



SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

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



**MAKALAH
OPTIMALISASI PENERAPAN ISM CODE TERHADAP
KRU KAPAL GUNA MENINGKATKAN KESELAMATAN
DI ATAS MT. HELMI REZEKI**

Oleh :

HASAN HUSEN CHANIAGO
02793/N-I

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - I
JAKARTA
2022**

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : HASAN HUSEN CHANIAGO
No. Induk Siswa : 02793/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT I – ANGKATAN 65
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PENERAPAN ISM CODE TERHADAP
KRU KAPAL GUNA MENINGKATKAN
KESELAMATAN DI ATAS KAPAL MT. HELMI
REZEKI

Jakarta, 05 Januari 2023

Penguji I

Capt. Tri Kismantoro, MM, M.mar
NIP.19751012 199808 1 001

Penguji II

Capt. Chandra Purnama, M.M.Tr., M.Mar
NIP.19730119200212 1 001

Penguji III

H. Kamarul Hidayat, S.Pel. M.M. Tr
NIP. 19710919 199803 1001

Mengetahui
Kepala Jurusan Nautika

Meilinasari Nurhasanah S.Si. T.

Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

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



SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : HASAN HUSEN CHANIAGO
NIS : 02793/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT I – ANGKATAN 65
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PENERAPAN ISM CODE TERHADAP
CREW KAPAL GUNA MENINGKATKAN KESELAMATAN
DI ATAS KAPAL MT. HELMI REZEKI

Jakarta, 05 Januari 2023

Pembimbing I

Capt. Chanta Pumama, M.M.Tr., M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19730119200212 1 001

Pembimbing II

Purnama N. F Lumban Batu, SS., M.Hum
Penata (III/d)
NIP. 19830228 200912 2 006

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Meilinasari nurhasanah S.Si.T., M.M.Tr
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGANSUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
PROGRAM DIKLAT PELAUT
J A K A R T A**

PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : HASAN HUSEN CHANIAGO
NIS : 02793/N-I
Bidang Keahlian : ANT – I
Program Diklat : DIKLAT PELAUT – I

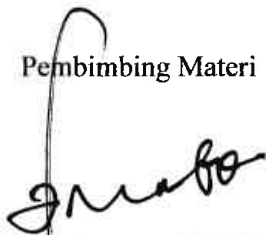
Mengajukan Sinopsis Makalah Sebagai Berikut

- Judul : OPTIMALISASI PENERAPAN/ISM CODE/TERHADAP KRU KAPAL GUNA MENINGKATKAN KESELAMATAN DI ATAS KAPAL MT. HELMI REZEKI
- Masalah Pokok : Menerapkan ISM di atas kapal sesuai dengan peraturan IMO untuk dapat di indentifikasi permasalahan, sebagai berikut :
 - Kurangnya pelaksanaan latihan keselamatan di atas kapal sesuai dengan sistem manajemen keselamatan
 - Kurangnya pelaksanaan pemantauan dalam penerapan ISM Code dari pihak manajemen
 - Kurangnya rasa tanggung jawab ranting dalam menjalankan tugas
 - Belum maksimalnya familiarisasi bagi ranting baru
 - Penerimaan ranting yang tidak sesuai safe maning
- Pendekatan dan menguraikan ISM : Diperlukan penerapan ISM Code di atas kapal, Penulis memberi pembahasan pada makalah ini sebagai pengalaman saat bekerja di atas kapal MT. HELMI REZEKI sebagai Nakhoda. Pembahasan makalah ini difokuskan pada:
 - Minimnya pelaksanaan latihan keselamatan di atas kapal sesuai dengan sistem manajemen keselamatan
 - Minimnya pelaksanaan pemantauan dan penerapan ISM Code dari pihak manajemen

Jakarta, 3 April 2023

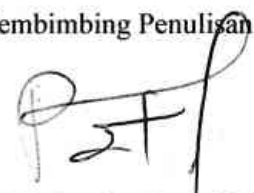
Menyetujui:

Pembimbing Materi




Capt. Chandra Pumama, M.M.Tr.M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19730119 200212 1 001

Pembimbing Penulisan



Purnama N. F Lumban Batu, SS.M.Hum
Penata (III/d)
NIP. 19830228 200912 2 006

Peserta Diklat Pelaut (DP-I)



Hasan Husen Chaniago
NIS. 02793/N-I

Kepala Divisi Pengembang Usaha



CAPT. SUHARTINI, S.Si.T., M.M., M.M.Tr
Penata (III / d)
NIP. 19800307 200502 2 002

JUDULMAKALAH : OPTIMALISASI PENERAPAN ISM CODE TERHADAP CREW KAPAL GUNA
MENINGKATKAN KESELAMATAN DI ATAS KAPAL MT. HELMI REZEKI

DOSEN PEMBIMBING MATERI : Capt. Chanra Pumama, M.M.Tr., M.Mar

MATERI BIMBINGAN :

NO	TANGGAL	URAIAN MATERI	TANDA TANGAN PEMBIMBING
1	04/04	Sinopsis sk... Lanjut	Ch.
2			
3	12/04	makalah sk	Ch.
4		Siapkan bahan ² &	
5		keperluan ujian (PP dlsb).	Ch.
6			
7			
8			
9			
10			

Catatan : Bahan paparan agar difuatkkan printer²nya saja
Ch.



SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

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 1 (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 :

“OPTIMALISASI ISM CODE TERHADAP KRU KAPAL GUNA MENINGKATKAN KESELAMATAN DI ATAS KAPAL MT.HELMI REJEKI”

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

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

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

1. Bapak Amiruddin, M.M., selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

2. Capt. Bhima S. Putra, M.M., selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Dr. Ali Muktar Sitompul, M.T., selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.
4. ., sebagai Dosen Pembimbing Materi atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. sebagai Dosen Pembimbing Penulisan atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
6. Para Dosen Pembina STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
7. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan 65 tahun ajaran 2022 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, 3 April 2022

Penulis,



HASAN HUSEN CHANIAGO

024793/N-I



SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

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

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

Faktor keselamatan merupakan sesuatu hal yang paling utama dalam berbagai bidang pekerjaan di kapal. Banyak kecelakaan-kecelakaan kapal yang disebabkan oleh kesalahan manusia, khususnya manajemen. Sebagai upaya agar dapat mengurangi atau bahkan menghilangkan kesalahan-kesalahan akibat kelalaian manusia, diperlukan suatu sistem manajemen keselamatan baik didarat maupun kapal dan pelaksanaan *Safety Of Life At Sea (SOLAS)* 74/78 dengan sebaik baiknya. Karena itu, dibutuhkan *Optimalisasi Penerapan ISM CODE* dalam mengatur segala aktivitas suatu perusahaan agar menunjang kelancaran kerja dengan memperhatikan keselamatan ABK dalam pengoperasian kapalnya, serta melindungi lingkungan laut

dari pencemaran yang mungkin akan terjadi. Walaupun *ISM Code* ini bukan merupakan hal yang baru, namun dalam pelaksanaannya masih banyak perusahaan pelayaran dalam mengoperasikan kapal tidak memperhatikan aturan yang sesuai dengan SOLAS 74/78. Untuk itu sangat dibutuhkan usaha dan kerja keras dari seluruh komponen Personel baik didarat, maupun yang dikapal.

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

Pengalaman penulis bekerja sebagai *Master* di atas MT. Helmi Rezeki pada saat melaksanakan latihan penurunan sekoci di atas kapal masih terdapat beberapa *crew* yang lupa terhadap peran dan tugasnya masing-masing, Selain itu juga masih banyaknya ketidaksesuaian (*Non Conformity*) di atas kapal yang belum terselesaikan, dari kejadian tersebut masih menunjukkan bahwa dalam penerapan manajemen keselamatan di atas kapal sering terjadi hambatan / kendala yang disebabkan oleh beberapa faktor baik itu dari faktor Sumber daya manusia yang rendah akibat dari kurangnya pelaksanaan latihan keselamatan di atas kapal sesuai dengan sistem manajemen keselamatan, kurangnya pelaksanaan pemantauan dari pihak manajemen, dan kurangnya rasa tanggung jawab rating dalam menjalankan tugas. Selain itu juga, familiarisasi bagi rating baru yang belum maksimal.

Dari pihak manajemen, proses perekrutan rating dan perwira diambil dari *agency* yang kurang mengerti tentang *ISM Code* dan pihak manajemen. Dalam hal ini DPA (*Designated Person Ashore*) yang selalu menyederhanakan *system management* keselamatan kapal. Namun asisten DPA yang bertanggung jawab untuk menjalankan pengawasan penerapan *ISM Code* tidak menjalankan tugasnya dengan baik mengenai aspek teknis dan operasional kapal sebagai contoh penerimaan rating yang tidak sesuai *safe maning*.

