi, bersertifikat, dan sehat secara medis sesuai dengan persyaratan-persyaratan, baik nasional maupun internasional
  - c. *Chapter 6.3* Perusahaan harus membuat prosedur untuk menjamin bahwa personil baru atau personil yang dipindahkan pada tugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan lindungan lingkungan diberi waktu penyesuaian yang cukup dengan tugas-tugasnya. Petunjuk-petunjuk yang penting sebelum berlayar, harus ditentukan, didokumentasikan, dan dipersiapkan
  - d. *Chapter 6.4* Perusahaan menjamin bahwa seluruh personil yang terlibat dalam SMS memiliki pengetahuan yang baik mengenai hukum, peraturan, Code dan petunjuk yang berlaku
  - e. *Chapter 6.5* Perusahaan harus membentuk dan memelihara prosedur yang akan digunakan untuk menetapkan jenis latihan yang mungkin diperlakukan, dalam menunjang pelaksanaan SMS lebih lanjut dan harus menjamin bahwa latihan dimaksud diberikan pada seluruh personil yang memerlukan
  - f. *Chapter 6.6* Perusahaan harus membuat prosedur yang memungkinkan semua personil kapal menerima informasi yang berhubungan dengan SMS dalam bahasa yang dimengerti oleh mereka
  - g. *Chapter 6.7* Perusahaan harus menjamin bahwa personil kapal dapat berkomunikasi secara efektif dalam melaksanakan tugasnya yang berhubungan dengan SMS

## B. KERANGKA PEMIKIRAN



## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. DESKRIPSI DATA**

Beberapa kejadian yang penulis temui di atas MT. Kristin terkait dengan keterampilan anak buah kapal dalam menggunakan alat keselamatan diantaranya sebagai berikut :

##### **1. Kurangnya Pemahaman Anak Buah Kapal Tentang Pentingnya Penerapan ISM Code**

Pada bulan Januari 2021 perusahaan melakukan penggantian beberapa crew lama dengan crew baru yang telah habis masa kontrak ; khususnya untuk posisi anak buah kapal, yang mayoritas berasal dari Indonesia. Anak buah kapal baru tersebut belum memahami atau belum familiar tentang aturan ISM Code. Hal ini terlihat pada saat serah terima jabatan, saat mereka menerima familiarisasi dari perwira tentang penggunaan alat navigasi (familiarisasi awak kapal), familiarisasi anak buah kapal untuk peran muka belakang, maupun dinas jaga baik di pelabuhan maupun di laut, serta tugas tugas yang terdapat dalam muster list. Mereka terasa masih banyak yang perlu diberikan pemahaman pemahaman tentang alat keselamatan seperti (navigation equipment, APAR, winch las) dan lain sebagainya harus banyak penjelasan dan banyaknya latihan, agar dapat dan mudah dipahami sehingga kedepanya akan lebih mengerti paham dan familiar .

Setelah proses serah terima jabatan dan familiarisasi dilaksanakan penulis selaku nakhoda melakukan dokumentasi dengan memberikan form checklist familiarisasi untuk diisi dan di tandatangani. Selama proses pengisian form checklist familiarisasi saya selaku nakhoda memberikan semangat dan pemahaman pemahaman tentang pentingnya latihan keselamatan agar sewaktu waktu ada kejadian yang sebenarnya sudah siap apa yang pernah kita kerjakan dalam latihan tersebut. pengalaman yang sudah jelas tidak diragukan lgi dalam bekerja di atas kapal, sehingga dalam mencari peluang kerja di tempat lain

tidak ragu lagi dan paham akan pentingnya latihan dalam berkeselamatan kerja.

ISM Code adalah salah satu manajemen yang tidak bisa dilepaskan dalam bekerja diatas kapal kemanapun pindah kapal atau perusahaan pelayaran tetap ism code harus tetap di jalankan.

Beberapa factor kurangnya pemahaman tentang ISM CODE antara lain :

- a. Tidak diadakan latihan berkala
- b. Familisasi tidak berjalan
- c. ISM Code diangkap kurang penting sehingga fokus pada pekerjaan semata
- d. Tidak ada kepedulian tentang keselamatan kerja
- e. Proses penerimaan crew tidak di jelaskan tentang pentingnya ISM CODE

Dengan faktor faktor diatas maka akan mudah sekali sewaktu waktu adanya masalah tersebut tentu sangat membahayakan jiwa mereka karena disaat terjadi keadaan darurat anak buah kapal tidak paham apa yang harus dilakukan. Begitu juga dalam melakukan pekerjaan sehari-hari crew tidak memahami apa dan bagaimana yang harus di kerjakan .

## **2. Kurangnya Kinerja Anak Buah Kapal Dalam Menjalankan Tugas dan tanggung jawab harian**

MT.Kristin pada tanggal 13 januari 2021 tiba di pelabuhan teluk bayur kapal langsung sandar di dermaga PT. Pertamina jl. Raya Padang - Painan KM.24 Teluk Kabung Tengah, Bungus Teluk Kabung Kota Padang Sumatera Barat 25237, tugas dinas jaga pada saat itu yaitu Mualim 2 dan anak buah kapal baru. Saat penulis menanyakan tentang tugas / kewajiban dalam dinas jaga kepada mualim 3 dan Anak buah kapal baru, belum begitu memahami apa yang harus dikerjakan dan tindakan apa yang harus dilakukan pada saat akan melakukan pross pemuatan, begitu juga dengan anak buah kapal tersebut cenderung pasif dalam melakukan kegiatan dalam tugas bekerja sehingga mualim 2 harus selalu mendampingi dan memberikan pengarahan kepada anak buah kapal baru agar

dapat menjalankan sesuai tugas dan fungsinya .

Fakta tersebut menunjukkan bahwa familisasi harus dijalankan sepenuh hati agar suatu pekerjaan dapat diatasi sesuai dengan tugas dan tanggung jawab masing masing.sebagaimana tertuang dalam uraian tugas (*job description*) yang terdapat dalam SMS. Perlu diketahui bahwa agen bekerja sama dengan kantor pusat yaitu Manager Operasi . Dengan penerimaan anak buah kapal baru yang belum memahami tentang ism code harus benar benar di jelaskan dan dikenalkan terutama kepada anak buah kapal baru agar mudah dan dapat memahami tentang ism code.

## **B. ANALISIS DATA**

Untuk mengatasi permasalahan yang dialami, penulis mencoba mencari, mengumpulkan, serta menganalisa hal-hal apa saja yang menjadi penyebab dari belum maksimalnya penerapan ISM code di atas kapal,sebagai berikut :

### **1. Kurangnya Pemahaman Anak Buah Kapal Tentang Pentingnya Penerapan ISM Code**

Adapun analisis penyebabnya yaitu:

#### **a. Belum Maksimalnya Familiarisasi Tentang Aturan ISM Code**

Setiap pekerjaan di atas kapal disertai dengan prosedur keselamatan kerja.Dalam prosedur keselamatan kerja tersebut dijelaskan secara rinci tentang pelaksanaan kerja yang benar.Oleh karena itu jika kurang familiarisasi prosedur keselamatan kerja di atas kapal, maka pekerjaan yang dilakukan oleh awak kapal dapat menyimpang dari standar operasional.

Kecelakaan kerja bisa saja terjadi apabila kurang familiarisasi tentang prosedur keselamatan kerja. Familiarisasi merupakan suatu hal yang sangat penting bagi awak kapal, khususnya bagi anak buah kapal yang akan bekerja di atas kapal. Dalam hal ini perusahaan harus memperhatikan keutamaan familiarisasi ini agar berjalan dengan efektif sesuai dengan prosedur perusahaan. Pentingnya familiarisasi tercantum di dalam ISM Code elemen 6, sumber daya dan personil 6.3 yaitu Perusahaan harus

menyusun prosedur untuk memastikan agar personil baru atau personil yang dipindah tugaskan mengerti tentang ISM Code. Pengarahan yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan berupa familiariasasi (pengenalan) yang efektif terhadap tugas-tugasnya. Instruksi yang penting harus disiapkan sebelum berlayar dan harus di berikan pengenalan dan harus di dokumentasikan.

Anak buah kapal kurang menyadari atau kurang memperhatikan resiko atau dampak yang bisa membahayakan bila tidak mengikuti prosedur keselamatan kerja dengan baik dan benar. Mereka terkesan tidak peduli dengan hal tersebut yang disebabkan karena tidak mengerti bagaimana cara pekerja diatas kapal yang selalu menerapkan prosedur keselamatan dalam setiap langkah atau mereka sudah sangat jenuh dengan situasi bekerja tanpa adanya hiburan sebagai sarana rekreasi atau refresing buat mereka. Namun seharusnya mereka menyadari bahwa dengan kurangnya mereka berdisiplin dalam menjalankan prosedur keselamatan kerja di atas kapal akan sangat membahayakan jiwa mereka saat bekerja.

#### **b. Kurangnya Kepedulian Anak Buah Kapal Terhadap Keselamatan**

Sebagian anak buah kapal yang masih baru bekerja di atas kapal sehingga kurangnya disiplin dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal serta pengetahuan terhadap keselamatan kerja kurang dimengerti oleh anak buah kapal tersebut. Bahkan ada anak buah kapal yang dimutasikan untuk bekerja di atas kapal baru pertama kali melihat dan sama sekali tidak mengerti tentang keselamatan kerja .

Untuk menciptakan keselamatan kerja di atas kapal diperlukan suatu tindakan yang cepat dan tepat, sedangkan untuk dapat bertindak cepat dan tepat diperlukan pengetahuan tentang cara-cara penilaian ( tafsir ) resiko yang akan terjadi terhadap suatu kegiatan kerja yang akan di lakukan,pencegahan dan penanggulangan kecelakaan yang cukup maupun pengetahuan tentang cara penggunaan peralatan keselamatan. Dengan masih kurang memadainya bimbingan yang biasa perusahaan lakukan terhadap calon anak buah kapal yang akan bekerja di kapal-kapalnya, yang pada umumnya hanya terbatas pada cara membuat laporan harian, laporan



bulanan dan sistim perencanaan perawatan kapal (planned maintenance system). Tetapi tidak disertai dengan teori teknis yang menyangkut prosedur keselamatan kerja dan penegasan mengenai pentingnya perhatian dan pengawasan yang cukup dalam pelaksanaan prosedur prosedur keselamatan kerja (Safety Awareness & Safety Concern) yang harus dilakukan oleh pimpinan maupun perwira perwiranya terutama oleh Mualim 1 sebagai *Ship Safety Officer* di atas kapal.

Awak kapal yang tidak serius membaca atau mempelajari buku buku petunjuk yang ada di kapal, baik dari perusahaan maupun dari pencharter sesuai dengan yang telah dianjurkan oleh perusahaan dan pencharter sebagai bahan pengetahuan saat pengawas melakukan tugasnya. Dengan tidak memadainya pembinaan tersebut diatas membuat perwira dan anak buah kapal lainnya kurang pengetahuan tentang cara pengawasan terhadap pelaksanaan keselamatan kerja.

## **2. Kurangnya Kinerja Anak Buah Kapal Dalam Menjalankan Tugas Sesuai Job Description ( uraian tugas )**

Adapun analisis penyebabnya yaitu :

### **a. Kurangnya jam terbang /pengalaman kerja**

Anak buah kapal baru tidak memahami job description di atas kapal dikarenakan kurangnya pengalaman kerja. Ditambah lagi sosialisasi dan familisasi sebelum dan sesudah bekerja di atas kapal tidak dilakukan secara maksimal. Dengan demikian keterampilan dan pengetahuan anak buah kapal masih sangat terbatas. Minimnya sosialisasi dan familisasi di atas kapal lebih dominan disebabkan jadwal kerja di atas kapal sangat padat sehingga sangat sedikit waktu yang digunakan untuk bersosialisasi.

Pekerjaan di atas kapal harus selesai berdasarkan target yang telah ditentukan, jadi prioritas utama adalah tugas dan pekerjaan masing-masing. Akan tetapi apabila dalam melaksanakan pekerjaan tidak diimbangi dengan pengetahuan yang memadai tentang prosedur kerja diatas kapal dan perawatan peralatan keselamatan. Untuk meningkatkan keselamatan jiwa maka mereka dibimbing untuk mengetahui teknis

bekerja di atas kapal dan mengetahui jenis dan cara penggunaan alat-alat keselamatan. Kapal adalah tempat kerja dan tempat tinggal bagi para pelaut sehingga perlu diperhatikan dan selalu menerapkan unsur-unsur keselamatan dalam setiap melakukan pekerjaan diatas kapal dan terampil menggunakan alat-alat keselamatan.

Perilaku dan mental awak kapal terhadap, keselamatan di atas kapal sejak dini setiap pribadi harus diarahkan dan dibimbing kearah pengenalan. Nakhoda adalah pimpinan di atas kapal yang bertanggung jawab atas segala sesuatu yang ada dan yang terjadi diatas kapal termasuk di dalamnya untuk mengadakan latihan serta mensosialisasikan pelatihan-pelatihan yang ada di muster list

**b. Penerimaan Anak Buah Kapal baru yang Kurang Selektif**

Kurangnya pemahaman anak buah kapal tentang job description, khususnya anak buah kapal baru yang bekerja di atas kapal dikarenakan kurang selektifnya perusahaan dalam penerimaan crew baru. Dalam hal recruitment agen bekerja sama dengan kantor pusat (Manager Operasi). Berdasarkan pengamatan penulis selama bekerja di atas MT. Kristin , perekrutan anak buah kapal yang tidak selektif dikarenakan agen tidak memperhatikan kompetensi yang dimiliki oleh calon anak buah kapal baru. Tidak menutup kemungkinan kalau calon crew ada sesuatu yang seharusnya tidak di lakukan oleh agen agar bisa naik/bekerja di kapal. Terlebih kapal melakukan kegiatan bongkar muat dimana kegiatan tersebut membutuhkan keterampilan guna menunjang keselamatan dan keamanan pelayaran.

Dengan tidak selektifnya pihak perusahaan dalam penerimaan anak buah kapal baru, maka masih ditemui beberapa anak buah kapal yang pengalaman kerjanya masih sangat minim sehingga belum mengetahui tugas dan tanggung jawabnya sesuai dengan job description. Ditambah lagi dengan tidak maksimalnya familiarisasi kepada crew baru oleh perusahaan sebelum naik ke kapal.

### **C. PEMECAHAN MASALAH**

Berdasarkan analisis data di atas, maka dapat diketahui solusi yang tepat untuk mengatasi masalah yang terjadi sehingga dapat menunjang keselamatan pelayaran, sebagai berikut :

#### **1. Kurangnya Pemahaman Anak Buah Kapal Tentang Pentingnya Penerapan ISM Code**

Adapun pemecahan masalahnya sebagai berikut :

##### **a. Memberikan Familiarisasi Kepada Anak Buah Kapal Secara Terjadwal**

Perusahaan perlu memastikan bahwa semua anak buah kapal memiliki pengetahuan yang memadai tentang prosedur keselamatan kerja dan penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal, dengan cara memberikan familiarisasi dan sosialisasi tentang teknis cara bekerja yang aman dan penenalan peralatan keselamatan. Untuk meningkatkan pemahaman anak buah kapal tentang bahaya-bahaya akibat dari tidak mengikuti prosedur keselamatan dalam bekerja dan penggunaan alat-alat keselamatan kerja dengan benar, maka dalam setiap minggu ada kegiatan yang harus dilakukan oleh safety officer yaitu melakukan safety meeting seluruh Departemen di kapal. Hal yang efektif dilakukan adalah memberikan penjelasan dengan mempertontonkan video tentang keselamatan kerja yang juga memberikan pemahaman anak buah kapal tentang resiko-resiko yang timbul atau bahaya yang akan terjadi saat melakukan sebuah pekerjaan di kapal.

Di mesroom dan di atas anjungan tersedia buku-buku petunjuk atau buku-buku manual bagaimana cara menggunakan dan prosedurnya dalam menggunakan alat-alat keselamatan dan juga cargo securing manual yang sudah di tempel pada dinding ship officer, mesroom dan popdeck yang bermanfaat bagi perwira maupun anak buah kapal untuk mengetahui bagaimana cara mengoperasikan peralatan bongkar muat serta alat-alat lainnya yang menunjang pemuatan. Anak buah kapal juga diharuskan membaca SMS manual untuk dimengerti dan dipahami serta

menandatangani apabila sudah selesai membacanya. Apabila kurang mengerti dapat ditanyakan kepada Nakhoda atau safety officer.

