

IMPLEMENTASI *INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE (ISM CODE)* GUNA MENINGKATKAN KESELAMATAN *CREW* DI ATAS KAPAL MV. KARTINI SAMUDRA



SKRIPSI

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh sebutan
Sarjana Terapan Pelayaran**

Disusun Oleh : TRI Istanto

NIT. 52155582.N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019

HALAMAN PERSETUJUAN

IMPLEMENTASI *INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE (ISM CODE)*
GUNA MENINGKATKAN KESELAMATAN *CREW* DI ATAS KAPAL
MV. KARTINI SAMUDRA

Disusun Oleh :

TRI ISTANTO
NIT. 5215582. N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

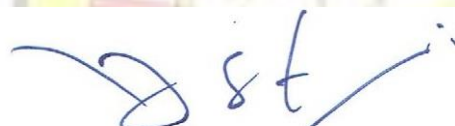
Semarang, Juli 2019

Pembimbing I

Pembimbing II

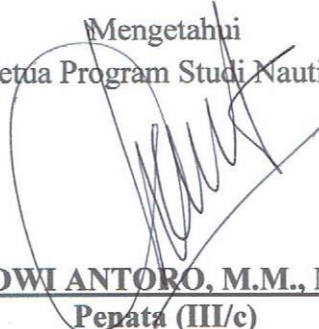


Capt. I Kadek Laju, S.H., M.M.
Penata Tingkat 1 (III/d)
NIP. 19730203 200212 1 002



Yustina Sapan, S.ST., M.M.
Penata (III/c)
NIP. 19771129 200502 2 001

Mengetahui
Ketua Program Studi Nautika



Capt. DWI ANTORO, M.M., M.Mar
Penata (III/c)
NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

IMPLEMENTASI *INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE (ISM CODE)* GUNA
MENINGKATKAN KESELAMATAN *CREW* DI ATAS KAPAL
MV. KARTINI SAMUDRA

Disusun oleh :

TRI ISTANTO
NIT. 52155582. N

Telah diuji dan disahkan oleh Dewan Penguji serta dinyatakan lulus
dengan nilai pada tanggal

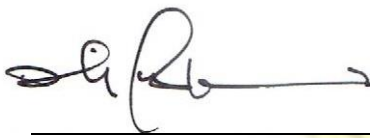
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang,2019

Penguji I

Penguji II

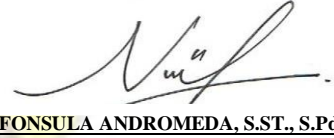
Penguji III



Pembina (IV/a)
NIP. 19680423 198903 1 002



Capt. I Kadek Laju, S.H., M.M.
Penata Tingkat 1 (III/d)
NIP. 19730203 200212 1 002



VEGA FONSLA ANDROMEDA, S.ST., S.Pd., M.Hum.
Penata Tk. 1 (III/d)
NIP. 19770326 200212 1 002

Diketahui Oleh :

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc., M.Mar
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : TRI ISTANTO

NIT : 52155582 N

Jurusan : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul “IMPLEMENTASI *INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE (ISM CODE)* GUNA MENINGKATKAN KESELAMATAN *CREW* DI ATAS KAPAL MV. KARTINI SAMUDRA” adalah benar hasil karya saya sendiri dan bukan salinan / jiplakan dari skripsi orang lain dan saya bertanggung jawab atas judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana skripsi merupakan penyalinan dari skripsi karya orang lain, maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru atau menerima sanksi lain.

Semarang, Juli 2019

Yang menyatakan,



NIT. 52155582. N

MOTTO

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

“Spirit, Try and Pray”

(Tri Istanto)



HALAMAN PERSEMBAHAN

Dengan mengucap rasa syukur kepada Allah SWT, atas segala rahmat dan berkatnya, sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini dengan tepat waktu, dan dengan segenap kerendahan hati karya ini saya persembahkan untuk :

1. Kedua orang tua saya (Alm) Bapak Karyono dan Ibu Sukimi, kedua kakak saya mbak eni dan mas andik, Kepala KSOP Jepara Capt. Tri Jotho. S, mbak Lia, mbak Lirey, Altair, dek Una yang selalu berdoa dan memberikan semangat kepada saya.
2. Seluruh dosen, khususnya bapak Capt. I Kadek Laju, S.H., M.M. dan ibu Yustina Sapan, S.ST.,M.M. yang telah memberikan bimbingan dan pengarahan kepada saya.
3. Saudara seperjuangan saya Rizky Dhama Anantya, Luqman Habib Azka, Syauqi Aziz, Febryan Hermana Putra yang tidak pernah berhenti untuk memotivasi saya dan membantu menyelesaikan skripsi ini.
4. Nakhoda beserta seluruh *crew* kapal MV. Kartini Samudra yang telah sabar membimbing dan mengajarkan arti kehidupan kepada saya selama melaksanakan praktek laut (Prala).
5. Senior, junior, sobat Staff dan Demustar '89 serta sahabat angkatan LII, khususnya Nautika VIII Charlie, terima kasih atas kerjasamanya dan semua pengalaman bersama, selama di kampus PIP Semarang.
6. Para pembaca yang budiman serta seluruh orang yang telah membantu, mendoakan dan menyemangati dalam penyusunan skripsi ini.

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul “IMPLEMENTASI *INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE (ISM CODE)* GUNA MENINGKATKAN KESELAMATAN *CREW* DI ATAS KAPAL MV. KARTINI SAMUDRA”.

Penulisan skripsi ini disusun dengan maksud untuk memenuhi persyaratan memperoleh gelar Profesional Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) dalam bidang Nautika program D.IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Penulis berusaha menyusun skripsi ini sebaik mungkin dengan keadaan yang sebenar-benarnya berdasarkan penelitian yang pernah dilakukan.

Dalam penyusunan skripsi ini penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan, dan saran serta bantuan dari berbagai pihak yang telah membantu menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada :

1. Bapak Dr.Capt. Mashudi Rofik, M.Sc., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Capt. I Kadek Laju, S.H., M.M. selaku Dosen Pembimbing Materi.
3. Ibu Yustina Sapan, S.ST.,M.M. selaku Pembimbing Metodologi dan Penulisan.
4. Seluruh dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini.
5. Keluargaku, yang telah memberikan doa dan dukungan,terima kasih atas kasih sayang, doa, dukungan dan kepercayaan serta ridho yang telah diberikan.

6. Yang terhormat Seluruh jajaran direksi dan staff PT. Jaya Samudra Karunia Shipping yang telah memberikan kesempatan penulis untuk melaksanakan praktek laut.
7. Rekan-rekanku angkatan LII PIP Semarang khususnya N VIII C yang membantu menyumbangkan dukungan dan pemikirannya untuk menyelesaikan skripsi ini.
8. Semua pihak yang telah membantu dan mendukung baik secara moril maupun materil yang tidak dapat penulis sebut satu persatu sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.

Penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan berguna untuk menambah wawasan dan menjadi sumbangan pemikiran kepada pembaca khususnya para taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Apabila terdapat kesalahan dan kekurangan dalam penulisan skripsi ini penulis menyampaikan permohonan maaf. Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih kurang sempurna, penulis mohon pembaca berkenan memberikan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk memperbaiki skripsi ini.

Semarang, Juli 2019

Penulis

DAFTAR ISI

| | |
|-------------------------------|------|
| HALAMAN JUDUL..... | i |
| HALAMAN PERSETUJUAN..... | ii |
| HALAMAN PENGESAHAN..... | iii |
| HALAMAN PERNYATAAN | iv |
| HALAMAN MOTTO | v |
| HALAMAN PERSEMBAHAN | vi |
| KATA PENGANTAR | vii |
| DAFTAR ISI..... | ix |
| DAFTAR GAMBAR | xi |
| DAFTAR LAMPIRAN..... | xii |
| ABSTRAK | xiii |
| ABSTRACT | xiv |
| BAB 1 PENDAHULUAN | |
| A. Latar Belakang | 1 |
| B. Perumusan Masalah..... | 4 |
| C. Batasan Masalah..... | 4 |
| D. Tujuan Penelitian..... | 4 |
| E. Manfaat Penelitian..... | 5 |
| F. Sistematika Penulisan..... | 6 |

| | | |
|---------|--------------------------------------|----|
| BAB II | LANDASAN TEORI | |
| | A. Tinjauan Pustaka | 9 |
| | B. Kerangka Berfikir..... | 13 |
| | C. Definisi Operasional..... | 15 |
| BAB III | METODE PENELITIAN | |
| | A. Waktu dan Tempat Penelitian | 17 |
| | B. Metode Penelitian..... | 17 |
| | C. Sumber Data..... | 18 |
| | D. Teknik Pengumpulan Data | 19 |
| | E. Analisa Data | 22 |
| | F. Metode Penarikan Kesimpulan | 23 |
| | G. Rancangan Penelitian | 23 |
| BAB IV | HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN | |
| | A. Gambaran Umum | 25 |
| | B. Analisa Masalah | 27 |
| | C. Pembahasan Masalah | 37 |
| BAB V | PENUTUP | |
| | A. Simpulan..... | 54 |
| | B. Saran..... | 56 |

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN - LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

DAFTAR GAMBAR

- Gambar 2.1 Gambar kerangka pikir penelitian.
- Gambar 4.1 Gambar MV. Kartini Samudra.
- Gambar 4.2 Pelanggaran *crew* kapal tidak memakai *safety helmet* ketika bekerja.
- Gambar 4.3 Gambar *safety meeting* bersama *crew* dipimpin oleh Nakhoda.
- Gambar 4.4 Pelanggaran *crew* kapal tidak memakai baju *safety* ketika bekerja.
- Gambar 4.5 Gambar simbol keselamatan kerja.



