

**PENINGKATAN FUNGSI DAN PELAKSANAAN ISM CODE
DI MV. ISA CLARITY**



SKRIPSI

Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar

Sarjana Terapan Pelayaran

**Disusun Oleh : BIMA RAHADITYA
NIT. 51145174 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2019

**PENINGKATAN FUNGSI DAN PELAKSANAAN ISM CODE
DI MV. ISA CLARITY**



SKRIPSI

Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar

Sarjana Terapan Pelayaran

**Disusun Oleh : BIMA RAHADITYA
NIT. 51145174 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2019

HALAMAN PERSETUJUAN

**PENINGKATAN FUNGSI DAN PELAKSANAAN ISM CODE DI MV. ISA
CLARITY**

Disusun Oleh :

BIMA RAHADITYA

NIT. 51145174 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang, 11 - 02 - 2019

Dosen Pembimbing I
Materi

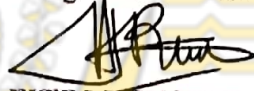


Capt. DWI ANTORO, MM.M.Mar

Penata (III/c)

NIP. 19740614 199808 1 001

Dosen Pembimbing II
Metodelogi dan Penulisan



Ir. FITRI KENSIWI

Penata Tk. I, (III/d)

NIP. 19660721 199203 2 001

Mengetahui

Ketua Program Studi Nautika



Capt. ARIKA PALAPA, M.St, M.Mar

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19760709 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

**PENINGKATAN FUNGSI DAN PELAKSANAAN ISM CODE
DI MV. ISA CLARITY**

Disusun Oleh :

BIMA RAHADITYA
NIT. 51145174 N


Telah Diuji Dan Disahkan Oleh Dewan Penguji, Serta Dinyatakan Lulus Dengan


Nilai Pada Tanggal 2019


Penguji I

Penguji II

Penguji III


Capt. Eko Murdivanto, M.Pd, M.Mar
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19570618 198203 1 002


Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar
Penata (III/c)
NIP. 19740614 199808 1 001


Capt. Tri Kismantoro, MM, M.Mar
Penata (III/c)
NIP. 19751012 199808 1 001

DIKUKUHKAN OLEH:
DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc, M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : BIMA RAHADITYA

NIT : 51145174 N

Program Studi : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul “PENINGKATAN FUNGSI DAN PELAKSANAAN ISM CODE DI MV. ISA CLARITY” adalah benar hasil karya Saya bukan jiplakan skripsi dari orang lain dan Saya bertanggung jawab terhadap judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka Saya bersedia membuat skripsi judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 2019