Mengingat kecelakaan kerja yang sering terjadi disebabkan oleh manusia itu sendiri yang diantaranya karena kurangnya pengalaman kerja dibidangnya, ketidak hati-hatian dalam bekerja, tidak mengikuti prosedur kerja dengan benar, tidak dilakukan meeting atau diskusi sebelum dimulainya suatu pekerjaan, termasuk banyak pekerjaan yang dilakukan dengan jalan pintas (tidak mau mengikuti prosedur yang benar). Kecelakaan kerja dapat dihindari dan keselamatan kerja dapat ditingkatkan bilamana para perwira & rating kapal atau *Team* kerja mau mengikuti prosedur keselamatan kerja dengan benar sebagaimana telah di terbitkan *Safety Manangement Certificate* (SMC) untuk kapal sebelum kapal di operasikan, serta *Documen of Compliace* (DOC) untuk Perusahaan kapal sebelum dikeluarkannya SMC. Hal tersebut sebagai wujud dari pelaksanaan *ISM Code* di dalam perusahaan dan di atas kapal .Apalagi didukung oleh sumber daya manusia yang memadai dan berpengalaman serta adanya kontrol yang baik dari perusahaan / pemilik kapal dan pencarter untuk menjaga kepercayaan negara bendera dalam menerbitkan DOC & SMC.

Dengan latar belakang uraian tersebut di atas, sehingga sangat menarik perhatian penulis dan berusaha menuangkannya dalam bentuk makalah dan penulis beri judul:

**“OPTIMALISASI PENERAPAN ISM CODE TERHADAP KRU KAPAL
GUNA MENINGKATKAN KESELAMATAN DI ATAS MT. HELMI
REZEKI”**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

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

1. Kurangnya pelaksanaan latihan keselamatan di atas kapal sesuai dengan sistem manajemen keselamatan
2. Kurangnya pelaksanaan pemantauan dalam penerapan ISM Code dari pihak manajemen
3. Kurangnya rasa tanggung jawab rating dalam menjalankan tugas
4. Belum maksimalnya familiarisasi bagi rating baru

5. Penerimaan rating yang tidak sesuai *safe maning*

C. BATASAN MASALAH

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

1. Kurangnya pelaksanaan latihan keselamatan di atas kapal sesuai dengan sistem manajemen keselamatan
2. Kurangnya pelaksanaan pemantauan dalam penerapan ISM Code dari pihak manajemen.

D. RUMUSAN MASALAH

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

1. Mengapa pelaksanaan latihan keselamatan di atas kapal sesuai dengan sistem manajemen keselamatan masih kurang?
2. Apa yang menyebabkan kurangnya pelaksanaan pemantauan dalam penerapan ISM Code dari pihak manajemen?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENULISAN

1. Tujuan Penulisan

- a. Untuk mengetahui penyebab dari kurangnya pelaksanaan latihan keselamatan di atas kapal yang sesuai dengan sistem manajemen keselamatan dan menentukan solusi permasalahan tersebut
- b. Untuk mengetahui penyebab dari kurangnya pelaksanaan pemantauan dalam penerapan ISM Code dari pihak manajemen.

2. Manfaat Penulisan

a. Manfaat teoritis

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

b. Manfaat praktis

- 1) Diharapkan dapat berguna sebagai sumbang saran kepada Perusahaan Pelayaran dan sejenis lainnya dalam mengoptimalkan penerapan ISM Code di atas kapal.
- 2) Diharapkan dapat berguna sebagai referensi pengalaman antar sesama profesi pelaut tentang optimalisasi penerapan ISM Code di atas kapal *bulk carrier*.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (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

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

BAB II LANDASAN TEORI

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

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

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

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

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

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

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

1. Optimalisasi

Menurut Winardi (2016:67) dalam buku Motivasi dan Pemotivasian dalam Manajemen, menyatakan optimalisasi adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan. Secara umum optimalisasi adalah pencarian nilai terbaik dari yang tersedia dari berbagai fungsi yang diberikan pada suatu konteks. Optimalisasi juga banyak diartikan sebagai ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan.

Menurut Poerwadarminto (2013:298) bahwa optimalisasi merupakan hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efisien dan efektif. Dalam penelitian ini, pengoptimalan artinya proses, cara atau perbuatan mengoptimalkan menjadi paling baik, paling tinggi dan sebagainya memaksimumkan sesuatu yang diinginkan.

Berdasarkan pendapat ahli di atas, dapat disimpulkan bahwa optimalisasi adalah usaha untuk mencapai ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan.

2. Penerapan

Penerapan adalah perbuatan menerapkan. Sedangkan Peter Salim dan Yenny Salim, (2012:1598) berpendapat bahwa, penerapan adalah suatu perbuatan mempraktekkan suatu teori, metode, dan hal lain untuk mencapai tujuan tertentu dan untuk suatu kepentingan yang diinginkan oleh suatu kelompok atau golongan yang telah terencana dan tersusun sebelumnya. Menurut Badudu

& Zain, (2006:1487) penerapan adalah hal, cara atau hasil, juga dapat diartikan mempraktekkan, memasang.

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

Adapun unsur-unsur penerapan meliputi:

- a. Adanya program yang dilaksanakan.
- b. Adanya kelompok target, yaitu masyarakat yang menjadi sasaran dan diharapkan akan menerima manfaat dari program tersebut.
- c. Adanya pelaksanaan, baik organisasi atau perorangan yang bertanggung jawab dalam pengelolaan, pelaksanaan maupun pengawasan dari proses penerapan tersebut. (Wahab, 2000:45)

3. *International Safety Management (ISM) Code*

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

ISM Code lahir dari kebutuhan pengelolaan keselamatan di kapal yang disebabkan oleh tingginya angka kecelakaan kerja di bidang maritim dan dunia pelayaran. Berdasarkan resolusi IMO A.741 (18) yang disahkan pada tanggal 4 November 1993 lahirlah *International Management Code for the Safe Operation and for Pollution Prevention*. Code atau ketentuan ini kemudian diadopsi oleh SOLAS (*Safety of Life At Sea*) dalam satu bab sendiri yaitu pada

bab IX. SOLAS salah satu konvensi internasional untuk keselamatan di dunia maritim. Di dalam Bab IX SOLAS ini, ISM Code dijelaskan sebagai Ketentuan Manajemen Internasional untuk pengoperasian kapal secara aman dan pencegahan pencemaran yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A.741.

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

- a. Code 1: Umum (terdiri dari Definisi, Tujuan, Aplikasi dan persyaratan fungsional untuk safety management system)
- b. Code 2: Kebijakan Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan
- c. Code 3: Tanggung Jawab dan Kewenangan Perusahaan
- d. Code 4: Personil yang ditunjuk
- e. Code 5: Tanggung Jawab dan Kewenangan Nakhoda
- f. Code 6: Sumber Daya dan Personil
- g. Code 7: Pengembangan Rencana Pengoperasian di Kapal
- h. Code 8: Kesiagaan Keadaan Darurat
- i. Code 9: Laporan dan Analisis Ketidaksesuaian, Kecelakaan dan Kejadian Berbahaya
- j. Code 10: Pemeliharaan Kapal dan Peralatannya
- k. Code 11: Dokumentasi
- l. Code 12: Verifikasi, Peninjauan dan Evaluasi Perusahaan
- m. Code 13: Sertifikasi, Verifikasi dan Pengendalian

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

dilengkapi dengan sertifikat ISM Code (DOC & SMC) maka kapal tersebut dinyatakan tidak laik laut dengan kata lain tidak diperbolehkan untuk berlayar.

4. Keselamatan

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

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

Menurut Goenawan Danuasmoro (2003:15), dalam buku yang berjudul Kesehatan dan Keselamatan Kerja untuk Pelaut, Untuk menghindari kecelakaan dan menjaga diri agar tetap selamat, seseorang harus membekali diri dengan penggunaan alat-alat keselamatan, meningkatkan latihan keselamatan dan memahami fungsi atau cara penggunaannya, baik alat-alat keselamatan kapal, keselamatan diri saat bekerja di atas kapal.

- a. Pokok-pokok materi dalam meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal diantaranya yaitu :
 - 1) Pengetahuan keselamatan
 - 2) Pencegahan kebakaran
 - 3) Prosedur keadaan darurat
 - 4) Keamanan di kapal (*Security On Board*)
 - 5) Gerakan / tindakan yang aman (*Safe Movement*)
 - 6) Pencegahan polusi dan lain-lain.