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 : *Ship Particular* MV. Kartini Samudra.
- Lampiran 2 : *Crew List* MV. Kartini Samudra.
- Lampiran 3 : Laporan Pendidikan & Pelatihan Keselamatan.
- Lampiran 4 : Transkrip Wawancara.
- Lampiran 5 : Gambar Observasi Penelitian MV. Kartini Samudra Periode
24 Agustus 2017 – 25 Agustus 2018



ABSTRAK

Tri Istanto, 52155582 N, “*Implementasi International Safety Management Code (ISM Code) Guna Meningkatkan Keselamatan Crew di Atas Kapal MV. Kartini Samudra*”. Program Diploma IV jurusan Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Pembimbing materi (I): Capt. I Kadek Laju, S.H., M.M. Pembimbing metodologi dan penulisan (II): Yustina Sapan, S.ST., M.M.

Keselamatan merupakan satu bagian terpenting dalam pengoperasian kapal pada umumnya. Keselamatan dalam hal ini meliputi kapal, awak kapal, muatan dan lingkungan alam laut. Semua akan berjalan dengan baik apabila implementasi ISM Code berjalan dengan baik juga, tetapi dalam implementasi ISM Code terdapat berbagai kendala yang kemudian dirumuskan dalam beberapa permasalahan, adapun permasalahannya adalah bagaimana implementasi ISM Code di atas kapal dan faktor-faktor yang menghambat implementasi ISM Code di atas kapal. Menurut landasan teoritis dan aturan-aturan yang mengatur keselamatan kerja di atas kapal yaitu : *International Safety Management Code (ISM CODE)* , mengenai manajemen keselamatan bagi pelaut. Badan Diklat Perhubungan, mengenai petunjuk tentang alat keselamatan dan kegunaannya. Ditinjau dari bidang lapangan, tanggung jawab nahkoda juga berperan penting untuk memantau dan mengawasi implementasi ISM Code di atas kapal MV. Kartini Samudra yang melaksanakan tugas dan tanggung jawab pelaksanaan dilapangan. Beberapa metode pengumpulan data dalam penelitian yaitu observasi, *interview*, study kepustakaan, dokumentasi dan cara analisa data. Penelitian dilakukan di atas kapal MV. Kartini Samudra.

Hasil penulis melakukan penelitian bahwa faktor-faktor yang menghambat implementasi ISM Code di atas kapal MV. Kartini Samudra, yaitu faktor sumber daya manusianya dalam hal ini meliputi kurangnya kedisiplinan dan kesadaran *crew* kapal terhadap prosedur keselamatan di kapal, yang dapat menyebabkan kecelakaan terhadap *crew* kapal itu sendiri. Faktor kedua adalah kurangnya familiarisasi terhadap *crew* baru terutama mengenai keselamatan dan peranan perusahaan dalam implementasi ISM Code.

Hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa implementasi ISM Code di kapal MV. Kartini Samudra belum berjalan dengan baik. Penulis mengajukan beberapa saran untuk direalisasikan, yaitu meningkatkan kedisiplinan dan kesadaran *crew* kapal terhadap keselamatan, mengadakan familiarisasi terhadap *crew* baru dan peranan perusahaan terhadap implementasi ISM Code.

Kata kunci: Implementasi, ISM Code, keselamatan.

ABSTRACT

Tri Istanto, 52155582 N, “*The Implementation of International Safety Management Code (ISM Code) to Improve the Safety of The Crews In MV. Kartini Samudra*”. Thesis of IVth Diploma Nautical Study Program, Merchant Marine Polytechnic of Semarang. Counselor (I): Capt. I Kadek Laju, S.H., M.M. Counselor (II): Yustina Sapan, S.ST., M.M.

Safety is one of the important part on the ship operation. The safety include vessel, crews, cargoes and the ocean. All will be well if ISM Code applicated well also, but in the implementation of ISM Code there is some problem which them formulated in the research questions. The research questions is how far the implementation of ISM Code on board and factors that hinder the implementation of the ISM Code on board. Accordng of the theory from the rules that arranged the work safety on the ship, that are:International Safety Management Code (ISM Code) about safety management for sailor. Observation from real condition, responsibility Master has important role to keep and control the implementation of ISM Code in MV. Kartini Samudra. Some method collect the data there are observation, interview, document study, documentation and file analysis. Observation did on MV. Kartini Samudra.

The result of the study that ISM Code not implemented well because many factors, there are: The first is human resources factor include less of discipline and awareness ship crews to the safety procedure on the ship that can make accident to the crews it self. The second factor is familiarization to the new crew especially about safety and supported from company about the implementation of ISM Code.

The result of the study can concluded that ISM Code not implemented well on MV. Kartini Samudra. Writer submit some advice for a realization. There are: Increase the discipline and the awareness of the ship crew to the safety procedure, make familiarization and training about safety to the new crew and support of company about the implementation of ISM Code.

Key words:*Implementation, ISM Code, Safety.*

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Setiap perusahaan selalu menuntut agar pegawainya yang berada diatas kapal bekerja dengan sebaik-baiknya, menciptakan lingkungan kerja yang aman, sehingga mereka mampu bekerja secara optimal dan memperhatikan keselamatan kerja mereka. Keselamatan dalam hal ini meliputi diri sendiri, orang lain dan lingkungan dimana dia bekerja. Untuk hal ini, instansi terkait juga harus berperan dalam mengoptimalkan keselamatan dalam bekerja.

Keselamatan kerja merupakan suatu usaha atau kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, mencegah semua bentuk kecelakaan. Dengan sikap yang hati-hati dan tidak ceroboh dalam bertindak akan membuat pihak lain tidak mengalami kekhawatiran. Banyak *crew* kapal yang bekerja hanya sekedar memenuhi kewajiban sesuai tanggung jawabnya, tanpa memiliki kepedulian terhadap diri sendiri, orang lain dan lingkungannya. Bahkan, dikapal taruna pada waktu praktek laut ada *crew* kapal yang sengaja mengabaikan peringatan dan prosedur yang telah ditetapkan dan itu berakibat fatal bagi *crew* kapal itu sendiri.

Dari hasil analisa kecelakaan memperlihatkan bahwa untuk setiap kecelakaan ada faktor penyebabnya. Sebab-sebabnya tersebut bersumber pada alat-alat mekanik dan lingkungan serta kepada manusianya sendiri. Untuk mencegah terjadinya kecelakaan, penyebab-penyebab ini harus dihilangkan.

Pemerintah serta organisasi seperti *International Maritime Organization* (IMO), ikut memberikan tekanan terhadap perusahaan-perusahaan pelayaran untuk lebih memperhatikan segi keselamatan dari pada awak kapalnya. Karena *International Maritime Organization* (IMO) memiliki slogan *Safe, Secure, Efficient Shipping On Clean Ocean*. Yang berarti dalam pelayaran harus memperhatikan keselamatan, keamanan, efisiensi, dan lingkungan alam laut yang bersih. Peraturan-peraturan yang terkait dengan keselamatan kerja di kapal diantaranya tentang *International Safety Management Code* (ISM Code).

Peraturan-peraturan ini secara global bertujuan untuk mencegah atau mengurangi kecelakaan dan akibatnya, serta menjamin keselamatan kerja bagi *crew* kapal. Implementasi ISM Code di kapal sangat penting guna menunjang kinerja di kapal. Didalam pengoperasian kapal ditemukan banyak sekali pekerjaan-pekerjaan baik yang ringan maupun yang berat, dan beresiko terhadap keselamatan *crew* kapal, dengan mengungkapkan faktor-faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan *crew* kapal sewaktu bekerja, dan akibat-akibat yang timbul karena kecelakaan tersebut, serta upaya-upaya yang harus dilakukan untuk meningkatkan keselamatan kerja bagi *crew* kapal itu sendiri, insiden atau kecelakaan pada *crew* sewaktu bekerja baik di *deck* maupun di kamar mesin, seperti tertimpa benda jatuh, terjepit oleh benda, terjatuh, terkena arus listrik dan sebagainya yang disebabkan kurang memperhatikan dan mengutamakan keselamatan saat bekerja. Kecelakaan-kecelakaan tersebut dapat menyebabkan kerugian bagi semua pihak mulai dari *crew* kapal itu sendiri sampai pada tingkat perusahaan.