Dengan di adakanya safety meeting secara berkala yang termasuk di dalamnya sosialisasi ISM Code, apa itu ISM Code, fungsi ISM Code diatas kapal dan Resiko apa yang di dapat jika ISM Code tidak berjalan, saya (Penulis) yakin adanya perubahan mendasar tentang cara berfikir pada crew yang mengakibatkan perbaikan pada kecakapan dalam bekerja. Dan tentu dilakukan pendampingan yang yang intens saat bertugas supaya anak buah kapal dapat melaksanakan tugasnya sesuai dengan prosedur yang berlaku serta dibarengi dengan gaya kepemimpinan yang transformational untuk memastikan crew tetap bekerja dalam koridor ISM Code.

Perusahaan dalam hal ini harus memastikan sebelum bekerja di kapal ABK yang akan bekerja diatas kapal diharuskan mengikuti pendidikan atau pembinaan ( safety course ) untuk meningkatkan sumber daya manusia (SDM). Pembinaan untuk anak buah kapal mempunyai tujuan utama cakap dalam bekerja dan siap melaksanakan tugas di atas kapal tanpa mebebankan pada senior officer untuk melakukan pendampingan dalam dinas jaga pelabuhan mengingat tugas yang di emban masih sangat banyak.

**b. Memberikan Pemahaman Kepada Anak Buah Kapal Tentang Manajemen Keselamatan**

Pemahaman tentang alat-alat keselamatan harus diberikan kepada pelaut yang baru join ke kapal. Setiap pelaut atau awak kapal yang baru join di kapal harus diberikan pengetahuan, diantaranya adalah pengetahuan pada fungsi dan kegunaan dari alat-alat keselamatan. Pengetahuan tentang fungsi dan kegunaan alat keselamatan ini sebaiknya dilakukan minimal 1 bulan sekali. Ini sejalan dengan persyaratan dari STCW 1998 yang mana pengetahuan dan pengenalan ini berlaku bagi anak buah kapal yang baru join di kapal. Dan juga untuk dapat meningkatkan pengetahuan anak buah kapal harus diberikan pelatihan singkat, membaca dan mempelajari bagaimana prosedur-prosedur penggunaan alat-alat keselamatan tersebut.

Resiko kecelakaan kerja di atas kapal dapat di kurangi melalui kesadaran awak kapal untuk disiplin dan mentaati prosedur keselamatan. Sosialisasi dan familisasi merupakan kegiatan yang berisi tentang pengenalan dan pengarahan yang sangat penting bagi ABK Artinya hendaknya anak buah kapal diberikan familiarisasi oleh Mualim 1 mengenai pengoperasian peralatan keselamatan di atas kapal. Pengarahan ini penting sekali dilakukan agar anak buah kapal tidak mengalami kebingungan di dalam cara-cara penggunaan peralatan keselamatan. Dengan pengarahan, anak buah kapal diharapkan dapat memahami dengan teliti manfaat masing-masing peralatan keselamatan tersebut sehingga dapat menanggulangi keadaan darurat di atas kapal. Anak buah kapal yang baru naik kapal, baik yang belum berpengalaman maupun yang sudah berpengalaman perlu dilakukan sosialisasi batas latihan dan kondisi alat-alat keselamatan :

- 1) Pengenalan peralatan keselamatan, cara kerja dan sistem kerja.
- 2) Pengenalan letak dimana peralatan keselamatan disimpan
- 3) Pengenalan fungsi dari peralatan keselamatan.
- 4) Prosedur perawatan peralatan keselamatan.
- 5) Diadakan latihan-latihan secara berkala dan berkesinambungan, untuk berkomunikasi secara resmi di forum untuk menyampaikan keluhan yang ada.

Dengan diberikannya pelatihan yang benar maka dapat dipastikan anak buah kapal akan mengetahui fungsi-fungsi dari alat-alat keselamatan. Sebagaimana telah dijelaskan pada analisis data di atas, bahwa latihan keselamatan tidak dapat dilaksanakan secara maksimal dikarenakan padatnya jadwal operasional kapal.

Untuk mengatasinya dapat dilakukan dengan cara menjadwalkan latihan keselamatan ( drill ) dan melaksanakannya setiap bulan sekali atau pada saat kapal tidak beroperasi. Pada saat kapal tidak beroperasi atau dengan meminta ijin untuk melakukan latihan keselamatan ( drill ). Dengan demikian latihan keselamatan dapat dilaksanakan secara maksimal sehingga ABK lebih terampil dan disiplin dalam menjalankan prosedur keselamatan sesuai aturan ISM Code.

Ada beberapa sasaran yang ingin dicapai dengan mengadakan latihan yang antara lain sebagai berikut :

- 1) Penggunaan alat keselamatan diharapkan dapat lebih cepat dan lebih baik

Dengan latihan maka salah satu sarana yang diharapkan dapat dicapai agar penggunaan alat keselamatan dapat dilakukan secara lebih cepat dan lebih baik. Dengan latihan tersebut maka para anak buah kapal akan diajari atau dilatih bagaimana melaksanakan penggunaan alat keselamatan secara lebih cepat dan lebih baik dari pada yang telah dilakukan sebelumnya. Dengan melaksanakan petunjuk-petunjuk cara melaksanakan pekerjaan dalam penelitian, maka diharapkan para anak buah kapal tersebut akan dapat menyelesaikan lebih cepat dan lebih baik dari sebelumnya. Dengan pekerjaan yang lebih cepat ini maka sangat berguna bagi keselamatan jiwa di atas kapal baik diri sendiri maupun anak buah kapal lain agar dapat lebih terjamin keselamatannya.

- 2) Peralatan keselamatan diharapkan lebih awet dan tahan lama

Dalam latihan dapat pula diajarkan bagaimana menggunakan peralatan keselamatan sehingga dapat mengurangi kerusakan. Memperpanjang umur peralatan dan sebagainya. Sebagaimana kita ketahui bahwa alat-alat keselamatan merupakan suatu inventori yang sangat penting. Sehingga penggunaan yang baik akan dapat mengurangi kerusakan dan pemeliharaan serta memperpanjang umur peralatan tersebut.

- 3) Angka kecelakaan diharapkan lebih kecil

Dalam latihan ini maka anak buah kapal dapat mengetahui besarnya manfaat sebuah alat keselamatan sehingga dapat memahami benar betapa pentingnya alat keselamatan tersebut dan dengan mengetahui hal tersebut para anak buah kapal akan bekerja dengan lebih baik sehingga dapat dihindari dari segala kemungkinan hal-hal yang tidak diinginkan dalam kecelakaan kapal seperti : kebakaran, kebocoran,

kandas, tubrukan, dan lain-lain dapat diatasi dengan baik.

4) Tanggung jawab diharapkan lebih besar

Sebagaimana telah dikemukakan diawal maka latihan-latihan tidak hanya berusaha untuk memperbaiki dan mengembangkan pengetahuan dan keterampilan saja, tetapi juga termasuk disini untuk memperbaiki dan mengembangkan sikap. Hal ini berarti dalam latihan dapat pula diberikan pendidikan yang dapat meningkatkan rasa tanggung jawab para karyawan yang bersangkutan. Sebenarnya rasa tanggung jawab yang lebih besar tidak semata-mata karena latihan, sebab tanggung jawab yang lebih besar itu terutama karena adanya perasaan ikut memiliki. Meskipun demikian dengan latihan akan memberikan andil yang cukup besar untuk memberikan rasa tanggung jawab yang besar.

**2. Kurangnya Kinerja Anak Buah Kapal Dalam Menjalankan Tugas Sesuai job description**

Pemecahannya yaitu :

**a. Memberikan Sosialisasi Kepada Anak Buah Kapal Baru tentang Tugas Masing-Masing**

Sosialisasi tentang job description sebetulnya sudah ada pada manual SMS ( safety management system ) namun ada baiknya untuk membacakan dan familiarisasi ulang kepada anak buah kapal, untuk meningkatkan pemahaman anak buah kapal dalam memahami tugas dan tanggung jawab dalam bekerja diatas kapal sehingga dapat meningkatkan keterampilan anak buah kapal dalam bekerja untuk mencapai sasaran sasaran kerja yang telah ditetapkan.

Adapun job description masing-masing anak buah kapal baik itu perwira dan anak buah kapal yang dimaksud sebagai berikut :

1) Tugas dan Tanggung Jawab Mualim 1

Mualim 1 bertanggung jawab kepada Nakhoda, meliputi:

a) Menata muatan dan menghitung stabilitas kapal

- b) Menyelenggarakan tugas jaga navigasi
- c) Menyelenggarakan buku harian dek, buku olah gerak dan buku-buku catatan lainnya yang ada kaitannya dengan Departemen Dek, dengan baik dan benar.
- d) Melakukan control kegiatan bongkar-muat muat
- e) Memanage pemeliharaan dari semua peralatan yang ada di deck baik crane, alat-alat lashing dan seluruh compartemen yang ada di deck agar siap sedia di gunakan.
- f) Melaksanakan inspeksi yang dianggap perlu atau yang diperintahkan oleh Nakhoda
- g) Menginventarisasi semua peralatan yang ada di deck
- h) Melakukan control perawatan dan pengamanan pada sekoci penolong dan perlengkapannya
- i) Melakukan control perawatan pada baju pelampung, pelampung keselamatan dan perlengkapannya
- j) Melakukan control pengawasan dan pengamanan pada liferaft dan perlengkapannya
- k) Melaksanakan pengawasan, pengamanan dan pemeliharaan pada alat-alat isyarat bahaya, selang-selang dan nozzle pemadam, botol-botol pemadam api yang portable dan alat-alat keselamatan jiwa dan pemadam kebakaran lainnya.

## 2) Tugas dan Tanggung Mualim 2

Mualim II bertanggung jawab terhadap hal-hal sebagai berikut :

- a) Melaksanakan tugas jaga saat berlayar dan di pelabuhan dan melakukan dokumentasi mengenai barang yang rusak saat ataupun sebelum di muat dan di bongkar dan melaporkannya kepada Mualim I saat berdinasi jaga di pelabuhan.
- b) Menarik garis haluan di peta berdasarkan petunjuk dan persetujuan dari Nakhoda



- c) Memeriksa tersedianya peta-peta dengan koreksi terakhir dan buku-buku navigasi untuk keperluan pelayaran yang direncanakan dan melakukan koreksi sesuai dengan informasi terakhir yang ada di kapal
- d) Menentukan posisi kapal tengah hari dan menyiapkan laporan posisi tengah hari
- e) Merawat semua peralatan dan perlengkapan navigasi serta menyiapkan semua laporan pencatatannya.
- f) Melaksanakan perawatan sosok benda termasuk bendera-bendera, lampu-lampu navigasi dan alat-alat isyarat
- g) Melaksanakan pengamanan dan perawatan ruang kemudi, ruang peta dan navigasi serta instrumennya termasuk teropong, teleskop, lampu aldis dan handy talky selama kapal berada di pelabuhan
- h) Bekerjasama dengan Kkm untuk mempersiapkan voyage report secara teliti dan tepat waktu
- i) Menyiapkan setiap laporan cuaca yang dibutuhkan.
- j) Melaksanakan tugas sebagai Perwira Kesehatan, mempersiapkan dan menjamin bahwa persediaan peralatan kesehatan dan obat-obatan cukup untuk pelayaran dimaksud.

### 3) Tugas dan Tanggung Mualim 3

Mualim 3 bertanggung jawab terhadap hal-hal berikut :

- a) Mualim 3 bertanggung jawab kepada Nakhoda mengenai hasil kerja dan tindakan yang seharusnya sebagai seorang Mualim Jaga (saat di laut)
- b) Melakukan dokumentasi mengenai barang yang rusak saat ataupun sebelum di muat dan di bongkar dan melaporkannya kepada Mualim 1 saat berdinis jaga di pelabuhan.

- c) Melaksanakan dokumentasi drill,safety meeting dan mengganti muster list jika terdapat crew baru.
- d) Melaksanakan perawatan, pemeliharaan dan pengamanan pada sekoci penolong dan perlengkapannya
- e) Melaksanakan perawatan dan pemeliharaan pada baju pelampung, pelampung keselamatan dan perlengkapannya
- f) Melaksanakan perawatan dan pengamanan pada liferaft dan perlengkapannya
- g) Melaksanakan pengawasan dan pengamanan pada alat-alat isyarat bahaya, selang-selang dan nozzle pemadam, botol-botol pemadam api yang portable dan alat-alat keselamatan jiwa dan pemadam kebakaran lainnya
- h) Menyelenggarakan dan memelihara alat-alat keselamatan jiwa dan pemadam kebakaran sesuai arahan Mualim 1

#### 4) Tugas dan Tanggung Serang / Bosun

Serang bertanggung jawab kepada Mualim 1 mengenai hal-hal sebagai berikut :

- a) Menyalurkan order pemeliharaan rutin dek, pengawasan kerja harian Juru Mudi dan kelasi
- b) Pengaturan tugas Juru Mudi dan kelasi dalam rangka pengaturan dinas jaga pelabuhan, peran muka belakang saat sandar maupun bertolak dan peran jangkar sesuai order Mualim 1.
- c) Melaksanakan pekerjaan reparasi kecil-kecilan, melaksanakan pekerjaan pemberian Gemuk pada block-block batang pemuat, sekoci dan peralatan dek lainnya
- d) Menerima dan menghitung secara rutin dengan teliti mengenai air tawar di atas kapal.
- e) Membantu Mualim 1 dalam menginventarisasi peralatan bongkar muat maupun tali temali maupun peralatan lainnya di deck

5) Tugas dan Tanggung Kelasi

Kelasi bertanggung jawab kepada Mualim 1 mengenai hal-hal berikut:

- a) Menjaga kebersihan dek, gang akomodasi, ruangan kamar mandi dan WC umum serta membuang sampah
- b) Mengetok, menyikat dan mengecat dek, lambung, reling pipa-pipa, struktur serta peralatan dek lainnya
- c) Memberi pelumasan sling derek, engsel-engsel pintu dan peralatan dek lainnya
- d) Siaga di haluan/buritan pada saat kapal olah gerak dan menyiapkan jangkar dan tali tambat dalam rangka sandar dan labuh
- e) Memantau bongkar muat pada waktu jaga
- f) Mengawasi ketegangan tali pada waktu kapal sandar
- g) Mengawasi tangga kapal dan tangga pandu pada waktu kapal berlabuh/sandar
- h) Melaksanakan/menjaga keselamatan kapal, ronda keliling dek pada saat kapal sandar/berlabuh

6) Tugas dan Tanggung Juru Mudi

Juru mudi bertanggung jawab kepada Mualim 1 mengenai hal-hal berikut :

- a) Pada saat kapal berlayar, bertugas jaga di anjungan melaksanakan siaga dan menangani kemudi kapal
- b) Menyiapkan bendera-bendera, alat-alat pemadam di dek dan perlengkapan lainnya seperti yang diperintahkan oleh Mualim Jaga
- c) Memelihara dan menjaga kebersihan di anjungan serta bagian-bagian kapal lainnya seperti yang diperintahkan oleh Mualim 1
- d) Menghidupkan/mematikan penerangan di dek dan navigasi

Untuk dapat meningkatkan pemahaman anak buah kapal tentang tugas yang terdapat dalam muster list & keterampilan anak buah kapal dalam pencegahan keadaan darurat di atas kapal maka perlu diadakan latihan keselamatan di atas kapal secara terjadwal. Latihan ini juga dipersyaratkan dalam STCW 1978 Amandemen 2010 Chapter VI/1 dan Chapter VI/3. Selain latihan di atas kapal, latihan juga dapat dilakukan sebelum anak buah kapal naik ke kapal. Disini perusahaan memberikan sponsor bagi awak kapal untuk mengikuti pelatihan keselamatan dengan tujuan untuk menunjang tugasnya di atas kapal. Pelatihan yang disponsori oleh perusahaan ini sama dengan penyegaran bagi crew yang akan kembali bekerja, karena beberapa crew sudah lama istirahat di rumah. Dengan adanya latihan sebelum naik/join di kapal dan dilanjutkan dengan latihan keselamatan di atas kapal, maka keterampilan anak buah kapal dalam penggunaan alat keselamatan akan menjadi lebih baik.