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

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

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

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

c. Peralatan Keselamatan di Atas Kapal

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

1) Rakit penolong (*Liferaft*)

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

2) Rompi penolong (*Life jacket*)

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

3) *Lifebouys*

Ketika secara tidak sengaja seseorang terjatuh dari atas kapal (*Man Over Boat*), *lifebouy* dilempar ke air untuk mencegah korban terseret arus air dan tenggelam. Alat ini pun dilengkapi dengan tali dan *life buoy light* yang fungsinya sebagai tanda, *life buoy light* dengan otomatis memancarkan cahaya apabila terapung di air karena posisi *life buoy light* berdiri, memudahkan tim penyelamat menemukan posisi korban.

4) Sekoci penolong (*Life boat*)

Sekoci penolong ini diturunkan menggunakan dewi-dewi (*davit*) ke air untuk menyelamatkan diri (Mengangkat crew saat dalam keadaan darurat (kapal tenggelam) di dalam sekoci ini dilengkapi dengan bermacam2 peralatan dan bahan makanan (*paracute signal, redhand flare, buoyant smoke signal, food ration, mineral water* yang harus

diganti dalam 1 tahun sekali dan juga terdapat alat pancing, radar reflector, sart & EPIRP)

5) Rakit penyelamat (*Rescue boat*)

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

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

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

7) *Immersion Suit*

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

8) *Parachute Signal*

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

9) *Red Hand Flare*

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

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

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

11) *Smoke Signal*

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

5. Kru Kapal (Awak Kapal)

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

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

6. Latihan Keselamatan

Menurut ketentuan *Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974 Consolidated 2008, Amandemen 2008* Bab III Peraturan 19, Pelatihan dan latihan dalam keadaan darurat menyatakan bahwa :

- a. Peraturan ini berlaku untuk semua kapal.
- b. Pengetahuan tentang instalasi keselamatan dan praktik apel
 - 1) Setiap anggota crew kapal harus paham dengan tugas - tugas darurat yang diberikan sebelum kapal berangkat.
 - 2) Di kapal yang melakukan perjalanan dimana para penumpang dijadwalkan akan berada di atas kapal dalam waktu lebih dari 24 jam, apel penumpang harus dilaksanakan dalam waktu 24 jam setelah embarkasinya. Para penumpang harus diberitahukan cara menggunakan jaket pelampung dan tindakan yang diambil dalam keadaan darurat.
 - 3) Ketika penumpang baru berangkat, pengarahan keselamatan penumpang harus segera diberikan sebelum berangkat, atau segera setelah berangkat. Pengarahan itu harus mencakup instruksi yang diatur dalam pasal 8.2 dan 8.4 dan harus dilakukan melalui sarana pengumuman. Dalam satu atau lebih bahasa yang mungkin dipahami oleh para penumpang. Pengumuman tersebut harus dibuat alat untuk menyampaikan pengumuman di kapal, saran sebanding lain yang bisa didengar paling tidak oleh penumpang yang belum mendengarnya selama dalam perjalanan. Pengarahannya itu dapat disertakan dalam apel yang diatur oleh ayat 2.2 bila apel dilaksanakan segera setelah keberangkatan. Kartu informasi atau poster atau program video ditampilkan pada layar kapal mungkin digunakan untuk mendukung pengarahan tersebut, tetapi tidak bisa digunakan sebagai pengganti pengumuman.

c. *Drills* (latihan keselamatan)

Latihan harus dilakukan sepanjang memungkinkan seolah - olah ada keadaan darurat). Setiap anggota kru harus berpartisipasi paling tidak satu

latihan meninggalkan kapal dan satu latihan kebakaran setiap bulan latihan dari kru akan dilakukan dalam waktu 24 jam dari kapal meninggalkan pelabuhan jika lebih dari 25% dari kru belum berpartisipasi dalam latihan untuk meninggalkan kapal dan kebakaran kapal pada bulan terdahulu. Ketika sebuah kapal untuk pertama kalinya melakukan pelayaran, setelah modifikasi karakter utama atau ketika kru baru bergerak, latihan ini harus diadakan sebelum berlayar. Pemerintah dapat menerima pengaturan lain yang setidaknya setara untuk kelas-kelas dari kapal yang mana ini tidak praktis.

d. Latihan dan Instruksi di kapal

- 1) Pelatihan di kapal dan petunjuk dalam penggunaan peralatan penyelamatan jiwa di kapal termasuk peralatan buih keselamatan dan dalam penggunaan peralatan pemadam kebakaran, di kapal harus diberikan sesegera mungkin paling lambat 2 minggu setelah bergabung sebagai anggota awak kapal. Namun jika anggota kru pada tugas yang dijadwalkan secara rutin di kapal, pelatihan tersebut harus diberikan selambat-lambatnya 2 minggu setelah saat pertama kali bergabung dengan kapal. Instruksi untuk menggunakan peralatan pemadam kebakaran kapal, peralatan keselamatan dan penyelamatan di laut harus diberikan dalam interval waktu yang sama dengan latihan. Instruksi individu mencakup bagian-bagian berbeda pada peralatan keselamatan dan pemadam harus dicakup dalam satu jangka waktu 2 bulan.
- 2) Setiap awak kapal harus diberikan instruksi yang mencakup namun tak dibatasi pada hal-hal sebagai berikut :
 - a) Pengoperasian dan penggunaan rakit penolong yang dapat dikembangkan di kapal.
 - b) Masalah hypothermia, pertolongan pertama terhadap hypothermia dan prosedur pertama yang lain.
 - c) Instruksi khusus yang diperlukan untuk penggunaan alat-alat

penolong di kapal dalam keadaan cuaca dan laut yang buruk.

- d) Pengoperasian dan penggunaan peralatan pemadam kebakaran. Pelatihan penggunaan nikit penolongg (*Fast Rescue Boat*) di atas kapal harus dilakukan pada kurun waktu tidak lebih dari tiga bulan pada setiap saat yang memungkinkan harus mencakup penurunan rakit penolong dan berolah gerak di sekitar kapal.

7. *Safety Management System (SMS)*

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

- . Tujuannya untuk pengurangan resiko kecelakaan kerja dengan cara yang praktis.

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

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

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

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

Peraturan *Safety Of Life At Sea (SOLAS)* adalah peraturan yang mengatur keselamatan maritim paling utama. Demikian untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup dilaut dimulai sejak tahun 1914, karena saat itu mulai dirasakan bertambah banyak kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa dimana-mana.

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

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

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

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

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

- a. *Chapter 6.1* Perusahaan harus menjamin bahwa seorang Nakhoda sudah :
 - 1) Dipilih secara teliti untuk memberikan komando
 - 2) Sepenuhnya mengetahui SMS perusahaan dan,
 - 3) Diberi dukungan yang diperlukan, sehingga tugas-tugas Nakhoda dapat terlaksana dengan aman.
- b. *Chapter 6.2* Perusahaan harus menjamin bahwa tiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut yang berikualifikasi, bersertifikat, dan sehat secara medis sesuai dengan persyaratan-persyaratan, baik nasional maupun internasional
- c. *Chapter 6.3* Perusahaan harus membuat prosedur untuk menjamin bahwa personil baru atau personil yang dipindahkan pada tugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan lingkungan diberi waktu penyesuaian yang cukup dengan tugas-tugasnya. Petunjuk-petunjuk yang penting sebelum berlayar, harus ditentukan, didokumentasikan, dan dipersiapkan
- d. *Chapter 6.4* Perusahaan menjamin bahwa seluruh personil yang terlibat dalam SMS memiliki pengetahuan yang baik mengenai hukum, peraturan, Code dan petunjuk yang berlaku
- e. *Chapter 6.5* Perusahaan harus membentuk dan memelihara prosedur yang akan digunakan untuk menetapkan jenis latihan yang mungkin diperlakukan, dalam menunjang pelaksanaan SMS lebih lanjut dan harus menjamin bahwa latihan dimaksud diberikan pada seluruh personil yang memerlukan
- f. *Chapter 6.6* Perusahaan harus membuat prosedur yang memungkinkan semua personil kapal menerima informasi yang berhubungan dengan SMS dalam bahasa yang dimengerti oleh mereka
- g. *Chapter 6.7* Perusahaan harus menjamin bahwa personil kapal dapat berkomunikasi secara efektif dalam melaksanakan tugasnya yang berhubungan dengan SMS