Edukasi terhadap *crew* kapal mengenai keselamatan harus dilaksanakan terus menerus. Dengan tingkat keselamatan kerja yang tinggi akan memberikan ketenangan dan semangat kerja yang menunjang pertumbuhan dan perkembangan produksi dan produktifitas serta memberikan iklim yang baik dalam memajukan sektor maritim.

Penelitian Susetyo Nugroho:2003 di kapal MT.Serang Jaya yang berjudul "*Penerapan ISM Code Dalam Rangka Peningkatan Sumber Daya Manusia Dan Kelancaran Kerja Di Kapal MT. Serang Jaya*". Dalam penelitian ini penulis menjelaskan secara umum tentang kurangnya pemahaman akan pentingnya penerapan *ISM Code* di kapal yang dapat menimbulkan bahaya yang berdampak terhadap pengoperasian kapal hingga pencemaran lingkungan di laut.

Penelitian A.Utoyo Hadi:2007 di pelabuhan Belawan yang berjudul "*Presepsi Masyarakat Pelayaran Dalam Penerapan ISM Code Bagi Keselamatan Pelayaran Dan Perlindungan Lingkungan Laut*". Dalam penelitian ini penulis menjelaskan bahwa kurangnya edukasi kepada masyarakat khususnya pelaut terhadap pentingnya *ISM Code* di atas kapal, tentunya hal ini akan sangat berakibat fatal apabila tidak di implementasikan dengan baik dan benar.

Dari alasan-alasan yang telah dikemukakan diatas maka penulis menyusun skripsi dengan judul "*IMPLEMENTASI INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE (ISM CODE) GUNA MENINGKATKAN KESELAMATAN CREW DI ATAS KAPAL MV. KARTINI SAMUDRA.*

B. Perumusan Masalah

Dalam penulisan skripsi ini dan untuk membatasi permasalahan yang akan dibahas maka penulis membatasi masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana implementasi *ISM Code* di kapal MV. Kartini Samudra.
2. Faktor apakah yang menghambat implementasi *ISM Code* di kapal MV. Kartini Samudra.
3. Langkah-langkah apakah yang dilakukan untuk meningkatkan implementasi *ISM Code* di kapal MV. Kartini Samudra.

C. Batasan Masalah

Agar tujuan dari penulisan dapat tercapai dengan baik, maka penulis membatasi permasalahan di dalam ruang lingkup penulisan. Berdasarkan dari pengalaman penulis selama melaksanakan praktek berlayar pada tanggal 24 Agustus 2017 sampai dengan 25 Agustus 2018 di kapal curah MV. Kartini Samudra milik PT. Jaya Samudera Karunia.

D. Tujuan Penelitian

Dengan adanya penulisan ini agar dapat diketahui betapa pentingnya jika implementasi *ISM Code* yang apabila diabaikan sangatlah berakibat fatal. Serta hal tersebut hendaknya dapat meningkatkan kualitas para *crew* kapal sehingga kinerja dan pengoperasian kapal dapat berjalan lancar. Sehingga dalam hal ini penulis mempunyai tujuan:

1. Untuk mengetahui bagaimana implementasi *ISM Code* di atas kapal.

2. Untuk mengetahui faktor-faktor penyebab implementasi di kapal kurang optimal.
3. Untuk mengetahui langkah-langkah apakah yang dilakukan untuk meningkatkan implementasi *ISM Code* di kapal.

E. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Secara Teoritis
 - a. Dapat menambah wawasan dan pengetahuan cara menerapkan *ISM Code* di dalam dunia kerja dan memecahkan permasalahan dengan ilmu yang sudah didapat.
 - b. Dapat menganalisa suatu permasalahan dengan lebih kritis dan dapat berfikir cerdas dalam menanggapi suatu permasalahan kerja di atas kapal.
2. Manfaat Secara Praktis
 - a. Bagi Taruna

Sebagai manfaat praktis untuk pengetahuan sebelum melakukan praktek laut, sehingga dapat menambah wawasan pembaca tentang pentingnya implementasi *ISM Code* di kapal.
 - b. Bagi Pihak *Crew*

Sebagai bahan masukan kepada pihak-pihak terkait di atas kapal seperti Mualim, Masinis, Bosun, Mandor, Oiler, Juru Mudi, dan Kadet tentang bagaimana implementasi *ISM Code* di kapal.

c. Bagi Perusahaan- Perusahaan

Dapat menambah khasanah ilmu pengetahuan yang nantinya dapat bermanfaat untuk membantu para *crew* kapal apabila mendapatkan kesulitan dengan permasalahan yang sama. Dan dapat menjadi salah satu acuan bagi para perwira yang akan naik kapal, sehingga mengetahui bagaimana implementasi *ISM Code* yang benar.

F. Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah pembaca dalam mengetahui pokok-pokok permasalahan, maka penulis membuat sistematika skripsi ini menjadi lima bab sebagai berikut :

BAB I. PENDAHULUAN

Dalam bab ini peneliti membahas mengenai latar belakang, perumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II. LANDASAN TEORI

Dalam bab ini menjelaskan mengenai tinjauan pustaka yang berisikan teori-teori atau pemikiran-pemikiran yang melandasi judul penelitian yang disusun sedemikian rupa sehingga merupakan satu kesatuan utuh yang dijadikan landasan penyusunan kerangka pemikiran, yang merupakan pemaparan penelitian kerangka berfikir atau tahapan pemikiran secara

kronologis dalam menjawab atau menyelesaikan pokok permasalahan penelitian berdasarkan pemahaman teori dan konsep. Dan definisi operasional yang berhubungan dengan masalah sesuai dengan judul skripsi yang peneliti ambil yaitu Implementasi *International Safety Management Code (ISM Code)* guna meningkatkan keselamatan *crew* di kapal MV. Kartini Samudra.

BAB III. METODE PENELITIAN

Dalam bab ini menjelaskan tentang uraian metode-metode yang dilakukan peneliti dalam rangka memperoleh data guna menyelesaikan masalah yang ada seperti: Metode penelitian, waktu dan tempat penelitian, sumber data, metode pengumpulan data dan metode analisis data.

BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini peneliti menguraikan fakta-fakta yang terjadi diatas kapal tempat peneliti melakukan penelitian, dan pemecahan masalah dari keseluruhan masalah yang ada di skripsi ini secara mendetail dan jelas sesuai dengan apa yang menjadi pokok permasalahan. Gambaran umum objek yang diteliti tentang fakta-fakta yang terjadi diatas kapal “MV. Kartini Samudra” dari analisis hasil penelitian.

BAB V. PENUTUP

Sebagai bagian akhir dari penulisan skripsi ini, maka akan ditarik

kesimpulan dari hasil analisa dan pembahasan masalah. Dalam bab ini, peneliti juga akan menyumbangkan saran yang mungkin dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN - LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

Menurut Sulistijo (2002: 2) *International Safety Management Code* (ISM Code) adalah suatu kode internasional mengenai manajemen untuk pengoperasian kapal secara aman dan pencegahan pencemaran lingkungan laut yang telah disahkan dalam sidang umum IMO, yang untuk selanjutnya mungkin ditambah oleh IMO sesuai perkembangan dan perubahan yang terjadi di dunia transportasi laut. Menurut A. Utoyo Hadi (2007: 2) *International Safety Management Code* yang di singkat ISM Code adalah merupakan kebijakan internasional maupun nasional terbaru untuk standar mutu bagi setiap perusahaan pelayaran beserta kapal-kapalnya dalam menjamin terwujudnya keselamatan kapal dan perlindungan lingkungan laut. ISM Code terdiri dari 16 elemen:

1. Umum.
2. Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan.
3. Tanggung jawab dan wewenang perusahaan.
4. *Designated person*.
5. Tanggung jawab dan wewenang nakhoda.
6. Sumber daya dan tenaga kerja.
7. Pengembangan pengoperasian kapal.
8. Kesiapan menghadapi keadaan darurat.

9. Pelaporan dan analisa ketidak sesuaian kecelakaan dan berbahaya.
10. Pemeliharaan kapal dan perlengkapannya.
11. Dokumentasi.
12. Verifikasi tinjauan dan evaluasi perusahaan.
13. Sertifikasi, verifikasi dan pengawasan.
14. Sertifikasi sementara.
15. Formulir sertifikat.
16. Verifikasi.

