



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
PROGRAM DIKLAT PELAUT
JAKARTA**



PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : SENO
NIS : 02888/N-1
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT- I

Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut

A. JUDUL :

**IMPLEMENTASI ISM CODE DIDALAM UPAYA PENCEGAHAN TERJADINYA KECELAKAAN DI
ATAS KAPAL M.V SHUN SHIN**

B. Masalah Pokok

1. Kurangnya ketrampilan dan kesadaran ABK mengenai keselamatan kerja di atas kapal yang sesuai dengan ketentuan ISM CODE
2. Kurangnya pelatihan serta informasi dari SAFETY OFFICER di atas kapal, yang sesuai dengan ketentuan ISM CODE
3. Kurangnya perawatan dan ketersediaan alat keselamatan di atas kapal yang sesuai dengan ISM CODE

C. Pendekatan Pemecahan Masalah

1. Meningkatkan kesadaran dan ketrampilan ABK tentang keselamatan kerja di atas kapal yang sesuai dengan ketentuan ISM CODE
2. Meningkatkan pelatihan serta informasi di atas kapal yang sesuai dengan ISM CODE
3. Meningkatkan perawatan serta melengkapi ketersediaan alat keselamatan yang mendukung keselamatan diatas kapal yang sesuai dengan ISM CODE


Menyetujui


Jakarta, MEI 2023

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

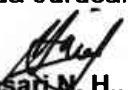
Penulis


Capt. Fahmi Umasangadji, S.Si., M.Mar
NIP. 19781213 200502 1 001


Roma Dormawaty, S.Si.T., M.M
NIP. 19790413 200212 2 001


SENO
NIS.02888/N-1

Ketua Jurusan Nautika


Meilinasari N. H., S.SiT., M.MTr
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

Judul Makalah: UPAYA MENGOPTIMALKAN PENGETAHUAN, PENGENALAN,
PENGUNAAN SERTA PERAWATAN ALAT KESELAMATAN
PADA ABK DI -M.V SHUN SHIN

Dosen Pembimbing I : Capt. Fahmi Umasangadji. M.Pd

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1	15/05/23	Penulisan Jurnal Mahluk	A
2	19/05/23	Penggunaan Jurnal Mahluk	A
3	01/06/23	BAB I	A
4	06/06/23	Bab II	A
5	08/06/23	Bab III	A
6	14/06/23	Bab IV	A
7	26/06/23	penyusunan nisan	A

Catatan :

.....

.....

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

Judul Makalah :

-IMPLEMENTASI ISM CODE DI DALAM UPAYA PENCEGAHAN TERJADI NYA KECELAKAAN DI ATAS KAPAL M.V SHUN SHIN

Dosen Pembimbing II : Roma Dormawaty. S.Si.T., M.M

Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1	24/5-23	Pengajian judul sinopsis	H.
2	24/5-23	Pengajian BAB I, Revisi	H.
3	19/6-23	BAB II, Revisi	H.
4	19/6-23	BAB III, Revisi	H.
5	19/6-23	BAB IV, Revisi	H.
6	23/6-23	Prayer mutakhir	H.
7	3/7-23	Pengajian BAB I, II, III, IV oleh	H.

Catatan : Siap 4/8/23/2023 H.

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



MAKALAH

**IMPLEMENTASI ISM CODE DI DALAM UPAYA
PENCEGAHAN TERJADINYA KECELAKAAN KERJA
DI ATAS KAPAL MV. SHUN SHIN**

Oleh :
SENO
NIS. 02888/N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2023

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



MAKALAH

**IMPLEMENTASI ISM CODE DI DALAM UPAYA
PENCEGAHAN TERJADINYA KECELAKAAN KERJA
DI ATAS KAPAL MV. SHUN SHIN**

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

**Oleh :
SENO
NIS. 02888/N-1**

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2023

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : SENO
No. Induk Siswa : 02888/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : IMPLEMENTASI ISM CODE DI DALAM UPAYA
PENCEGAHAN TERJADINYA KECELAKAAN KERJA
DI ATAS KAPAL MV. SHUN SHIN

Jakarta, Juni 2023

Pembimbing I,

Pembimbing II,

Capt. Fahmi Umasangadji, S.Si., M.Mar

Pembina (IV/a)

NIP. 19781213 200502 1 001

Roma Dormawaty, S.Si.T., M.M

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19790413 200212 2 001

Mengetahui
Kepala Jurusan Nautika

Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19810503 200212 2 001

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



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : SENO
No. Induk Siswa : 02888/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : IMPLEMENTASI ISM CODE DI DALAM UPAYA
PENCEGAHAN TERJADINYA KECELAKAAN KERJA DI
ATAS KAPAL MV. SHUN SHIN

Penguji I

Capt. Tri Kismantoro, M.M., M.Mar.E

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19751012 199808 1 001

Penguji II

Capt. Fahmi Umasangadji, S.Si., M.Mar

Pembina (IV/a)

NIP. 19781213 200502 1 001

Penguji III

Ir. Mauritz H. M. Sibarani, DESS., ME

Pembina Utama Madya (IV/d)

NIP. 19681129 199403 1 002

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19810503 200212 2 001

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 :

“IMPLEMENTASI ISM CODE DI DALAM UPAYA PENCEGAHAN TERJADINYA KECELAKAAN KERJA DI ATAS KAPAL MV. SHUN SHIN”

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 ditambah 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 Yang Terhormat:

1. H. Ahmad Wahid, S.T., M.T., M.Mar.E, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Ibu Meilinasari N. H,S.Si.T.,M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

3. Capt. Suhartini, S.SiT.,M.M.,M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
4. Capt. Fahmi Umasangadji, S.Si., M.Mar, sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Ibu Roma Dormawaty. S.SiT., M.M., sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
6. Para Dosen Pengajar STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
7. Istri tercinta Sutini yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
8. Anak tersayang yang telah memberikan semangat selama pengerjaan makalah.
9. Orang tua tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
10. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXVI tahun ajaran 2023 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, Juli 2023
Penulis,

SENO
NIS. 02888/N-1

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR LAMPIRAN	ix
 BAB I PENDAHULUAN	
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	7
 BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	9
B. Kerangka Pemikiran	18
 BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	19
B. Analisis Data	20
C. Pemecahan Masalah	24
 BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	38
B. Saran	39
 DAFTAR PUSTAKA	 40
LAMPIRAN	
DAFTAR ISTILAH	

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2.1 Ukuran & Tipe Kapal.....	11

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 3.1 <i>Safety helmet</i>	25
Gambar 3.2 <i>Ear plugs</i>	26
Gambar 3.3 <i>Safety goggles</i>	26
Gambar 3.4 <i>Gloves</i>	26
Gambar 3.5 <i>Safety shoes</i>	27
Gambar 3.6 <i>Safety Belt</i>	27
Gambar 3.7 <i>EEBD</i>	28
Gambar 3.8 <i>Self Contained Breathing Apparatus</i>	28

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. MV. Shun Shin
- Lampiran 2. *Ship particulars*
- Lampiran 3. *Crew List*
- Lampiran 4. Poster keselamatan kerja
- Lampiran 5. *ISM Code Form*

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

MV. SHUN SHIN adalah kapal tipe *general cargo* berbendera Mongolia milik perusahaan pelayaran “*Wise Star Global Limited*”. Tempat penulis bekerja sebagai Master sejak tanggal 15 November 2021 sampai dengan 23 Februari 2023. Untuk menunjang kelancaran operasional kapal, perlu didukung dengan sumber daya manusia yang memadai, Anak Buah Kapal (ABK) yang disiplin, berpengetahuan, cakap dan terampil. Dengan demikian, ABK mampu menerapkan prosedur keselamatan sesuai *ISM Code* yang merupakan produk IMO (*International Maritime Organization*) yang akhirnya diadopsi oleh SOLAS (*Safety of Life at Sea*) pada tahun 1994.

Dalam *ISM Code*, keselamatan merupakan salah satu faktor mutlak yang harus dipenuhi agar awak kapal dapat bekerja dengan aman dan nyaman. keselamatan kerja merupakan suatu usaha atau kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan mencegah semua bentuk kecelakaan. Salah satu produk *ISM Code* adalah *Safety Management System*, pengenalan suatu sistem manajemen keselamatan (SMS) mensyaratkan suatu perusahaan untuk mengembangkan dan mengimplementasikan prosedur-prosedur dari manajemen keselamatan guna menjamin bahwa kondisi-kondisi, kegiatan-kegiatan dan tugas-tugas di atas kapal benar adanya.

Dari Kecelakaan kerja yang pernah terjadi kapal MV. Costa Atlantica yang di awaki oleh 22 *crew* pada tanggal 02 Mei 2021 jam 10:30 LT, dialami oleh Hasanudin, dimana ia mengalami kerusakan pada kornea mata disebabkan adanya benda asing yang masuk di mata kanannya. Insiden tersebut tidak dapat ditangani oleh petugas dan peralatan medis kapal karena memerlukan tindakan pembedahan untuk menghindari lesi permanen pada mata korban. Kecelakaan tersebut disebabkan korban tidak memakai kacamata kerja saat sedang bekerja.

Kecelakaan kerja juga terjadi di kapal TB SOP 1008 yang di awaki oleh 13 kru pada tanggal 27 Maret 2022 jam 07.15 LT di kapal TB SOP 1008. Sutriadi (25) terjatuh ke laut. Insiden itu terjadi ketika sedang menarik jangkar di Pelabuhan JT Ramadhan di Kecamatan Moramo Utara, Kabupaten Konawe Selatan (Konsel). Kronologinya yaitu ketika nakhoda memerintahkan korban atas nama Sutriadi selaku Mualim 2 untuk mengangkat tali kapal. Pada saat menarik jangkar tersebut, korban terpeleset dan jatuh ke laut. Dari kejadian-kejadian tersebut ini menunjukkan bahwa kesadaran terhadap keselamatan kerja (*safety awareness*) masih rendah.

Internasional safety manegement code (ISM Code) dikembangkan dan dipelihara oleh personil-personil yang terlibat dalam pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran dilaut dari kapal itu, hal tersebut penting untuk mengenal bahwa tanggung jawab dan kewenangan dari personil-personil yang ada dan berbeda-beda dimana terlibat dalam sistem ini dan jalur komunikasi antara personil-personil darat dan personil-personil kapal yang dipengaruhi oleh sistem itu sendiri. Sekali ditetapkan, dikembangkan dan diimplementasikan dalam tugas-tugas dan kegiatan yang berhubungan dengan keselamatan di atas kapal dan perlindungan lingkungan di laut yang merupakan sasaran dari dibentuknya sistem manajemen keselamatan.

ABK belum memahami Sistem Manajemen Keselamatan seperti fakta yang penulis temui di MV. SHUN SHIN pada tanggal 24 Maret 2022 di *Busan Anchorage Area* posisi lintang 35° 03.34 lintang utara, bujur 129° 03.48 bujur timur pukul 09.15Lt saat dilaksanakan latihan *fire fighting drill*. Semua persiapan di lakukan dengan baik, hanya saja pada saat melakukan latihan pemadaman kebakaran di kamar mesin salah satu kru tergelincir dan jatuh saat melewati tangga turun ke kamar mesin. Kru yang terjatuh diakibatkan karena tidak menggunakan sepatu dengan benar, pada saat akan menuruni tangga membawa selang kebakaran kru tersebut kakinya tersangkut selang pemadam, sepatu terlepas krunya terjatuh ke kamar mesin.

Pada tanggal 20 Mei tahun 2022 pada saat melakukan latihan penanganan diruang tertutup yang menggunakan EEBD/SCBD ternyata kru belum memahami atau belum familiar dengan peralatan tersebut. Hal ini terlihat pada saat melakukan penggunaan alat SCBD belum paham betul sehingga perlu diberikan familiarisasi tentang penggunaan alat dan fungsinya juga memberi contoh merakit alat pernapasan (EEBD/SCBD) karena tidak semua alat yang tersimpan di dalam

kotaknya dalam posisi terpasang ada kalanya alat yang khusus digunakan untuk latihan (*Drill*) sengaja dilepas kan. Hal ini untuk memberikan contoh kepada kru pengetahuan tata cara atau prosedur cara merakit alat tersebut, hal dilakukan karena Supaya kru bisa merakitnya sendiri apa bila terjadi dalam keadaan darurat dan menemukan alat tersebut yang belum terpasang. diharapkan kru bisa mengerti dan mahir menggunakan dalam kondisi darurat (*emergency state*).