10. Pelaksanaan

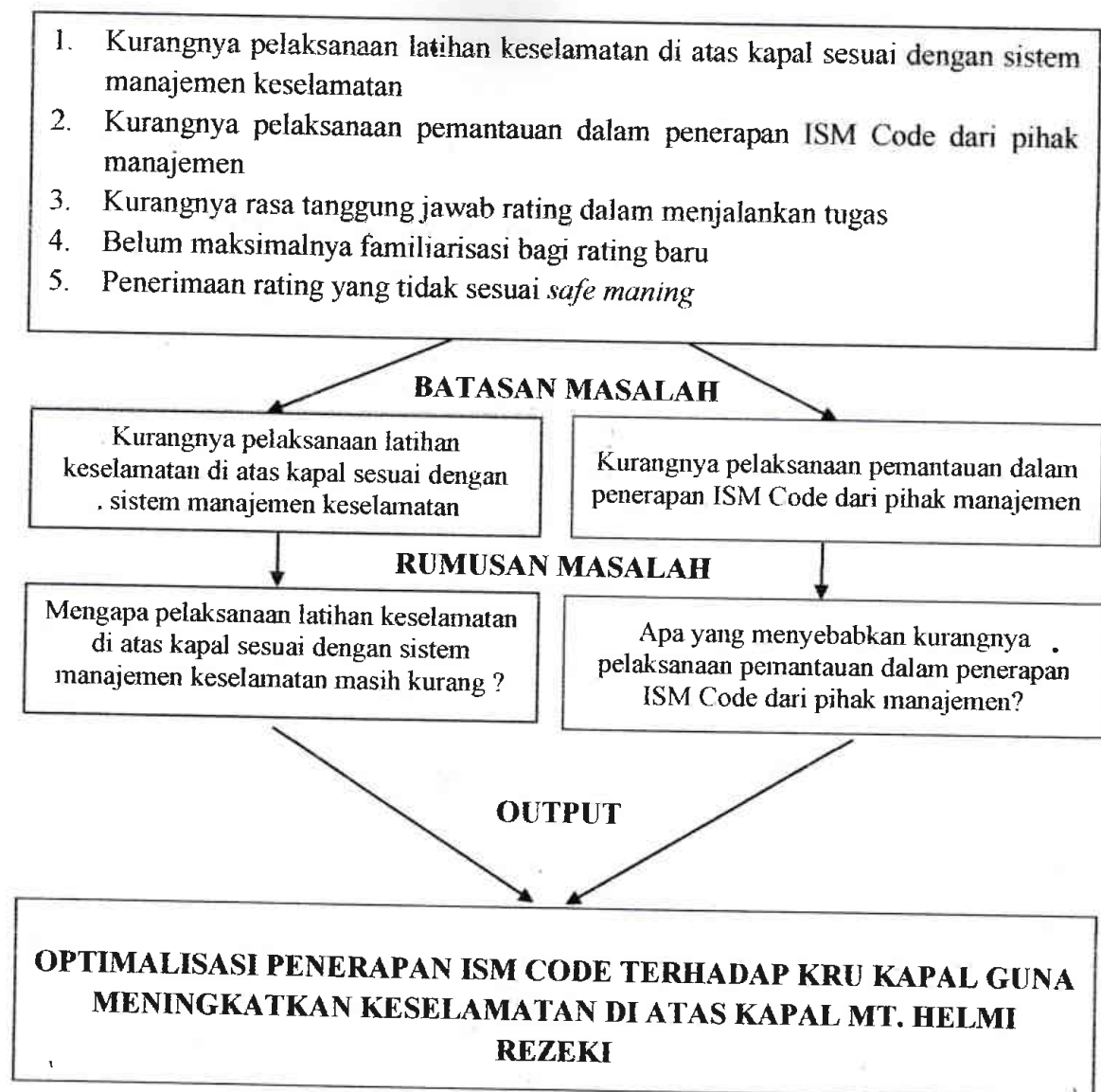
Pengertian Pelaksanaan berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah proses, cara, perbuatan melaksanakan suatu rancangan, keputusan dan sebagainya. Pelaksanaan adalah suatu tindakan atau pelaksanaan dari sebuah rencana yang sudah disusun secara matang dan terperinci, implementasi biasanya dilakukan setelah perencanaan sudah dianggap siap.

11. Pemantauan

penilaian yang terus menerus terhadap fungsi kegiatan-kegiatan proyek di dalam konteks jadwal-jadwal pelaksanaan dan terhadap penggunaan input-input proyek oleh kelompok sasaran di dalam konteks harapan-harapan rancangan (Mudjahidin, 2010).

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Untuk memudahkan penulis maupun pembaca dalam mempelajari makalah ini, penulis memberikan gambaran berupa block diagram mengenai konseptual bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting dan terlihat keterkaitan antara variable yang diteliti dan secara teoritis dapat ditemukan pemecahan masalahnya (kerangka pemikiran terlampir





SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

MT. Helmi Rezeki adalah kapal *bulk carrier* berbendera Indonesia milik perusahaan PT. Ardila Insan Sejahtera. Adapun fakta kondisi yang penulis temui selama bekerja di atas kapal tersebut diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Kurangnya Pelaksanaan Latihan Keselamatan Di Atas Kapal Sesuai Dengan Sistem Manajemen Keselamatan

Pada tanggal 05 Januari 2021 saat kapal sedang berlabuh di pelabuhan Sekupang, seluruh awak kapal berkumpul di *Muster Station*. Simulasi kebakaran adalah kamar mesin (*Engine Room*) dengan satu korban yaitu juru minyak. Seorang petugas auditor bertanya kepada juru mudi tentang tindakan pertama kali yang harus dilakukan bila ia melihat kebakaran tersebut. Dan dijawab oleh juru mudi dengan mencari alat penyelamat jinjing (*CO₂ Portable Fire Extinguisher*) terdekat dan melaporkan kepada masinis jaganya (*Duty Engineer*).

Selanjutnya satu regu pemadam kebakaran dibawah pimpinan Masinis 2 (*2nd Engineer*) masuk untuk memadamkan api dan menemukan seorang korban yang perlu diselamatkan. Maka regu penyelamat segera menyiapkan diri dengan memakai SCBA (*Self contained Breathing Apparatus Set*) tapi diperlukan waktu yang lama untuk memakainya. Hal ini dikarenakan tidak familiar/ terbiasanya si pemakai dengan peralatan SCBA (*Self contained Breathing Apparatus*) yang ada di atas kapal.

Selanjutnya petugas (*Surveyor*) untuk menunjuk juru minyak untuk mengoperasikan pompa kebakaran darurat. Juru minyak tersebut mengalami kesulitan untuk melaksanakannya, sehingga waktu yang diperlukan untuk menghidupkan pompa cukup lama, malah terkesan tidak mengerti sama sekali.

Kondisi tersebut disebabkan belum maksimalnya pelaksanaan latihan keselamatan (*drill*) di atas kapal.

Berdasarkan kejadian diatas, petugas tidak merasa puas dan memberikan beberapa catatan *Minor Non Conformity Report* (NCR) kepada Nahkoda dan meminta untuk melakukan latihan keselamatan dan penggunaan alat-alat keselamatan pada keesokan harinya. Mendapati *Minor Non Conformity Report* tersebut, Nahkoda serta seluruh Perwira senior (*Senior Officer*) mengadakan pertemuan untuk membahas langkah-langkah yang perlu diambil untuk merevisi kesalahan-kesalahan yang sudah terjadi tersebut.

2. Kurangnya Pelaksanaan Pemantauan Dalam Penerapan ISM Code Dari Pihak Manajemen

Kualifikasi sumber daya manusia merupakan kriteria untuk menjadi pengawas atas penerapan ISM Code khususnya terhadap manajemen keselamatan di kapal, yang telah ditetapkan oleh perusahaan, sesuai dengan standar yang berlaku. Namun kualifikasi, yaitu pengalaman, pelatihan dan pendidikan yang telah ditetapkan oleh perusahaan masih belum sesuai dengan persyaratan atau peraturan dari ISM Code, mengenai persyaratan seorang petugas untuk mengawasi penerapan ISM Code baik di kapal maupun di darat. Pengalaman petugas pengawas, sebenarnya sudah sesuai dengan aturan yang ada, namun asisten DPA yang bertanggung jawab untuk menjalankan pengawasan penerapan ISM Code tidak menjalankan tugasnya dengan baik mengenai aspek teknis dan operasional kapal. Fakta ini sebagaimana yang penulis temui pada tanggal 05 Januari 2021.