Menurut penulis, *International Safety Management Code* (ISM Code) merupakan ketentuan-ketentuan internasional tentang manajemen untuk keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan polusi dilaut.

Sedangkan ISM Code ini mempunyai tujuan yaitu :

1. Memastikan keselamatan di laut.
2. Mencegah cedera atau hilangnya jiwa manusia.
3. Menghindari kerusakan lingkungan khususnya lingkungan dilaut dan kerusakan harta benda.

Dengan adanya penelitian ini agar dapat diketahui betapa pentingnya ISM Code diimplementasikan di atas kapal. Implementasi adalah tindakan yang harus dilakukan oleh sekelompok individu yang telah ditunjuk untuk menyelesaikan suatu tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya.

(<https://www.idpengertian.com/pengertian-implementasi-menurut-para-ahli/>)

Adapun kesuksesan didalam implementasi *ISM Code* dalam meningkatkan keselamatan kapal dan awaknya tergantung pada pimpinan terutama nakhoda dan perwiranya.

ISM Code harus ditaati oleh setiap pemilik kapal (dalam hal ini adalah perusahaan pelayaran) di seluruh dunia dan bersifat *mandatory* atau wajib bagi semua jenis kapal sesuai dengan konvensi SOLAS 74 *Chapter IX*, maka perusahaan-perusahaan yang menerapkan akan dipandang sebagai suatu perusahaan yang memiliki keandalan dan citra yang baik. Oleh karena akan meningkatkan daya saing akan lebih menjamin kelangsungan hidup dari perusahaan. *ISM Code* bertujuan untuk menjamin keselamatan dilaut, mencegah kecelakaan atau kematian, dan juga mencegah kerusakan pada lingkungan dan kapal.

ISM Code membentuk suatu standar internasional untuk manajemen dan operasi kapal yang aman. maka, setiap perusahaan harus mengembangkan, melaksanakan dan mempertahankan *Safety Management System (SMS)*. *Safety Management System (SMS)* adalah suatu sistem yang dibuat oleh suatu perusahaan pelayaran untuk menjamin keselamatan di laut, pencegahan kecelakaan manusia dan menghindari pencemaran lingkungan khususnya lingkungan maritim. Untuk tercapainya tujuan tersebut *ISM Code* menegaskan bahwa sasaran dari *Safety Management System (SMS)* harus, antara lain :

1. Menyelenggarakan latihan-latihan keselamatan dalam pengoperasian kapal dan keselamatan lingkungan kerja.

2. Menetapkan usaha-usaha perlindungan atau penjagaan terhadap semua resiko yang dapat diidentifikasi.
3. Terus menerus meningkatkan kemampuan manajemen keselamatan personil kapal, darat dan laut, termasuk mempersiapkan keadaan darurat baik untuk keselamatan *crew*, kapal dan lingkungan.

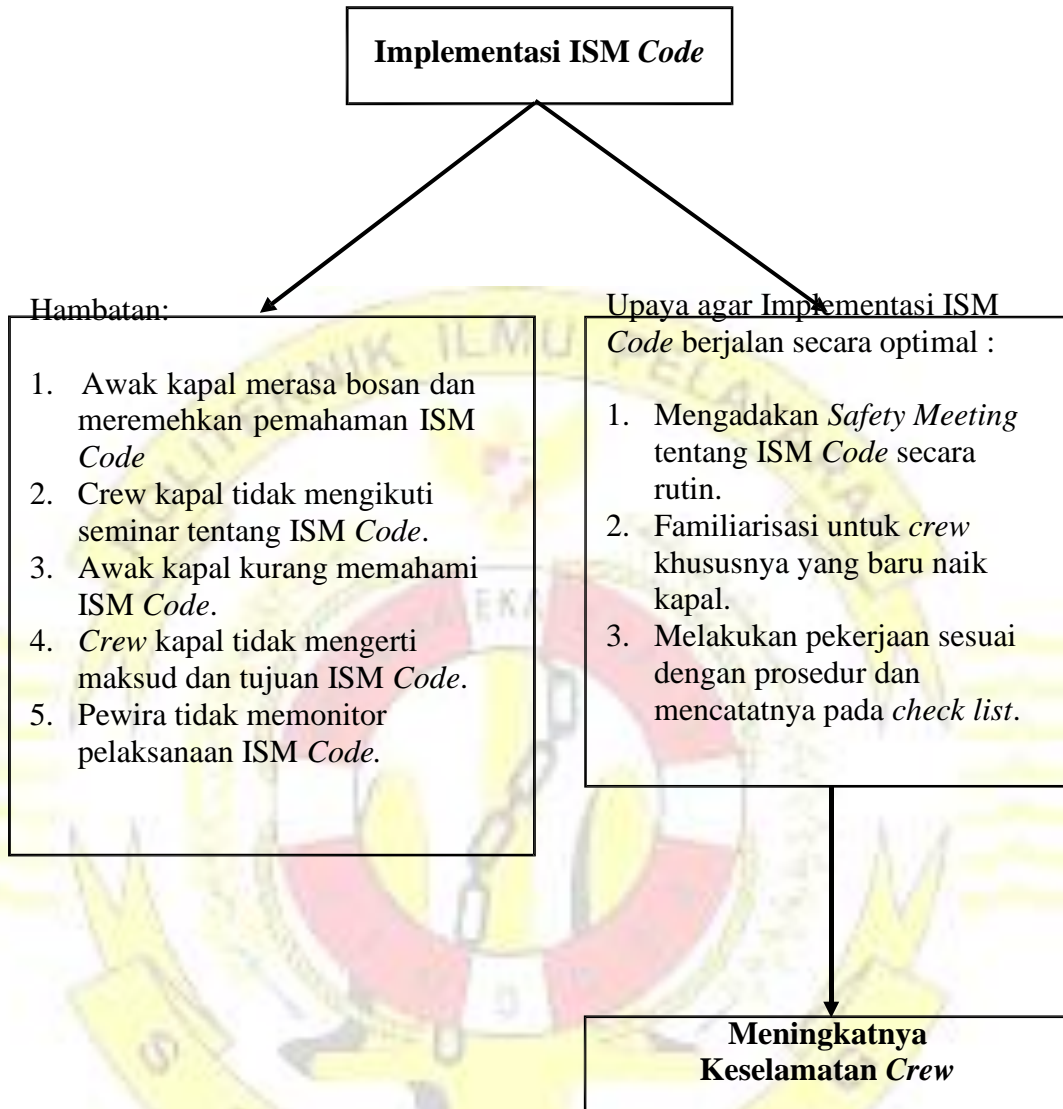
Safety Management System (SMS) harus menjamin hal-hal sebagai berikut :

1. Wajib mematuhi peraturan
2. Terpenuhinya *code* yang berlaku, pedoman standar yang direkomendasikan oleh organisasi, administrasi, klasifikasi masyarakat dan industri maritim organisasi yang diperhitungkan.

Tanggung jawab dan wewenang perusahaan mempunyai batasan-batasan, antara lain :

1. Apabila penanggung jawab untuk pengoperasian kapal itu bukan pemilik, pemilik harus melaporkan nama lengkap dan rincian identitas tersebut ke administrasi.
2. Perusahaan harus menetapkan dokumen oleh tanggung jawab, wewenang dan hubungan timbal balik seluruh personil yang mengelola, dan melakukan verifikasi yang berkaitan dengan pekerjaan dan mempengaruhi polusi.

B. Kerangka Berfikir



Gambar 2.1

Kerangka Pikir Penelitian

Kerangka berfikir merupakan pemaparan kerangka fikir atau pentahapan pemikiran secara kronologis dalam menjawab atau menyelesaikan suatu pokok permasalahan penelitian berdasarkan pemahaman teori dan konsep-konsep. Pemaparan ini dilakukan dalam bentuk bagan alir yang sederhana yang disertai dengan penjelasan singkat mengenai bagan tersebut.

Pembuatan kerangka pemikiran sangat membantu para penulis untuk :

1. Membantu melihat wujud ide-ide dalam sekilas pandang sehingga dapat dipastikan apakah susunan dan hubungan timbal balik antara ide-ide itu sudah tepat dan harmonis dalam perimbangannya. Kerangka pemikiran mencegah penulisannya keluar dari sasaran.
2. Dengan memperhatikan sebuah kerangka pemikiran, penulis dapat melihat dengan jelas materi pembantu mana yang diperlukan.

Dengan dibuatnya kerangka fikir, maka akan jelas arah penulisan suatu penelitian, sehingga akan memudahkan penulis dalam menyelesaikan suatu pokok permasalahan.