Berdasarkan fakta tersebut, kesadaran sumber daya manusia perlu ditingkatkan agar supaya lebih terampil. Juga dalam hubungan kemanusiaan yang harmonis diantara sesama anak buah kapal serta atasan, perwira harus bisa menciptakan suatu suasana yang aman dan nyaman. Perlunya pimpinan memotivasi pengetahuan dan ketrampilan yang baik di atas kapal.

Sehubungan dengan hal tersebut diatas maka penulis membuat judul makalah **“IMPLEMENTASI *ISM CODE* DI DALAM UPAYA PENCEGAHAN TERJADINYA KECELAKAAN KERJA DI ATAS KAPAL MV. SHUN SHIN”**.

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka penulis dapat mengidentifikasi beberapa masalah diantaranya:

- a. Kurangnya kesadaran ABK keselamatan di atas kapal yang sesuai dengan ketentuan *ISM Code*.
- b. Kurangnya keterampilan ABK dalam menerapkan manajemen keselamatan kerja yang sesuai dengan ketentuan *ISM Code*.
- c. Kurangnya perawatan dan ketersediaan alat keselamatan di atas kapal yang sesuai dengan ketentuan *ISM Code*.

2. Batasan Masalah

Dari identifikasi masalah di atas, Penulis memilih 2(dua) masalah utama yang menjadi prioritas dan berkaitan dengan judul yang akan penulis bahas saat penulis bekerja di atas MV. SHUN SHIN sebagai master

Pembahasan fokus pada :

- a. Kurangnya kesadaran ABK keselamatan di atas kapal yang sesuai dengan ketentuan *ISM Code*.
- b. Kurangnya keterampilan ABK dalam menerapkan manajemen keselamatan kerja yang sesuai dengan ketentuan *ISM Code*.

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah dan batasan masalah belakang diatas, maka penulis dapat merumuskan pembahasan masalah dalam makalah ini sebagai berikut :

- a. Bagaimana meningkatkan kesadaran ABK mengenai keselamatan kerja di atas kapal yang sesuai dengan ketentuan *ISM Code*?
- b. Bagaimana cara *Safety Officer* meningkatkan keterampilan ABK dalam menerapkan manajemen keselamatan kerja yang sesuai dengan ketentuan *ISM Code* ?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENULISAN

1. Tujuan Penulisan

- a. Untuk dapat memenuhi persyaratan dalam mengikuti pendidikan dan pelatihan kepelautan tingkat – 1 (DP – 1).
- b. Untuk memberikan motivasi bagi teman-teman tentang pentingnya keselamatan kerja di atas kapal yang sesuai dengan ketentuan dan prosedur *ISM Code*.
- c. Untuk mengingatkan kepada sesama pelaut agar selalu belajar memahami pentingnya penggunaan alat keselamatan di atas kapal yang sesuai dengan ketentuan *ISM Code*

2. Manfaat Penulisan

- a. Manfaat penulisan diharapkan dapat menambah, memperkaya dan meningkatkan kesadaran kepada pembaca tentang implementasi *ISM Code* di dalam upaya pencegahan terjadinya kecelakaan di atas kapal yang baik

dan benar, untuk menunjang pengoperasian kapal supaya dapat berjalan dengan aman dan lancar.

- b. Manfaat bagi dunia praktis diharapkan dapat memberikan suatu masukan yang berarti kepada pemula yang berkeinginan untuk bekerja di atas kapal *cargo*, ataupun kepada pelaut-pelaut yang sedang bekerja di atas kapal *cargo*. Manfaat lain diharapkan dapat menjadi suatu tambahan informasi kepada perusahaan pelayaran terkait, untuk meningkatkan jaminan keselamatan kru diatas kapal yang sesuai dengan ketentuan *ISM Code* sehingga terhindar dari kecelakaan kerja.

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)

Menurut Kountur (2009:184) observasi adalah salah satu cara untuk memperoleh data primer. Lebih lanjut Kountur (2009: 182) menjelaskan bahwa data primer adalah data yang dikumpulkan peneliti langsung dari sumber utamanya. Oleh karena tidak semua informasi dapat diperoleh dari data sekunder maka jika tidak tersedia informasi dari data sekunder diperlukan usaha untuk memperolehnya dari sumber utama yang merupakan data primer. Kegiatan observasi digunakan untuk mendapatkan informasi mengenai implementasi *ISM Code* di dalam upaya pencegahan terjadinya kecelakaan kerja di kapal.

Data-data diperoleh dari pengalaman penulis yang pernah bekerja dan menerapkan *ISM Code* secara internal maupun eksternal, di atas kapal MV. SHUN SHIN.

b. Studi Dokumentasi

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

c. Studi Kepustakaan

Studi pustaka merupakan sebuah metode pengumpulan data yang bersumber dari bukti buku referensi. Yang bertujuan untuk memperkuat teori dari teori pembahasan dan data yang telah dikumpulkan sehingga keadaan objek yang diamati dan teori yang tertulis dalam buku referensi.

Peneliti menggunakan metode triangulasi metode yaitu mengumpulkan data penelitian yang sekaligus menguji kebenaran dan keabsahaan data yang penulis peroleh. 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 penelitian adalah lamanya peneliti untuk mengumpulkan data atau informasi mengenai topik yang akan dibahas dalam sebuah penelitian ini, Untuk memperoleh data dan informasi yang berkaitan dengan permasalahan dalam penelitian ini, peneliti telah melakukan penelitian di atas kapal MV. SHUN SHIN yang dilaksanakan mulai sejak tanggal 15 November 2021 sampai dengan 23 Febuari 2023.

2. Tempat penelitian

Tempat penelitian adalah tempat bagi peneliti mengumpulkan data atau informasi mengenai topik pembahasan pada penelitian ini atau proses studi yang di lakukan peneliti guna dapat mengumpulkan data atau informasi yang valid. Peneliti melaksanakan penelitian pada saat melaksanakan kerja di kapal MV. SHUN SHIN milik perusahaan Wise Star Global Limited.

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

Bab ini menjelaskan tentang informasi umum yaitu latar belakang penelitian, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, sistematika penulisan. Latar belakang sebagai alasan penulis memilih judul tersebut dan mendeskripsikan beberapa permasalahan yang terjadi berkaitan dengan judul. Identifikasi masalah yang menyebutkan poin permasalahan di atas kapal. Batasan masalah, menetapkan batas-batas permasalahan dengan jelas dan menentukan ruang lingkup pembahasan dalam makalah. Rumusan masalah merupakan permasalahan yang paling dominan terjadi di atas kapal dalam bentuk kalimat tanya. Tujuan dan manfaat merupakan sasaran yang akan dicapai atau diperoleh beserta gambaran kontribusi dari hasil penulisan makalah ini. Kemudian dijelaskan tentang tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini berisikan tinjauan pustaka, yang diambil dari beberapa kutipan buku dan kerangka pemikiran. Tinjauan pustaka membahas beberapa teori yang berkaitan dengan rumusan masalah dan dapat membantu untuk mencari solusi atau pemecahan yang tepat. Kerangka pemikiran merupakan skema atau alur inti dari makalah ini yang bersifat argumentatif, logis dan analitis berdasarkan kajian teoritis, terkait dengan objek yang akan dikaji.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisikan deskripsi data yang merupakan data yang diambil dari lapangan berupa spesifikasi kapal dan pekerjaannya, pengamatan pada fakta yang terjadi di atas kapal sesuai dengan permasalahan yang dibahas. Fakta dan kondisi disini meliputi waktu kejadian dan tempat kejadian yang sebenarnya terjadi di atas kapal

berdasarkan pengalaman penulis. Analisis data adalah hasil analisa faktor-faktor yang menjadi penyebab rumusan masalah, pemecahan masalah di dalam penulisan makalah ini mendeskripsikan solusi yang tepat dengan menganalisis unsur-unsur positif dari penyebab masalah.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisikan kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis dan sehubungan dengan faktor penyebab pada rumusan masalah. Serta saran yang merupakan pertanyaan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sebagai solusi dari rumusan masalah yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Kajian pustaka penulisan makalah ini yang mendukung dalam pembahasan maupun penulisan serta yang melandasi judul penelitian, berupa pengertian-pengertian dan istilah-istilah yang dikutip oleh penulis dari beberapa sumber pustaka. Penulis dalam menguraikan pembahasan berikut dapat menjadi satu kesatuan utuh yang dapat dijadikan landasan dalam menyusun kerangka pemikiran.

1. Implementasi

- a. Menurut Poerwadarminto (2018:56) dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, pengertian implementasi adalah pelaksanaan atau penerapan. Definisi lain dari implementasi adalah menyediakan sarana untuk melakukan sesuatu yang memiliki efek atau pengaruh pada sesuatu.
- b. Menurut Nurman Usman (2017:23) dalam buku Konteks Implementasi Berbasis Kurikulum bahwa implementasi adalah adanya suatu kegiatan, tindakan, aksi atau mekanisme sistem yang mengarah pada adanya bukan hanya suatu kegiatan, tetapi suatu kegiatan yang direncanakan dan suatu kegiatan yang dilakukan untuk mencapai suatu tujuan.
- c. Menurut Purwanto dan Sulistyastuti (2015:22) dalam buku Implementasi Kebijakan Publik, Konsep dan Aplikasinya di Indonesia menyampaikan, implementasi pada hakekatnya adalah kegiatan mendistribusikan keluaran dari suatu kebijakan yang dijalankan oleh seorang pelaksana (untuk menyampaikan keluaran kebijakan) kepada suatu kelompok sasaran dalam upaya mencapai kebijakan tersebut.
- d. Menurut Subarsono (2016:12) dalam buku Analisis Kebijakan Publik: Konsep, Teori, dan Aplikasi menyebutkan pengertian implementasi adalah suatu kegiatan yang berkaitan dengan penyelesaian suatu pekerjaan,

melalui penggunaan sarana (tools) untuk memperoleh hasil akhir yang diinginkan.

- e. Menurut Daniel A. Mazmanian dan Paul Sabatier (2018:12) dalam buku *Implementation and Public*, konsep implementasi merupakan pemahaman yang terjadi setelah penyusunan rencana yang menjadi fokus implementasi kebijakan rancangan pemerintah. Ada pula yang mengatakan bahwa implementasi adalah peristiwa yang terjadi setelah perumusan dan pengesahan pedoman kebijakan nasional.

2. *International Safety Management (ISM) Code*

International Safety Management Code adalah peraturan manajemen keselamatan internasional untuk keamanan maupun keselamatan pengoperasian kapal yang ditetapkan oleh Dewan Keselamatan Maritim (IMO) yang masih mungkin bisa diamandemen. Berdasarkan data kecelakaan yang dianalisis oleh IMO diketahui bahwa kecelakaan kapal yang disebabkan oleh kesalahan manusia sebesar $\pm 80\%$. Dari seluruh kesalahan manusia tersebut diketahui bahwa sekitar 80% diantaranya diakibatkan oleh buruknya manajemen perusahaan pelayaran. Sistem manajemen perusahaan pelayaran atau operator kapal berpengaruh kuat terhadap keadaan kelaiklautan kapal.

Berlakunya *International Safety Management Code* merupakan mandatori dari pemerintah atau organisasi yang diakui dalam rangka penerbitan sertifikat setelah dipenuhinya semua persyaratan *International Safety Management Code*. Ada elemen-elemen persyaratannya, sistem harus didokumentasikan dan dibuktikan, komitmen dari top manajemen, kejelasan organisasi darat dan kapal, kejelasan *job description* darat dan kapal, operasi kapal dengan perwira dan pekerja terlatih, memenuhi standar nasional dan internasional berkaitan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan, siap terhadap situasi darurat, prosedur dan petunjuk kerja, internal audit, dan tinjauan manajemen, serta sertifikasi.