**b. Memberikan Masukan Kepada Perusahaan Agar Lebih Selektif Dalam Penerimaan anak buah kapal Baru**

Yang dimaksud dengan seleksi adalah proses memilih calon anak buah kapal baru yang memiliki kualifikasi sesuai dengan persyaratan sesuai jabatannya (sesuai dengan safe maning ). Kegiatan seleksi dilakukan untuk mengurangi sebagian jumlah pelamar, sehingga diperoleh calon anak buah kapal yang terbaik. Perusahaan mendapatkan keuntungan dari proses pemilihan anak buah kapal baru dalam suatu rekrutmen yang selektif sehingga mendapatkan pekerja profesional yang diharapkan oleh Perusahaan. Tanpa awak kapal yang berkualitas, sulit bagi perusahaan untuk mencapai keberhasilan.

Untuk mencapai tujuan tersebut, melihat fakta yang terjadi sebagaimana telah dijelaskan pada analisis data di atas maka Nakhoda perlu memberikan masukan kepada perusahaan agar lebih selektif dalam perekrutan anak buah kapal baru. Perusahaan perlu memperhatikan kompetensi awak kapal baru sesuai dengan jabatannya. Dengan demikian setelah ABK baru naik ke atas kapal, maka ia sudah memahami apa saja tugas dan tanggung jawab yang diemban sesuai jabatannya.

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan pembahasan pada Bab-Bab Sebelumnya, maka Penulis mengambil beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Untuk meningkatkan pemahaman ABK tentang pentingnya penerapan ISM Code daapt dilakukan dengan memberikan familiarisasi kepada Anak Buah kapal secara terjadwal sehingga dalam menjalankan tugasnya sering mengabaikan faktor keselamatan sebagaimana aturan dalam ISM Code.
2. Untuk meningkatkan Kinerja Anak Buah Kapal Dalam Menjalankan Tugas Sesuai *job description* dapat dilakukan dengan memberikan sosialisasi kepada anak buah kapal baru tentang tugas masing-masing.

#### **B. SARAN**

Dari kesimpulan dan permasalahan yang terjadi, untuk mengoptimalkan penerapan ISM Code guna menunjang keselamatan di atas MT. Kristin penulis memberikan beberapa saran sebagai berikut :

1. Untuk meningkatkan pemahaman Anak Buah Kapal tentang pentingnya penerapan ISM Code disarankan :
  - a. Perwira memberikan familiarisasi kepada anak buah kapal secara maksimal sesuai dengan *Safety Management Manual* (SMM) sehingga dapat meningkatkan pemahaman anak buah kapal tentang ISM Code.
  - b. Nakhoda harus selalu memberikan pemahaman kepada anak buah kapal tentang manajemen keselamatan sehingga mereka lebih peduli dan selalu mengedepankan faktor keselamatan dalam bekerja di atas kapal.

2. Untuk meningkatkan kinerja anak buah kapal dalam menjalankan tugas sesuai Job Description, disarankan untuk :
  - a. Memberikan sosialisasi kepada anak buah kapal baru tentang tugas masing-masing
  - b. Memberikan masukan kepada perusahaan agar lebih selektif dalam penerimaan anak buah kapal baru

## DAFTAR PUSTAKA

- Ali, (2005), Kamus Besar Bahasa Indonesia. Jakarta: Media Pustaka
- Badudu & Zain, (2006), Kamus Umum Bahasa Indonesia. Jakarta : Pustaka Sinar Harapan
- Bloom Benyamin,(1975).Taxonomi of Educational objectives:The Classification goals,hand book I Cognitive Domain.Newyork: Longmans,Green and Co
- Danoeasmoro, Goenawan, (2003), Kesehatan Keselamatan Kerja, Jakarta,Yayasan Bina Citra Samudera.
- IMO, (2009), Safety of Life at Sea (SOLAS),IMO,London
- Nana Sudjana, (1992), Penilaian Hasil Proses Belajar Mengajar, Bandung, Remaja Rosdakarya
- Peter Salim dan Yenny Salim, (2002), Kamus Bahasa Indonesia Kontemporer. Jakarta: Modern English Press
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
- Wahab, (2000) Prinsip-Prinsip Manajemen, Jakarta : Raja Grafindo Persada
- Winardi, (2000), Manajer Dan Manajemen, Bandung, citra aditya bakti
- Yatim, Rozaimi,(2003),Kodefikasi Manajemen Keselamatan Internasional (ISM Code), Jakarta,Penerbit Yayasan Bina Citra Samudra.
- Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, Amandement 2010 (STCW) Convention

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Saat ini perkembangan transportasi laut berkembang sangat pesat. Hal ini merupakan faktor yang sangat penting sebagai sarana untuk mengangkut barang-barang yang dibutuhkan manusia yang semakin bervariasi. Untuk pengangkutan barang dengan jumlah yang banyak serta jarak yang terpisahkan oleh laut maka pengangkutan dengan kapal laut merupakan sarana yang paling efektif dengan tetap selalu memperhatikan keselamatan pelayaran. Agar kualitas barang yang diangkut tetap baik dan aman, maka diperlukan crew yang paham dan berpengalaman dalam mengoperasikan kapal dan dalam pemuatan barang yang tidak sejenis. Baik itu pada saat bernavigasi, penataan muatan, pengaturan stabilitas kapal, cara pengikatan muatan (terutama pada cuaca buruk) serta pengawasan muat maupun bongkar dan pengawasan muatan saat berlayar.

MT. Kristin tempat penulis bekerja sebagai Master adalah kapal tanker berbendera Indonesia milik PT. Hanlin Jaya Mandiri. Dalam menunjang kelancaran operasional kapal harus didukung dengan sumber daya manusia yang memadai, anak buah kapal yang disiplin, berpengetahuan, cakap dan terampil serta menerapkan prinsip-prinsip pengelolaan kapal yang mematuhi ketentuan dalam ISM Code, yang mana Peraturan / Ketentuan ini sudah disepakati oleh Negara Negara yang telah tergabung dalam IMO.

Faktor keselamatan merupakan sesuatu hal yang paling utama dalam berbagai bidang pekerjaan di kapal. Banyak kecelakaan-kecelakaan kapal yang disebabkan oleh kesalahan manusia, khususnya manajemen. Sebagai upaya agar dapat mengurangi atau bahkan menghilangkan kesalahan-kesalahan akibat kelalaian manusia, diperlukan suatu sistem manajemen keselamatan baik di darat maupun kapal dan pelaksanaan *Safety Of Life At Sea (SOLAS)* 74/78 dengan sebaik baiknya. Karena itu, dibutuhkan penerapan *ISM Code* secara maksimal dalam mengatur



segala aktivitas suatu perusahaan agar menunjang kelancaran kerja dengan memperhatikan keselamatan ABK dalam pengoperasian kapalnya, serta melindungi lingkungan laut dari pencemaran yang mungkin terjadi. Walaupun *ISM Code* ini bukan merupakan hal yang baru, namun dalam pelaksanaannya masih banyak perusahaan pelayaran dalam mengoperasikan kapal tidak memperhatikan aturan yang sesuai dengan SOLAS 74/78. Untuk itu sangat dibutuhkan usaha dan kerja keras dari seluruh komponen Personel baik didarat, maupun yang di kapal.

Perlindungan keselamatan kerja anak buah kapal sangat berguna bagi mereka yang bekerja di kapal, dengan adanya bekal pengetahuan mengenai keselamatan kerja di atas kapal khususnya bagi kapal tanker diharapkan dapat dicegah kecelakaan kerja yang mungkin terjadi. Keselamatan kerja merupakan satu segi penting dari perlindungan untuk *stevedore* dan anak buah kapal, maka harus diperhatikan sehubungan dengan peranannya terhadap masalah keselamatan. Untuk mencapai hasil yang maksimal dalam pengoperasian kapal tanker tidak hanya ditunjang oleh alat-alat yang *modern* tapi juga sumber daya manusianya dalam hal ini menyangkut pengetahuan, keterampilan, pengalaman, dan disiplin serta kerja sama yang baik antara semua pihak baik pihak kapal maupun pihak darat.

Pengalaman penulis bekerja sebagai Master di atas MT. Kristin menunjukkan bahwa dalam penerapan manajemen keselamatan di atas kapal sering terjadi hambatan / kendala yang disebabkan oleh beberapa faktor seperti sumber daya manusia yang rendah dan pihak management, dalam hal ini DPA (*Designated Person Ashore*) yang selalu menyederhanakan system manajemen keselamatan kapal.

Mengingat kecelakaan kerja yang sering terjadi disebabkan oleh manusia itu sendiri yang diantaranya karena kurangnya pengalaman kerja dibidangnya, ketidak hati-hatian dalam bekerja, tidak mengikuti prosedur kerja dengan benar, tidak dilakukan meeting atau diskusi sebelum dimulainya suatu pekerjaan, termasuk banyak pekerjaan yang dilakukan dengan jalan pintas (tidak mau mengikuti prosedur yang benar). Kecelakaan kerja dapat dihindari dan keselamatan kerja dapat ditingkatkan bilamana para perwira & rating kapal atau *Team* kerja mau mengikuti prosedur keselamatan kerja dengan benar sebagaimana telah di terbitkan *Safety Manangement Certificate* (SMC) untuk kapal sebelum kapal di operasikan, serta *Documen of Compliace* (DOC) untuk Perusahaan kapal sebelum dikeluarkannya

SMC. Hal tersebut sebagai wujud dari pelaksanaan ISM *Codedi* dalam perusahaan dan di atas kapal. Apalagi didukung oleh sumber daya manusia yang memadai dan berpengalaman serta adanya kontrol yang baik dari perusahaan / pemilik kapal dan pencarter untuk menjaga kepercayaan negara bendera dalam menerbitkan DOC & SMC.

Dengan latar belakang uraian tersebut di atas, sehingga sangat menarik perhatian penulis dan berusaha menuangkannya dalam bentuk makalah dan penulis beri judul: **“PENERAPAN ISM CODE UNTUK MENINGKATKAN KETERAMPILAN ABK DALAM MENGGUNAKAN ALAT KESELAMATAN DI MT. KRISTIN”**

## **B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH**

### **1. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka dapat diidentifikasi beberapa masalah yang terjadi, sebagai berikut :

- a. Kurangnya pemahaman ABK tentang pentingnya penerapan ISM Code
- b. Kurangnya kinerja ABK dalam menjalankan tugas sesuai *job description*
- c. Kurangnya rasa tanggung jawab ABK saat menjalankan tugas
- d. Belum maksimalnya familiarisasi bagi ABK baru
- e. Penerimaan ABK yang tidak sesuai kriteria

### **2. Batasan Masalah**

Mengingat banyak permasalahan tentang penerapan ISM Code di atas kapal, maka penulis membatasi pembahasan pada makalah ini hanya berdasarkan pengalaman penulis saat bekerja di atas kapal MT. Kristin sebagai Master. Pembahasan makalah ini difokuskan pada:

- a. Kurangnya pemahaman ABK tentang pentingnya penerapan ISM Code
- b. Kurangnya kinerja ABK dalam menjalankan tugas sesuai *Job Description*.

### **3. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian identifikasi masalah dan batasan masalah di atas, maka dapat dirumuskan pembahasan pada makalah ini sebagai berikut :

- a. Bagaimana agar ABK memahami tentang pentingnya penerapan ISM Code?
- b. Mengapa kinerja anak buah kapal dalam menjalankan tugas belum sesuai *Job Description*?

## **C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

### **1. Tujuan Penelitian**

- a. Untuk menemukan penyebab kurangnya pemahaman ABK tentang pentingnya penerapan ISM Code dan kurangnya kinerja ABK dalam menjalankan tugas sesuai *Job Description*.
- b. Untuk mencari solusi dari permasalahan tersebut sehingga dapat terwujud tujuan dari keselamatan pelayaran.

### **2. Manfaat Penelitian**

#### **a. Manfaat Teoritis**

- 1) Memperkaya pengetahuan bagi penulis sendiri maupun bagi rekan-rekan satu profesi untuk lebih mengetahui bagaimana meningkatkan penerapan ISM Code dalam menunjang keselamatan kerja di atas kapal.
- 2) Menuangkan pemikiran penulis ke dalam bentuk makalah untuk dapat mendorong kemauan serta kemampuan rekan-rekan satu profesi lebih kompeten.
- 3) Diharapkan dapat digunakan untuk menambah bahan bacaan di perpustakaan STIP.

#### **b. Manfaat Praktis**

- 1) Diharapkan dapat memberikan sumbang saran kepada Perusahaan Pelayaran dan sejenis lainnya dalam mengoptimalkan penerapan ISM

Code di atas kapal.

- 2) Diharapkan dapat digunakan sebagai pedoman bagi para pelaut yang akan bekerja di atas kapal tanker.

#### **D. METODE PENELITIAN**

Untuk mendapat informasi-informasi yang berguna bagi penulis dalam melengkapi makalah ini, maka dilakukan langkah-langkah sebagai berikut:

##### **1. Metode Pendekatan**

Dengan mendapatkan data-data menggunakan metode deskriptif kualitatif yang dikumpulkan berdasarkan pengamatan dan pengalaman penulis langsung di atas kapal.

##### **2. Teknik Pengumpulan Data**

Dalam membuat makalah ini, Penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data yaitu :

###### **a. Teknik Observasi (Berupa Pengamatan)**

Data-data diperoleh dari pengalaman penulis yang pernah bekerja dan menjalankan *ISM Code* secara internal maupun eksternal, di atas kapal maupun di laut, termasuk di perusahaan PT.Hanlyn Jaya Mandiri.

###### **b. Teknik Komunikasi Langsung**

Mengadakan konsultasi dengan sesama rekan seprofesi di kapal, serta mendapatkan saran dan arahan dosen pembimbing makalah.

###### **c. Studi Dokumentasi**

Data-data diambil dari dokumen-dokumen yang ada di atas kapal seperti ship particular, crew list dan lain-lain.

###### **d. Studi Kepustakaan**

Dengan mempelajari buku-buku *ISM Code* dan pedoman keselamatan operasional serta buku-buku penunjang lainnya dari berbagai sumber internet maupun di perpustakaan STIP.

## **E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

### **1. Waktu Penelitian**

Waktu dan tempat penelitian penulis mengambil dari pengalaman pada saat bekerja di atas kapal MT. Kristin sebagai Nakhoda sejak 30 Juli 2018 sampai 02 Maret 2021 dan kapal-kapal lainnya.

### **2. Tempat penelitian**

Penelitian dilakukan di atas kapal MT. Kristin berbendera Indonesia milik perusahaan pelayaran PT. Hanlyn Jaya Mandiri yang beroperasi di alur pelayaran Plintung (Dumai) menuju Padang (Painan).

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh STIP Jakarta. Dengan sistematika yang ada maka diharapkan untuk mempermudah penulisan makalah ini secara benar dan terperinci. Makalah ini terbagi dalam 4 (empat) bab sesuai dengan urutan penelitian ini. Adapun sistematika penulisan makalah ini adalah sebagai berikut:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Menjelaskan pendahuluan yang mengutarakan latar belakang, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penulisan dan sistematika penulisan.

### **BAB II LANDASAN TEORI**

Menjelaskan teori-teori yang digunakan untuk menganalisa data-data yang didapat melalui buku-buku sebagai referensi untuk mendapatkan informasi dan juga sebagai tinjauan pustaka. Pada landasan teori ini juga terdapat kerangka pemikiran yang merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.

### BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Menjelaskan Deskripsi Data yang diambil dari lapangan sesuai dengan pengalaman penulis selama bekerja sebagai Master di atas kapal MT. Kristin. Dengan digambarkan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis mengenai permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut sehingga permasalahan yang sama tidak terjadi lagi dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

### BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Menjelaskan kesimpulan dari perumusan masalah yang dibahas dan saran yang berasal dari evaluasi pemecahan masalah yang dibahas didalam penulisan makalah ini dan merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. TINJAUAN PUSTAKA**

Dalam bab ini penulis memaparkan definisi dan teori-teori yang berhubungan dan mendukung dari pembahasan permasalahan yang akan dibahas lebih lanjut, pada masalah ini yang bersumber dari referensi buku-buku pustaka yang terkait.