C. Definisi Operasional

1. *Company*

Company adalah pemilik kapal atau pencarter, perorangan atau kelompok, yang bertanggung jawab atas pengoperasian kapal.

2. *Administration*

Administration adalah pemerintah dari negara dimana kapal didaftarkan yang diberi tugas untuk mengawasi pelaksanaan tentang keselamatan pelayaran. Di Indonesia yang mengawasi pelaksanaan tentang keselamatan pelayaran yaitu Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Syahbandar).

3. *Non Conformity*

Non Conformity adalah penyimpangan yang terjadi terhadap ketentuan-ketentuan sistem manajemen keselamatan, atau kesalahan yang dapat menimbulkan bahaya terhadap jiwa manusia, lingkungan, kapal dan muatan.

4. *Hazardous Occurrences*

Hazardous Occurrences adalah keadaan dimana dapat mengarah pada suatu kecelakaan apabila keadaan tersebut berlanjut.

5. *Accidents*

Accidents adalah kejadian-kejadian atau suatu musibah yang menimbulkan orang terluka atau mati, merusak lingkungan hidup, atau menimbulkan kerusakan pada kapal dan muatannya.

6. *Verify*

Verify adalah pemeriksaan atau konfirmasi bahwa suatu kegiatan telah dilaksanakan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

7. *Designated Person*

Designated person adalah orang atau orang-orang didarat yang ditunjuk dan memiliki hubungan langsung ke pimpinan manajemen tertinggi yang bertanggung jawab dan memiliki kewenangan dalam hal pengawasan terhadap keselamatan dan polusi dari operasi kapal dan memberikan jaminan bahwa fasilitas yang diperlukan dapat dipenuhi.



BAB V

PENUTUP

Berdasarkan uraian dan pembahasan pada bab sebelumnya tentang “Implementasi *International Safety Management Code* (ISM Code) guna meningkatkan keselamatan *crew* di kapal MV. Kartini Samudra”. Maka sebagai akhir dari skripsi ini peneliti memberikan beberapa simpulan dan saran yang berkaitan dengan masalah tersebut, sebagai berikut:

A. Kesimpulan

Adapun kesimpulan dari permasalahan yang ada di MV. Kartini Samudra dalam penelitian ini sebagai berikut:

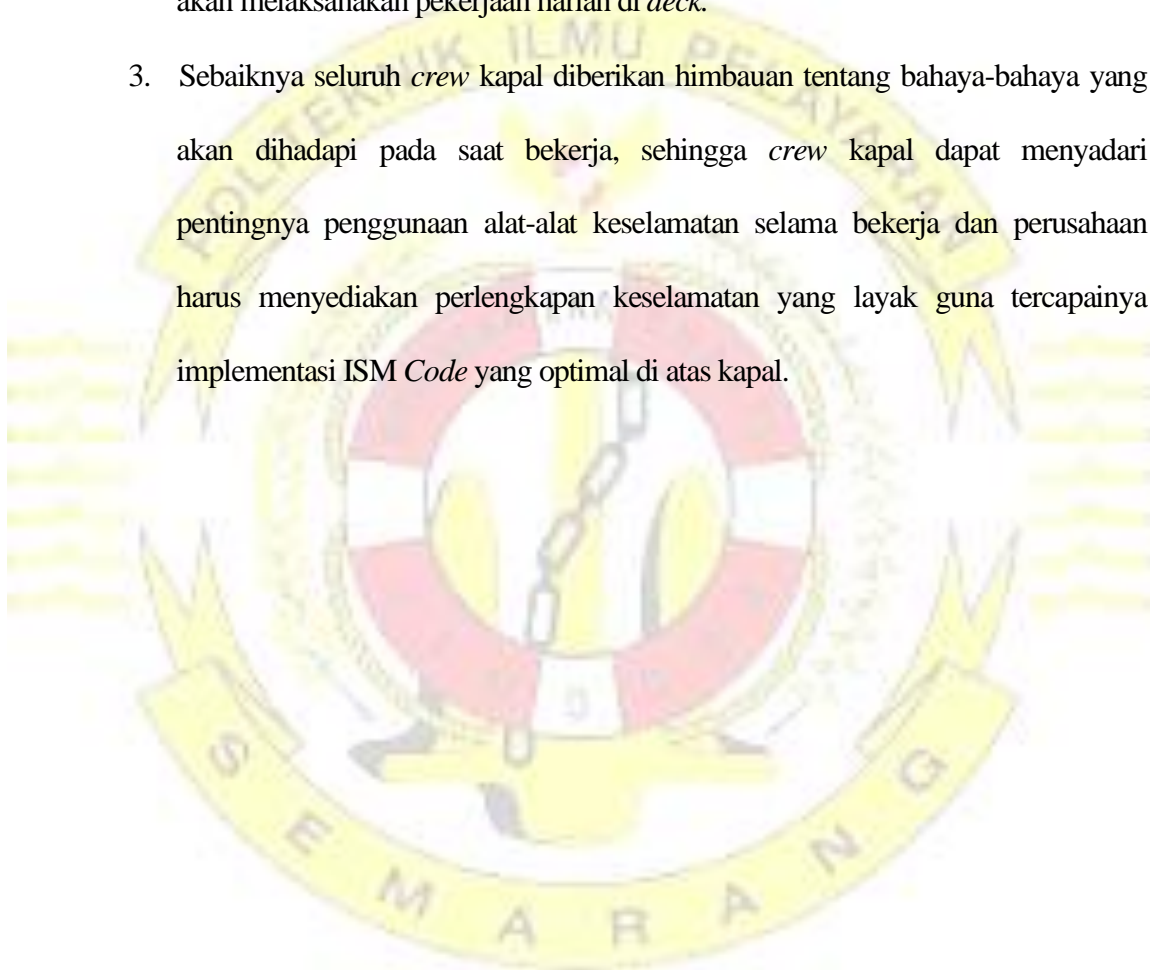
1. Implementasi ISM Code di atas kapal MV. Kartini Samudra belum sepenuhnya berjalan optimal, dibuktikan dengan salah satu contohnya yaitu peran Mualim III di kapal MV. Kartini Samudra ketika pada saat keluar masuk pelabuhan, mengisi *checklist* hanya sebagai formalitas karena menganggap suatu pekerjaan suatu hal yang biasa dilakukan berulang-ulang, sehingga mengabaikan prosedur keselamatan yang ada.
2. Faktor yang menghambat implementasi ISM Code di atas kapal MV. Kartini Samudra yaitu sebagai berikut:
 - a. Masih terdapat *crew* kapal yang tidak / belum mengikuti seminar ISM Code.
 - b. Kurangnya sosialisasi dan pemahaman tentang ketentuan *International Safety Management Code* (ISM Code).

- c. *Crew* kapal kurang memahami *ISM Code*.
 - d. Kurangnya kesadaran *crew* kapal terhadap keselamatan.
 - e. Kurangnya peranan perusahaan terhadap manajemen keselamatan di kapal.
3. Langkah-langkah yang dilakukan untuk meningkatkan implementasi *ISM Code* di kapal MV. Kartini Samudra yaitu sebagai berikut:
- a. Melaksanakan *Safety Meeting* secara rutin setiap satu bulan sekali pada saat kapal sedang berlabuh jangkar dan di pagi hari khususnya saat akan ada inspeksi dari perusahaan, pekerjaan-pekerjaan khusus yang mengandung resiko dan setiap terjadi kecelakaan.
 - b. Melaksanakan pemutaran film atau *slide* tentang suatu kejadian kecelakaan kerja beserta penyebabnya kepada seluruh *crew* dikapal sehingga dapat memberikan pembelajaran, motivasi dan kesadaran atas pentingnya keselamatan.
 - c. Memasang atau memperbaharui poster-poster yang berisi keterangan yang lebih terperinci serta sebab akibat dari penyimpangan prosedur atau aturan di tempat-tempat yang mudah dilihat oleh *crew*.
 - d. Melaksanakan pengawasan kinerja *crew* pada saat kegiatan kerja agar berjalan sesuai prosedur yang ada.

B. Saran

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

1. Keselamatan diatas kapal merupakan tanggung jawab seluruh *crew* di atas kapal, untuk itu sebagai perwira 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.