B. ANALISIS DATA

Dari 2 (dua) identifikasi masalah yang jadi prioritas, maka penulis dapat memberikan analisis beberapa penyebab masalah tersebut dengan penjabarannya sehingga pada saat pemecahan masalah lebih dapat dilakukan dengan lebih sistematis dan ringkas, sebagai berikut:

1. Kurangnya Pelaksanaan Latihan Keselamatan Di Atas Kapal Sesuai

Dengan Sistem Manajemen Keselamatan

Adapun analisis dari 2 (dua) faktor penyebab tersebut yaitu :

a. Terlalu Padatnya Jadwal Operasional Kapal

Padatnya jadwal operasional kapal sehingga latihan keadaan darurat secara berkala tidak dapat dilakukan sesuai prosedur ISM Code di kapal. Berdasarkan ISM Code Pasal 6.2 peraturan dan persyaratan standar diberikan oleh perusahaan pelayaran dan harus dipenuhi bagi semua awak kapal yang akan bekerja diatas kapal menyatakan: Perusahaan pelayaran harus memastikan bahwa setiap kapal harus diawaki dengan ABK yang berkualitas mampu bersertifikasi dan secara kesehatan siap bekerja sesuai dengan peraturan nasional dan internasional. Sebagai bukti bahwa semua awak kapal mampu dan siap bekerja diatas kapal adalah mereka memiliki sertifikat-sertifikat profesi seperti *Basic Safety Training (BST)*, *Survival Craft and Rescue Boat (SCRB)*, *Advanced Fire Fighting (AFF)* dan sebagainya yang menandakan sudah mendapatkan pendidikan dan pengetahuan dan mengenai peralatan-peralatan keselamatan dan penyelamatan diri dalam keadaan darurat yang berdasarkan ISM Code.

Melihat kondisi pelayaran seperti di atas, tentu sangat berpengaruh terhadap jadwal latihan keselamatan (*drill*). Jadwal yang telah dibuat tidak dapat dilakukan secara maksimal. Sehingga sebagian ABK kurang memahami prosedur keselamatan sesuai aturan ISM Code di atas kapal. Meskipun ABK sudah paham prosedur keselamatan tersebut, akan tetapi dengan tidak adanya latihan sehingga keterampilan dalam mengaplikasikan prosedur tersebut kurang. Hal ini sangat tidak diinginkan, karena ABK tidak siap dalam menghadapi keadaan darurat yang dapat terjadi kapan saja.

b. Kurangnya Semangat ABK dalam Mengikuti Latihan Keselamatan (*Drill*)

Setiap Pimpinan di atas kapal dituntut untuk melaksanakan prosedur keselamatan yang benar dan baik di atas kapal untuk kelancaran

operasional kapal. Keselamatan kerja yang dicapai dari suatu pekerjaan dapat ditentukan oleh faktor manusia atau tenaga pelaksana dan peralatan pendukung yang digunakan dalam keselamatan kerja tersebut. Masih ada ABK yang tidak mau serius membaca atau mempelajari buku-buku petunjuk mengenai prosedur keselamatan kerja yang harus dilaksanakan di kapal dari perusahaan maupun dari pencharter kapal.

Motivasi untuk mengikuti latihan keselamatan (*drill*) sangat penting bagi ABK. Bila sudah ada motivasi dalam diri ABK tersebut suatu pekerjaan yang berat pun menjadi ringan dan pekerjaan yang dilakukan itu akan mempunyai hasil yang baik, karena dikerjakan dengan senang hati.

Motivasi timbul dari dalam diri ABK, akan tetapi seringkali seorang ABK tidak mempunyai motivasi untuk melakukan suatu kegiatan maupun tugasnya. Jadi ABK ini hanya datang mengikuti latihan keselamatan di atas kapal akan tetapi tidak serius dalam menjalankan rangkaian latihan tersebut. Dalam hal ini atasan harus dapat memberikan motivasi kepada awak kapal ini agar dapat melakukan suatu pekerjaan dengan baik.

Menurut teori-teori motivasi yang ada, motivasi untuk mengikuti latihan artinya semangat yang timbul dari dalam diri ABK, tanpa paksaan dan tekanan dari siapa pun untuk mengikuti latihan keselamatan tersebut. Bila hal ini sudah dipahami oleh seluruh awak kapal, maka latihan keselamatan dapat berjalan dengan baik sesuai dengan apa yang diharapkan oleh perusahaan.

2. Kurangnya Pelaksanaan Pemantauan Dalam Penerapan ISM Code Dari Pihak Manajemen

Adapun analisis dari 2 (dua) penyebab tersebut yaitu:

a. Kurangnya Perhatian Pihak Manajemen Terhadap Keselamatan Kapal

DPA merupakan seseorang (atau lebih) yang ditunjuk oleh perusahaan dan memiliki akses langsung dengan manajemen perusahaan dan menjadi

penghubung antara pihak kapal dengan manajemen perusahaan. DPA memiliki tanggung jawab untuk memonitor berbagai aspek terkait keselamatan dan perlindungan lingkungan dalam pengoperasian kapal. Tugas dan tanggung jawab DPA secara nyata telah tertuang dalam *International Safety Management Code (ISM Code)* yang menyatakan bahwa setiap perusahaan pelayaran, diwajibkan untuk memiliki seseorang yang memiliki tugas serta tanggung jawab untuk memantau serta mengikuti seluruh kegiatan terkait keselamatan kapal. Dengan demikian dapat diketahui bahwa DPA memiliki fungsi vital dalam suatu perusahaan pelayaran.

Kurangnya perhatian dari pihak manajemen di darat terhadap keselamatan kapal sehingga maksud dari ISM Code tidak tercapai. Adapun maksud dari adanya ISM Code adalah guna menyediakan standar internasional untuk manajemen dan pengopersian kapal yang aman dan mencegah terjadinya pencemaran, dimana tujuannya tersebut tersirat dan berbunyi "*to ensure safety at sea, prevention of human injury or loss of life, and avoidance of damage to the environment, in particular to the marine environment and to the property*".

b. Kurangnya Pemahaman Pihak Manajemen Tentang ISM Code

Dalam hal penunjukan seseorang untuk menduduki jabatan sebagai DPA, Perusahaan pelayaran harus mengacu pada *Guidance on the qualifications, training and experience necessary for undertaking the role of the designated person under the provision of the International Safety Management (ISM) Code ; Annex to MSC-MEPC.7/Circ.6.*

- 1) Dalam permasalahan kualifikasi, diketahui bahwa DPA, memiliki latar belakang pendidikan yang tidak sesuai dengan kualifikasi dalam ketentuan tersebut, sehingga kurang menguasai bidang kerja.
- 2) Dalam permasalahan pelatihan, ternyata karena DPA memiliki latar belakang pendidikan yang kurang sesuai dengan lingkungan kerja, maka pengetahuan tentang kapal dan pengoperasiannya pun juga terbatas. Oleh karena itu pemberlakuan ISM Code di kapal tidak

optimal.

- 3) Dalam hal pengalaman, dapat diketahui jika ternyata DPA perusahaan tersebut memiliki pengalaman yang kurang terutama dalam menjembatani komunikasi antara pihak kapal dengan perusahaan mengenai berbagai permasalahan terkait implementasi ISM Code di atas kapal.

C. PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan uraian pada analisis data di atas, maka untuk meningkatkan keterampilan anak buah kapal dalam menghadapi keadaan darurat dapat dilakukan dengan cara sebagai berikut :

- 1. Kurangnya pelaksanaan latihan keselamatan di atas kapal sesuai dengan sistem manajemen keselamatan**

Pemecahan masalahnya sebagai berikut :

- a. Menyesuaikan Jadwal Latihan Keselamatan dengan Operasional Kapal**

Sebagaimana telah dijelaskan pada analisis data di atas, bahwa latihan keselamatan tidak dapat dilaksanakan secara maksimal dikarenakan padatannya jadwal operasional kapal. Untuk mengatasinya dapat dilakukan dengan cara menjadwalkan latihan keselamatan (*drill*) dan melaksanakannya setiap bulan sekali atau pada saat kapal tidak beroperasi. Pada saat kapal tidak beroperasi atau dengan meminta ijin untuk melakukan latihan keselamatan (*drill*). Dengan demikian latihan keselamatan dapat dilaksanakan secara maksimal sehingga ABK lebih terampil dan disiplin dalam menjalankan prosedur keselamatan sesuai aturan ISM Code.