##### **1. Penerapan**

Penerapan adalah perbuatan menerapkan. Sedangkan Poerwodarminto (2016:1598) berpendapat bahwa, penerapan adalah suatu perbuatan mempraktekkan suatu teori, metode, dan hal lain untuk mencapai tujuan tertentu dan untuk suatu kepentingan yang diinginkan oleh suatu kelompok atau golongan yang telah terencana dan tersusun sebelumnya. Penerapan juga diartikan sebagai hal, cara atau hasil. Penerapan adalah mempraktekkan, memasang.

Berdasarkan pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa penerapan merupakan sebuah tindakan yang dilakukan baik secara individu maupun kelompok dengan maksud untuk mencapai tujuan yang telah dirumuskan.

Adapun unsur-unsur penerapan meliputi:

- a. Adanya program yang dilaksanakan.
- b. Adanya kelompok target, yaitu masyarakat yang menjadi sasaran dan diharapkan akan menerima manfaat dari program tersebut.
- c. Adanya pelaksanaan, baik organisasi atau perorangan yang bertanggung jawab dalam pengelolaan, pelaksanaan maupun pengawasan dari proses penerapan tersebut. (Wahab, 2015:45)

## 2. *International Safety Management (ISM) Code*

Mengutip dari <http://synergisolusi.com> bahwa ISM Code adalah salah satu contoh standar sistem manajemen keselamatan dan Lingkungan yang di berlakukan untuk pekerjaan di laut. Lebih kurang sejajar dengan OHSAS 18001:2007 dan ISO 14001:2004. ISM Code bukanlah standar sistem manajemen yang dijalankan atas asas sukarela melainkan merupakan standar manajemen keselamatan dan Lingkungan yang dipersyaratkan melalui peraturan perundangan dan persyaratan lain. Di Republik Indonesia, sistem manajemen keselamatan yang jelas-jelas merupakan kewajiban berdasarkan peraturan perundang-undangan adalah Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) yang telah diamanatkan melalui Peraturan Pemerintah No 50 Tahun 2012.

ISM Code lahir dari kebutuhan pengelolaan keselamatan di kapal yang disebabkan oleh tingginya angka kecelakaan kerja di bidang maritim dan dunia pelayaran. Berdasarkan resolusi IMO A.741 (18) yang disahkan pada tanggal 4 November 1993 lahirlah *International Management Code for the Safe Operation and for Pollution Prevention*. Code atau ketentuan ini kemudian diadopsi oleh SOLAS (*Safety of Life At Sea*) dalam satu bab sendiri yaitu pada bab IX. SOLAS salah satu konvensi internasional untuk keselamatan di dunia maritim. Di dalam Bab IX SOLAS ini, ISM Code dijelaskan sebagai Ketentuan Manajemen Internasional untuk pengoperasian kapal secara aman dan pencegahan pencemaran yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A.741.

Berikut adalah aturan, ketentuan, code (atau klausul) yang terdapat di ISM:

- a. Elemen 1: Umum (terdiri dari Definisi, Tujuan, Aplikasi dan persyaratan fungsional untuk safety management system)
- b. Elemen 2: Kebijakan Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan
- c. Elemen 3: Tanggung Jawab dan Kewenangan Perusahaan
- d. Elemen 4: Personil yang ditunjuk
- e. Elemen 5: Tanggung Jawab dan Kewenangan Nakhoda
- f. Elemen 6: Sumber Daya dan Personil
- g. Elemen 7: Pengembangan Rencana Pengoperasian di Kapal



- h. Elemen 8: Kesiagaan Keadaan Darurat
- i. Elemen 9: Laporan dan Analisis Ketidaksesuaian, Kecelakaan dan Kejadian Berbahaya
- j. Elemen 10: Pemeliharaan Kapal dan Peralatannya
- k. Elemen 11: Dokumentasi
- l. Elemen 12: Verifikasi, Peninjauan dan Evaluasi Perusahaan
- m. Elemen 13: Sertifikasi, Verifikasi dan Pengendalian

Sertifikat ISM Code ini terdiri dari dua sertifikat yaitu *Document of Compliance* (DOC) dan *Safety Management Certificate* (SMC). DOC diberikan kepada Perusahaan pemilik kapal sedangkan SMC diberikan kepada Kapal. Untuk kapal berbendera Indonesia, baik DOC dan SMC diterbitkan oleh Pemerintah Indonesia. Sedangkan untuk kapal berbendera asing, sertifikatnya diterbitkan oleh negara bendera. Kedua sertifikat ini berlaku selama 5 tahun. Sebagai konsekuensi kegagalan penerapan ISM Code di dunia pelayaran internasional sebagaimana telah diamanatkan melalui persyaratan perundang-undangan, apabila kapal-kapal yang tergabung dalam Organisasi IMO belum dilengkapi dengan sertifikat ISM Code (DOC & SMC) maka kapal tersebut dinyatakan tidak laik laut dengan kata lain tidak diperbolehkan untuk berlayar.

### **3. Keterampilan**

#### **a. Definisi Keterampilan**

Menurut Malayu SP Hasibuan (2017:2) bahwa pengertian keterampilan, terampil atau cekatan adalah : Kepandaian melakukan sesuatu dengan cepat dan benar. Seseorang yang dapat melakukan sesuatu dengan cepat tetapi salah tidak dapat dikatakan terampil. Demikian pula apabila seseorang dapat melakukan sesuatu dengan benar tetapi lambat, juga tidak dapat dikatakan terampil.

Setiap orang memiliki keterampilan kerja yang berbeda, tetapi semua orang pasti bisa melatih keterampilan kerja apa saja yang ingin dimiliki atau dikuasai. Semua itu hanyalah sebuah proses yang akan dilalui. Banyak sekali keterampilan kerja yang harus dimiliki seseorang untuk mampu

menyelesaikan tugas-tugasnya dengan baik. Dalam kaitannya dengan dunia kerja, pengertian keterampilan kerja lebih ditekankan kepada keterampilan yang dimiliki seseorang dalam melakukan tugasnya atau pekerjaannya. Hal ini disesuaikan dengan bidang yang digeluti.

Keterampilan manusia (*human skills*) adalah kemampuan untuk bekerja sama dengan orang lain dalam rangka mencapai tujuan. Mengembangkan keterampilan kepemimpinan dapat dimulai dengan berusaha mengetahui tipe-tipe awak kapal tersebut. Untuk itu, kita harus tau cara mengukur kemampuan orang lain secara objektif dan menggunakan pengalaman kita sebagai bahan pertimbangan dalam mengambil keputusan.

**b. Bab II Level Dukungan**

Bab II adalah bagian Departemen Deck. Perubahan utama dalam Bab II adalah penambahan Pelaut Terampil *Able Seafarers* atau *deck rating*. Ini terpisah dari rating yang melaksanakan tugas jaga navigasi *Rating Forming Part of a Navigational Watch* (RFPNW).

Berdasarkan persyaratan untuk bekerja dikapal, penting bagi pelaut untuk mendapatkan kualifikasi RFPNW sebisa mungkin pada awal sekali dari karir mereka. Pelaut tidak secara otomatis mendapat kualifikasi *Able Seafarers* sampai kualifikasi RFPNW telah dipenuhi dan lisensi tersebut harus mendapatkan sertifikat pengukuhan (*endorsement*). Ini akan membutuhkan pelatihan dan pengujian.

**c. B-II / 1 Poin 7 tentang Program Pelatihan Di Atas Kapal**

- 1) Peserta pelatihan harus dilakukan dalam kapasitas (peserta pelatihan akan memiliki tugas lain daripada melakukan program pelatihan dan tugas darurat).
- 2) Program pelatihan *onboard*, harus dikelola dan dikoordinasikan oleh perusahaan yang mengelola kapal yang berlayar di laut layanan harus sedia dan akan kapal dinominasikan oleh perusahaan sebagai wadah pelatihan.

a) *Job instruction training*

Pelatihan ini memerlukan analisa kinerja pekerjaan secara teliti. Pelatihan ini dimulai dengan penjelasan awal tentang tujuan pekerjaan, dan menunjukkan langkah-langkah serta prosedur pelaksanaan pekerjaan.

b) *Apprenticed ship*

Pelatihan ini mengarah pada proses penerimaan Sumber Daya Manusia yang baru dalam hal ini ABK dek yang baru pertama kali bekerja di atas kapal. Diberikan pengarahan dan pelatihan yang intensif dibawah bimbingan Perwira senior di atas kapal untuk beberapa waktu tertentu. Keefektifan pelatihan ini tergantung pada kemampuan Perwira dalam memberikan materi dan mengawasi proses pelatihan.

c) *Couching dan counseling*

Pelatihan ini merupakan aktifitas yang mengharapkan timbal balik dalam penampilan kerja, penjelasan secara perlahan bagaimana melakukan pekerjaan secara tepat.

#### **4. Keselamatan**

Keselamatan merupakan prioritas utama bagi seorang pelaut profesional saat bekerja di atas kapal. Penerapan *ISM Code* bagi semua perusahaan pelayaran untuk memastikan bahwa crew kapal mereka mengikuti prosedur keamanan pribadi dan aturan untuk semua pengoperasian peralatan yang dibawa di atas kapal.

Untuk mencapai keamanan maksimal di kapal, langkah dasar adalah memastikan bahwa semua Perwira & ABK kapal mampu dan cakap dalam menjalankan tugas diatas kapal; baik tugas jaga di pelabuhan maupun tugas jaga di laut sesuai dengan *Job Description* masing – masing yang telah ada dan tertulis dalam *Safety Management System (SMS)* serta memahami dengan pasti tugas-tugas yang terdapat dalam Muster list untuk penanggulangan keadaan bahaya di atas kapal.

Menurut Goenawan Danuasmoro (2015:15), dalam buku yang berjudul Kesehatan dan Keselamatan Kerja untuk Pelaut, Untuk menghindari kecelakaan dan menjaga diri agar tetap selamat, seseorang harus membekali diri dengan penggunaan alat-alat keselamatan, meningkatkan latihan keselamatan dan memahami fungsi atau cara penggunaannya, baik alat-alat keselamatan kapal, keselamatan diri saat bekerja di atas kapal.

a. Pokok-pokok materi dalam meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal diantaranya yaitu :

- 1) Pengetahuan keselamatan
- 2) Pencegahan kebakaran
- 3) Prosedur keadaan darurat
- 4) Keamanan di kapal (*Security On Board*)
- 5) Gerakan / tindakan yang aman (*Safe Movement*)
- 6) Pencegahan polusi dan lain-lain.

b. Untuk keselamatan umum di atas kapal, setiap Perwira & ABK harus menjalani pelatihan dasar-dasar keselamatan, dimana dalam pelatihan tersebut mencakup :

- 1) *Abandon Ship Drill* (Peran peninggalan Kapal)
- 2) *Fire Fighting Drill* (Latihan pemadaman Kebakaran)
- 3) *Marine Pollution Drill* (Latihan penanggulangan pencemaran laut oleh minyak)
- 4) *Exhibition Safety equipment Drill* (Latihan peragaan alat alat keselamatan)
- 5) *Enclose Space Drill* (Latihan penyelamatan pada ruangan tertutup).

Dengan pengertian di atas, bahwa keadaan darurat merupakan keadaan yang tidak normal, yang mempunyai kecenderungan atau potensi tingkat yang membahayakan baik keselamatan manusia, harta benda maupun lingkungan, termasuk keadaan darurat tersebut adalah kebakaran yang terjadi di atas kapal. Sehingga untuk mencegah dan menangani keadaan darurat berupa kebakaran tersebut, diperlukannya keterampilan dan kemampuan Perwira & ABK dalam mengatasi pemadaman kebakaran tersebut dengan pelatihan. Dengan demikian latihan yang dimaksudkan

adalah dalam pengertian yang luas, sehingga tidak terbatas hanya untuk mengembangkan keterampilan semata-mata, tetapi juga sebagai bimbingan dan lain-lain.

Dengan latihan maka diharapkan pekerjaan akan terbiasa, terampil, dan adanya perubahan tingkah laku sehingga mampu melakukannya secara lebih efektif dan lebih efisien. Sebab dengan latihan tersebut diusahakan untuk dapat memperbaiki dan mengembangkan sikap, tingkah laku, keterampilan dan pengetahuan serta kesiapan Perwira & ABK ketika terjadi kebakaran. Dalam latihan tersebut ada beberapa sasaran utama yang ingin dicapai, dimana dengan tercapainya sasaran tersebut, maka kemungkinan sasaran-sasaran yang lain akan dapat dicapai pula.

c. Peralatan Keselamatan di Atas Kapal

Macam-macam peralatan keselamatan menurut SOLAS 1974 Chapter III adalah sebagai berikut :

1) Rakit penolong (*Life raft*)

Pada saat terjadi keadaan darurat, benda ini berperan penting jika penumpang atau ABK harus meninggalkan kapal, umumnya keadaan ini disebut *Abandon Ship*. Cara kerjanya dengan menarik tali yang terhubung dengan HRU (*hydrostatic release unit*) yang terdapat di salah satu bagian dari *life raft*. Dengan menarik tali yang terhubung bagian ini (HRU), dengan otomatis *liferaft* akan mengembang, setelah mengembang dengan sempurna barulah alat ini siap digunakan.

2) Rompi penolong (*Life jacket*)

Pelampung yang dikenakan oleh ABK atau penumpang untuk mengapungkan diri di dalam air pada waktu kapal berada dalam keadaan darurat.

3) *Lifebouys*

Ketika secara tidak sengaja seseorang terjatuh dari atas kapal (*Man Over Boat*), *lifebouy* dilempar ke air untuk mencegah korban terseret arus air dan tenggelam. Alat ini pun dilengkapi dengan tali dan *life*

*buoy light* yang fungsinya sebagai tanda, *life buoy light* dengan otomatis memancarkan cahaya apabila terapung di air karena posisi *life buoy light* berdiri, memudahkan tim penyelamat menemukan posisi korban.

4) Sekoci penolong (*Life boat*)

Sekoci penolong ini diturunkan menggunakan dewi-dewi (*davit*) ke air untuk menyelamatkan diri (Mengangkat crew saat dalam keadaan darurat (kapal tenggelam) di dalam sekoci ini di lengkapi dengan bermacam2 peralatan dan bahan makanan (paracute signal, red hand flare, buoyant smoke signal, food ration, mineral water yang harus diganti dalam 1 tahun sekali dan juga terdapat alat pancing, radar reflector, sart & EPIRP)

5) Rakit penyelamat (*Rescue boat*)

Perahu tegar (*rigid*) atau mengembang (*inflatable*) yang dirancang untuk menyelamatkan nyawa manusia jika terjadi masalah di laut. Rakit penolong yang berfungsi untuk pertolongan jiwa di laut (orang jatuh kelaut)

6) *Radar Transponder (search and rescue radar transponder)*

Alat ini dipasang di *liferaft* dan *life boat* yang nantinya akan memancarkan sinyal. Sinyal yang dipancarkan hanya mampu ditangkap oleh radar kapal-kapal yang berada di sekitar alat ini. Sehingga kapal yang menerima sinyal ini bisa langsung memberikan pertolongan.

7) *Immersion Suit*

Fungsinya untuk mencegah pemakainya mengalami kehilangan panas tubuh (*hypothermia*) setelah terombang-ambing di dinginnnya laut karena menunggu pertolongan yang tak kunjung datang.

8) *Parachute Signal*

Digunakan di malam hari, dengan menarik pemicu akan meluncurkan roket ini ke atas dan memancarkan cahaya merah terang di angkasa. Ini di pakai jika terjadi keadaan darurat untuk meminta pertolongan.

9) *Red Hand Flare*

Benda ini tidak meluncur ke atas melainkan hanya dipegang di tangan. Dan pemegangnya cukup melambai-lambaikannya untuk menarik perhatian tim penyelamat.