DAFTAR PUSTAKA

- Abdillah, D Prasetya. 2009. *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*. Jakarta
- Abdurrahmat, Fathoni. 2006. *Metodologi Penelitian & Teknik Penyusunan Skripsi*. Jakarta: PT Rineka Cipta
- Achmadi, A., Narbuko, C. 2005. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Bumi Aksara
- Badan Diklat Perhubungan. 2000. *International Safety Management Code*.
- Bungin, Burhan. 2007. *Metode Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- Hadi, A Utoyo. 2007. *Persepsi Masyarakat Pelayaran Dalam Penerapan ISM Code Bagi Keselamatan*. Medan: USU Repository
- International Maritime Organization (IMO). 2002. *ISM CODE*. London
- International Maritime Organization, *International Safety Management Code and Guidelines on Implementation*, Edition 1997, London, IMO 1997
- Moleong, J Lexy. 2005. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya
- Riduwan. 2003. *Dasar-Dasar Statistika*, Cetakan Ketiga. Bandung : Alfabeta
- Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Sujarweni, V Wiratna. 2014. *Metode Penelitian: Lengkap, Praktis, dan Mudah Dipahami*. Yogyakarta: Pustaka Baru Press
- Sulistijo. 2002. *Rangkuman International Safety Management Code*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran
- https://safety4sea.com/ism-code/?gclid=Cj0KCQjwvdXpBRCoARIsAMJSKqI2afnae29FquHnl7u9vEyZ0h77C4abICurSncTjzfgEBnBdCOvMXcaAqDeEALw_wcB
- <http://www.maritimeworld.web.id/2013/10/Mengupas-Tuntas-Tentang-Sejarah-Lahirnya-ISM-Code.html>
- <https://www.idpengertian.com/pengertian-implementasi-menurut-para-ahli/>

SHIP'S PARTICULAR

| | | |
|--------------------|--|--------------------|
| NAME | MV. KARTINI SAMUDRA | IMO Nr : 92 81 449 |
| CALL SIGN | PKST | Class Nr : 0473624 |
| FLAG | INDONESIA | MMSI : 525 015 839 |
| PORT OF REG. | JAKARTA | |
| OFFICIAL No | 3384 / PST | |
| OWNER | PT. BERKAT SAMUDRA GEMILANG LINES | |
| OPERATOR | PT. JAYA SAMUDRA KARUNIA | |
| | MENARA STANDARD CHARTERED LANTAI 9 | |
| | JL.PROF.DR.SATRIO KAV.164 RT:003 RW:004 | |
| | KEL.KARET SEMANGGI-KEC.SETIA BUDI | |
| | JAKARTA SELATAN-INDONESIA | |
| CLASS | KR | |
| | 1A (E), BULK CARRIER STRENGTHEN FOR HEAVY CARGOES, | |
| | HOLDS Nr 2, 4, & Nr 6 MAY BE EMPTY | |
| | ESP, SH, SHCM, + AMS, + ACCU, UWILD, HCS, GRAB26 | |
| MACHINERY | B&W 6S60MC HSD ENGINE Co Ltd. | |
| MAIN ENGINE OUTPUT | 14900 PS x 94,0 rpm | |
| PROPELLER | FIXED PITCH - RIGHT HAND w/4 FIXED BLADES | |
| YEAR BUILD | KEEL LAID 17/05/2004 DELIVERED 21/09/2004 | |

| | |
|--------------------------|--------------------|
| GROSS TONNAGE (Intern) | 40.167,0 RT |
| NET TONNAGE (Intern) | 26.187,0 RT |
| DEADWEIGHT (Summer DW) | 73.592,2 MT |
| SUMMER DRAFT / FREEBOARD | 14,120 M / 5.326 M |
| DISPLACEMENT (Summer) | 86.476,0 MT |
| LIGHT SHIP | 12.883,8 MT |

| | | |
|-------------------|----------|------------|
| L.O.A | 224,90 M | 737,89 Ft |
| L.B.P | 217,00 M | 711,97 Ft |
| BREADTH (Moulded) | 32,26 M | 105, 84 Ft |
| DEPTH | 19,40 M | 63,65 Ft |

| | | |
|-------------------------------|---------|-----------|
| HIGH OF RADAR MAST ABOVE KEEL | 51,50 M | 168,97 Ft |
| HIGH M.DECK - KEEL | 23,6 M | 77,43 Ft |

| | |
|------------------------------------|---------------------------------|
| SUEZ CANAL GROSS / NET (TONNAGE) | 41784,42 / 38060,88 RT |
| PANAMA CANAL PC/UMS NET (TONNAGE) | 320806 RT Ship ID Nr : 300 4636 |
| CARGO HOLDS CAPACITY GRAIN / BALES | 90.595,0 CM / 87.638,4 CM |
| BALLAST CAPACITY (BLST Hold No. 4) | 19.888,2 CM + 13.211,2 CM |

| | |
|-------------------------|----------|
| F.W.A (On Summer Draft) | 0,324 mm |
| TPC (On Summer Draft) | 66,80 MT |

| | | |
|-------------------|--------|------------------------------|
| SEA SPEED | 91 RPM | BALLAST 16,1 Kn LOAD 15 Kn |
| MANOUVERING SPEED | 66 RPM | BALLAST 12,3 Kn LOAD 11,1 Kn |

| LOAD LINE | DWT | DISP | DRAFT | FREEBOARD |
|----------------|----------|----------|--------|-----------|
| SUMMER | 73.592,2 | 86.476,0 | 14,120 | 5,326 M |
| WINTER | 71.630,4 | 84.514,2 | 13,826 | 5,620 M |
| FRESH | 73.602,0 | 86.485,8 | 14,444 | 5,002 M |
| TROPICAL | 75.563,0 | 88.446,8 | 14,414 | 5,032 M |
| TROPICAL FRESH | 75.524,7 | 88.408,5 | 14,738 | 4,708 M |

EMAIL : krs1@amosconnect.com
 MINI-M : TEL Nr : +765 072 979
 INM-B : TEL Nr : +352 500 297
 INM-C : 452 501 977

MOBL. Nr : +773 159 812 FAX Nr : +783 203 516
 Nr : +352 500 299 FAX Nr : +352 500 298
 SSAS : SATAMATICS(SAT101) MMSI : 525 015 839

Note : The Information is correct without guarantee



IMO CREW LIST

Ship's Owner : PT. Berkas Samudra Gemilang Lines.
Ship's Operators : PT. Jaya Samudra Karunia.

Page No.
1 of 1

| | | X | Arrival | | | Departure | | |
|------------------------|-----------------------------|-------------------|------------------------------|-----------------------------|--|------------------------------|--|--|
| 1. Name of ship | | | 2. Port of arrival/departure | | | 3. Date of arrival/departure | | 12. Expiry Dates Of Identity Documents |
| MV. KARTINI SAMUDRA | | | Tg. Jati/ Indonesia | | | 01st August 2018 | | |
| 4. Nationality of ship | | | 5. Port arrived from | | | SEX | 6. Nature and No. of identity document | |
| INDONESIA | | | Tg. Bara/ Indonesia | | | | (Seaman's Book) | |
| 7.No | 8. Family name, given names | 9. Rank or rating | 10. Nationality | 11. Date and place of birth | | | | |
| 1 | Hardi Wiyoto | Master | Indonesian | 26.06.1968 Magelang | | M | F 070634 10.11.2020 | B 7682867 01.08.2022 |
| 2 | Herdiyanto | Ch. Off | Indonesian | 10.07.1965 Blitar | | M | E 087454 01.06.2019 | A 8504699 22.07.2019 |
| 3 | Badruddin | 2nd Off | Indonesian | 02.02.1985 Bangkalan | | M | C 140283 22.12.2019 | A 9165945 18.09.2019 |
| 4 | Umar Ismail | 3rd Off | Indonesian | 17.12.1976 Grobogan | | M | E 158474 19.04.2020 | B 9950403 29.03.2023 |
| 5 | Mohammad Muballigh | Ch.Eng | Indonesian | 26.04.1978 Demak | | M | F 134432 03.05.2021 | B 2521712 16.11.2020 |
| 6 | Edhi Susanto | 2nd Eng | Indonesian | 15.07.1983 Klaten | | M | E 139817 17.12.2019 | B 8586948 07.12.2022 |
| 7 | La Ajima | 3rd Eng | Indonesian | 09.03.1972 Usuku Tomia | | M | E 063237 18.04.2019 | A 9112970 29.09.2019 |
| 8 | Rojak Rohman | 4th Eng | Indonesian | 12.10.1992 Serang | | M | B 046647 26.02.2020 | B 9621835 23.03.2023 |
| 9 | Hernowo Adi | Elect | Indonesian | 20.02.1972 Grobogan | | M | C 026611 03.12.2018 | B 6997254 22.05.2022 |
| 10 | Rizal Yulianto | Bosun | Indonesian | 09.07.1983 Gresik | | M | C 079009 17.07.2019 | B 4933806 27.09.2021 |
| 11 | Alvian David Tunas | AB.A | Indonesian | 23.08.1984 Toraget | | M | F 106770 16.03.2021 | B 0913550 22.04.2020 |
| 12 | Imam Sujadhi | AB.B | Indonesian | 06.11.1968 Ponorogo | | M | E 094125 30.06.2019 | A 9245944 13.10.2019 |
| 13 | Mustabah | AB.C | Indonesian | 21.03.1978 Noling | | M | B 078342 02.05.2020 | A 9040710 08.09.2019 |
| 14 | Moh. Sa'i | OS | Indonesian | 05.08.1985 Bangkalan | | M | C 071775 17.08.2019 | In progress renew |
| 15 | Adam Harahap | OLR NO.1 | Indonesian | 06.01.1972 Padang Garugur | | M | E 126394 07.10.2019 | A 6859676 13.11.2018 |
| 16 | Bambang Sukoco | OLR.A | Indonesian | 08.02.1981 Pati | | M | B 002192 15.11.2019 | B 3825146 10.05.2021 |
| 17 | Agung Bintoro Prakoso | OLR.B | Indonesian | 20.05.1981 Karanganyar | | M | B 046591 25.02.2020 | B 1494066 13.07.2020 |
| 18 | Ivendo Sintong Sinaga | OLR.C | Indonesian | 10.08.1988 Jakarta | | M | F 112514 21.02.2021 | B 7160590 08.05.2022 |
| 19 | Riyan Syafrudin | WIPER | Indonesian | 07.03.1993 Jakarta | | M | B 048905 04.03.2020 | B 9998018 20.03.2023 |
| 20 | Luci Nalwi | Cook | Indonesian | 09.03.1979 Bangkalan | | M | B 011346 23.10.2019 | B 3985542 16.05.2021 |
| 21 | Maulana Rosy Iskandar | Messboy | Indonesian | 14.07.1992 Bangkalan | | M | F 031526 15.06.2020 | B 6500643 13.03.2022 |
| 22 | Lintang Wirajaya | Deck Cadet 1 | Indonesian | 01.07.1998 Semarang | | M | F 096226 01.02.2021 | B 9598960 19.03.2023 |
| 23 | Tri Istanto | Deck Cadet 2 | Indonesian | 04.12.1995 Blora | | M | E 150062 06.06.2020 | B 7141773 06.06.2020 |
| 24 | Samudra Putra | Deck Cadet 3 | Indonesian | 05.09.1996 Bogor | | M | F 030906 08.06.2020 | B 7427824 22.07.2022 |
| 25 | Mochamad Albi Yunaristu | Eng. Cadet 1 | Indonesian | 22.06.1996 Semarang | | M | F 028508 21.06.2020 | B 7296966 04.08.2022 |