Peningkatan Sumber daya Manusia sebagaimana dijelaskan dalam Aturan STCW 1978 Amandement 2010 B-II / 1 Poin 7 tentang Program Pelatihan Di Atas Kapal sebagai berikut :

- 1) Semua pelaut harus dilatih agar sebelum bertugas di atas kapal sudah

memahami dan mengetahui tentang :

- a) Macam-macam keadaan darurat yang dapat terjadi dilaut seperti kebakaran, tabrakan, kandas dan yang lainnya.
- b) Jenis-jenis alat penolong yang harus ada di atas kapal.
- c) Memenuhi prinsip-prinsip penyelamatan.
- d) Manfaat dari latihan-latihan.

Kesiapan siagaan dalam menghadapi keadaan darurat, dengan cara selalu mengingat mengenai tugas-tugasnya dalam sijil darurat, pos tugas, isyarat pemanggilan (alarm), tempat dan cara pemakaian rompi penolong (*life jacket*), cara menaiki sekoci penolong baik dari kapal maupun dari air/ laut serta cara mempersiapkan dan mengolah gerak sekoci.

2) Pelaksanaan Latihan

- a) Latihan harus dilaksanakan sepanjang memungkinkan seolah-olah ada keadaan darurat sebenarnya.
- b) Setiap anggota *crew* harus berpartisipasi di dalam paling tidak satu latihan meninggalkan kapal dan satu latihan kebakaran setiap bulan. Dalam SOLAS Regulation III/19.3.2 dijelaskan bahwa latihan *crew* ini berlangsung dalam 24 jam dari saat kapal meninggalkan pelabuhan bila 25% dari *crew* belum berpartisipasi dalam latihan untuk meninggalkan kapal dan kebakaran di atas kapal tersebut pada bulan terdahulu. Ketika kapal digunakan untuk pertama kalinya, setelah modifikasi atas karakter utama atau ketika *crew* baru dilibatkan, latihan ini harus dilaksanakan sebelum berangkat. Pemerintah (*the administration*) mungkin menerima pengaturan-pengaturan lain yang paling tidak setara dengan kelas-kelas kapal untuk mana latihan-latihan ini tidak dapat dilaksanakan.

3) Pelatihan dan instruksi di atas kapal

- a) Dalam SOLAS Regulation III/19.3.3 bahwa pelatihan di kapal dan petunjuk dalam penggunaan peralatan penyelamatan jiwa di kapal termasuk peralatan pelampung keselamatan dan dalam penggunaan peralatan pemadam kebakaran di kapal harus diberikan sesegera mungkin namun paling lambat 2 minggu setelah bergabung sebagai anggota ABK. Namun jika anggota *crew* pada tugas yang dijadwalkan secara rutin di kapal, pelatihan tersebut harus diberikan selambat-lambatnya 2 minggu setelah saat pertama kali bergabung dengan kapal. Instruksi untuk menggunakan peralatan pemadam kebakaran kapal, peralatan keselamatan, dan penyelamatan di laut harus diberikan dalam interval waktu yang sama dengan latihan. Instruksi individu mencakup bagian-bagian yang berbeda pada peralatan keselamatan dan pemadaman kebakaran, tetapi semua peralatan keselamatan dan pemadam kebakaran harus dicakup dalam suatu jangka waktu 2 bulan.
- b) Setiap ABK harus diberikan instruksi yang mencukupi namun tidak dibatasi pada hal-hal sebagai berikut :
- (1) Pengoperasian dan penggunaan rakit penolong yang dapat dikembangkan di kapal.
 - (2) Masalah *hypotermia*, pemberian pertolongan pertama terhadap *hypotermia* dan prosedur pertolongan pertama lain yang memadai.
 - (3) Instruksi khusus yang diperlukan untuk penggunaan alat-alat penolong di kapal dalam keadaan cuaca dan laut yang buruk.
 - (4) Pengoperasian dan penggunaan peralatan pemadam kebakaran.
- c) Pelatihan di atas kapal dalam penggunaan rakit penolong (*liferaft*) diluncurkan dengan derek dan akan berlangsung pada interval tidak lebih dari empat bulan setiap kapal yang dilengkapi dengan

peralatan semacam itu. Bila dapat dilaksanakan pelatihan ini mencakup penggelembungan dan penurunan rakit penolong (*liferaft*). Rakit penolong (*liferaft*) ini merupakan rakit penolong (*liferaft*) khusus yang dimaksudkan untuk tujuan pelatihan saja, yang bukan merupakan bagian dan peralatan keselamatan jiwa kapal, rakit penolong semacam itu harus ditandai dengan jelas.

b. Memberikan Motivasi Kepada ABK Tentang Fungsi Latihan Keselamatan

Perusahaan harus melakukan pembinaan secara langsung terhadap pengawas maupun para perwira di kapal untuk meningkatkan pemahaman, kesadaran terhadap pelaksanaan prosedur keselamatan kerja. Pembinaan-pembinaan yang harus dilakukan perusahaan berupa pelaksanaan kebijakan *ISM Manual* seperti *Safety Familiarization*, *Permit To Work System*, *Job Safety Analysis*, *Safety Check List*, *Tool Box Meeting*, *Ship Safety Meeting*, *Safety Training*, *Persentation*, *Safety Video* dan tanya jawab seputar prosedur keselamatan kerja, yang dinilai masih terasa asing bagi para pelaut pemula atau pelaut yang belum berpengalaman.

Pemberian contoh bagaimana cara membuat atau melaksanakan prosedur-prosedur dan akibatnya kalau tidak melaksanakan prosedur keselamatan kerja tersebut. Dengan demikian akan meningkatkan kesadaran atas pentingnya prosedur keselamatan kerja tersebut sehingga dapat menumbuhkan rasa tanggung jawab seperti sebelum melakukan pekerjaan terlebih dahulu mengadakan *Tool Box Meeting* dan pengisian *check list form* sebagai laporan pengawasan dalam pelaksanaan prosedur keselamatan kerja tersebut.

Pengecekan secara langsung oleh pihak perusahaan dimaksudkan bukan untuk mencari kesalahan pihak kapal, akan tetapi untuk membantu pihak kapal dalam melaksanakan kebijakan perusahaan seperti *SMS Manual*. Perusahaan dalam melaksanakan pengecekan secara langsung seperti dilaksanakannya program internal audit langsung ke kapal harus ditingkatkan lagi dengan memberikan petunjuk penyelesaian atas semua

ketidaksesuaian yang dijumpai selama internal audit. Setelah melakukan internal audit wakil perusahaan harus memberikan laporan hasil auditnya kepada pimpinan di kapal, melakukan diskusi, memberikan saran-saran, memberikan petunjuk cara penyelesaiannya dan selanjutnya mengadakan meeting yang dihadiri oleh semua ABK untuk meningkatkan kesadaran semua ABK sehingga pimpinan kapal tidak mengalami kesulitan dan mendapatkan dukungan dari semua ABK dalam menyelesaikan ketidaksesuaian berdasarkan hasil internal audit.

Ketentuan-ketentuan dari *International Labour Organization* (ILO) tentang Pencegahan kecelakaan di atas kapal di laut dan di pelabuhan, Bab I/2.2 tentang tugas-tugas dan kewajiban umum Nakhoda adalah :

- 1) Nakhoda harus menerbitkan pemberitahuan atau peringatan-peringatan yang tepat (*appropriate notice*) dan instruksi-instruksi dalam bentuk yang jelas dan mudah di pahami dan dalam bahasa yang mudah dimengerti oleh seluruh ABK dan memeriksa dengan betul bahwa instruksi - instruksi tersebut telah dimengerti.
- 2) Nakhoda harus melakukan penyelidikan atas semua kecelakaan atau kejadian-kejadian yang nyaris mencelakakan dan mencatat serta melaporkannya sesuai dengan Undang-undang dan peraturan-peraturan nasional yang berlaku dan prosedur pelaporan yang dibuat oleh pemilik kapal (*owner*).
- 3) Nakhoda harus memastikan agar perlengkapan keselamatan (*safety equipments*), termasuk semua perlengkapan darurat pelindungnya (*emergency and protective equipments*) dirawat dan disimpan dengan baik serta siap pakai setiap saat.
- 4) Nakhoda harus memastikan agar semua latihan dan kewajiban berkumpul yang telah ditentukan oleh Negara (*statutory drills and musters*) dilaksanakan dengan sungguh-sungguh (*realistic*), efektif dan konsisten dengan jarak waktu/interval yang di syaratkan dan sesuai dengan ketentuan-ketentuan serta peraturan-peraturan yang berlaku.