10) EPIRB (*Emergency Position- Indicating Radio Beacon*)

Diletakkan di area yang bebas dari halangan, biasanya di atas anjungan kapal. Sesaat setelah kapal tenggelam, alat ini secara otomatis terlepas dari dudukannya dan mengambang di permukaan air dan secara otomatis pula memancarkan sinyal yang ditangkap oleh satelit INMARSAT (*International Mobile Satellite Organization*) dan diteruskan ke stasiun pantai, sehingga bisa dengan segera diketahui posisi kapal yang memerlukan pertolongan, Apabila sempat melakukan penyelamatan diri maka alat ini di bawa dan diletakkan di skoci penolong atau liferaft.

11) *Smoke Signal*

Biasanya digunakan apabila bencana terjadi di siang hari, keberadaan *parachute signal* dan *red hand flare* yang bekerja kurang maksimal di siang hari karena keberadaan cahaya matahari akan diatasi dengan *smoke signal* ini. Meski siang hari, asap yang keluar dari alat ini mampu menarik mata di tengah cerahnya panas matahari.

## 5. Awak Kapal

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

- a. Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil.
- b. Nakhoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- c. Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nakhoda.

## 6. Pengertian Pemahaman

Menurut Malayu SP Hasibuan (2017:52-53) bahwa pemahaman bukan kegiatan berpikir semata, melainkan pemindahan letak dari dalam berdiri disituasi atau dunia orang lain. Mengalami kembali situasi yang dijumpai pribadi lain didalam erlebnis (sumber pengetahuan tentang hidup, kegiatan melakukan pengalaman pikiran), pengalaman yang terhayati. Pemahaman merupakan suatu kegiatan berpikir secara diam-diam, menemukan dirinya dalam orang lain.

Pemahaman (*comprehension*), kemampuan ini umumnya mendapat penekanan dalam proses belajar mengajar. Menurut Bloom *“Here we are using the term “comprehension“ to include those objectives, behaviors, or responses which represent an understanding of the literal message contained in a communication.”* Artinya : Disini menggunakan pengertian pemahaman mencakup tujuan, tingkah laku, atau tanggapan mencerminkan sesuatu pemahaman pesan tertulis yang termuat dalam satu komunikasi. Oleh sebab itu siswa dituntut memahami atau mengerti apa yang diajarkan, mengetahui apa yang sedang dikomunikasikan dan dapat memanfaatkan isinya tanpa keharusan menghubungkan dengan hal-hal yang lain..

Hasil belajar pemahaman merupakan tipe belajar yang lebih tinggi dibandingkan tipe belajar pengetahuan (Nana Sudjana, 2016:24) menyatakan bahwa pemahaman dapat dibedakan kedalam 3 kategori, yaitu:

- a. Tingkat terendah adalah pemahaman terjemahan, mulai dari menerjemahkan dalam arti yang sebenarnya, mengartikan dan menerapkan prinsip-prinsip.
- b. Tingkat kedua adalah pemahaman penafsiran yaitu menghubungkan bagian-bagian terendah dengan yang diketahui berikutnya atau menghubungkan beberapa bagian grafik dengan kejadian, membedakan yang pokok dengan yang tidak pokok.
- c. Tingkat ketiga merupakan tingkat pemaknaan ekstrapolasi.

Memiliki pemahaman tingkat ekstrapolasi berarti seseorang mampu melihat dibalik yang tertulis, dapat membuat estimasi, prediksi berdasarkan pada pengertian dan kondisi yang diterangkan dalam ide-ide atau simbol, serta



kemampuan membuat kesimpulan yang dihubungkan dengan implikasi dan konsekuensinya.

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

*Safety Management System* menyediakan cara sistematis untuk mengidentifikasi bahaya dan mengendalikan resiko dengan tetap mempertahankan jaminan pengendalian resiko yang efektif. SMS dapat didefinisikan sebagai : Proses yang sistematis, jelas dan lengkap untuk mengelola resiko keselamatan. Seperti dengan semua sistem manajemen, sistem manajemen keselamatan menyediakan penetapan tujuan, perencanaan, dan pengukuran kinerja. Sebuah sistem manajemen keselamatan dituntut menjadi bagian dari sebuah organisasi.

Tujuan dari manajemen keselamatan dari perusahaan mencakup hal-hal sebagai berikut :

- a. Menyiapkan cara-cara kerja untuk menjamin keselamatan dalam pengoperasian kapal dan keselamatan harta benda.
- b. Menciptakan perlindungan terhadap segala resiko yang diketahui.
- c. Secara terus menerus meningkatkan keterampilan manajemen keselamatan seluruh personal baik di darat maupun di kapal termasuk kesiapan dalam keadaan darurat yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

Sistem manajemen keselamatan harus memastikan ketaatan pada kewajiban atas aturan dan peraturan bahwa aturan, petunjuk dan standar yang direkomendasikan oleh IMO, pemerintah, lembaga klasifikasi dan organisasi industri maritim dimasukkan dalam pertimbangan dan dapat dilaksanakan.

## **8 *Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974***

Peraturan *Safety Of Life At Sea (SOLAS)* adalah peraturan yang mengatur keselamatan maritim paling utama. Demikian untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup dilaut dimulai sejak tahun 1914, karena saat itu mulai

dirasakan bertambah banyak kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa dimana-mana.

Pada tahap permulaan mulai dengan memfokuskan pada peraturan kelengkapan navigasi, kekedapan dinding penyekat kapal serta peralatan berkomunikasi, kemudian berkembang pada konstruksi dan peralatan lainnya.

Modernisasi peraturan SOLAS sejak tahun 1960, mengganti Konvensi 1918 dengan SOLAS 1960 dimana sejak saat itu peraturan mengenai desain untuk meningkatkan faktor keselamatan kapal mulai dimasukkan seperti :

- a. Desain konstruksi kapal
- b. Permesinan dan instalasi listrik
- c. Pencegah kebakaran
- d. Alat-alat keselamatan
- e. Alat komunikasi dan keselamatan navigasi

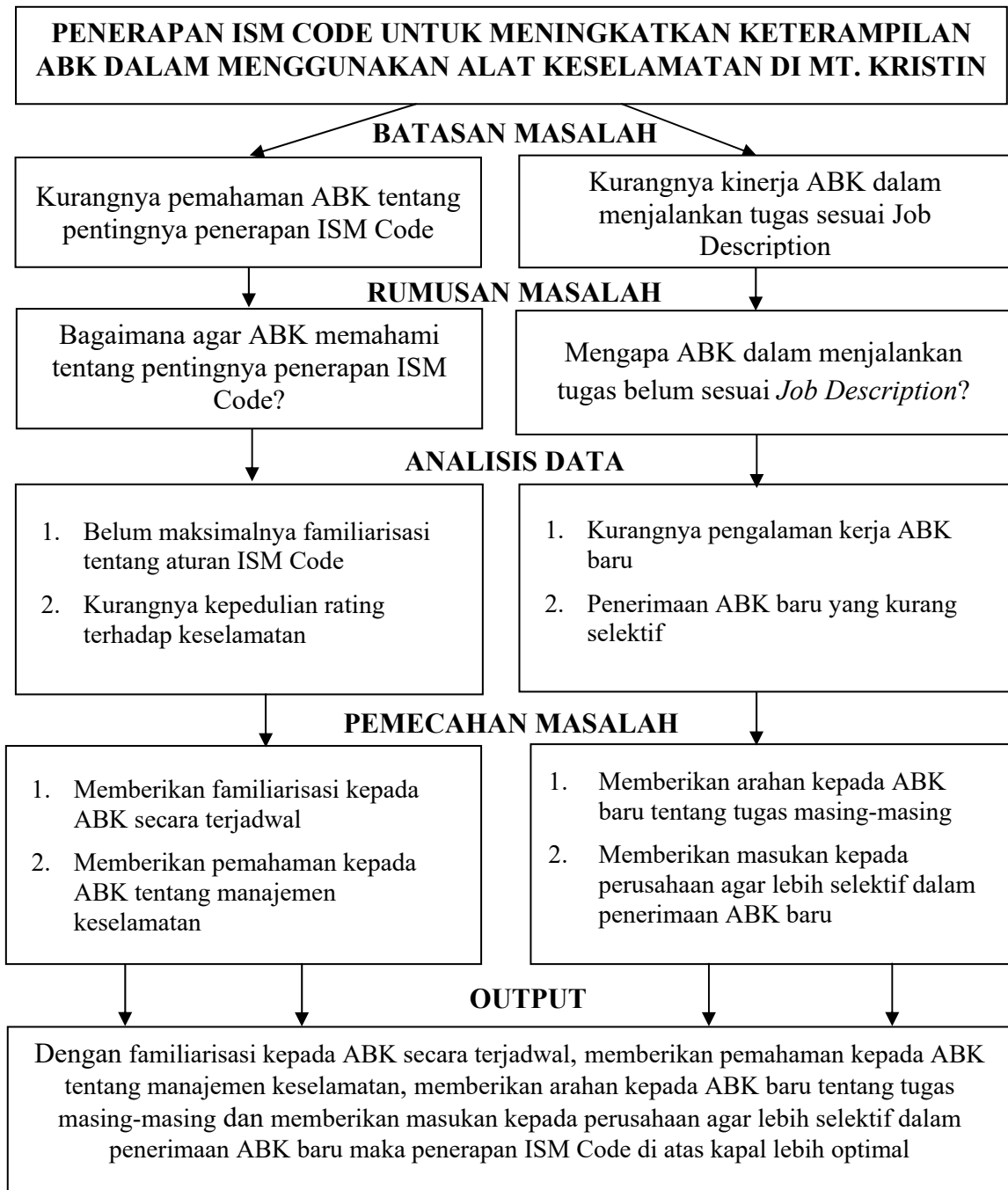
Usaha penyempurnaan peraturan tersebut dengan cara mengeluarkan peraturan tambahan (amandement) hasil konvensi IMO, dilakukan berturut-turut tahun 1966, 1967, 1971 dan 1973. Namun demikian usaha untuk memberlakukan peraturan-peraturan tersebut secara Internasional kurang berjalan sesuai yang diharapkan, karena hambatan prosedural yaitu diperlukannya persetujuan 2/3 dari jumlah Negara anggota untuk meratifikasi peraturan dimaksud, sulit dicapai dalam waktu yang diharapkan. Karena itu pada tahun 1974 dibuat konvensi baru SOLAS 1974 dengan prosedur baru, bahwa setiap amandement diberlakukan sesuai target waktu yang sudah ditentukan, kecuali ada penolakan 1/3 dari jumlah Negara anggota atau 50 % dari pemilik tonnage yang ada di dunia.

## **9. Sumber Daya Manusia menurut *International Safety Management (ISM)* Code Chapter 6 : Resources And Personnel (Sumber Daya dan Personil)**

- a. *Chapter 6.1* Perusahaan harus menjamin bahwa seorang Nakhoda sudah :
  - 1) Dipilih secara teliti untuk memberikan komando
  - 2) Sepenuhnya mengetahui SMS perusahaan dan,

- 3) Diberi dukungan yang diperlukan, sehingga tugas-tugas Nakhoda dapat terlaksana dengan aman.
- b. *Chapter 6.2* Perusahaan harus menjamin bahwa tiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut yang berikualifikasi, bersertifikat, dan sehat secara medis sesuai dengan persyaratan-persyaratan, baik nasional maupun internasional
  - c. *Chapter 6.3* Perusahaan harus membuat prosedur untuk menjamin bahwa personil baru atau personil yang dipindahkan pada tugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan lindungan lingkungan diberi waktu penyesuaian yang cukup dengan tugas-tugasnya. Petunjuk-petunjuk yang penting sebelum berlayar, harus ditentukan, didokumentasikan, dan dipersiapkan
  - d. *Chapter 6.4* Perusahaan menjamin bahwa seluruh personil yang terlibat dalam SMS memiliki pengetahuan yang baik mengenai hukum, peraturan, Code dan petunjuk yang berlaku
  - e. *Chapter 6.5* Perusahaan harus membentuk dan memelihara prosedur yang akan digunakan untuk menetapkan jenis latihan yang mungkin diperlakukan, dalam menunjang pelaksanaan SMS lebih lanjut dan harus menjamin bahwa latihan dimaksud diberikan pada seluruh personil yang memerlukan
  - f. *Chapter 6.6* Perusahaan harus membuat prosedur yang memungkinkan semua personil kapal menerima informasi yang berhubungan dengan SMS dalam bahasa yang dimengerti oleh mereka
  - g. *Chapter 6.7* Perusahaan harus menjamin bahwa personil kapal dapat berkomunikasi secara efektif dalam melaksanakan tugasnya yang berhubungan dengan SMS

## B. KERANGKA PEMIKIRAN



## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. DESKRIPSI DATA**

Beberapa kejadian yang penulis temui di atas MT. Kristin terkait dengan keterampilan anak buah kapal dalam menggunakan alat keselamatan diantaranya sebagai berikut :

##### **1. Kurangnya Pemahaman Anak Buah Kapal Tentang Pentingnya Penerapan ISM Code**

Pada bulan Januari 2021 perusahaan melakukan penggantian beberapa crew lama dengan crew baru yang telah habis masa kontrak ; khususnya untuk posisi anak buah kapal, yang mayoritas berasal dari Indonesia. Anak buah kapal baru tersebut belum memahami atau belum familiar tentang aturan ISM Code. Hal ini terlihat pada saat serah terima jabatan, saat mereka menerima familiarisasi dari perwira tentang penggunaan alat navigasi (familiarisasi awak kapal), familiarisasi anak buah kapal untuk peran muka belakang, maupun dinas jaga baik di pelabuhan maupun di laut, serta tugas tugas yang terdapat dalam muster list. Mereka terasa masih banyak yang perlu diberikan pemahaman pemahaman tentang alat keselamatan seperti (navigation equipment, APAR, winch las) dan lain sebagainya harus banyak penjelasan dan banyaknya latihan, agar dapat dan mudah dipahami sehingga kedepannya akan lebih mengerti paham dan familiar .

Setelah proses serah terima jabatan dan familiarisasi dilaksanakan penulis selaku nakhoda melakukan dokumentasi dengan memberikan form checklist familiarisasi untuk diisi dan di tandatangani. Selama proses pengisian form checklist familiarisasi saya selaku nakhoda memberikan semangat dan pemahaman pemahaman tentang pentingnya latihan keselamatan agar sewaktu waktu ada kejadian yang sebenarnya sudah siap apa yang pernah kita kerjakan dalam latihan tersebut. pengalaman yang sudah jelas tidak diragukan lgi dalam bekerja di atas kapal , sehingga dalam mencari peluang kerja di tempat lain

tidak ragu lagi dan paham akan pentingnya latihan dalam berkeselamatan kerja.

ISM Code adalah salah satu manajemen yang tidak bisa dilepaskan dalam bekerja diatas kapal kemanapun pindah kapal atau perusahaan pelayaran tetap ism code harus tetap di jalankan.

Beberapa factor kurangnya pemahaman tentang ISM CODE antara lain :

- a. Tidak diadakan latihan berkala
- b. Familisasi tidak berjalan
- c. ISM Code dianggap kurang penting sehingga fokus pada pekerjaan semata
- d. Tidak ada kepedulian tentang keselamatan kerja
- e. Proses penerimaan crew tidak di jelaskan tentang pentingnya ISM CODE

Dengan faktor faktor diatas maka akan mudah sekali sewaktu waktu adanya masalah tersebut tentu sangat membahayakan jiwa mereka karena disaat terjadi keadaan darurat anak buah kapal tidak paham apa yang harus dilakukan. Begitu juga dalam melakukan pekerjaan sehari-hari crew tidak memahami apa dan bagaimana yang harus di kerjakan .

## **2. Kurangnya Kinerja Anak Buah Kapal Dalam Menjalankan Tugas dan tanggung jawab harian**

MT.Kristin pada tanggal 13 januari 2021 tiba di pelabuhan teluk bayur kapal langsung sandar di dermaga PT. Pertamina jl. Raya Padang - Painan KM.24 Teluk Kabung Tengah, Bungus Teluk Kabung Kota Padang Sumatera Barat 25237, tugas dinas jaga pada saat itu yaitu Mualim 2 dan anak buah kapal baru. Saat penulis menanyakan tentang tugas / kewajiban dalam dinas jaga kepada mualim 3 dan Anak buah kapal baru, belum begitu memahami apa yang harus dikerjakan dan tindakan apa yang harus dilakukan pada saat akan melakukan pross pemuatan, begitu juga dengan anak buah kapal tersebut cenderung pasif dalam melakukan kegiatan dalam tugas bekerja sehingga mualim 2 harus selalu mendampingi dan memberikan pengarahan kepada anak buah kapal baru agar

dapat menjalankan sesuai tugas dan fungsinya .