International Safety Management Code membentuk suatu standar internasional untuk manajemen dan operasi kapal yang aman dengan menetapkan aturan bagi perusahaan pelayaran sehubungan dengan keselamatan serta untuk penerapan *safety management system*. *Safety Management System* menjadi

tulang punggung bagi perusahaan pada saat ditentukan dan didokumentasikan, tugas dan aktifitas yang berkaitan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan, baik didarat maupun di kapal. Adanya peraturan pengoperasian kapal yang aman, *International Safety Management code* tersebut diharapkan dapat mencegah terjadinya kecelakaan-kecelakaan kapal sehingga tidak merugikan perusahaan yang bersangkutan dan instansi yang terkait lainnya. Untuk itu diperlukan adanya dukungan dari perusahaan atas kebutuhan operasional kapal yang aman bagi para pekerja, perlindungan terhadap lingkungan, dan manajemen perusahaan yang baik dengan mengoptimalkan implementasi *International Safety Management code*.

Sesuai dengan kesadaran terhadap pentingnya faktor pekerja dan perlunya peningkatan manajemen operasional kapal dalam mencegah terjadinya kecelakaan kapal, manusia, muatan dan harta benda serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut.

Persyaratan-persyaratan dalam *International Safety Management Code*, penerapan pemenuhan *International Safety Management Code* ini diberlakukan secara internasional untuk semua jenis kapal dengan jenis dan tipe serta jadwal.

Pemerintah Indonesia yang meratifikasi Kode tersebut, menetapkan penjadwalan penerapan *International Safety Management Code* bagi kapal-kapal berbendera Indonesia yang beroperasi secara internasional sesuai dengan jadwal tersebut diatas dan bagi yang beroperasi secara domestik diberlakukan sebagai berikut :

Tabel 2.1 Ukuran & Tipe Kapal

Tanggal	Ukuran & Tipe Kapal
01 Juli 1998	<ul style="list-style-type: none"> • Semua Ukuran untuk Kapal Penumpang, Kapal Penumpang Penyeberangan dan Kapal Penumpang Kecepatan Tinggi • GT \geq 300 untuk Kapal Penyeberangan (Ferry) • GT \geq 500 untuk Kapal Tangki Kimia dan Kapal Cargo Kecepatan Tinggi

01 Juli 1999	<ul style="list-style-type: none"> • GT \geq 500 untuk Kapal Tangki lainnya dan Kapal Tangki Gas Cair
01 Juli 2000	<ul style="list-style-type: none"> • GT \geq 500 untuk Kapal Muatan Curah
01 Juli 2002	<ul style="list-style-type: none"> • 100 \leq GT < 300 untuk Kapal Penyeberangan (Ferry) • GT \geq 500 untuk Kapal Peti Kemas
01 Juli 2003	<ul style="list-style-type: none"> • GT \geq 500 untuk <i>Mobile Offshore Drilling Unit</i> (MODU)
01 Juli 2004	<ul style="list-style-type: none"> • GT \geq 500 untuk Kapal Barang Lainnya
01 Juli 2006	<ul style="list-style-type: none"> • 150 \leq GT < 500 untuk Kapal Tangki Kimia, Kapal Tangki Gas Cair dan Kapal Barang Kecepatan Tinggi

Sesuai dengan persyaratan *International Safety Management Code*, semua perusahaan yang memiliki atau mengoperasikan kapal-kapal harus sesuai dengan penjadwalan diatas seperti tabel sebelumnya, harus menetapkan sistem manajemen keselamatan untuk perusahaan dan kapalnya dalam rangka menjamin operasional kapal dengan aman. Perusahaan yang telah memenuhi persyaratan akan diterbitkan Dokumen kesesuaian atau *Document of Compliance* (DOC) dan setiap kapal yang telah memenuhi persyaratan akan diterbitkan sertifikat Manajemen Keselamatan atau *Safety Management Certificate* (SMC). Baik DOC maupun SMC masa berlakunya hanya 5 tahun. Perusahaan dan kapalnya yang tidak memenuhi persyaratan *International Safety Management Code* akan menghadapi kesulitan dalam operasionalnya, baik diperairan internasional maupun domestik.

a. *Document of Compliance* (DOC)

Document of Compliance sementara akan diterbitkan pertama kali bagi perusahaan setelah diadakan verifikasi awal. *Document of Compliance* sementara mempunyai masa berlaku 6 bulan. *Document of Compliance* permanen akan diterbitkan oleh pemerintah setelah perusahaan menindaklantuji semua temuan yang ditemukan oleh auditor pada waktu

selama 6 bulan perusahaan masih belum dapat untuk menindaklanjuti semua temuan-temuan dari auditor, maka pemerintah akan memberikan perpanjangan masa berlaku sertifikat *Document of Compliance* sementara selama 6 bulan. Jika perusahaan sudah dapat menindaklanjuti semua temuan tersebut, maka pemerintah akan menerbitkan *Document of Compliance* permanen. *Document of Compliance* permanen mempunyai masa berlaku 5 tahun, yang setiap tahunnya harus dilakukan verifikasi ulang oleh pemerintah, yang bertujuan untuk meninjau apakah SMS (*Safety Management System*) sudah diterapkan secara benar dan konsisten oleh perusahaan pelayaran, jika pada waktu verifikasi ulang ditemukan adanya indikasi penyimpangan yang bersifat major, maka pemerintah berhak untuk mencabut sertifikasi *Document of Compliance* tersebut.

b. *Safety Management Certificate (SMC)*

Safety Management Certificate sementara pertama kali akan diterbitkan bagi kapal setelah diadakan verifikasi awal pada kapal dan jika perusahaan yang mengoperasikan kapal tersebut sudah mempunyai sertifikat *Document of Compliance*. *Safety Management Certificate* sementara ini mempunyai masa berlaku 6 bulan.

Safety Management Certificate permanen akan diterbitkan oleh pemerintahan setelah perusahaan menindaklanjuti semua temuan yang ditemukan oleh auditor pada waktu dilakukannya verifikasi awal, jika dalam kurun waktu selama 6 bulan perusahaan masih belum dapat untuk menindaklanjuti semua temuan-temuan dari auditor maka, pemerintahan akan memberikan masa berlaku *Safety Management Certificate* sementara selama 6 bulan.

Jika perusahaan sudah dapat menindaklanjuti semua tersebut, maka pemerintah akan menerbitkan *Safety Management Certificate* permanen. *Safety Management Certificate* permanen mempunyai masa berlaku 5 tahun, yang pertengahan ulang tahunnya atau antara tahun ke 2 sampai ke 3 harus dilakukan verifikasi ulang oleh pemerintah, yang bertujuan untuk meninjau apakah *Safety Management Certificate* sudah diterapkan secara benar dan konsisten oleh perusahaan pelayaran pada kapalnya. Jika pada waktu verifikasi ulang ditemukan adanya indikasi penyimpangan yang

bersifat major, maka pemerintah berhak untuk mencabut sertifikat *Safety Management Certificate* tersebut.

Di Indonesia, penerapan *International Safety Management Code* yang merupakan bagian dari *SOLAS* juga dipersyaratkan berlandaskan kepada beberapa peraturan perundangan sebagai berikut :

- 1). UU No 21 tahun 1992 tentang Pelayaran.
- 2). UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yang merupakan penyempurnaan dari UU No 21 tahun 1992.
- 3). Keppres No 65 tahun 1980 tentang Ratifikasi *SOLAS*.
- 4). SK Dirjen Perla No PY. 67/1/6-96 tanggal 12 Juli 1996 tentang Pemberlakuan Manajemen Keselamatan Kapal (*International Safety Management Code*).

Keuntungan untuk memberlakukan *International Safety Management Code* sangat besar didalam dunia kemaritiman. Sebagai perusahaan dan pelaut sangat berpengaruh di era sekarang. Adapun keuntungannya antara lain :

a) Bagi perusahaan

Adapun keuntungan yang didapatkan oleh perusahaan dengan memberlakukan *International Safety Management Code* yaitu :

- (1) Kepercayaan klien yang lebih besar.
- (2) Pembentukan budaya keselamatan yang mendorong peningkatan secara terus menerus dalam keselamatan yang mendorong peningkatan secara terus menerus dalam keselamatan dan perlindungan lingkungan.
- (3) Meningkatkan kesadaran akan keselamatan dan keterampilan personil manajemen keselamatan.
- (4) Meningkatkan ketahanan mental perusahaan.

b) Bagi pelaut

Adapun keuntungan yang didapatkan oleh pelaut dengan diberlakukannya *International Safety Management Code* diatas

kapal antara lain :

- (1) Meningkatkan kesadaran Nahkoda dan ABK terhadap keselamatan kapal dan lingkungan sekitar.
- (2) Menambahkan kepercayaan perusahaan terhadap Nahkoda dan ABK.
- (3) Menjadikan kapal sebagai tempat bekerja yang aman bagi pelaut.
- (4) Mengurangi angka kecelakaan dan pencemaran lingkungan.

3. Kecelakaan Kerja

Menurut Tarwaka (2017), kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang jelas tidak dikehendaki dan sering kali tidak terduga semula yang dapat menimbulkan kerugian baik waktu, harta benda atau properti maupun korban jiwa yang terjadi dalam suatu proses kerja industri atau yang berkaitan dengannya. Kecelakaan kerja memiliki beberapa unsur diantaranya sebagai berikut :

- a. Tidak diduga semula, oleh karena dibelakang peristiwa kecelakaan tidak terdapat unsur kesengajaan dan perencanaan.
- b. Tidak diinginkan atau diharapkan, karena setiap peristiwa kecelakaan akan selalu disertai kerugian baik fisik maupun mental.
- c. Selalu menimbulkan kerugian dan kerusakan, yang sekurang- kurangnya menyebabkan gangguan proses kerja.

Kecelakaan kerja merupakan kejadian yang tidak terjadi secara kebetulan, melainkan ada sebab. Oleh karena adanya penyebab, kecelakaan harusnya diteliti dan ditemukan, agar untuk mengetahui tindakan yang akan ditujukan kepada penyebab itu serta dengan upaya preventif lebih lanjut kecelakaan dapat dicegah dan kecelakaan yang serupa diharapkan tidak akan terulang kembali (Suma'mur, 2013).

Kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tidak dikehendaki dan tidak diduga dapat terjadi sebelumnya, yang menimbulkan kerugian baik bagi karyawan maupun perusahaan. Secara umum kecelakaan kerja dibagi

menjadi dua golongan, yaitu (Bunga Rampai, 2016)

- 1) Kecelakaan industri (*industrial accident*) yaitu kecelakaan yang terjadi di tempat kerja karena adanya sumber bahaya di tempat kerja.
- 2) Kecelakaan dalam perjalanan (*community accident*) yaitu kecelakaan yang terjadi di luar tempat kerja atau perjalanan menuju tempat kerja yang masih ada kaitannya dengan hubungan kerja.

Dapat disimpulkan bahwa kecelakaan kerja memiliki 2 unsur yaitu tidak diduga semula, tidak di inginkan atau diharapkan dan menimbulkan kerugian dan kerusakan yang sekurang kurangnya akan mengganggu proses kerja. kecelakaan kerja juga merupakan suatu kejadian yang tidak terjadi secara kebetulan melainkan karena ada sebab. dan secara umum kecelakaan kerja memiliki dua golongan yaitu kecelakaan industri dan kecelakaan dalam perjalanan.