- 5) Nakhoda harus memastikan agar latihan-latihan praktis dan teoritis dimasukkan dalam prosedur-prosedur penanganan keadaan darurat. Penggunaan perlengkapan darurat khusus apapun yang ada di kapal harus diperagakan kepada ABK setiap selang waktu yang teratur.

Jika memang tidak bertentangan dalam Undang-undang serta ketentuan praktis pemerintah negara bendera kapal (nasional), Nakhoda harus memastikan agar di angkat satu / lebih perwira kapal yang bertugas sebagai perwira keselamatan (*safety officer*) yang tugas-tugasnya tertera didalam penjelasan tugas-tugas dan tanggung jawab umum perwira keselamatan. Perwira keselamatan di kapal harus menjamin terselenggaranya perawatan dan pemeliharaan terhadap peralatan keselamatan di atas kapal agar dapat dipergunakan ketika dalam keadaan darurat.

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

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

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

- b) Peralatan keselamatan diharapkan lebih awet dan tahan lama

Dalam latihan dapat pula diajarkan bagaimana menggunakan

peralatan keselamatan sehingga dapat mengurangi kerusakan. Memperpanjang umur peralatan dan sebagainya. Sebagaimana kita ketahui bahwa alat-alat keselamatan merupakan suatu intervensi yang sangat penting. Sehingga penggunaan yang baik akan dapat mengurangi kerusakan dan pemeliharaan serta memperpanjang umur peralatan tersebut.

c) Angka kecelakaan diharapkan lebih kecil

Dalam latihan ini maka ABK dapat mengetahui besarnya manfaat sebuah alat keselamatan sehingga dapat memahami benar betapa pentingnya alat keselamatan tersebut dan dengan mengetahui hal tersebut para ABK akan bekerja dengan lebih baik.

Sehingga dapat dihindari dari segala kemungkinan hal-hal yang tidak diinginkan dalam kecelakaan kapal seperti : kebakaran, kebocoran, kandas, tubrukan, dan lain-lain dapat diatasi dengan baik.

d) Tanggung jawab diharapkan lebih besar

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

2. Kurangnya Pelaksanaan Pemantauan Dalam Penerapan ISM Code dari Pihak Manajemen

Pemecahan masalahnya yaitu :

a. Pihak Manajemen Lebih Berperan Dalam Meningkatkan Keselamatan Kapal

Perusahaan pelayaran harus menunjuk seorang setingkat Manajer yang disebut DPA. Ia bertanggung jawab dan melakukan pengawasan terhadap keselamatan (*safety*) dari Perusahaan Pelayaran tersebut. Manajer penanggung jawab ini harus bertanggung jawab dan mempunyai akses langsung kepada Pimpinan tertinggi dari Perusahaan Pelayaran tersebut. Pihak manajemen perlu memastikan bahwa semua awak kapal memiliki pengetahuan yang memadai tentang prosedur penggunaan alat-alat keselamatan dengan cara memberikan familiarisasi dan sosialisasi tentang peralatan keselamatan.

Fungsi dan Tanggung Jawab DPA Sesuai ketentuan International Safety Management Code Berbagai hal yang wajib dilakukan oleh seorang DPA (*Designated Person Ashore*) sebagai bentuk pemantauan dan pengawasan terkait keselamatan dan perlindungan lingkungan dalam pengoperasian kapal antara lain meliputi :

- 1) Melaksanakan komunikasi serta penerapan kebijakan keamanan dan perlindungan lingkungan.
- 2) Melaksanakan evaluasi dan peninjauan ulang terhadap efektivitas system management keselamatan yang berlaku
- 3) Melakukan pelaporan dan analisa terhadap berbagai bentuk ketidaksesuaian, kecelakaan dan kejadian berbahaya yang terjadi di atas kapal
- 4) Mengorganisir dan memonitor audit internal termasuk verifikasi terhadap independensi dan pelatihan internal auditor.
- 5) Melakukan peninjauan ulang dan merevisi terhadap Safety Management System yang berlaku; jika diperlukan.
- 6) Memastikan bahwa tersedia sumberdaya yang memadai dan dukungan/support dari perusahaan

Agar seluruh kewajiban dan fungsi DPA dalam suatu perusahaan pelayaran dapat terpenuhi, maka menjadi keharusan bagi setiap perusahaan

untuk memberikan tugas dan tanggung jawab bagi DPA dalam pemantauan dan pengawasan terkait keselamatan dan perlindungan lingkungan pada pengoperasian kapal. Berbagai program kerja yang harus dilaksanakan oleh seorang DPA antara lain adalah :

- a) Menjamin bahwa *Safety Management Manual* yang dimiliki oleh suatu perusahaan pelayaran telah sesuai dengan ketentuan ISM Code, serta memastikan bahwa setiap ketentuan-ketentuan yang diatur didalamnya telah diberlakukan oleh perusahaan tersebut termasuk oleh kapal-kapal yang dimilikinya.
- b) Memastikan bahwa kegiatan pemeliharaan kapal yang dilaksanakan oleh Anak Buah Kapal sesuai dengan rencana yang tertuang dalam *Plan Maintenance System* serta terlaksana dengan baik, yang dibuktikan dengan laporan dari Nakhoda kepada perusahaan secara rutin dan berkelanjutan.
- c) Mengadakan program internal audit ke seluruh kapal yang dimiliki oleh suatu perusahaan pelayaran, secara berkala minimal setiap satu tahun sekali.
- d) Memastikan bahwa program terkait keselamatan seperti safety meeting, drills, training dan berbagai bentuk latihan keselamatan serta keamanan yang lain berjalan dengan baik di setiap kapal, sesuai dengan jadwal yang telah di susun. Hal tersebut dibuktikan dengan pelaporan yang dilengkapi dengan berbagai dokumen pendukung seperti : absensi, foto pelaksanaan kegiatan, review kegiatan, dan lain sebagainya dari setiap kapal yang dimiliki oleh suatu perusahaan pelayaran.
- e) Memastikan bahwa *Non Conformnity* atau suatu ketidak sesuaian, serta kejadian akan kecelakaan yang akan terjadi (*Near Miss*) di rektifikasi dengan cepat dan benar.
- f) Membantu mengadakan external audit untuk kapal dan perusahaan
- g) Membantu melaksanakan pengontrolan anggaran pengeluaran

- h) Mengupdate Publication sesuai dengan latest publication dari IMO dan menempatkan obsolete dan update publication pada tempatnya
- i) Mengupdate sms manual sesuai hasil review sms manual meeting dan menyusun kembali pada sms perusahaan dengan daftar obsolete dokumen.

b. Penerapan Manajemen Sumber Daya Manusia

Manajemen adalah kegiatan atau proses pengarahan menggerakkan sekelompok orang dan fasilitas dalam usaha untuk mencapai tujuan tertentu. Dalam lingkup sebuah perusahaan, sistem kepengelolaan ini merupakan sebuah hal yang wajib untuk diadakan di setiap bidang-bidang usaha yang menaungi sektor ekonomi. Dengan kata lain, sistem manajemen ini merupakan tonggak utama bagi setiap bidang usaha untuk menggerakkan aktivitasnya.

Untuk merencanakan, mengelola dan mengendalikan sumber daya manusia dibutuhkan suatu alat menejerial yang disebut Manajemen Sumber Daya Manusia (MSDM). MSDM dapat dipahami sebagai suatu proses dalam organisasi serta dapat pula di artikan sebagai suatu kebijakan (*policy*). Sebagai suatu proses, MSDM merupakan bagian dari proses yang membantu organisasi mencapai tujuannya. Adapun penerapan manajemen pada perusahaan pelayaran yang dibahas yaitu manajemen SDM dilaksanakan pada manajemen umum/personalia perusahaan pelayaran.