Fakta tersebut menunjukkan bahwa familisasi harus dijalankan sepenuh hati agar suatu pekerjaan dapat diatasi sesuai dengan tugas dan tanggung jawab masing masing.sebagaimana tertuang dalam uraian tugas (*job description*) yang terdapat dalam SMS. Perlu diketahui bahwa agen bekerja sama dengan kantor pusat yaitu Manager Operasi . Dengan penerimaan anak buah kapal baru yang belum memahami tentang ism code harus benar benar di jelaskan dan dikenalkan terutama kepada anak buah kapal baru agar mudah dan dapat memahami tentang ism code.

## **B. ANALISIS DATA**

Untuk mengatasi permasalahan yang dialami, penulis mencoba mencari, mengumpulkan, serta menganalisa hal-hal apa saja yang menjadi penyebab dari belum maksimalnya penerapan ISM code di atas kapal,sebagai berikut :

### **1. Kurangnya Pemahaman Anak Buah Kapal Tentang Pentingnya Penerapan ISM Code**

Adapun analisis penyebabnya yaitu:

#### **a. Belum Maksimalnya Familiarisasi Tentang Aturan ISM Code**

Setiap pekerjaan di atas kapal disertai dengan prosedur keselamatan kerja.Dalam prosedur keselamatan kerja tersebut dijelaskan secara rinci tentang pelaksanaan kerja yang benar.Oleh karena itu jika kurang familiarisasi prosedur keselamatan kerja di atas kapal, maka pekerjaan yang dilakukan oleh awak kapal dapat menyimpang dari standar operasional.

Kecelakaan kerja bisa saja terjadi apabila kurang familiarisasi tentang prosedur keselamatan kerja. Familiarisasi merupakan suatu hal yang sangat penting bagi awak kapal, khususnya bagi anak buah kapal yang akan bekerja di atas kapal. Dalam hal ini perusahaan harus memperhatikan keutamaan familiarisasi ini agar berjalan dengan efektif sesuai dengan prosedur perusahaan. Pentingnya familiarisasi tercantum di dalam ISM Code elemen 6, sumber daya dan personil 6.3 yaitu Perusahaan harus

menyusun prosedur untuk memastikan agar personil baru atau personil yang dipindah tugaskan mengerti tentang ISM Code. Pengarahan yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan berupa familiariasasi (pengenalan) yang efektif terhadap tugas-tugasnya. Instruksi yang penting harus disiapkan sebelum berlayar dan harus di berikan pengenalan dan harus di dokumentasikan.

Anak buah kapal kurang menyadari atau kurang memperhatikan resiko atau dampak yang bisa membahayakan bila tidak mengikuti prosedur keselamatan kerja dengan baik dan benar. Mereka terkesan tidak peduli dengan hal tersebut yang disebabkan karena tidak mengerti bagaimana cara pekerja diatas kapal yang selalu menerapkan prosedur keselamatan dalam setiap langkah atau mereka sudah sangat jenuh dengan situasi bekerja tanpa adanya hiburan sebagai sarana rekreasi atau refresing buat mereka. Namun seharusnya mereka menyadari bahwa dengan kurangnya mereka berdisiplin dalam menjalankan prosedur keselamatan kerja di atas kapal akan sangat membahayakan jiwa mereka saat bekerja.

#### **b. Kurangnya Kepedulian Anak Buah Kapal Terhadap Keselamatan**

Sebagian anak buah kapal yang masih baru bekerja di atas kapal sehingga kurangnya disiplin dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal serta pengetahuan terhadap keselamatan kerja kurang dimengerti oleh anak buah kapal tersebut. Bahkan ada anak buah kapal yang dimutasikan untuk bekerja di atas kapal baru pertama kali melihat dan sama sekali tidak mengerti tentang keselamatan kerja .

Untuk menciptakan keselamatan kerja di atas kapal diperlukan suatu tindakan yang cepat dan tepat, sedangkan untuk dapat bertindak cepat dan tepat diperlukan pengetahuan tentang cara-cara penilaian ( tafsir ) resiko yang akan terjadi terhadap suatu kegiatan kerja yang akan di lakukan,pencegahan dan penanggulangan kecelakaan yang cukup maupun pengetahuan tentang cara penggunaan peralatan keselamatan. Dengan masih kurang memadainya bimbingan yang biasa perusahaan lakukan terhadap calon anak buah kapal yang akan bekerja di kapal-kapalnya, yang pada umumnya hanya terbatas pada cara membuat laporan harian, laporan



bulanan dan sistim perencanaan perawatan kapal (planned maintenance system). Tetapi tidak disertai dengan teori teknis yang menyangkut prosedur keselamatan kerja dan penegasan mengenai pentingnya perhatian dan pengawasan yang cukup dalam pelaksanaan prosedur prosedur keselamatan kerja (Safety Awareness & Safety Concern) yang harus dilakukan oleh pimpinan maupun perwira perwiranya terutama oleh Mualim 1 sebagai *Ship Safety Officer* di atas kapal.

Awak kapal yang tidak serius membaca atau mempelajari buku buku petunjuk yang ada di kapal, baik dari perusahaan maupun dari pencharter sesuai dengan yang telah dianjurkan oleh perusahaan dan pencharter sebagai bahan pengetahuan saat pengawas melakukan tugasnya. Dengan tidak memadainya pembinaan tersebut diatas membuat perwira dan anak buah kapal lainnya kurang pengetahuan tentang cara pengawasan terhadap pelaksanaan keselamatan kerja.

## **2. Kurangnya Kinerja Anak Buah Kapal Dalam Menjalankan Tugas Sesuai Job Description ( uraian tugas )**

Adapun analisis penyebabnya yaitu :

### **a. Kurangnya jam terbang /pengalaman kerja**

Anak buah kapal baru tidak memahami job description di atas kapal dikarenakan kurangnya pengalaman kerja. Ditambah lagi sosialisasi dan familisasi sebelum dan sesudah bekerja di atas kapal tidak dilakukan secara maksimal. Dengan demikian keterampilan dan pengetahuan anak buah kapal masih sangat terbatas. Minimnya sosialisasi dan familisasi di atas kapal lebih dominan disebabkan jadwal kerja di atas kapal sangat padat sehingga sangat sedikit waktu yang digunakan untuk bersosialisasi.

Pekerjaan di atas kapal harus selesai berdasarkan target yang telah ditentukan, jadi prioritas utama adalah tugas dan pekerjaan masing-masing. Akan tetapi apabila dalam melaksanakan pekerjaan tidak diimbangi dengan pengetahuan yang memadai tentang prosedur kerja diatas kapal dan perawatan peralatan keselamatan. Untuk meningkatkan keselamatan jiwa maka mereka dibimbing untuk mengetahui teknis

bekerja di atas kapal dan mengetahui jenis dan cara penggunaan alat-alat keselamatan. Kapal adalah tempat kerja dan tempat tinggal bagi para pelaut sehingga perlu diperhatikan dan selalu menerapkan unsur-unsur keselamatan dalam setiap melakukan pekerjaan diatas kapal dan terampil menggunakan alat-alat keselamatan.

Perilaku dan mental awak kapal terhadap, keselamatan di atas kapal sejak dini setiap pribadi harus diarahkan dan dibimbing kearah pengenalan. Nakhoda adalah pimpinan di atas kapal yang bertanggung jawab atas segala sesuatu yang ada dan yang terjadi diatas kapal termasuk di dalamnya untuk mengadakan latihan serta mensosialisasikan pelatihan-pelatihan yang ada di muster list

**b. Penerimaan Anak Buah Kapal baru yang Kurang Selektif**

Kurangnya pemahaman anak buah kapal tentang job description, khususnya anak buah kapal baru yang bekerja di atas kapal dikarenakan kurang selektifnya perusahaan dalam penerimaan crew baru. Dalam hal recruitment agen bekerja sama dengan kantor pusat (Manager Operasi). Berdasarkan pengamatan penulis selama bekerja di atas MT. Kristin , perekrutan anak buah kapal yang tidak selektif dikarenakan agen tidak memperhatikan kompetensi yang dimiliki oleh calon anak buah kapal baru. Tidak menutup kemungkinan kalau calon crew ada sesuatu yang seharusnya tidak di lakukan oleh agen agar bisa naik/bekerja di kapal. Terlebih kapal melakukan kegiatan bongkar muat dimana kegiatan tersebut membutuhkan keterampilan guna menunjang keselamatan dan keamanan pelayaran.

Dengan tidak selektifnya pihak perusahaan dalam penerimaan anak buah kapal baru, maka masih ditemui beberapa anak buah kapal yang pengalaman kerjanya masih sangat minim sehingga belum mengetahui tugas dan tanggung jawabnya sesuai dengan job description. Ditambah lagi dengan tidak maksimalnya familiarisasi kepada crew baru oleh perusahaan sebelum naik ke kapal.

### **C. PEMECAHAN MASALAH**

Berdasarkan analisis data di atas, maka dapat diketahui solusi yang tepat untuk mengatasi masalah yang terjadi sehingga dapat menunjang keselamatan pelayaran, sebagai berikut :

#### **1. Kurangnya Pemahaman Anak Buah Kapal Tentang Pentingnya Penerapan ISM Code**

Adapun pemecahan masalahnya sebagai berikut :

##### **a. Memberikan Familiarisasi Kepada Anak Buah Kapal Secara Terjadwal**

Perusahaan perlu memastikan bahwa semua anak buah kapal memiliki pengetahuan yang memadai tentang prosedur keselamatan kerja dan penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal, dengan cara memberikan familiarisasi dan sosialisasi tentang teknis cara bekerja yang aman dan penenalan peralatan keselamatan. Untuk meningkatkan pemahaman anak buah kapal tentang bahaya-bahaya akibat dari tidak mengikuti prosedur keselamatan dalam bekerja dan penggunaan alat-alat keselamatan kerja dengan benar, maka dalam setiap minggu ada kegiatan yang harus dilakukan oleh safety officer yaitu melakukan safety meeting seluruh Departemen di kapal. Hal yang efektif dilakukan adalah memberikan penjelasan dengan mempertontonkan video tentang keselamatan kerja yang juga memberikan pemahaman anak buah kapal tentang resiko-resiko yang timbul atau bahaya yang akan terjadi saat melakukan sebuah pekerjaan di kapal.

Di mesroom dan di atas anjungan tersedia buku-buku petunjuk atau buku-buku manual bagaimana cara menggunakan dan prosedurnya dalam menggunakan alat-alat keselamatan dan juga cargo securing manual yang sudah di tempel pada dinding ship officer, mesroom dan popdeck yang bermanfaat bagi perwira maupun anak buah kapal untuk mengetahui bagaimana cara mengoperasikan peralatan bongkar muat serta alat-alat lainnya yang menunjang pemuatan. Anak buah kapal juga diharuskan membaca SMS manual untuk dimengerti dan dipahami serta

menandatangani apabila sudah selesai membacanya. Apabila kurang mengerti dapat ditanyakan kepada Nakhoda atau safety officer.

Dengan di adakanya safety meeting secara berkala yang termasuk di dalamnya sosialisasi ISM Code, apa itu ISM Code, fungsi ISM Code diatas kapal dan Resiko apa yang di dapat jika ISM Code tidak berjalan, saya (Penulis) yakin adanya perubahan mendasar tentang cara berfikir pada crew yang mengakibatkan perbaikan pada kecakapan dalam bekerja. Dan tentu dilakukan pendampingan yang yang intens saat bertugas supaya anak buah kapal dapat melaksanakan tugasnya sesuai dengan prosedur yang berlaku serta dibarengi dengan gaya kepemimpinan yang transformational untuk memastikan crew tetap bekerja dalam koridor ISM Code.

Perusahaan dalam hal ini harus memastikan sebelum bekerja di kapal ABK yang akan bekerja diatas kapal diharuskan mengikuti pendidikan atau pembinaan ( safety course ) untuk meningkatkan sumber daya manusia (SDM). Pembinaan untuk anak buah kapal mempunyai tujuan utama cakap dalam bekerja dan siap melaksanakan tugas di atas kapal tanpa mebebankan pada senior officer untuk melakukan pendampingan dalam dinas jaga pelabuhan mengingat tugas yang di emban masih sangat banyak.

**b. Memberikan Pemahaman Kepada Anak Buah Kapal Tentang Manajemen Keselamatan**

Pemahaman tentang alat-alat keselamatan harus diberikan kepada pelaut yang baru join ke kapal. Setiap pelaut atau awak kapal yang baru join di kapal harus diberikan pengetahuan, diantaranya adalah pengetahuan pada fungsi dan kegunaan dari alat-alat keselamatan. Pengetahuan tentang fungsi dan kegunaan alat keselamatan ini sebaiknya dilakukan minimal 1 bulan sekali. Ini sejalan dengan persyaratan dari STCW 1998 yang mana pengetahuan dan pengenalan ini berlaku bagi anak buah kapal yang baru join di kapal. Dan juga untuk dapat meningkatkan pengetahuan anak buah kapal harus diberikan pelatihan singkat, membaca dan mempelajari bagaimana prosedur-prosedur penggunaan alat-alat keselamatan tersebut.

Resiko kecelakaan kerja di atas kapal dapat di kurangi melalui kesadaran awak kapal untuk disiplin dan mentaati prosedur keselamatan. Sosialisasi dan familisasi merupakan kegiatan yang berisi tentang pengenalan dan pengarahan yang sangat penting bagi ABK Artinya hendaknya anak buah kapal diberikan familiarisasi oleh Mualim 1 mengenai pengoperasian peralatan keselamatan di atas kapal. Pengarahan ini penting sekali dilakukan agar anak buah kapal tidak mengalami kebigungan di dalam cara-cara penggunaan peralatan keselamatan. Dengan pengarahan, anak buah kapal diharapkan dapat memahami dengan teliti manfaat masing-masing peralatan keselamatan tersebut sehingga dapat menanggulangi keadaan darurat di atas kapal. Anak buah kapal yang baru naik kapal, baik yang belum berpengalaman maupun yang sudah berpengalaman perlu dilakukan sosialisasi batas latihan dan kondisi alat-alat keselamatan :

- 1) Pengenalan peralatan keselamatan, cara kerja dan sistem kerja.
- 2) Pengenalan letak dimana peralatan keselamatan disimpan
- 3) Pengenalan fungsi dari peralatan keselamatan.
- 4) Prosedur perawatan peralatan keselamatan.
- 5) Diadakan latihan-latihan secara berkala dan berkesinambungan, untuk berkomunikasi secara resmi di forum untuk menyampaikan keluhan yang ada.

Dengan diberikannya pelatihan yang benar maka dapat dipastikan anak buah kapal akan mengetahui fungsi-fungsi dari alat-alat keselamatan. Sebagaimana telah dijelaskan pada analisis data di atas, bahwa latihan keselamatan tidak dapat dilaksanakan secara maksimal dikarenakan padatnya jadwal operasional kapal.

Untuk mengatasinya dapat dilakukan dengan cara menjadwalkan latihan keselamatan ( drill ) dan melaksanakannya setiap bulan sekali atau pada saat kapal tidak beroperasi. Pada saat kapal tidak beroperasi atau dengan meminta ijin untuk melakukan latihan keselamatan ( drill ). Dengan demikian latihan keselamatan dapat dilaksanakan secara maksimal sehingga ABK lebih terampil dan disiplin dalam menjalankan prosedur keselamatan sesuai aturan ISM Code.

Ada beberapa sasaran yang ingin dicapai dengan mengadakan latihan yang antara lain sebagai berikut :

- 1) Penggunaan alat keselamatan diharapkan dapat lebih cepat dan lebih baik

Dengan latihan maka salah satu sarana yang diharapkan dapat dicapai agar penggunaan alat keselamatan dapat dilakukan secara lebih cepat dan lebih baik. Dengan latihan tersebut maka para anak buah kapal akan diajari atau dilatih bagaimana melaksanakan penggunaan alat keselamatan secara lebih cepat dan lebih baik dari pada yang telah dilakukan sebelumnya. Dengan melaksanakan petunjuk-petunjuk cara melaksanakan pekerjaan dalam penelitian, maka diharapkan para anak buah kapal tersebut akan dapat menyelesaikan lebih cepat dan lebih baik dari sebelumnya. Dengan pekerjaan yang lebih cepat ini maka sangat berguna bagi keselamatan jiwa di atas kapal baik diri sendiri maupun anak buah kapal lain agar dapat lebih terjamin keselamatannya.