4. Keselamatan Kerja

Menurut Suma'mur P.K (2013:73), menerangkan keselamatan kerja berkaitan dengan peningkatan prosedur dan produktifitas atas dasar :

- a Dengan tingkat keselamatan kerja yang tinggi, kecelakaan kerja, kecacatan dan kematian dapat dikurangi atau ditekan sekecil- kecilnya, sehingga pembiayaan yang tidak perlu dapat dihindari.
- b Tingkat keselamatan kerja yang tinggi sejalan dengan pemeliharaan.
- c Penggunaan peralatan kerja dan mesin yang efektif dan efisien dan berkaitan dengan tingkat produksi dan produktivitas yang tinggi.
- d Pada berbagai hal, tingkat keselamatan kerja yang tinggi menciptakan kondisi yang mengandung kenyamanan dan kegairahan kerja, sehingga faktor manusia dapat diserasikan dengan tingkat efisiensi yang tinggi.
- e Praktek keselamatan tidak dapat dipisahkan dari keterampilan, keduanya dapat sejajar dan merupakan unsur-unsur penting bagi kelangsungan proses operasional.
- f Keselamatan kerja yang dilaksanakan sebaik-baiknya dengan partisipasi pengusaha (pemilik perusahaan) dan buruh (awak kapal) akan mendapat

keadaan aman dan ketenangan kerja, sehingga dapat membantu bagi hubungan awak kapal dengan perusahaan yang merupakan landasan kuat bagi terciptanya kelancaran operasional kapal / produksi.

Program keselamatan kerja sangat penting untuk melakukan langkah perbaikan dan peningkatan jika ditemukan adanya kondisi dibawah standar seperti tindakan dan kondisi tidak aman yang dapat menjurus terjadinya kecelakaan.

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISA DAN PEMAHAMAN

A. DESKRIPSI DATA

Kejadian dan fakta yang sudah terjadi di atas kapal MV. SHUN SHIN berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja sebagai *Master* periode 15 November 2021 sampai dengan 23 Februari 2023.

1. Kurangnya kesadaran ABK keselamatan di atas kapal yang sesuai dengan ketentuan *ISM Code*

Berdasarkan pengalaman saat penulis bekerja di MV. SHUN SHIN jenis kapal *cargo reefer* berbendera mongolia juga menemui sebuah insiden yang terjadi yaitu kecelakaan kerja. Insiden terjadi pada tanggal 24 Maret 2022 di busan anchorage area posisi lintang 35° 03.34 lintang utara, bujur 129° 03.48 bujur timur pukul 09.15Lt saat dilaksanakan latihan *fire fighting drill*. Semua persiapan di lakukan dengan baik, hanya saja pada saat melakukan latihan pemadaman kebakaran di kamar mesin salah satu kru tergelincir dan jatuh saat melewati tangga turun ke kamar mesin. Kru yang terjatuh diakibatkan karena tidak menggunakan sepatu dengan benar, pada saat akan menuruni tangga membawa selang kebakaran kru tersebut kakinya tersangkut selang pemadam, sepatu terlepas krunya terjatuh ke kamar mesin. Hal sepele karena sepatu yang tidak sempurna dalam memakainya mengakibatkan terjadinya kecelakaan dan kru mengalami luka memar di bagian bawah dagu dan pendarahan di pelipis dikarenakan terhentak di lantai kamar mesin. Setelah mendapat pertolongan pertama dan kru telah normal dan tenang mualim menanyakan kenapa sampai bisa terjatuh ? kru mengatakan karena memakai sepatunya tidak dengan benar disebabkan sepatunya kekecilan sehingga telapak kaki tidak bisa masuk dengan baik dan akibat tersangkut selang dan terjatuh.

2. Kurangnya keterampilan ABK dalam menerapkan manajemen keselamatan kerja yang sesuai dengan ketentuan *ISM Code*

ABK belum memahami Sistem Manajemen Keselamatan seperti fakta yang penulis temui di MV. SHUN SHIN pada tanggal 20 Mei tahun 2022 pada saat melakukan latihan penyelamatan di ruang tertutup (*rescuei enclosed space*) latihan yang harus menggunakan alat pernapasan (EEBD/SCBD) ternyata kru belum memahami atau belum familiar dengan peralatan tersebut. Hal ini terlihat pada saat melakukan penggunaan alat SCBD belum paham betul sehingga perlu diberikan familiarisasi tentang penggunaan alat dan fungsinya juga memberi contoh cara untuk merakit alat pernapasan tersebut. Karena tidak semua alat yang tersimpan di dalam kotaknya dalam posisi terpasang ada kalanya alat yang khusus digunakan untuk latihan (*Drill*) sengaja dilepas kan. Hal ini untuk memberikan contoh kepada kru pengetahuan tata cara atau prosedur cara merakit alat tersebut. Mengapa dilakukan, Supaya kru bisa merakitnya sendiri apa bila terjadi dalam keadaan darurat dan menemukan alat yang kehabisan oksigen bisa menggantinya memasang sendiri. Diharapkan kru bisa mengerti dan mahir menggunakan dalam kondisi darurat (*emergency state*).

Berdasarkan fakta tersebut, kesadaran sumber daya manusia perlu ditingkatkan agar supaya lebih terampil. Juga dalam hubungan kemanusiaan yang harmonis diantara sesama anak buah kapal serta atasan, perwira harus bisa menciptakan suatu suasana yang aman dan nyaman. Perlunya pimpinan memotivasi pengetahuan dan ketrampilan yang baik di atas kapal.

B. ANALISIS DATA

1. Kurangnya kesadaran ABK keselamatan di atas kapal yang sesuai dengan ketentuan *ISM Code*

Analisis penyebabnya sebagai berikut:

a. Kurangnya kedisiplinan ABK dalam menggunakan alat pelindung diri saat bekerja di atas kapal.

Berdasarkan observasi penulis di atas kapal MV. SHUN SHIN kurangnya kesadaran ABK terhadap penerapan keselamatan kerja di atas kapal yang

sesuai dengan *ISM Code* dikarenakan ABK masih menganut atau berpatokan terhadap pemahaman terdahulu yakni kata “Biasanya Begitu” “Ah, sudah terbiasa” dalam pemahaman itu ABK merasa dirinya sudah merasa aman tanpa memahami factor atau ketentuan tentang keselamatan kerja di atas kapal yang sesuai dengan *ISM Code*. Kesadaran yang minim tersebut sering menyebabkan kecelakaan kerja di atas kapal. Contohnya seperti tidak memakai *safety shoes* atau sepatu pelindung saat aktivitas di dek atau di luar ruangan.

ABK sering menganggap itu sebagai hal yang biasa dikarenakan ABK tersebut belum mengalami kejadian kecelakaan kerja saat melakukan kerja. Padahal pemakaian *safety shoes* sangatlah penting untuk menjaga kaki ABK agar tidak terkena benda keras atau besi yang jatuh pada saat kita melakukan *activity* diluar ruangan.

Dengan adanya kecelakaan ataupun korban jiwa tentunya akan menambah biaya operasional bagi perusahaan, termasuk biaya perawatan bertambah, biaya kesehatan ABK juga meningkat sehingga berdampak buruk terhadap pendapatan perusahaan tersebut. Sementara penambahan biaya operasional kapal bertentangan dengan prinsip ekonomi yakni mengeluarkan biaya operasional sekecil mungkin untuk mendapatkan hasil yang sebesar-besarnya.

Rangkaian prosedur keselamatan belum dilaksanakan dengan baik karena kurangnya kesadaran ABK terhadap keselamatan kerja. Kesadaran sama artinya dengan mawas diri (*awareness*). Kesadaran juga bisa diartikan sebagai kondisi dimana seorang individu memiliki kendali penuh terhadap stimulus (dorongan/rangsangan) internal maupun stimulus eksternal. Namun, kesadaran juga mencakup dalam persepsi dan pemikiran yang secara samar-samar disadari oleh individu sehingga akhirnya perhatiannya terpusat. *Awareness* adalah kesadaran, keadaan, kesiagaan, kesediaan, atau mengetahui sesuatu kedalam pengenalan atau pemahaman peristiwa-peristiwa lingkungan atau kejadian-kejadian internal.

Secara istilah kesadaran mencakup pengertian persepsi, pemikiran atau perasaan, dan ingatan seseorang yang aktif pada saat tertentu. Dalam pengertian ini *awareness* (kesadaran) sama artinya dengan mawas diri.

Namun seperti apa yang kita lihat, kesadaran juga mencakup persepsi dan pemikiran yang secara samar-samar disadari oleh individu hingga akhirnya perhatian terpusat. Oleh sebab itu, ada tingkatan mawas diri (*Awareness*) dalam kesadaran.

Dalam hal ini yang bisa menyebabkan ABK tidak disiplin terhadap peraturan yang berlaku di atas kapal salah satunya karena rendahnya kesadaran ABK untuk bertindak disiplin. Hal inilah yang membuat ABK melakukan pelanggaran–pelanggaran atau kesalahan yang sama. Pada dasarnya mereka mengetahui prosedur maupun peraturan yang berlaku, namun karena rendahnya kesadaran ABK yang membuat mereka mengabaikan peraturan tersebut. Namun seharusnya mereka menyadari bahwa dengan kurangnya disiplin diri pada prosedur keselamatan akan sangat membahayakan bagi jiwa mereka saat bekerja.

b. Tidak diadakan *meeting* sebelum dimulainya pekerjaan

Safety meeting belum dilakukan secara maksimal seperti kejadian pada saat dilakukan latihan pemadam ke bakaran (*fire fighting*), salah satu kru tergelincir dan jatuh ke kamar mesin. Kru yang baru saja terjatuh ke kamar mesin hanya bisa menyesal, pada saat terjatuh, kru tersebut dagunya memar dan pelipis berdarah akibat menggunakan sepatu dengan benar sehingga kakinya menyangkut pada selang pemadam yang dipegangnya sendiri. Hal ini dikarenakan tidak adanya training singkat sebelum latihan hanya karena pemakaian sepatu yang benar.

Apabila prosedur penggunaannya dibahas dalam *safety meeting* maka secara langsung menambah pengalaman ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan tersebut. Prosedur penggunaan alat-alat keselamatan ini ini harus dipakai apabila melakukan kegiatan di luar ruang, Akan tetapi masih ada beberapa kru yang kurang memahami akan prosedur penggunaan alat-alat keselamatan itu. Prosedur yang telah disiapkan bertujuan membantu pengguna untuk dapat menggunakan dengan baik dan aman. Apabila prosedur ini diabaikan dapat berakibat fatal nantinya.

2. Kurangnya keterampilan ABK dalam menerapkan manajemen keselamatan kerja yang sesuai dengan ketentuan *ISM Code*

Analisis penyebabnya yaitu:

a. Kurangnya pelatihan kepada ABK di atas kapal oleh *Safety officer*

Dengan keterampilan dan penggunaan alat-alat keselamatan yang baik dan benar maka otomatis akan sangat mendukung bagi pengoperasian kapal. Pengoperasian kapal akan berjalan lancar jika semua sumber pelakunya mempunyai skill dan tanggung jawab akan apa yang menjadi tugas dan pekerjaannya. Untuk itulah kesadaran sumber daya manusia perlu ditingkatkan agar supaya lebih terampil. Juga hubungan kemanusiaan yang harmonis diantara sesama anak buah kapal serta atasan, ikut menciptakan suatu suasana yang baik. Selain itu faktor pimpinan harus berusaha menciptakan suasana hubungan kemanusiaan yang serasi serta mengikat secara vertikal. Apabila tercipta hubungan manusia yang serasi, maka terwujud lingkungan dan suasana kerja yang nyaman. Hal ini akan memotivasi pengetahuan dan ketrampilan yang baik di atas kapal.

Latihan-latihan yang harus dilaksanakan dalam interval tertentu, seperti contoh latihan memasuki ruang tertutup dan latihan kemudi darurat yang harus dilaksanakan dalam interval waktu tiga bulan. Sebagaimana yang telah diuraikan pada deskripsi data diatas ditemukan beberapa fakta-fakta kurangnya keterampilan dalam menggunakan alat-alat keselamatan dan sikap disiplin perwira untuk menjadi contoh teladan bagi ABK lainnya. Dari fakta yang terjadi, terlihat bahwa tidak suksesnya suatu latihan penggunaan alat-alat keselamatan bukan disebabkan oleh faktor peralatan seperti keterbatasan atau tidak tersediannya alat-alat keselamatan, akan tetapi lebih banyak disebabkan oleh faktor kesalahan manusianya (*human error*).

b. ABK belum mendapatkan familiarisasi tentang manajemen keselamatan kerja

ABK belum mengerti dan memahami prosedur keselamatan kerja dikarenakan kurangnya familiarisasi pada saat akan bekerja di atas kapal. ABK baru tidak mendapatkan informasi dari pekerjaan ABK yang lama.