Menurut Undang-Undang RI No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Bab XIV Ketentuan Umum Pasal 261 sebagai berikut:

- 1) Penyelenggaraan dan pengembangan sumber daya manusia di bidang pelayaran dilaksanakan dengan tujuan tersedianya sumber daya manusia yang professional, kompeten, disiplin, dan bertanggungjawab serta memenuhi standar nasional dan internasional. Hal ini menunjukkan bahwa tujuan dari pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia di bidang pelayaran adalah menciptakan sumber daya manusia maritim yang professional, kompeten, disiplin, dan bertanggung jawab serta memenuhi standar nasional dan internasional

untuk memenuhi ketersediaan pelaut handal di sebuah perusahaan maupun instansi kelautan. (ayat 1)

2) Sumber daya manusia di bidang pelayaran meliputi :

- a) Sumber daya manusia di bidang angkutan di perairan;
- b) Sumber daya manusia di bidang kepelabuhanan;
- c) Sumber daya manusia di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran
- d) Sumber daya manusia di bidang perlindungan maritime. (ayat 4)

Untuk mencapai standar kualifikasi SDM sesuai kriteria untuk menjadi pengawas atas penerapan ISM Code, perusahaan perlu membuat identifikasi kebutuhan pelatihan, siapa saja yang perlu diberikan pelatihan dan apa yang perlu dipelajari, dengan menggunakan langkah-langkah sebagai berikut :

- a) Evaluasi prestasi yaitu, analisis persyaratan kerja, organisasi perlu mengetahui kemampuan dan keahlian yang dimiliki karyawan. Karena jika karyawan diserahi tugas atau pekerjaan, tetapi tidak memiliki ketrampilan yang mendukung pekerjaan tersebut maka karyawan tersebut membutuhkan pelatihan.
- b) Survey sumber daya manusia yaitu, seluruh manajemen dan karyawan diminta menjelaskan masalah dan hambatan yang dihadapi selama program ini berlangsung untuk mengetahui tindakan apa yang akan dilakukan untuk menyelesaikan masalah tersebut.



SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan pada Bab sebelumnya tentang penerapan ISM Code terhadap crew kapal di atas kapal MT. Helmi Rezeki, maka Penulis mengambil beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Jadwal operasional kapal yang sangat padat sehingga pelaksanaan latihan keselamatan di atas kapal belum maksimal.
2. Kurangnya semangat ABK dalam mengikuti latihan keselamatan sehingga latihan keselamatan tidak berjalan sesuai yang diharapkan.

B. SARAN

Berdasarkan uraian pada kesimpulan di atas, maka untuk meningkatkan keterampilan anak buah kapal dalam menghadapi keadaan darurat penulis menyarankan sebagai berikut:

1. Sebaiknya Nakhoda menyesuaikan jadwal latihan keselamatan dengan operasional kapal agar latihan keselamatan dapat dilaksanakan secara maksimal.
2. Sebaiknya Nakhoda memberikan motivasi kepada ABK tentang fungsi latihan keselamatan agar mereka lebih semangat dalam mengikuti latihan keselamatan sesuai jadwal.
3. Seyogyanya pihak manajemen meningkatkan perannya dalam penerapan ISM Code di atas kapal guna meningkatkan keselamatan kapal.

4. Perusahaan hendaknya meningkatkan pemahaman pihak manajemen tentang ISM Code sehingga pelaksanaan pemantauan dalam penerapan ISM Code di atas kapal lebih maksimal

DAFTAR PUSTAKA

- Badudu & Zain, (2006), *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta : Pustaka Sinar Harapan
- Danuasmoro, Goenawan. (2003). *Kesehatan dan Keselamatan Kerja untuk Pelaut*. Jakarta : Djangkar
- Hasibuan Malayu SP, (2006), *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta, Bumi Aksari.
- IMO, (2009), *Safety of Life at Sea (SOLAS)*, IMO, London
- Peter Salim dan Yenny Salim, (2002), *Kamus Bahasa Indonesia Kontemporer*. Jakarta: Modern English Press
- Poerwadarminto. (2013). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai Pustaka
- Poesprodjo, (2007), *Pemahaman Dalam Berorganisasi*, Jakarta, Graha Indonesia
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang *Pelayaran*
- Samsudin. 2005. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Bandung : Pustaka Setia
- Wahab, (2000) *Prinsip-Prinsip Manajemen*, Jakarta : Raja Grafindo Persada
- Winardi, (2016), *Motivasi dan Pemotivasian dalam Manajemen*, Bandung, citra aditya bakti
- _____. *Internasional (ISM Code)*, Jakarta, Penerbit Yayasan Bina Citra Samudra.
- _____. *Standards of Training, Certification and Watchkeeping, (STCW) 1978, Amandement 2010, IMO Publication*

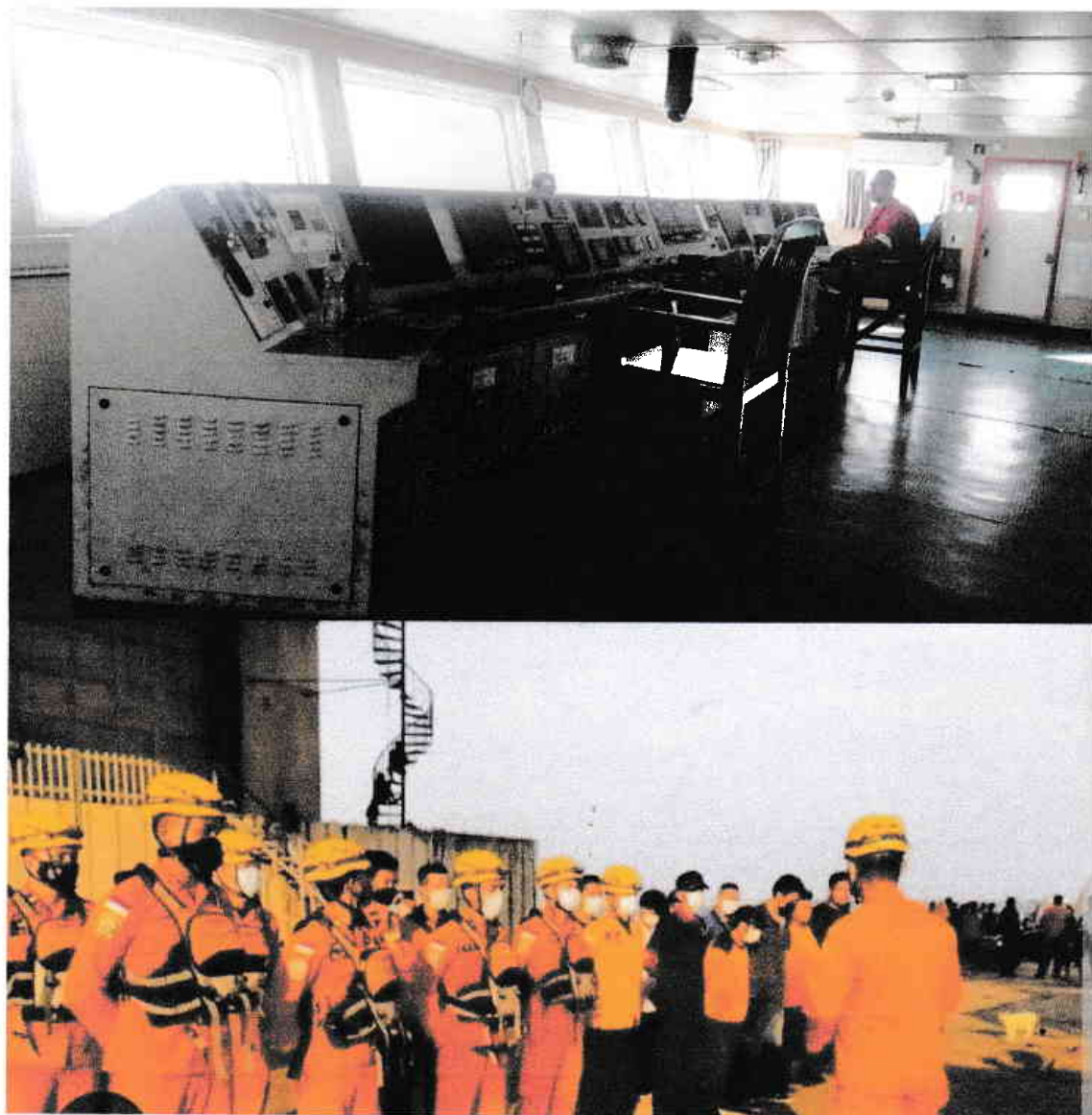


SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

Lampiran



Lampiran



Lampiran



44.1.63



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
JAKARTA



UNIT PERPUSTAKAAN DAN DOKUMENTASI

TANDA TERIMA SKRIPSI / MAKALAH

JUDUL SKRIPSI / MAKALAH

: OPTIMASI PENERAPAN ILMU CODE TERHADAP
OPERASI KAPAL GUNA MENINGKATKAN KESELAMATAN
DI ATAS KAPAL UTI TELUK PEUREUX

DARI

: HASNI HUSNI CHANISO

KETERANGAN

: JUDUL DI UPLOAD DI LINK POKOK BAHASAN MAKALAH

Yang Menerima

(ASTI KARUNIKA)



Jakarta, 17-04.....2023

Yang Menyerahkan