Tg. Jati, 01st August 2018

Capt. Hardi Wiyoto
Master

Daftar Nama Crew Di MV. Kartini Samudra Yang Menjadi Responden

| JABATAN | NAMA |
|------------------|-----------------------|
| Nahkoda | Capt. Abraham Dirk. M |
| Mualim I | Herdiyanto |
| Mualim III | Erick Gideon Balansa |
| Bosun | Warsito |
| Able Seaman (AB) | Alvian David Tunas |
| Masinis II | Edi Susanto |

Daftar Pertanyaan Wawancara

1. Pertanyaan untuk Nahkoda
 - a. Bagaimana implementasi *ISM Code* di atas kapal ?
 - b. Apakah perusahaan betul-betul memperhatikan keselamatan *crew* kapal ?
 - c. Bagaimana pelaksanaan *International Safety Management Code (ISM Code)* di atas kapal sudah sesuai dengan ketentuan ?
 - d. Bagaimana cara mensosialisasikan *ISM Code* pada seluruh *crew* kapal ?
 - e. Apa kendala dalam mensosialisasikan implementasi *ISM Code* di atas kapal ?
2. Pertanyaan untuk Mualim I
 - a. Apakah yang dimaksud dengan *ISM Code* ?
 - b. Apakah keselamatan selalu menjadi prioritas dalam bekerja ?
 - c. Bagaimana cara mensosialisasikan *ISM Code* pada seluruh *crew* kapal ?

- d. Apakah kendala-kendala dalam sosialisasi dalam implementasi *ISM Code* di atas kapal ?
- e. Apakah implementasi *ISM Code* di atas kapal sudah sesuai dengan ketentuan ?
3. Pertanyaan untuk Mualim III
- a. Apakah yang dimaksud dengan *ISM Code* ?
- b. Apakah implementasi *ISM Code* di kapal anda sudah sesuai dengan ketentuan ?
- c. Bagaimana cara anda supaya *crew* kapal dapat disiplin dalam memakai alat-alat keselamatan yang sesuai dengan *ISM Code* di atas kapal ?
- d. Apakah manfaat dilaksanakannya *ISM Code* di atas kapal anda ?
- e. Apakah kapal ini sudah mencapai nilai maksimal untuk keselamatan dan keamanan ?
4. Pertanyaan untuk Bosun
- a. Apakah anda mengerti yang dimaksud dengan *ISM Code* dan bagaimana implementasinya ?
- b. Bagaimana jika terjadi keadaan darurat di atas kapal anda dan apa yang akan anda lakukan ?
- c. Selama anda di kapal, apakah pernah diadakan pertemuan yang membahas tentang keselamatan seperti *Safety Meeting* ?
- d. Apakah selama anda bekerja di kapal ini sering diadakan latihan-latihan dalam menghadapi keadaan darurat ?
- e. Pernahkah anda mengikuti seminar tentang *ISM Code* ?

5. Pertanyaan untuk Able Seaman (AB)

- a. Apakah yang dimaksud dengan *ISM Code* ?
- b. Apakah implementasi *ISM Code* di atas kapal sudah sesuai dengan ketentuan yang berlaku?
- c. Bagaimana cara Nakhoda dan perwira kapal dalam rangka mendisiplinkan implementasi *ISM Code* ?
- d. Pernahkah anda mengikuti seminar *ISM Code* ?
- e. Apa manfaat implementasi *ISM Code* di atas kapal ?

6. Pertanyaan untuk Able Seaman (AB)

- a. Apakah yang dimaksud dengan *ISM Code* ?
- b. Kapan anda merasa kurang aman pada saat sedang melakukan tugas di kamar mesin ?
- c. Apakah anda mengerti dengan tugas anda pada saat kapal mengalami keadaan darurat ?
- d. Apakah penyediaan alat-alat keselamatan dikamar mesin sudah dilaksanakan dengan baik?
- e. Bagaimana cara anda meningkatkan disiplin awak kapal dalam pemakaian alat-alat keselamatan yang sesuai dengan *ISM Code* khususnya di kamar mesin ?

Transkrip Wawancara

A. Wawancara dengan Nakhoda

1. Bagaimana Implementasi ISM Code di atas kapal ?

Jawaban:

Implementasi ISM Code di atas kapal MV. Kartini Samudra ada beberapa tingkatan yaitu:

- a. Pertama : Pemberian pengarahan oleh *Designed Person* (DP) dari perusahaan PT. Jaya Samudera Karunia *Shipping* terhadap nakhoda
- b. Kedua : Nakhoda memberikan pengarahan kepada seluruh *crew* kapal tentang definisi, tujuan dan manfaat.
- c. Ketiga : Pengarahan dari *Internal Auditor* tentang *Safety Management System* (SMS).
- d. Keempat : Perwira langsung melaksanakan *Safety Management System* (SMS) dibawah pengawasan dan pengarahan nakhoda.

2. Apakah perusahaan betul-betul memperhatikan keselamatan *crew* kapal?

Jawaban:

“perusahaan betul-betul memperhatikan keselamatan *crew* kapalnya yaitu dengan memberikan fasilitas keselamatan dan prosedur-prosedur keselamatan di atas kapal. Tapi *crew* kapal biasanya kurang memperdulikan sehingga kecelakaan kecil masih sering terjadi”

3. Bagaimana pelaksanaan *International safety Management Code* (ISM Code) di atas kapal anda sudah sesuai dengan ketentuan?

Jawaban :

Menurut saya dikarenakan kapal saya telah memiliki DOC dan pelaksanaannya telah sesuai dengan ketentuan dan pencegahan pencemaran sesuai dengan Annex.

4. Bagaimana cara mensosialisasikan ISM Code pada seluruh anak buah kapal anda?

Jawaban:

Memberikan familiarisasi pada awak kapal yang pertama kali naik kapal, seperti *emergency steering gear*, *escape route*, *muster station* dan melaksanakan *Safety Meeting* tentang keluhan-keluhan dan kekurangan-kekurangan apa saja yang harus diperbaiki. Setelah itu melaksanakan drill sesuai jadwal.

5. Apa kendala dalam mensosialisasikan implementasi ISM Code di atas kapal?

Jawaban:

Kendala yang saya hadapi dalam melaksanakan sosialisasi dan penerapan ISM Code di karenakan *crew* kapal merasa bosan dan meremehkan pemahaman ISM Code karena merupakan suatu rutinitas pekerjaan lebih penting dari pada sosialisasi ISM Code.