Dimana pekerjaan yang akan dilakukan memiliki resiko kecelakaan yang sangat tinggi.

Fakta yang terjadi di kapal yaitu tidak adanya familiarisasi untuk Juru Mudi yang baru bergabung. Oleh sebab itu Juru Mudi baru belum memahami cara penggunaan alat keselamatan yang benar. Hal ini seperti kejadian yang pernah penulis alami, Juru Mudi belum bisa mengoperasikan sekoci penolong dikarenakan Juru Mudi tersebut baru 3 minggu naik kapal dengan pengalaman baru 1 kali join dikapal lain dan perusahaan yang berbeda dalam waktu 5 bulan sehingga pengalaman yang bersangkutan sangat minim dalam menggunakan alat keselamatan dan belum mendapatkan familiarisasi secara benar. Begitu pentingnya familiarisasi bagi Juru Mudi yang baru bergabung, maka Perwira harus memberikan familiarisasi kepada Juru Mudi baru.

C. PEMECAHAN MASALAH

1. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurangnya kesadaran ABK terhadap faktor keselamatan di atas kapal yang sesuai dengan ketentuan *ISM Code*

1) Meningkatkan kesadaran ABK kapal untuk selalu menggunakan alat pelindung diri saat bekerja di atas kapal yang sesuai dengan ketentuan *ISM Code*

Didalam pengalaman penulis selama 1 tahun 3 bulan melaksanakan bekerja di atas kapal, kapal penulis merupakan kapal yang sangat mudah berkarat di permukaan kapalnya (*deck*) dikarenakan sering terkena air laut yang naik ke permukaan kapal ketika kapal sedang berlayar sehingga menyebabkan kerugian berupa timbulnya karat di permukaan kapal (*deck*) oleh karena itu pekerjaan harian yang dilakukan adalah perawatan kapal (*maintenance ship*).

Untuk meningkatkan kesadaran dan tanggung jawab ABK dapat dilakukan dengan memberikan pembinaan secara rutin. Pembinaan berarti usaha, tindakan dan kegiatan yang digunakan secara berdayaguna dan berhasil guna untuk memperoleh hasil yang baik.

Dalam hal ini pembinaan adalah suatu usaha dan kegiatan yang dilakukan untuk meningkatkan apa yang sudah ada kepada yang lebih baik (sempurna) baik terhadap yang sudah ada (yang sudah dimiliki).

Adapun prosedur yang dijelaskan oleh mualim I tentang melakukan pekerjaan harian seperti perawatan kapal (*maintenance ship*) adalah:

- a) Sebelum memulai melakukan kegiatan pengetokan pastikan keadaan cuaca dan perairan aman untuk melakukan pekerjaan di deck.
- b) Lakukan *safety meeting* terlebih dahulu terkait kegiatan kerja harian yang akan dilakukan.
- c) Persiapkan alat-alat pelindung personal seperti:
 - (1) *Safety helmet* untuk mencegah cedera bagian kepala akibat dari benda yang terjatuh ataupun partikel karat yang terpental.



Gambar 3.1 *Safety helmet*

Sumber: <https://startsafety.uk/hard-hats-with-chin-straps>

- (2) Ear plugs untuk mengurangi kebisingan telinga akibat dari suara yang ditimbulkan selama pengetokan karat (*chipping*).



Gambar 3.2 *Ear plugs*

Sumber: <http://ppe.ae/ppe>

- (3) *Safety goggles* untuk mencegah masuknya partikel karat yang terpental ke daerah dekat mata.



Gambar 3.3 *Safety goggles*

Sumber: <http://hsepedia.com>

- (4) *Gloves* untuk melindungi telapak tangan selama kegiatan pengetokan berlangsung.



Gambar 3.4 *Gloves*

Sumber: <https://www.safework.com>

- (5) *Safety shoes* untuk melindungi telapak kaki dari benda tajam dan mencegah *crew* kapal terpeleset di atas *deck*.



Gambar 3.5 *Safety shoes*

Sumber: <https://dutasafetyjakarta.com>

- (6) *Safety Belt* atau sabuk keselamatan merupakan alat yang digunakan untuk mencegah / mengurangi resiko terjadinya kecelakaan jatuh dari ketinggian.



Gambar 3.6 *Safety Belt*

Sumber: <https://safetynet.asia>

- (7) EEBD adalah alat keselamatan yang digunakan ketika terjadi perubahan atmosfer udara dari normal ke atmosfer yang berstatus *Immediately Dangerous to Life & Health* (IDLH) atau status berbahaya. Contohnya seperti dalam kasus pipa

pecah yang mengandung gas beracun, asap atau saat terjadi kebakaran.



Gambar 3.7 EEBD

Sumber: <https://velascoindonesia.com>

- (8) *Self Contained breathing apparatus* dikenal juga dengan sebutan alat pernapasan bertekanan udara atau SCBA atau BA. Alat ini biasanya digunakan oleh para petugas penyelamat seperti tim pemadam kebakaran ketika memadamkan kobaran si jago merah, atau pun digunakan tim penyelamat lainnya.



Gambar 3.8 *Self Contained Breathing Apparatus*

Sumber: <https://www.maritimesafetyequipment.com/>

- d) Gunakan alat kerja seperti palu yang nyaman digunakan dan dalam kondisi baik.
- e) Tetap berkoordinasi dengan kepala kerja dan tetap patuhi perintah kepala kerja selaku penanggung jawab kerja harian di atas kapal.

2) Melakukan rapat atau *meeting* sebelum melakukan pekerjaan di atas kapal

Meningkatkan keterampilan ABK di atas kapal tentang penggunaan alat pelindung diri atau alat keselamatan di atas kapal dengan selalu melakukan rapat atau *meeting* sebelum melakukan pekerjaan di atas kapal. *Safety meeting* atau rapat keselamatan adalah suatu pertemuan berkala yang diadakan oleh suatu kelompok untuk membicarakan masalah-masalah keselamatan keselamatan di lingkungan tempat kerja.

Tujuan *safety meeting* yaitu membina dan meningkatkan kesadaran dan tanggung jawab ABK terhadap keselamatan kerja. Sarana untuk tukar menukar informasi mengenai bahaya dan cara kerja aman dan selamat. Saling mengingatkan antar ABK tentang penggunaan alat keselamatan yang benar demi terhindar dari kecelakaan kerja di atas kapal.

Adapun bentuk *safety meeting* yang dapat dilakukan antara lain:

1) *Tools box meeting* atau *tail gate meeting*

Meeting atau pertemuan yang biasanya dilaksanakan ketika akan melakukan pertukaran penggantian tugas jaga dipimpin oleh perwira.

2) *Monthly / weekly / daily HES Meeting*

Meeting atau pertemuan yang biasanya dilaksanakan bulanan, mingguan dan harian, dipimpin oleh supervisor/pengawas proyek dan HSE. Biasanya dilaksanakan di office/kantor.

3) *Pre-Job meeting /Pre-operation meeting*

Meeting atau pertemuan yang biasanya dilaksanakan ketika akan

memulai suatu pekerjaan yang spesifik dipimpin oleh supervisor/pengawas pekerjaan dan HSE.

Tugas dan tanggung jawab *safety officer* pada *safety meeting* mengarahkan pembicaraan dalam rapat, membatasi topik-topik yang sekitarnya akan dibicarakan dalam rapat, menutup rapat dan menanda tangani hasil rapat yang telah diambil keputusannya. Chairman bisa seorang supervisor/pengawas, manajer, HSE, atau top manajemen, tergantung jenis pertemuannya.

ABK baru juga mendapat bimbingan dan pengarahan dari *Safety officer*. Dengan memberikan bimbingan dan pengenalan awal secara bijaksana terhadap ABK yang baru naik kapal. *Safety officer* akan menjelaskan prosedur-prosedur yang berlaku di atas kapal, tentang keselamatan kerja dan peraturan-peraturan dikapal sesuai dengan kebijakan perusahaan, termasuk pelaksanaan manajemen keselamatan kerja.

Pelaksanaan *safety meeting* tersebut secara langsung dan mempraktekkan alat keselamatan yang ada di kapal sehingga mereka akan menambah pengalaman dan pengetahuan penggunaan alat keselamatan di kapal sekaligus melatih kesiapan pada semua personel terhadap keadaan darurat agar tidak terjadi kepanikan dalam keadaan bahaya yang sebenarnya. Oleh karena semua crew telah mendapat pelatihan yang cukup dan pemahaman betapa pentingnya penerapan *ISM Code* untuk meningkatkan manajemen keselamatan di atas kapal.

b. Kurangnya keterampilan ABK dalam menerapkan manajemen keselamatan kerja yang sesuai dengan ketentuan *ISM Code*

Alternatif pemecahan masalahnya yaitu:

1) Meningkatkan pelatihan dan penyuluhan kepada ABK di atas kapal oleh *Safety officer* secara rutin

Meningkatkan pelatihan dan penyuluhan kepada ABK di atas kapal oleh *Safety officer* secara rutin tentang pentingnya penggunaan alat

keselamatan demi terhindar dari kecelakaan kerja. Pelatihan tentang alat keselamatan di atas kapal selalu senantiasa diberikan kepada ABK kapal agar kecelakaan kerja tidak terjadi. Berikut contoh Pakaian serta perlengkapan perlindungan personal yang diuraikan pada buku *Code Of Safe Working Practice For Merchant Seaman* (2006: 31-35) dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

- a) *Head protection* (pelindung kepala), contohnya safety helmet.
- b) *Hearing protection* (pelindung pendengaran), ditujukan bagi semua awak kapal yang bekerja di tempat yang memiliki tingkat kebisingan yang tinggi, misalnya di lingkungan kamar mesin. Ada tiga macam pelindung jenis ini, antara lain: *ear plugs, disposable, and ear muffs*.
- c) *Face and eye protection* (pelindung terhadap wajah dan mata), digunakan untuk melindungi wajah dan mata, alat yang digunakan contohnya safety goggles.
- d) *Respiratory protective equipment* (alat pelindung pernafasan), digunakan sebagai pelindung bila bekerja di lingkungan yang memiliki iritasi tinggi, daerah berdebu dan beracun, dan di lingkungan gas serta berasap, alat yang digunakan adalah *breathing apparatus and resusisator*.
- e) *Hand and foot protection* (pelindung tangan dan kaki), contohnya sarung tangan dan *safety shoes*.
- f) *Protection from falls* (pelindung terhadap bahaya jatuh dari ketinggian), digunakan dimanapun baik itu di luar serta di bawah *deck* atau dimanapun yang beresiko jatuh dari ketinggian yang lebih dari dua meter, alat yang digunakan adalah *safety harness* yang dikaitkan ke *lifeline*.
- g) *Body protection* (pelindung tubuh), digunakan sebagai pelindung bila melakukan suatu pekerjaan yang kontak langsung terhadap barang atau benda yang dapat terkontaminasi atau benda *corrosive*.

- h) *Protection against drowning* (perlindungan terhadap resiko jatuh ke laut), digunakan bila bekerja di luar deck kapal atau sisi luar lambung kapal, yang beresiko untuk jatuh ke laut, sebaiknya menggunakan *lifejacket* atau benda yang memiliki daya apung.

Alat-alat keselamatan ini digunakan untuk melindungi bagian tubuh jika terjadi kecelakaan. Sehingga setiap awak kapal yang membutuhkan penggunaan alat-alat ini harus terlatih dalam penggunaannya. Dalam hal ini tugas dari para ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan ini jika sedang bekerja. Disamping itu para perwira juga bertanggung jawab atas kelayakan alat-alat keselamatan tersebut, oleh karena itu diperlukan pemeriksaan berkala sebelum maupun sesudah pemakaian untuk memastikan bahwa alat-alat keselamatan tersebut dalam keadaan baik dan siap digunakan setiap saat.