- 2) Peralatan keselamatan diharapkan lebih awet dan tahan lama

Dalam latihan dapat pula diajarkan bagaimana menggunakan peralatan keselamatan sehingga dapat mengurangi kerusakan. Memperpanjang umur peralatan dan sebagainya. Sebagaimana kita ketahui bahwa alat-alat keselamatan merupakan suatu inventori yang sangat penting. Sehingga penggunaan yang baik akan dapat mengurangi kerusakan dan pemeliharaan serta memperpanjang umur peralatan tersebut.

- 3) Angka kecelakaan diharapkan lebih kecil

Dalam latihan ini maka anak buah kapal dapat mengetahui besarnya manfaat sebuah alat keselamatan sehingga dapat memahami benar betapa pentingnya alat keselamatan tersebut dan dengan mengetahui hal tersebut para anak buah kapal akan bekerja dengan lebih baik sehingga dapat dihindari dari segala kemungkinan hal-hal yang tidak diinginkan dalam kecelakaan kapal seperti : kebakaran, kebocoran,

kandas, tubrukan, dan lain-lain dapat diatasi dengan baik.

4) Tanggung jawab diharapkan lebih besar

Sebagaimana telah dikemukakan diawal maka latihan-latihan tidak hanya berusaha untuk memperbaiki dan mengembangkan pengetahuan dan keterampilan saja, tetapi juga termasuk disini untuk memperbaiki dan mengembangkan sikap. Hal ini berarti dalam latihan dapat pula diberikan pendidikan yang dapat meningkatkan rasa tanggung jawab para karyawan yang bersangkutan. Sebenarnya rasa tanggung jawab yang lebih besar tidak semata-mata karena latihan, sebab tanggung jawab yang lebih besar itu terutama karena adanya perasaan ikut memiliki. Meskipun demikian dengan latihan akan memberikan andil yang cukup besar untuk memberikan rasa tanggung jawab yang besar.

**2. Kurangnya Kinerja Anak Buah Kapal Dalam Menjalankan Tugas Sesuai job description**

Pemecahannya yaitu :

**a. Memberikan Sosialisasi Kepada Anak Buah Kapal Baru tentang Tugas Masing-Masing**

Sosialisasi tentang job description sebetulnya sudah ada pada manual SMS ( safety management system ) namun ada baiknya untuk membacakan dan familiarisasi ulang kepada anak buah kapal, untuk meningkatkan pemahaman anak buah kapal dalam memahami tugas dan tanggung jawab dalam bekerja diatas kapal sehingga dapat meningkatkan keterampilan anak buah kapal dalam bekerja untuk mencapai sasaran sasaran kerja yang telah ditetapkan.

Adapun job description masing-masing anak buah kapal baik itu perwira dan anak buah kapal yang dimaksud sebagai berikut :

1) Tugas dan Tanggung Jawab Mualim 1

Mualim 1 bertanggung jawab kepada Nakhoda, meliputi:

a) Menata muatan dan menghitung stabilitas kapal

- b) Menyelenggarakan tugas jaga navigasi
- c) Menyelenggarakan buku harian dek, buku olah gerak dan buku-buku catatan lainnya yang ada kaitannya dengan Departemen Dek, dengan baik dan benar.
- d) Melakukan control kegiatan bongkar-muat muat
- e) Memanage pemeliharaan dari semua peralatan yang ada di deck baik crane, alat-alat lashing dan seluruh compartemen yang ada di deck agar siap sedia di gunakan.
- f) Melaksanakan inspeksi yang dianggap perlu atau yang diperintahkan oleh Nakhoda
- g) Menginventarisasi semua peralatan yang ada di deck
- h) Melakukan control perawatan dan pengamanan pada sekoci penolong dan perlengkapannya
- i) Melakukan control perawatan pada baju pelampung, pelampung keselamatan dan perlengkapannya
- j) Melakukan control pengawasan dan pengamanan pada liferaft dan perlengkapannya
- k) Melaksanakan pengawasan, pengamanan dan pemeliharaan pada alat-alat isyarat bahaya, selang-selang dan nozzle pemadam, botol-botol pemadam api yang portable dan alat-alat keselamatan jiwa dan pemadam kebakaran lainnya.

## 2) Tugas dan Tanggung Mualim 2

Mualim II bertanggung jawab terhadap hal-hal sebagai berikut :

- a) Melaksanakan tugas jaga saat berlayar dan di pelabuhan dan melakukan dokumentasi mengenai barang yang rusak saat ataupun sebelum di muat dan di bongkar dan melaporkannya kepada Mualim I saat berdinasi jaga di pelabuhan.
- b) Menarik garis haluan di peta berdasarkan petunjuk dan persetujuan dari Nakhoda



- c) Memeriksa tersedianya peta-peta dengan koreksi terakhir dan buku-buku navigasi untuk keperluan pelayaran yang direncanakan dan melakukan koreksi sesuai dengan informasi terakhir yang ada di kapal
- d) Menentukan posisi kapal tengah hari dan menyiapkan laporan posisi tengah hari
- e) Merawat semua peralatan dan perlengkapan navigasi serta menyiapkan semua laporan pencatatannya.
- f) Melaksanakan perawatan sosok benda termasuk bendera-bendera, lampu-lampu navigasi dan alat-alat isyarat
- g) Melaksanakan pengamanan dan perawatan ruang kemudi, ruang peta dan navigasi serta instrumennya termasuk teropong, teleskop, lampu aldis dan handy talky selama kapal berada di pelabuhan
- h) Bekerjasama dengan Kkm untuk mempersiapkan voyage report secara teliti dan tepat waktu
- i) Menyiapkan setiap laporan cuaca yang dibutuhkan.
- j) Melaksanakan tugas sebagai Perwira Kesehatan, mempersiapkan dan menjamin bahwa persediaan peralatan kesehatan dan obat-obatan cukup untuk pelayaran dimaksud.

### 3) Tugas dan Tanggung Mualim 3

Mualim 3 bertanggung jawab terhadap hal-hal berikut :

- a) Mualim 3 bertanggung jawab kepada Nakhoda mengenai hasil kerja dan tindakan yang seharusnya sebagai seorang Mualim Jaga (saat di laut)
- b) Melakukan dokumentasi mengenai barang yang rusak saat ataupun sebelum di muat dan di bongkar dan melaporkannya kepada Mualim I saat berdinis jaga di pelabuhan.

- c) Melaksanakan dokumentasi drill, safety meeting dan mengganti muster list jika terdapat crew baru.
- d) Melaksanakan perawatan, pemeliharaan dan pengamanan pada sekoci penolong dan perlengkapannya
- e) Melaksanakan perawatan dan pemeliharaan pada baju pelampung, pelampung keselamatan dan perlengkapannya
- f) Melaksanakan perawatan dan pengamanan pada liferaft dan perlengkapannya
- g) Melaksanakan pengawasan dan pengamanan pada alat-alat isyarat bahaya, selang-selang dan nozzle pemadam, botol-botol pemadam api yang portable dan alat-alat keselamatan jiwa dan pemadam kebakaran lainnya
- h) Menyelenggarakan dan memelihara alat-alat keselamatan jiwa dan pemadam kebakaran sesuai arahan Mualim 1

#### 4) Tugas dan Tanggung Serang / Bosun

Serang bertanggung jawab kepada Mualim 1 mengenai hal-hal sebagai berikut :

- a) Menyalurkan order pemeliharaan rutin dek, pengawasan kerja harian Juru Mudi dan kelasi
- b) Pengaturan tugas Juru Mudi dan kelasi dalam rangka pengaturan dinas jaga pelabuhan, peran muka belakang saat sandar maupun bertolak dan peran jangkar sesuai order Mualim 1.
- c) Melaksanakan pekerjaan reparasi kecil-kecilan, melaksanakan pekerjaan pemberian Gemuk pada block-block batang pemuat, sekoci dan peralatan dek lainnya
- d) Menerima dan menghitung secara rutin dengan teliti mengenai air tawar di atas kapal.
- e) Membantu Mualim 1 dalam menginventarisasi peralatan bongkar muat maupun tali temali maupun peralatan lainnya di deck

5) Tugas dan Tanggung Kelasi

Kelasi bertanggung jawab kepada Mualim 1 mengenai hal-hal berikut:

- a) Menjaga kebersihan dek, gang akomodasi, ruangan kamar mandi dan WC umum serta membuang sampah
- b) Mengetok, menyikat dan mengecat dek, lambung, reling pipa-pipa, struktur serta peralatan dek lainnya
- c) Memberi pelumasan sling derek, engsel-engsel pintu dan peralatan dek lainnya
- d) Siaga di haluan/buritan pada saat kapal olah gerak dan menyiapkan jangkar dan tali tambat dalam rangka sandar dan labuh
- e) Memantau bongkar muat pada waktu jaga
- f) Mengawasi ketegangan tali pada waktu kapal sandar
- g) Mengawasi tangga kapal dan tangga pandu pada waktu kapal berlabuh/sandar
- h) Melaksanakan/menjaga keselamatan kapal, ronda keliling dek pada saat kapal sandar/berlabuh

6) Tugas dan Tanggung Juru Mudi

Juru mudi bertanggung jawab kepada Mualim 1 mengenai hal-hal berikut :

- a) Pada saat kapal berlayar, bertugas jaga di anjungan melaksanakan siaga dan menangani kemudi kapal
- b) Menyiapkan bendera-bendera, alat-alat pemadam di dek dan perlengkapan lainnya seperti yang diperintahkan oleh Mualim Jaga
- c) Memelihara dan menjaga kebersihan di anjungan serta bagian-bagian kapal lainnya seperti yang diperintahkan oleh Mualim 1
- d) Menghidupkan/mematikan penerangan di dek dan navigasi

Untuk dapat meningkatkan pemahaman anak buah kapal tentang tugas yang terdapat dalam muster list & keterampilan anak buah kapal dalam pencegahan keadaan darurat di atas kapal maka perlu diadakan latihan keselamatan di atas kapal secara terjadwal. Latihan ini juga dipersyaratkan dalam STCW 1978 Amandemen 2010 Chapter VI/1 dan Chapter VI/3. Selain latihan di atas kapal, latihan juga dapat dilakukan sebelum anak buah kapal naik ke kapal. Disini perusahaan memberikan sponsor bagi awak kapal untuk mengikuti pelatihan keselamatan dengan tujuan untuk menunjang tugasnya di atas kapal. Pelatihan yang disponsori oleh perusahaan ini sama dengan penyegaran bagi crew yang akan kembali bekerja, karena beberapa crew sudah lama istirahat di rumah. Dengan adanya latihan sebelum naik/join di kapal dan dilanjutkan dengan latihan keselamatan di atas kapal, maka keterampilan anak buah kapal dalam penggunaan alat keselamatan akan menjadi lebih baik.

**b. Memberikan Masukan Kepada Perusahaan Agar Lebih Selektif Dalam Penerimaan anak buah kapal Baru**

Yang dimaksud dengan seleksi adalah proses memilih calon anak buah kapal baru yang memiliki kualifikasi sesuai dengan persyaratan sesuai jabatannya (sesuai dengan safe maning ). Kegiatan seleksi dilakukan untuk mengurangi sebagian jumlah pelamar, sehingga diperoleh calon anak buah kapal yang terbaik. Perusahaan mendapatkan keuntungan dari proses pemilihan anak buah kapal baru dalam suatu rekrutmen yang selektif sehingga mendapatkan pekerja profesional yang diharapkan oleh Perusahaan. Tanpa awak kapal yang berkualitas, sulit bagi perusahaan untuk mencapai keberhasilan.

Untuk mencapai tujuan tersebut, melihat fakta yang terjadi sebagaimana telah dijelaskan pada analisis data di atas maka Nakhoda perlu memberikan masukan kepada perusahaan agar lebih selektif dalam perekrutan anak buah kapal baru. Perusahaan perlu memperhatikan kompetensi awak kapal baru sesuai dengan jabatannya. Dengan demikian setelah ABK baru naik ke atas kapal, maka ia sudah memahami apa saja tugas dan tanggung jawab yang diemban sesuai jabatannya.

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan pembahasan pada Bab-Bab Sebelumnya, maka Penulis mengambil beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Untuk meningkatkan pemahaman ABK tentang pentingnya penerapan ISM Code daapt dilakukan dengan memberikan familiarisasi kepada Anak Buah kapal secara terjadwal sehingga dalam menjalankan tugasnya sering mengabaikan faktor keselamatan sebagaimana aturan dalam ISM Code.
2. Untuk meningkatkan Kinerja Anak Buah Kapal Dalam Menjalankan Tugas Sesuai *job description* dapat dilakukan dengan memberikan sosialisasi kepada anak buah kapal baru tentang tugas masing-masing.

#### **B. SARAN**

Dari kesimpulan dan permasalahan yang terjadi, untuk mengoptimalkan penerapan ISM Code guna menunjang keselamatan di atas MT. Kristin penulis memberikan beberapa saran sebagai berikut :

1. Untuk meningkatkan pemahaman Anak Buah Kapal tentang pentingnya penerapan ISM Code disarankan :
  - a. Perwira memberikan familiarisasi kepada anak buah kapal secara maksimal sesuai dengan *Safety Management Manual* (SMM) sehingga dapat meningkatkan pemahaman anak buah kapal tentang ISM Code.
  - b. Nakhoda harus selalu memberikan pemahaman kepada anak buah kapal tentang manajemen keselamatan sehingga mereka lebih peduli dan selalu mengedepankan faktor keselamatan dalam bekerja di atas kapal.