B. Wawancara dengan Muallim I

1. Apakah yang dimaksud dengan ISM Code?

Jawaban:

Suatu ketentuan Manajemen Internasional mengenai keselamatan baik secara menyangkut keselamatan kapal, muatan, *crew* kapal maupun lingkungannya.

2. Apakah keselamatan selalu menjadi prioritas dalam bekerja?

Jawaban:

“sudah tentu keselamatan hal paling utama dalam bekerja. Saya akan menegur langsung apabila ada anak buah saya yang bekerja tidak aman dan itu sudah tanggung jawab saya.”

3. Bagaimana cara mensosialisasikan ISM Code pada seluruh *crew* kapal?

Jawaban :

Saya sendiri memimpin sosialisasi dan drill kepada *crew* kapal bagaimana cara pengoperasian *emergency steering*, mengatasi kebocoran dan lain-lain

4. Apakah kendala-kendala dalam sosialisasi dalam implementasi ISM Code di atas kapal ?

Jawaban :

Kurangnya perhatian dari pihak perusahaan terutama pihak yang di beri wewenang untuk menjabat pelaksanaan ISM Code di atas kapal. Dan saya sendiri beserta awak kapal lain masih mempunyai tanggung jawab pekerjaan yang harus dikerjakan.

5. Apakah implementasi ISM Code di atas kapal sudah sesuai dengan ketentuan?

Jawaban :

“ Belum sepenuhnya sesuai dengan ketentuan ISM Code, karena kurangnya kesadaran dan pengetahuan *crew* kapal dalam menyiapkan alat-alat keselamatan dan peralatan lainnya yang sesuai dengan *Safety Management System* (SMS).



C. Wawancara dengan Muallim III

1. Apa yang dimaksud dengan ISM Code ?

Jawaban :

Ketentuan pengoperasian kapal secara aman dan mencegah terjadinya pencemaran lingkungan.

2. Apakah implementasi ISM Code di kapal anda sudah sesuai dengan ketentuan?

Jawaban :

Belum, sebenarnya sudah terdapat alat-alat keselamatan untuk aktifitas dan kerja di atas kapal seperti untuk proses bongkar muat tapi tidak semua dapat di gunakan dengan baik.

3. bagaimana cara anda supaya *crew* kapal dapat disiplin dalam memakai alat-alat keselamatan yang sesuai dengan ISM Code di atas kapal?

Jawab :

Dengan memberikan pengarahan kepada seluruh *crew* kapal tentang pentingnya menyiapkan alat-alat sebelum bekerja atau bongkar muat dan pada waktu jaga saya selalu memonitor kepada *crew* jaga untuk melihat keadaan sekitar apa bila ada kejanggalan.

4. Apakah manfaat dilaksanakannya ISM Code di atas kapal anda ?

Jawaban :

Semua kegiatan di kapal pada umumnya agar dapat berjalan dengan lancar. Dan menghindari terjadinya kecelakaan kerja dan juga mencegah terjadi pencemaran lingkungan.

5. apakah kapal ini sudah mencapai nilai maksimal untuk keselamatan dan keamanan ?

Jawaban :

“ Belum, saya masih kesulitan dalam menghadapi masalah ini karena susah membimbing awak kapal agar mampu menciptakan rasa aman di kapal.



D. Wawancara dengan Bosun

1. Apakah anda mengerti yang dimaksud dengan ISM Code dan bagaimana implementasiannya?

Jawaban :

“ Mengerti, itu adalah peraturan international tentang keselamatan di kapal, tapi saya kurang mengerti tentang penerapannya”

2. bagaimana jika terjadi keadaan darurat di atas kapal anda dan apa yang akan anda lakukan?

Jawaban :

“ saya akan menunggu perintah dari atasan saya, karena saya takut salah”

3. selama anda di kapal apakah pernah diadakan pertemuan yang membahas tentang keselamatan seperti *Safety Meeting* ?

Jawaban :

“selama saya *sign on* di atas kapal ini saya baru sekali melaksanakan latihan, itu pun dilakukan kalau ada audit”

4. Apakah selama anda bekerja di kapal ini sering diadakan latihan-latihan dalam menghadapi keadaan darurat ?

Jawaban :

Selama saya *sign on* di kapal ini baru sekali melaksanakan latihan, itu pun dilakukan kalau di adakan audit “

5. Pernahkah anda mengikuti seminar ISM Code ?

Jawaban

:

Belum pernah, tetapi saya mengetahui sedikit tentang apa itu ISM Code.

E. Wawancara dengan Able Seaman (AB)

1. Apakah yang dimaksud dengan ISM Code ?

Jawaban :

Suatu ketentuan tentang keselamatan dan pencemaran lingkungan.

2. apakah pelaksanaan penerapan ISM Code di atas kapal sudah sesuai dengan ketentuan ?

Jawaban :

Saya kurang tahu.

3. bagaimana cara Nahkoda dan perwira kapal dalam rangka mendisiplinkan penerapan ISM Code ?

Jawaban :

Dengan memberikan peringatan kepada awak kapal apabila tidak menggunakan alat keselamatan yang benar dan lengkap saat akan melakukan kegiatan di atas kapal atau kerja harian

4. Pernahkah anda mengikuti seminar ISM Code ?

Jawaban :

Saya tidak pernah mengikuti

5. apa manfaat dilaksanakan ISM Code dalam kegiatan di atas kapal ?

Jawaban :

Kita bekerja dengan prosedur yang benar, untuk mencegah kecelakaan dan pencemaran.

F. Wawancara dengan Masinis II

1. apakah yang dimaksud dengan ISM Code ?

Jawaban :

Suatu peraturan yang mengatur tentang keselamatan pelayaran dan mencegah pencemaran lingkungan.

2. Kapan anda merasa kurang aman pada saat sedang melakukan tugas di kamar mesin ?

Jawaban :

“ Apabila ada anak buah yang tidak disiplin saat kerja dan ada peralatan keselamatan yang tidak berfungsi sebagaimana mestinya.”

3. apakah anda mengerti dengan tugas anda pada saat kapal mengalami keadaan darurat ?

Jawaban :

“ Mengeti, karena saya sudah familiar dengan alat-alat keselamatan dan mengetahui bagaimana prosedurnya.”

4. Apakah penyediaan alat-alat keselamatan dikamar mesin sudah dilaksanakan dengan baik?

Jawaban :

“ sudah, tiap bulan mualim III selalu mengeceknya dan melaporkan apabila ada kerusakan atau tidak berfungsi tapi dari perusahaan pengirimannya suka telat”

5. bagaimana cara anda meningkatkan disiplin awak kapal dalam pemakaian alat-alat keselamatan yang sesuai dengan ISM Code khususnya di kamar mesin ?

Jawaban :

Dengan cara mensosialisasikan akan pentingnya bekerja dengan keselamatan yang sesuai dengan ketentuan ISM Code.





Gambar 4.1 MV. Kartini Samudra



Gambar 4.2 Pelanggaran *crew* kapal tidak memakai *safety helmet* ketika bekerja.



Gambar 4.3 Gambar *safety meeting* bersama *crew* dipimpin oleh Nakhoda.



Gambar 4.4 Pelanggaran *crew* kapal tidak memakai baju *safety* ketika bekerja.



Gambar 4.4 Gambar simbol keselamatan kerja.



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama Lengkap : Tri Istanto
2. Tempat / Tanggal Lahir : Blora, 4 Desember 1995
3. NIT : 52155582. N
4. Alamat Asal : Perum Beringin Lestari
Jl. Bukit Beringin Timur V, E-215.A
Kec.Ngaliyan,
Kota Semarang
5. Agama : Islam
6. Jenis kelamin : Laki-laki
7. Golongan darah : O
8. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : (Alm). Karyono
 - b. Ibu : Sukimi
9. c. Alamat Orang Tua : Ds. Got Putuk, Rt.007/Rw.002, Kec.Ngawen,
Kab.Blora.
10. Riwayat Pendidikan
 - a. SD : SD N 1 Got Putuk 2001 – 2006
 - b. SMP : SMP N 16 Semarang, tahun 2006 - 2012
 - c. SMA : SMA N 8 Semarang, tahun 2012 - 2014
 - d. Perguruan Tinggi : PIP Semarang, tahun 2015 - sekarang
11. Pengalaman Pratek Laut
 - a. Perusahaan Pelayaran : PT. Jaya Samudra Karunia *Shipping*
 - b. Nama Kapal : MV. Kartini Samudra
 - c. Masa Layar : 24 Agustus 2017 – 25 Agustus 2018