Upaya-upaya yang dilakukan agar *safety equipment* dapat bekerja dengan baik dan tidak mengalami *malfunction* adalah dengan cara perawatan secara rutin dan berkala sesuai dengan PMS. Pemeliharaan secara rutin pada perlengkapan keselamatan di kapal merupakan hal yang mutlak untuk dilakukan karena telah diatur dalam *International Safety Management Code (ISM Code)*, dan juga agar dalam pengoperasiannya dapat meminimalisir masalah yang terjadi, dan memperpanjang usia pakai perlengkapan keselamatan di kapal, serta meningkatkan produktivitas kapal. Suatu *Planned Maintenance System* harus dapat diterapkan di kapal, terutama pada kapal yang memuat muatan.

2) Memberikan familiarisasi bagi ABK baru secara maksimal

Familiarisasi harus diberikan kepada pelaut yang baru join ke kapal. Setiap pelaut atau awak kapal yang baru join di kapal harus diberikan familiarisasi, diantaranya adalah familiarisasi pada fungsi dan kegunaan dari alat-alat keselamatan. Familiarisasi sebaiknya dilakukan sebelum kapal berlayar. Familiarisasi ini sejalan dengan persyaratan dari SCTW 1978 yang mana familiarisasi ini berlaku bagi orang yang baru *join* di kapal.

Familiarisasi ini dapat dilakukan dengan beberapa cara, antara lain :

- a) Orientasi di kapal.
- b) *Training* melalui video.
- c) Latihan menanggulangi keadaan darurat (*drill*).
- d) Menggunakan *safety manual* dan *booklet*.

ABK yang baru naik di kapal setelah laporan ke pada Nakhoda sesuai aturan yang ada maka diwajibkan ABK tersebut melakukan familirisasi sebelum kapal berangkat, menerangkan kepada ABK tentang sistem kerja dengan mengacu pada prosedur manajemen keselamatan.

Nakhoda sebagai perwakilan perusahaan untuk melaksanakan kebijakan tersebut dan memastikan bahwa pelaksanaan familirisasi terlaksana dan menunjuk Mualim satu sebagai *safety officer* untuk menjalankan familirisasi. Sehingga ABK yang minim pengalaman mendapatkan pengetahuan sedangkan ABK yang memiliki pengalaman akan merefres kembali keterampilan yang ia miliki.

Selain itu dapat dilakukan melalui media informasi seperti pemutaran film dan gambar-gambar sangat membantu karena media elektronik lebih jelas dan mudah dipahami. Hal ini dapat dilaksanakan dimana saja termasuk di kantor atau di kapal, pelaksanaannya diatur oleh Nakhoda atau Mualim Satu selaku *Senior Officer* di kapal. Poster-poster khususnya mengenai keselamatan juga dapat ditempel di dinding kapal, sehingga semua ABK dapat melihat dan membacanya. Dengan adanya penyampaian yang sangat mudah dipahami dan menggunakan sarana film membuat ABK tidak cepat bosan dalam menerima pelajaran dan program yang akan selalu diingat dalam setiap pekerjaan yang dilakukannya, tentang pelaksanaannya di kapal dapat disesuaikan dengan kegiatan yang ada di atas kapal.

Prosedur-prosedur tersebut dibuat sebegus mungkin agar ABK tertarik untuk membaca dan mempelajarinya. Dengan seringnya ABK melihat dan membaca maka dengan demikian ABK menjadi paham bagaimana prosedur-prosedur penggunaan alat-alat keselamatan tersebut.

Tempat-tempat yang sering dikunjungi ABK misalnya ruang makan, ruang beristirahat, *bridge* dan *engine control room*. Selain itu prosedur

penggunaan alat keselamatan tersebut ditempatkan berdampingan dengan alat keselamatannya, dengan demikian lambat laun ABK akan memahami prosedur-prosedur tersebut. Sedangkan pelaksanaan di kantor dibuatkan jadwal, sehingga ABK yang di darat dapat mengikuti juga program yang dilaksanakan.

Program familiarisasi diharapkan dapat meningkatkan keterampilan Juru Mudi dalam mencapai sasaran-sasaran kerja yang telah ditetapkan.

Selain itu mensosialisasikan peralatan keselamatan dengan cara :

- 1) Untuk jangka pendek yang mendesak, perlu pemberian semacam pengarahan (*briefing*) penggunaan alat keselamatan kepada Juru Mudi. Pelaksanaan ini dilaksanakan secara terjadwal oleh Mualim I baik kapal sedang berlayar, lego jangkar maupun sandar. Pelaksanaan ini dilakukan secara bertahap dengan membagi alat keselamatan mana yang akan diberikan tidak sekaligus tapi bertahap sehingga waktu pelaksanaan bisa diatur dan terjadwal.
- 2) Pemberian buku-buku yang ada kaitannya dengan alat Keselamatan Kapal. Pemberian buku tersebut juga harus disesuaikan dengan peralatan keselamatan yang ada di kapal sehingga pengetahuan yang ia baca sama dengan alat keselamatan yang mereka akan gunakan di kapal.
- 3) Diadakan pelatihan-pelatihan atau mengirimkan kru pada lembaga pendidikan *maritime* untuk menjalani pelatihan.

2. Evaluasi terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurangnya kesadaran ABK terhadap faktor keselamatan di atas kapal yang sesuai dengan ketentuan *ISM Code*

- 1) **Meningkatkan kesadaran ABK kapal untuk selalu menggunakan alat pelindung diri saat bekerja di atas kapal yang sesuai dengan ketentuan *ISM Code***

Keuntungan :

- a) ABK lebih *aware* atau waspada tentang penggunaan alat

keselamatan demi terhindar dari kecelakaan kerja.

- b) ABK satu dengan yang lain dapat terhindar dari kecelakaan kerja dengan penggunaan alat keselamatan yang sesuai prosedur.

Kerugiannya:

- a) Dibutuhkan peran dari *safety officer* untuk memberikan pembinaan terhadap ABK.
- b) Diperlukan upaya untuk meningkatkan kedisiplinan ABK dalam menggunakan alat keselamatan sesuai prosedur. Hal ini terkadang diabaikan oleh ABK.

2) Melakukan rapat atau *meeting* sebelum melakukan pekerjaan di atas kapal

Keuntungan :

ABK lebih tenang saat sedang bekerja di atas kapal karena sudah dilakukan rapat atau *meeting* sebelum bekerja dan ABK dapat mengetahui prosedur dan dampak dari pekerjaan tersebut apabila tidak menggunakan alat keselamatan kerja di atas kapal.

Kerugiannya:

Diperlukan keseriusan dari *safety officer* dan juga ABK dalam mengikuti serta memperhatikan materi yang disampaikan pada saat *safety meeting*.

b. Kurangnya keterampilan ABK dalam menerapkan manajemen keselamatan kerja yang sesuai dengan ketentuan *ISM Code*

1) Meningkatkan pelatihan dan penyuluhan kepada ABK di atas kapal oleh *Safety officer* secara rutin

Dengan hal tersebut ABK diwajibkan untuk melakukan *training* atau pelatihan terlebih dahulu sebelum menerima sertifikat kepelautan tersebut.

Keuntungan :

- a) ABK dapat bekerja di atas kapal dengan tenang dan dapat

terhindar dari kecelakaan kerja karena sudah memiliki bekal sebelum bekerja di atas kapal.

- b) ABK selalu ingat dan tanggap tentang penggunaan alat keselamatan dan terhindar dari resiko kecelakaan kerja di atas kapal

Kerugiannya:

- a) Diperlukan waktu dan kesadaran ABK untuk membuat sertifikat kepelautan .
- b) Pelatihan terkadang tidak dilaksanakan sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan

2) Memberikan familiarisasi bagi ABK baru secara maksimal

Keuntungan :

ABK lebih paham tentang pekerjaan yang diberikan oleh *Safety officer* baik itu prosedur atau resiko kecelakaan dari pekerjaan tersebut.

Kerugiannya:

Terkadang familiarisasi tidak dilaksanakan dengan maksimal mengingat banyaknya pekerjaan yang harus segera diselesaikan.

3. Pemecahan Masalah yang Dipilih

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahaan masalah di atas maka pemecahan yang di pilih untuk mengatasi masalah yang sedang terjadi

a. Kurangnya kesadaran ABK keselamatan di atas kapal yang sesuai dengan ketentuan *ISM Code*

Pemecahan masalah yang dipilih dalam mengatasi masalah tersebut yaitu dapat dilakukan pada saat sebelum ABK ditugaskan di atas kapal, dengan Selalu melakukan pelatihan dan *Meeting* sebelum melakukan suatu pekerjaan di atas kapal tentang penggunaan alat keselamatan di atas kapal sehingga terhindar dari kecelakaan kerja.

b. Kurangnya keterampilan ABK dalam menerapkan manajemen keselamatan kerja yang sesuai dengan ketentuan *ISM Code*

Pemecahan masalah yang dipilih yaitu melakukan terus menerus *safety meeting*, dialog-dialog, *briefing* yang di berikan kepada ABK oleh *Safety officer* sebelum atau sesudah selesai melakukan pekerjaan, *tool box meeting*, instruksi-intruksi tentang keselamatan, memutar *safety video*, membuat peraturan bagi ABK untuk menggunakan bahasa inggris selalu di atas kapal, mentaati semua peraturan yang sudah di buat oleh perusahaan dan *master* di atas kapal, untuk mengulangi perintah / *order* yang diberikan *officer* apabila ada ketidakpahaman yang mengakibatkan *mis-communication* antara ABK dengan *officer*.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Dari hasil penjelasan analisa dan pemecahan masalah di atas maka penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Implementasi *ISM Code* di atas kapal MV. SHUN SHIN belum sepenuhnya berjalan optimal, dibuktikan dengan masih kurangnya kesadaran dan keterampilan ABK di atas kapal tentang penggunaan dan perawatan alat keselamatan di atas kapal demi terhindar dari kecelakaan kerja.
2. Kesadaran ABK terhadap faktor keselamatan di atas kapal yang sesuai dengan ketentuan *ISM Code* dapat ditingkatkan dengan *meeting* sebelum melakukan suatu pekerjaan di atas kapal tentang penggunaan alat keselamatan di atas kapal sehingga terhindar dari kecelakaan kerja.
3. Keterampilan ABK dalam menerapkan manajemen keselamatan kerja yang sesuai dengan ketentuan *ISM Code* dapat ditingkatkan dengan melakukan terus menerus safety meeting, dialog-dialog, briefing yang diberikan kepada ABK oleh *Safety Officer* sebelum atau sesudah selesai melakukan pekerjaan, *tool box meeting*, instruksi-intruksi tentang keselamatan, memutar safety video, membuat peraturan bagi ABK untuk menggunakan bahasa inggris selalu di atas kapal, mentaati semua peraturan yang sudah di buat oleh perusahaan dan master di atas kapal, untuk tercapainya suatu keselamatan bersama dan mewujudkannya implementasi *ISM Code* di atas kapal MV SHUN SHIN.

B. SARAN

Saran-saran yang dapat diberikan dalam langkah meningkatkan implementasi *ISM Code* di kapal MV. SHUN SHIN adalah sebagai berikut:

1. Keselamatan diatas kapal merupakan tanggung jawab seluruh *crew* di atas kapal, untuk itu sebagai perwira terutama *Safety Officer* selain melaksanakan tugasnya, juga berperan aktif mengawasi pelaksanaan pekerjaan yang sesuai dengan prosedur yang ada.
2. Sebaiknya sebagai perwira hendaknya melakukan *toolbox meeting* atau briefing kepada *crew* tentang prosedur serta manajemen tugas terlebih dahulu pada saat akan melaksanakan pekerjaan harian di *deck*.
3. Sebaiknya seluruh *crew* kapal diberikan himbauan tentang bahaya-bahaya yang akan dihadapi pada saat bekerja, sehingga *crew* kapal dapat menyadari pentingnya penggunaan alat-alat keselamatan selama bekerja dan perusahaan harus menyediakan perlengkapan keselamatan yang layak guna tercapainya implementasi *ISM Code* yang optimal di atas kapal. Dan memotivasi kru untuk mempelajari Bahasa Inggris jangan pernah takut dalam berkomunikasi Bahasa Inggris, karena dengan mempelajari bahasa Inggris akan menambah banyak wawasan dan peluang kerja yang lebih luas.