2. Untuk meningkatkan kinerja anak buah kapal dalam menjalankan tugas sesuai Job Description, disarankan untuk :
  - a. Memberikan sosialisasi kepada anak buah kapal baru tentang tugas masing-masing
  - b. Memberikan masukan kepada perusahaan agar lebih selektif dalam penerimaan anak buah kapal baru

## DAFTAR PUSTAKA

- Ali, (2005), Kamus Besar Bahasa Indonesia. Jakarta: Media Pustaka
- Badudu & Zain, (2006), Kamus Umum Bahasa Indonesia. Jakarta : Pustaka Sinar Harapan
- Bloom Benyamin,(1975).Taxonomi of Educational objectives:The Classification goals,hand book I Cognitive Domain.Newyork: Longmans,Green and Co
- Danoeasmoro, Goenawan, (2003), Kesehatan Keselamatan Kerja, Jakarta,Yayasan Bina Citra Samudera.
- IMO, (2009), Safety of Life at Sea (SOLAS),IMO,London
- Nana Sudjana, (1992), Penilaian Hasil Proses Belajar Mengajar, Bandung, Remaja Rosdakarya
- Peter Salim dan Yenny Salim, (2002), Kamus Bahasa Indonesia Kontemporer. Jakarta: Modern English Press
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
- Wahab, (2000) Prinsip-Prinsip Manajemen, Jakarta : Raja Grafindo Persada
- Winardi, (2000), Manajer Dan Manajemen, Bandung, citra aditya bakti
- Yatim, Rozaimi,(2003),Kodefikasi Manajemen Keselamatan Internasional (ISM Code), Jakarta,Penerbit Yayasan Bina Citra Samudra.
- Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, Amandement 2010 (STCW) Convention

## **PT. Hanlyn Jaya Mandiri**




Office : Jl.Mulyosari Utara No. 51 Surabaya – Jawa Timur - Indonesia  
Phone: (031)3551965 (Hunting),Faximile : (031)3551965

### **SHIP PARTICULAR**

NAME OF VESSEL	: MT.KRISTIN
TYPE OF VESSEL	: OIL TANKER
FLAG	: INDONESIA
CALL SIGN	: YCHI2
IMO Number	: 9138628
M.M.S.I	: 525 200 373
PORT OF REGISTER	: SURABAYA
DEAD WEIGHT	: 5164 T
L.O.A	: 100.47 M
L.B.P	: 93.50 M
GRT/NRT	: 3388 T/ 1747 T
BREADTH	: 15.00 M
DEPTH	: 7,80 M
SUMMER DRAFT	: 6.98 M
MATERIAL OF HULL	: STEEL
CLASSIFICATION	: B K I
OWNER	: PT.HANLIN JAYA MANDIRI
YEAR OF BUILD	: 2003
KIND OF TANK SKIN	: ZINC COATING
LINE OF MATERIAL	: BARE STEEL
MAIN ENGINE	: AKASAKA, 2800 HP
SEA SPEED	: 10 Kts
SERVICE SPEED	: 8 Kts
PIPE LINE DIAMETER	: 8 Inch
CARGO PUMP CAPACITY	
Number of Sets	: 2 ( TWO ) Off
Capacity Of Each	: 500 Cu.M/Hrs AT 7 KG/Sg.Cm





**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**  
**DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**  
**KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I DUMAI**

NAMA KAPAL : KRISTIN

ASAL : TELUK KABUNG / TUKS PT. Pertamina (Persero)

PT. ANGERAH LAUTAN MULA

TUJUAN :

TANGGAL KEBERANGKATAN : 2021-01-08 01:00:00

JUMLAH AWAK : 18 ORANG

**PENGESAHAN AWAK KAPAL**  
**NOMOR : SL002.IDDUM.0121.000144**

Telp : \_\_\_\_\_


Hotline : \_\_\_\_\_

Fax : \_\_\_\_\_

Email : \_\_\_\_\_

NO	NAMA	KELAMIN	TOL LAHR	KEBANGSAAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EXPIRED	JAWATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT
1.	KARTO SUTOYO	M	10-07-1968	INDONESIA	6200070027	F 096039	17-01-2021	NAHKODA	Awat Naula Tingkat I	6200070027ND0113
2.	KODAMILIR	M	04-03-1975	INDONESIA	6200217777	F 242296	20-05-2022	MUALIM	Awat Naula Tingkat II Manajemen	6200217777ND0216
3.	DANIEL SUFYANTO	M	22-01-1995	INDONESIA	620142942	F 323005	06-05-2023	2ND OFFICER	Awat Naula Tingkat II	620142942ND0118
4.	SLIKO WYONO	M	02-06-1999	INDONESIA	6200065472	F 180554	05-12-2021	KRM	Awat Naula Tingkat II	6200065472ND0226
5.	DANI AGUNG DARMAWAN	M	16-10-1975	INDONESIA	6200100947	E 030104	02-11-2022	MAJLIS I	Awat Naula Tingkat II Manajemen	6200100947ND0318
6.	WORO BUTRISNO	M	26-08-1977	INDONESIA	6200116464	G 006409	11-06-2023	MAJLIS II	Awat Naula Tingkat IV Manajemen	6200116464ND0311
7.	SUMARNO	M	11-02-1976	INDONESIA	6201579070	F 300403	18-02-2023	BP/SA	Awat Naula Tingkat D	6201579070ND0713
8.	ADIK YULHARTO	M	24-07-1983	INDONESIA	6200330686	E 077000	28-04-2021	JURU MUKI	Awat Naula Tingkat V Manajemen	6200330686ND0216
9.	NOVAL CHRISTIAN UMROH	M	03-11-1981	INDONESIA	6201039988	F 298418	09-10-2022	JURU MUKI	Awat Naula Tingkat V	6201039988ND0318
10.	PAZAL ARDIYAN SYAH	M	26-06-1976	INDONESIA	6200411739	F 210406	17-05-2022	JURU MUKI	Awat Naula Tingkat D	6200411739ND0209
11.	JUSRI	M	31-12-1986	INDONESIA	6201551795	E 152750	01-06-2022	OLER	Awat Naula Tingkat D	6201551795ND0711
12.	HENI AHMAD	M	03-06-1960	INDONESIA	6201040607	F 099703	06-02-2021	OLER	Awat Naula Tingkat D	6201040607ND0104
13.	ALWAN DARIRAN	M	01-01-1999	INDONESIA	6211031686	F 103651	21-06-2021	OLER	BASIC SAFETY TRAINING	6211031686ND0216
14.	WIMAN SETIYAWAN	M	30-06-1976	INDONESIA	6202060350	G 007024	24-06-2023	JURU MUKI	Awat Naula Tingkat D	6202060350ND0713
15.	FARIS FAZAL ANAS	M	01-07-1999	INDONESIA	6211050630	F 301374	15-01-2023	CADET DECK	BASIC SAFETY TRAINING	6211050630ND0216
16.	SINERGH ALAM BUDI UTOMO	M	05-11-1997	INDONESIA	6211050900	F 307666	12-12-2022	CADET ENGINEER	BASIC SAFETY TRAINING	6211050900ND0203
17.	MIFTAHIL KHAR	M	07-02-1999	INDONESIA	6211037614	F 298033	16-10-2022	CADET ENGINEER	BASIC SAFETY TRAINING	6211037614ND0619
18.	YOGI KEVIN MULLANA	M	20-12-1990	INDONESIA	6202090901	F 217772	23-08-2022	CADET DECK	BASIC SAFETY TRAINING	6202090901ND0118

DIKELUARKAN : DUMAI  
 PADA : TANGGAL : 07 JAN 2021  
 AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I  
 DUMAI





## ***PT. Hanlyn Jaya Mandiri***

**PERINTAH - MUTASI**  
**MUTATION ORDER**  
No. 065/HJM-SBY/SPM/VII/2018

Kepada  
To

Nama : KARTO SUTOYO  
Name

Jabatan : MASTER  
Rank

Dengan ini diberitahukan bahwa mulai tanggal : 30 Juli 2018  
We here by notify you that as from

Saudara ditetapkan / dimutasi sebagai : MASTER  
You are appointed / transferred as

Di Kapal : MT. Kristin  
On board the vessel

Di Pelabuhan : Lamongan  
At port of

Dengan svarat yang tercantum dalam " Perjanjian Kerja Laut "  
On term such as stated in your " Individual Working Contract "

Surabaya, 30 Juli 2018  
PT. HANLYN JAYA MANDIRI

o/n

DINAR ROSANDY  
HR Manager

- CC. 1 bag. Armada  
2 bag. Operasional  
3 bag. Keuangan  
4 arsip

**Head Office**

Jl. Mulyosari Utara No. 51, Surabaya  
Jawa Timur - Indonesia  
Telp +62 31 59174114 Fax +62 31 59174114  
Email : hanlynjayamandiri@gmail.com



## ***PT. Hanlyn Jaya Mandiri***

**SURAT KEPUTUSAN (SIGN OFF) PERWIRA / ABK KAPAL**  
No.011/HJM/SKL/III/2021

**Kepada** : KARTO SUTOYO  
**Jabatan** : MASTER  
**Kapal** : MT. KRISTIN  
**Pelabuhan** : NABIRE

Berdasarkan hasil pertimbangan management PT. HANLYN JAYA MANDIRI disampaikan kepada saudara bahwa per Tanggal : 02 Maret 2021 Merupakan hari terakhir saudara bertugas di MT. KRISTIN dikarenakan Permintaan Sendiri.

Untuk selanjutnya saudara di bebas tugaskan untuk Kepentingan Perusahaan. Seterimanya surat mutasi ini segera saudara melapor ke kantor pusat.

Surabaya, 02 Maret 2021

**DINAR ROSANDY**  
HR Manager


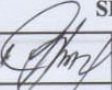
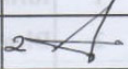
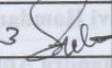
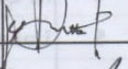
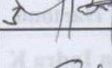
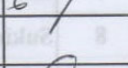
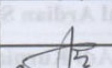
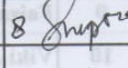
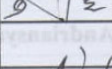
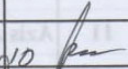
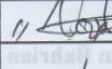
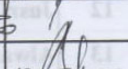
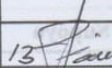
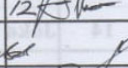
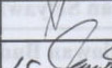
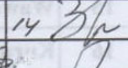
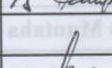
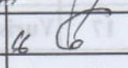
**Tembusan :**

1. Bagian keuangan
2. Bagian Armada
3. Arsip

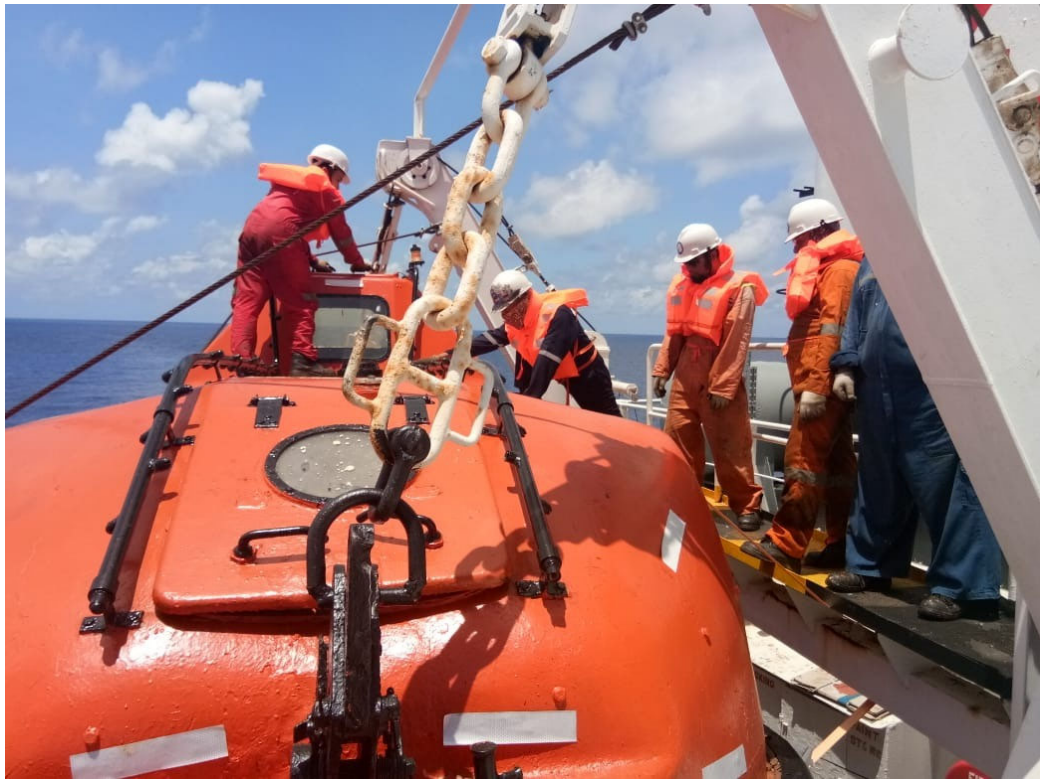
**Head Office**

Jl. Mulyosari Utara No. 51, Surabaya  
Jawa Timur - Indonesia  
**Telp +62 31 59174114 Fax +62 31 59174114**  
**Email : hanlynjayamandiri@gmail.com**



		<b>ATTENDANCE LIST</b>		No. Dok : FM-HSE-HJM-01
		<b>DAFTAR HADIR</b>		Rev./Tgl : 00/01-11-2013
<b>ACTIVITY :</b> <input checked="" type="checkbox"/> Meeting <input type="checkbox"/> Training <input type="checkbox"/> Other .....				
<b>DATE :</b> 9-Jan-20 <b>Materi : SAFETY MEETING</b> <b>MT.KRISTIN</b>				
NO.	NAME	DEPARTMENT	SIGN	
1	KARTO SUTOYO	NAHKODA		
2	KODAM NUR	CH.OFFICER		
3	SATRIA PRADINATA	2 <sup>ND</sup> OFFICER		
4	DONI MUHAMMAD ARIFIN	CH.ENGINE		
5	AGUS PURNOMO	1ST ENGINE		
6	BOY ANDRA FAHRIZA RIMA	2ND ENGINE		
7	SUKIRMAN	BOSTWAIN		
8	MOKHAMAD SUPRIYANTO	FOREMAN ENG		
9	ADIK YULIANTO	A/B		
10	SUPRIONO	A/B		
11	NOVAL CRISTIAN UMBOH	A/B		
12	AKHMAD DWI KINANTARA	OILER		
13	FAISAL HIMAWAN	OILER		
14	JUSRI	OILER		
15	CANDA HALIM AZHARI	O/S		
16	WAWAN SETIAWAN	CH.COOK		
17	M.FANDU D.S	DECK CADET		
18	LUTFIANTA.K	ENGINE CADET		
19				

Latihan Keselamatan





Latihan Tumpahan Minyak



Latihan Memasuki Ruangan Tertutup



Latihan Orang Jatuh Ke Laut





Latihan Pemadam Kebakaran



Latihan Peragaan Life Jacket



Photo Safety Meeting



Peragaan Smok Signal





Peragaan Hand Plare



Peragaan Inmarsat



## Peragaan Parasut Signal



Gambar MT. KRISTIN





## DAFTAR ISTILAH

<i>Alat Keselamatan</i>	: Kelengkapan yang wajib digunakan saat bekerja sesuai bahaya dan risiko kerja untuk menjaga keselamatan pekerja itu sendiri dan orang di sekelilingnya.
<i>Alongside (sandar)</i>	: Berada disamping kapal, dermaga, atau dinding pelindung pelabuhan.
<i>ABK (Anak Buah Kapal)</i>	: Semua orang kecuali Nakhoda yang bekerja di atas kapal yang memiliki PKL, buku pelaut dan masuk dalam daftar siji.
<i>Bay Plan</i>	: Rencana pemadatan di kapal container / peti kemas yang menunjukkan letak container / peti kemas dimuat terdiri dari <i>bay</i> (susunan membujur), <i>row</i> (susunan melintang), dan <i>tier</i> (susunan vertical), nomor container, berat container, jenis container, pelabuhan muat / bongkar dan pengangkut, disertai perhitungan stabilitas
<i>Check list</i>	: Salah satu alat pengamatan, yang ditujukan untuk memperoleh data, berbentuk daftar berisi faktor-faktor berikut subjek yang ingin diamati oleh pengamat, di mana pengamat dalam pelaksanaan pengamatan di lapangan tinggal member tanda cek biasanya dicentang (✓).
<i>IMO (International Maritime Organisation)</i>	Lembaga internasional kemaritiman di bawah badan international perserikatan bangsa-bangsa yang mengawasi mengatur kemaritiman di dunia.
<i>ISM Code</i>	: <i>International Safety Management Code</i> (Kode Internasional tentang manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran).

Kecelakaan	: Kejadian-kejadian atau suatu musibah yang menimbulkan orang terluka atau mati, merusak lingkungan hidup, atau menimbulkan kerusakan pada kapal dan muatannya
<i>Life Jacket</i>	: Baju yang dikenakan oleh ABK atau penumpang untuk mengapungkan diri di dalam air pada waktu kapal berada dalam keadaan darurat untuk menunggu pertolongan datang.
Perusahaan	: Pemilik kapal atau organisasi lainnya atau orang/perorangan yang telah dianggap bertanggung jawab terhadap pengoperasian/pengolahan kapal dari pemiliknya dan dalam memikul tanggung jawab tersebut telah menyetujui untuk mengambil alih tugas-tugas dan tanggung jawab yang ditetapkan oleh ISM Code.
<i>SMS (Safety Management System )</i>	: Sistem penataan dan pendokumentasian yang memungkinkan personil perusahaan secara efektif menerapkan kebijakan manajemen keselamatan dan perlindungan lingkungan.
<i>SOLAS (Safety Of Life at Sea)</i>	: Konvensi International untuk keselamatan jiwa di laut, sebagai mana telah diamandemen, merinci standart minimum tentang keselamatan konstruksi kapal dan dasar peralatan keselamatan (seperti pencemaran, kebakaran, navigasi, penyelamatan jiwa dan radio) yang harus berada dikapal.
<i>SCTW (Standard Of Training and Watch keeping For Seafarers)</i>	Aturanmm internasional yang mengatur mengenai pelatihan, sertifikat dan persyaratan kualifikasi bagi perwira senior, semua perwira yang bertugas jaga dibagian deck, mesin, radio, serta bawahan yang ikut tugas jaga