DAFTAR PUSTAKA

- IMO. 2014. *Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW) 1978 Amandement 2010*. London: IMO Publication
- Mazmanian, Daniel A. dan Paul Sabatier. (2018). *Implementation and Public Policy*. USA : Scott Foresman and Company
- Poerwadarminto. (2018). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka
- Purwanto dan Sulistyastuti. (2015). *Implementasi Kebijakan Publik, Konsep dan Aplikasinya di Indonesia*. Jakarta: Salemba Empat
- Rampai, Bunga. (2016). *Hiperkes dan Keselamatan Kerja*. Semarang : Badan Penerbit Universitas Diponegoro
- Suma'mur. (2013). *Higiene Perusahaan Dan Kesehatan Kerja (HIPERKES)*. Jakarta: CV. Sagung Seto
- Subarsono. (2016). *Analisis Kebijakan Publik: Konsep, Teori, dan Aplikasi*. Jakarta: Rineka Cipta
- Tarwaka. (2017). *Keselamatan dan Kesehatan Kerja Manajemen dan Implementasi K3 di Tempat Kerja*. Surakarta : Harapan Press
- Usman, Nurman. (2017). *Konteks Implementasi Berbasis Kurikulum*. Jakarta: Balai Pustaka

Lampiran 1
MV. SHUN SHIN



SHIP'S PARTICULAR

1. SHIP'S NAME	: MV. SHUN SHIN
2. FLAG	: MONOLIA
3. MMSI	: 457093000
4. CALL SIGN	: JVGD7
5. OFFICAL NUMER	: 47261906
6. PORT REGISTER	: ULAANBATAAR
7. IMO	: 8794176
8. KIND OF SHIP	: GRNERAL CARGO
9. PLACE, DATE OF BUILT	: FUJIAN CHINA 15 JAN 2005
10. GRT/NRT	: 1396/781 TON
11. LOA/ LPP	: 74,80 / 69.30 M
12. MOULDED BEEN	:11.50 M
13. MOULDED DEPT	: 5.60 M
14. MAIN ENGINE	: ZICHA POWER ,POWER ENGINE 734 KW
15. MAIN ENGINE RPM	: 340
16. BALLAST WATER TANK	: 869.00 M ³
17. FRESH WATER (AFT/FPT):	101 TON
18. DIESEL TANK CAPACITY	: 70 TON /100 %
19. MAX SPEED	: KNOTS

DISTANCE INFORMATION:

-BRIGDE TO BOW : 61.40 Mtrs

-KEEL TO HIGHEST POINT : 5,6Mtrs

-

LOAD LINE INFORMATION :

-TROPICAL : 810 mm(T)

-SUMMER : 908 mm(S)

-WINTER : 1006M(WNA)



Lampiran 3

船員名單 CREW LIST

出發港 First portage		Busan, South Korea		進港 Arrival		出港 Departure		V	
目的港 Destination		Kaohsiung, twn							

1. 船舶名稱 Name of SHIP MV SHUN SHIN		2. 進/出港口 Port of Arrival/ Departure From BUSAN SOUTH KOREA			3. 進/出港日期 Date of Arrival/Departure			
4. 船舶國籍 Nationality of Ship Mongolia		5. 前一港 Port arrived from			6. 船員手冊號碼與期限 Nature and No of identity document & Expiration date (Seaman's Book No.)			T E M P
7. No.	8. 姓名 Family Name, Given Names	9. 職務 Rank	10. 國籍與護照號碼 Nationality P.P.N.	11. 出生年月日 Date of Birth				
1	SENO SOEROTO BEJO	MASTER	INDONESIA C5681669 14 JAN 2025	28 DEC 1967	G113366	06 OCT 2024		
2	SARTONO	C/O	INDONESIA C7839865 07 APR 2026	27 AUG 1981	G115829	15 NOV 2024		
3	WIHARTO	2 nd OFF	INDONESIA C8499064 17 FEB 2027	05 DEC 1975	F029656	29 MAY 2024		
4	GOVI DWI HANDOYO	BOSUN	INDONESIA C7534920 02 JUN 2026	19 AUG 1977	E089185	09 MAY 2023		
5	YUDI WAHYDI	AB	INDONESIA C8103006 16 NOV 2026	05 FEB 1982	F303211	29 NOV 2024		
6	MUZEMMEL	AB	INDONESIA C3189950 15 MAR 2024	01 JAN 1995	F163107	07 AUG 2023		
7	ERI FAUZAN	AB	INDONESIA C7369910 14 DEC 2025	06 JAN 1989	F143588	13 JUL 2023		
8	ERPAN EFENDI	C/E	INDONESIA C1181333 23 AUG 2023	12 AUG 1987	F253902	19 SEP 2024		
9	SAMRI	1/E	INDONESIA B9191981 15 FEB 2023	31 DEC 1992	F147398	09 SEP 2022		
10	NURUL ICHSAN MADJID	3/E	INDONESIA B1831326 21 AUG 2020	02 FEB 1972	F061453	29 AUG 2020		
11	RYAN KRISNA RAMADHAN	OILER	INDONESIA C7900770 10 JUN 2026	16 DEC 1999	F178603	09 OCT 2023		
12	ZAINUDDIN NAIM	OILER	INDONESIA C4257973 15 JUL 2024	19 JUL 1996	F095759	12 APR 2023		
13	TEGAR BAHARI	COOK	INDONESIA C8103005 16 NOV 2026	11 DEC 2000	F333416	18 MAY 2023		
14								

18. 船長或代理人簽名、日期

Date and signature by master, authorized agent or officer

SHUN SHIN
MASTER
MASTER OF MV SHUN SHIN


Lampiran 4

POSTER KESELAMATAN KERJA



Sumber: <https://imo-sign.com>

Lampiran 5

	SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	MBP_ISM_SMS_FORM_433A_E	
	PERMIT TO WORK LIFTING	Version	1
		Effective Date 01-11-2016	Authorized by: Chief Executive Officer

Vessel: <input style="width: 80%;" type="text"/>	Date: <input style="width: 80%;" type="text"/>
PTW No (001 to xxx): <input style="width: 80%;" type="text"/>	From (hr): <input style="width: 80%;" type="text"/>
To (hr): <input style="width: 80%;" type="text"/>	
Authorised Persons:	
<input type="checkbox"/> Deck Officer <input style="width: 80%;" type="text"/>	<input type="checkbox"/> Engine Officer <input style="width: 80%;" type="text"/>
Working Location: <input style="width: 80%;" type="text"/>	
Detail work: <input style="width: 95%;" type="text"/>	

1. Preparation – to be done by Master or Responsible Officer before the work start

(Yes:applicable, N/A: Not Applicable)

No	Hazards	Control	Yes	N/A
1	Tool Box Meeting	What is the weight of the equipment?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Lifting points on equipment chosen as per user manual	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Crew members involved clearly appointed to one only task	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Appropriate PPE available and used	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Ensure efficient communication in place-backup provided	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Movement of ship and weather forecast ok for duration of work	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Risk Assessment	Risk Assessment related to the work done	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Lifting Plan	Form 433 Part B to be filled up	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	Lifting Equipment & Accessories	Chain blocs # & SWL checked	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Nylon slings # & SWL checked	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Wire slings # & SWL checked	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Shakels # & SWL checked	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Pad eyes/strong points # & SWL checked	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		All equipment suitable for the job	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	Working Areas	Equipment and lifting hook equipped with rope(s) as to keep control of the equipment	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Present and destination areas highlighted with safety marks	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Floor Condition checked (eg: free from oil, trip, fall and slip hazards)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Dimension of Openings checked and path way free of obstacles	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Equipment free of any leakage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Warning Notice around working area	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. Completion of work

Work completed safely, work area and crew involved dismissed at:

Time:

Person in charge of the Work

Signature:


Rank:

Name:

Master

Signature:

Name:

	SAFETY MANAGEMENT SYSTEM PERMIT TO WORK LIFTING		MBP_ISM_SMS_FORM_433A_E	
			Version	1
			Effective Date 01-11-2016	Authorized by: Chief Operating Officer

Lifting Operation Safety Checklist

Please note that lifting operation can only commence when all the questions of the safety checklist are answered "Yes"

CHECKLIST FOR MATERIAL HANDLING BEFORE SLINGING OR LIFTING		
	YES	NO
Is there a PTW for this lifting operations opened?		
Has a Risk Assessment been conducted for this lifting operation?		
Is there a lifting plan?		
Have you ensured that all chain block/sling wires are tested by an approved person?		
Have you checked that the engine room's overhead railway-if used- has been tested by an approved person?		
Are all parties involved familiar with the lifting operation procedure?		

Lifting The Load		
Is a person appointed as a rigger to carry out rigging on site?		
Have you checked that the lifting gears or appliances such as chain blocks, wire ropes, shackles, eye bits, aft jibs and others;	Have no visible defects?	
	Have a maximum safety working-SWL label?	
	Have the date of last test stamped?	
	Have current color coding tag attached?	
	Welded eye piece or lifting lug attached on the load have no visible defects?	
Have you checked:	the weight of the load to be carried and confirmed that this is below the safe working load of your lifting gears or appliances?	
	the load including all loose items and all lifting attachments are properly secured?	
	there is one trained person around to give the signal?	
Did you ensure that the load is properly balanced?		
Has the load been prevented from swinging by proper tagline(s)?		
Are the loose chain or wire rope slings properly secured?		
Are other workers in the vicinity warned of the potential danger?		

Lowering The Load		
Did you ensure that the resting place for the foot is suitable, and upon resting, that the load is stable?		
Did you ensure that the chain or wire rope slings are slackened before attempting to remove them?		
After removing the chain or wire rope slings, did you ensure that the shackle pins are properly secured?		

Person in charge of the Work

Signature:

Master

Signature:

Rank:

Name:

Name:

	SAFETY MANAGEMENT SYSTEM ENTRY IN ENCLOSED SPACE PERMIT	MBP_ISM_SMS_FORM_383_E	
		Version	2
		Effective Date 01-10-2015	Authorized by: Chief Executive Officer

REFER TO THE LIST OF RISK ASSESSMENT

VESSEL : _____			
LOCATION of WORK : _____			
PTW # (xx to xxx) : _____	Date : _____	From (hr) : _____	To (hr) : _____ Maximum 12 hours
Detail of Work : _____			

Authorized Persons
Person entering the enclosed space : _____
Supervisor : _____

1 - Pre-Entry Preparation - To be checked by the Master or responsible Officer

(Yes: applicable; NA = not applicable)

Controls	Yes	NA
1.1. Space has been adequately ventilated and, where testing equipment is available, the space has been tested and found safe for entry. Result of measurement (unit) = <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> %O₂ _____ %CH₄ _____ %CO _____ %CO₂ _____ </div> <p style="color: red; font-size: small;">At least 20% and maximum 23% oxygen volume</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tests performed by _____ Time _____		
1.2. Arrangements have been made to have mechanical ventilation during occupancy of the space and at intervals during breaks	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.3. Rescue and resuscitation equipment available for immediate use beside the space entrance	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.4. Arrangements have been made for a responsible person to be in constant attendance at the entrance to the space. If yes, name of the responsible person : _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.5. The Bridge (or Duty Officer) and Engine have been advised of the planned entry.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.6. System of communication between the person at the entrance and those in the space has been agreed	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.7. Access and illumination adequate	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.8. Portable lights or other equipment to be used, in good condition (batteries) and of an adequate type	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.9. Valves on lines leading into the enclosed space have been locked	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

When the safety precautions in Section 1 have been taken into account, this card should be handed to the person who is to enter the space.


2 - Pre-Entry Checks - To be checked by the Person entering the Enclosed Space

Controls	Checked
2.1. Instructions or permission given by the Master or a responsible Officer to enter the enclosed space	<input type="checkbox"/>
2.2. Section 1 completed as necessary	<input type="checkbox"/>
2.3. Aware that space must be evacuated immediately in the event of failure of the extra ventilation system	<input type="checkbox"/>
2.4. Arrangements made for communication between yourself and the responsible person in attendance at the entrance of the space understood	<input type="checkbox"/>

3 - Breathing Apparatus - When used, to be checked jointly by the responsible Officer and the person who is to enter the space

Controls	Checked
3.1. Familiar with the apparatus to be used	<input type="checkbox"/>
3.2. Apparatus tested as follows :	
▪ Gauge / capacity air supply	<input type="checkbox"/>
▪ Low pressure audible alarm	<input type="checkbox"/>
▪ Face mask - air supply and tightness	<input type="checkbox"/>
3.3. Means of communications tested and emergency signals agreed	<input type="checkbox"/>

Where instructions have been given that a responsible person be in attendance at the entrance to the enclosed space, the person entering the space should show the completed card to that person before entering. Entry should then only be permitted provided all the appropriate questions have been correctly checked

	SAFETY MANAGEMENT SYSTEM ENTRY DANGEROUS SPACE PERMIT	SLM_ISM_SMS_FORM_383_E	
		Revision	2
		Effective Date 01-08-2015	Authorized by: Chief Operating Officer

Permit to Work # :

TO BE POSTED ON SCENE AND BROUGHT BACK TO THE BRIDGE ON COMPLETION OF WORK

4 - Authorisation (issued following preliminary verifications)

In the circumstances noted and posted on the bridge, it is considered safe to proceed with this work

Person who Entered the enclosed space	Entry Supervisor	Master or Officer On Duty / OOW
Name : <input type="text"/>	Name : <input type="text"/>	Name : <input type="text"/>
Rank : <input type="text"/>	Rank : <input type="text"/>	Rank : <input type="text"/>
Signature : 	Signature : 	Signature :

One person may only sign one box

5- On completion of work

The work has been completed and all persons under my supervision, materials and equipment have been withdraw.

Date :

Time :


Person who Entered the enclosed space	Entry Supervisor	Master or Officer On Duty / OOW
Name : <input type="text"/>	Name : <input type="text"/>	Name : <input type="text"/>
Rank : <input type="text"/>	Rank : <input type="text"/>	Rank : <input type="text"/>
Signature : 	Signature : 	Signature :

I declare that manholes / inside grids have been closed

☐ YES

☐ NO

☐ NA

	SAFETY MANAGEMENT SYSTEM PERMIT TO WORK – HOT WORK	MBP_ISM_SMS_FORM_382_E	
		Version	3
		Effective Date 01-10-2016	Authorized by: Chief Executive Officer

Vessel

Location of Work:

PTW No Date From (hr.) To (hr.)
Maximum = 6 hours

Details of work

Supervisor

Authorized person(s)

This permit shall be issued for any work involving temperature conditions which are likely to be of sufficient intensity to cause ignition of combustible gases, vapors or liquids or any flammable material (rags / wastes) in or adjacent to the area involved.

1-General


Has enclosed space entry permit been issued? Yes ☐ No ☐ NA ☐
 Is appropriate personal protective equipment ready to be worn? Yes ☐ Yes ☐ No ☐

2-Preparation of work

	Controls	Yes	No	NA	Time	Result
2.1	Has the work area been checked with a combustible gas indicator for hydrocarbon vapors? (if yes, indicate result / units)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
2.2	Has the surrounding area been made safe?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
2.3	Has the associated fire detection zone been disconnected?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Zone <input type="text"/> Detector <input type="text"/> Unit <input type="text"/>	<input type="text"/>
2.4	Has the equipment or pipeline been drained?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
2.5	Has the equipment or pipeline been blanked?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
2.6	Is the equipment or pipeline free of liquid?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
2.7	Is additional fire protection available?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Type <input type="text"/>	<input type="text"/>
2.8	Are fire blankets available to protect equipment around, on top and/or below?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
2.9	Is the equipment isolated electrically?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
3.0	Special conditions / precautions	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	If yes, firewatch needed until <input type="text"/>	

In the circumstances noted, it is considered safe to proceed with this work

Authorized person(s) in Charge of Work Team	Supervisor	Officer on Watch / on Duty
Name(s) <input type="text"/>	Name <input type="text"/>	Name <input type="text"/>
Rank(s) <input type="text"/>	Rank <input type="text"/>	Rank <input type="text"/>
Signature(s) <input type="text"/>	Signature <input type="text"/>	Signature <input type="text"/>

	SAFETY MANAGEMENT SYSTEM PERMIT TO WORK – HOT WORK	MBP_ISM_SMS_FORM_382_E	
		Version	3
		Effective Date 01-10-2016	Authorized by: Chief Executive Officer

TO BE POSTED ON SCENE AND BROUGHT BACK TO THE BRIDGE ON COMPLETION OF THE WORK

In the circumstances noted and posted on the bridge, it is considered safe to proceed with this work


4- On completion of the work

The work has been completed and all persons under my supervision,
materials and equipment have been withdrawn.
The fire detection zone has been reconnected.

Date

Time

Authorized Person(s) In Charge of Work Team	Supervisor	Officer on Watch / on Duty	Work Permit No
Name(s) <input type="text"/>	Name <input type="text"/>	Name <input type="text"/>	<div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 50px; margin: 0 auto;"></div>
Rank(s) <input type="text"/>	Rank <input type="text"/>	Rank <input type="text"/>	
Signature(s)	Signature	Signature	

	SAFETY MANAGEMENT SYSTEM WEEKLY TESTS DECK DEPARTMENT	MBP_ISM_SMS_FORM_424_E	
		Version	1
		Effective Date 01-10-2015	Authorized by: Chief Executive Officer

VESSEL		DATE (dd-mm-yy)	
--------	--	-----------------	--

WEEKLY TESTS DECK DEPARTMENT

EQUIPEMENT	TEST	IN CHARGE
Lifesaving appliances & arrangements	Weekly inspection	Chief Officer
Life rafts general state	Weekly inspection	Chief Officer
Manual air vents & flaps system	Maneuvering	Chief Officer
Watertight doors	Check closing system and lights at the bridge	Chief Officer
Main fire valve operation	Manually operate, check and grease	Chief Officer
MOB lifebuoys	Visual inspection	Chief Officer
Emergency lightning for mustering and abandon	Test and fix if needed	2 Officer Electrician
General announcement	To be tested around noon	3 Officer
Emergency alarm	Test	3 Officer
Emergency auto generator phone	Test with bridge	2 Officer
Hospital alarm	Test with bridge	2 Officer
Cold room alarms	Test with bridge	2 Officer
Dead man alarm	Up to general alarm (at around noon)	3 Officer
"Test Lamp"	Test of all of them, bridge wing included	3 Officer
Fog horn	Test	3 Officer
ALDIS light	Test	3 Officer
Search light	Test	3 Officer
Stand-by steering gear pump	Running for one day	3 Officer
Main gyrocompass and slave	Comparison of both	2 Officer
Windows bridge wipers / spray system	Test	3 Officer
GMDSS Station	Check integrity of the station and the clock	All in alternately
RADARS S and X-band	Self-test	All in alternately
VHF	Self-Test	All in alternately
MF / HF	Self-Test	All in alternately
MF DSC	Call test with shore station or other vessel	All in alternately
Handy VHF	test	All in alternately
Handy VHF battery	test	All in alternately
MARLINK	Link test	All in alternately

Record those tests respectively in the Deck Log Book and/or Radio Log Book every week, in red color, sign by Officers, noted as follow:

Weekly Test according to MBP_ISM_SMS_FORM_XXX_E


Test of fire sensors of loop #xx to be indicated also in Deck Log book

If a test is not done, then you MUST add this information when fulfilling the Deck and/or the radio Log Book

This report to be sent every Monday to qhse@sl-maritime.com and ops.paiton@sl-maritime.com

Master's Name

Signature:

	SAFETY MANAGEMENT SYSTEM WEEKLY SAFETY VIDEO-DVD	MBP_ISM_SMS_FORM_353_E	
		Version	1
		Effective Date 02-06-2016	Authorized by: Chief Executive Officer

VESSEL		DATE	
SAFETY DVD TITLE WATCHED THIS WEEK			


CREW ATTENDANCE		
RANK	NAME	SIGNATURE
MASTER		
CHIEF OFFICER		
2 nd OFFICER		
3 rd OFFICER		
CHIEF ENGINEER		
2 nd ENGINEER		
3 rd ENGINEER		
ELECTRICIAN		
BOSUN		
AB1		
AB2		
OILER 1		
OILER 2		
OILER 3		
COOK		
DECK CADET		
ENGINE CADET		

Safety talk:

Other business:

NB: by signing this form, you acknowledged that you fully understood the safety topic discussed during this session.

Form to be sent to office together with the weekly tests every Monday after DVD has been watched by the crew and sheet signed. Any missing attendance must be justified.

	SAFETY MANAGEMENT SYSTEM YEARLY CHECK IMMERSION SUITS	MBP_ISM_SMS_FORM_429_E	
		Version	1
		Effective Date 02-04-2016	Authorized by: Chief Executive Officer

Vessel

Year

IMMERSION SUITS			
Location	Last shore control	Next shore control	Remarks & Condition
Wheel House 1	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Wheel House 2	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Cabin Captain	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Cabin Chief Off.	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Cabin Owner	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Cabin Elec.	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Cabin 2nd Eng.	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Cabin Chief Eng.	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Cabin Crew 1	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Cabin Crew 2	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Cabin Crew 3	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Cabin Crew 4	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Cabin Crew 5-A	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Cabin Crew 5-B	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Cabin Crew 6-A	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Cabin Crew 6-B	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Cabin Crew 7	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Cabin Crew 8	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
E.C.R. 1	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
E.C.R. 2	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Please indicate the name of the company which did the shore control :

Remarks:

NB: Condition is "G" for good – "F" for Fair – "D" for Discarded. If one is discarded, number of VR to be added as remark.

Officer in Charge: <input type="text"/>
Name: <input type="text"/>
Signature: <input type="text"/>

Master
Name: <input type="text"/>
Signature: <input type="text"/>

To be sent yearly to Technical Management Paiton and qhse@sl-maritime.com in December each year

DAFTAR ISTILAH

Anak Buah Kapal (ABK)	: Semua personil yang bekerja di atas kapal kecuali Nakhoda
<i>International Maritime Organization (IMO)</i>	: Suatu organisasi yang mengatur dan mengawasi kemaritiman dunia.
<i>International Safety Management (ISM) Code</i>	: Kodefikasi internasional tentang manajemen dan pengoperasian kapal dengan selamat dan pencegahan pencemaran lingkungan.
<i>Planned Maintenance System (PMS)</i>	: Jadwal perawatan terencana yang dilakukan berdasarkan jadwal dari masing-masing suku cadang tersebut. Dalam hal ini tidak hanya bersifat mencegah namun juga memberi jaminan dalam tingkat efisiensi operasional kapal.
<i>Safety Meeting</i>	: Diskusi yang dipimpin oleh Nakhoda terhadap Perwira dan ABK atau pihak yang turut serta, dilaksanakan untuk membahas tentang masalah masalah keselamatan kerja di atas Kapal.
<i>Safety Officer</i>	: Perwira kapal yang ditunjuk perusahaan untuk melaksanakan tanggung jawab sebagai perwira yang bertanggung jawab atas sistem keselamatan di atas kapal.
<i>Safety Management System (SMS)</i>	: Disebut juga dengan SMK (Sistem Manajemen Keselamatan) yaitu sistem penataan dan pendokumentasian yang memungkinkan personil perusahaan secara efektif menerapkan kebijakan manajemen
<i>Safety of life at Sea (SOLAS)</i>	: Ketentuan internasional yang mengatur mengenai sistem penyelamatan di laut

STCW 1978

: *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*, adalah ketentuan internasional yang mengatur standart pelatihan, sertifikat dan tugas jaga bagi pelaut.