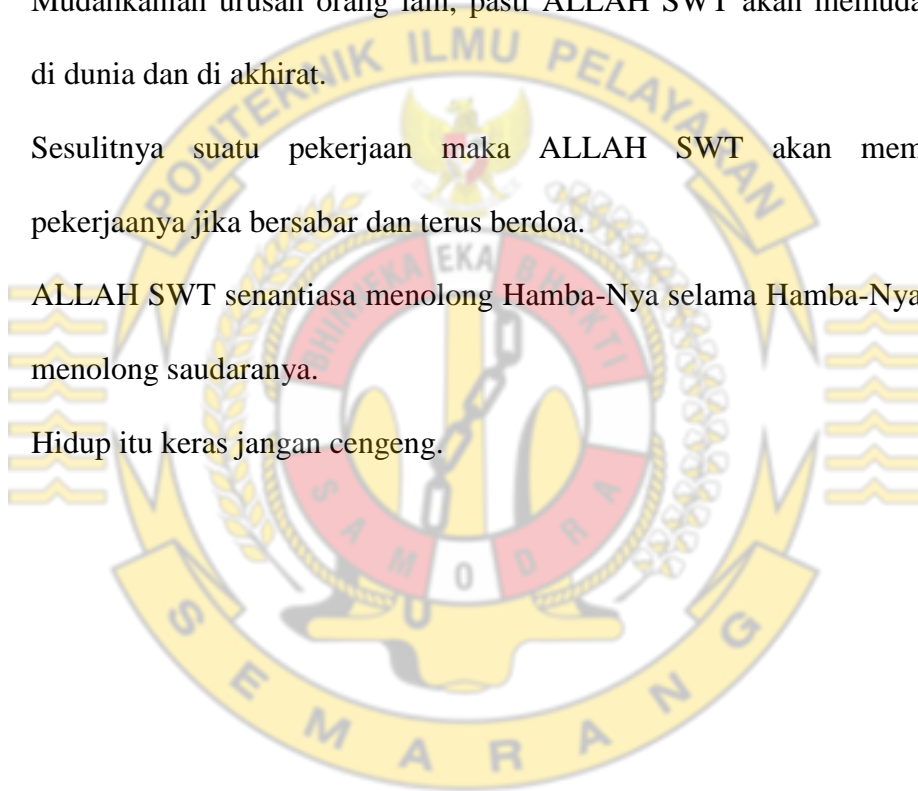
Yang menyatakan



BIMA RAHADITYA
51145174 N

MOTTO

1. Ingatlah agar selalu meminta doa kepada kedua orang tua. Karena jalan hidupmu adalah doa dari kedua orang tuamu.
2. Barang siapa yang melepaskan satu kesusahan seorang mukmin, pasti ALLAH SWT akan melepaskan darinya satu kesusahan pada hari kiamat.
3. Mudahkanlah urusan orang lain, pasti ALLAH SWT akan memudahkannya di dunia dan di akhirat.
4. Sesulitnya suatu pekerjaan maka ALLAH SWT akan memudahkan pekerjaannya jika bersabar dan terus berdoa.
5. ALLAH SWT senantiasa menolong Hamba-Nya selama Hamba-Nya itu suka menolong saudaranya.
6. Hidup itu keras jangan cengeng.



HALAMAN PERSEMBAHAN

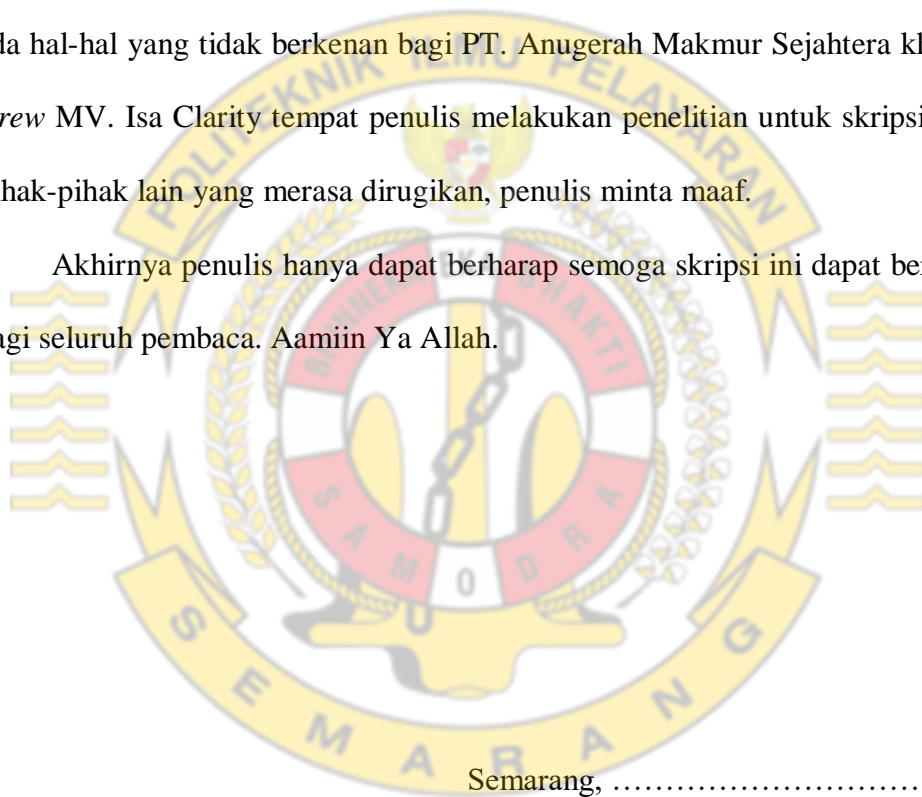
Segala puji syukur kepada Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Selain itu dalam pelaksanaan penyusunan skripsi ini penulis banyak mendapatkan bimbingan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis ingin mempersembahkan skripsi yang telah penulis susun ini kepada :

1. Bapak Capt. Dwi Antoro M.M, M.Mar. dan Ir. Fitri Kensiwi yang selalu memberi bimbingan kepada saya dalam pembuatan skripsi ini.
2. Seluruh teman-teman Angkatan LI dan juga kelas Nautika VIII C yang selalu memberi semangat dan motivasi tiada henti.
3. Ibu Ani Rahwitowati dan (Alm) ayah Joko Sulistyو dan adek Vita Oka Adistia yang selalu saya jadikan motivasi untuk selalu berjuang menjadi lebih baik dari sebelumnya. Terimakasih ibu.
4. Orang yang aku selalu sayangi Nadia Virza F S.Psi yang selalu memberi semangat dan kasih sayang serta doa sampai saat ini.
5. Bude Tin pakde Jon bude om Yon mas Anto bu Azza dan semua keponakan, saya aturkan terimakasih karena telah *mensupport* baik secara moral dan materil.
6. Seluruh *Crew* MV. Isa Clarity yang telah mengajari saya waktu praktek laut.
7. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang tempat penulis menimba ilmu.
8. Seluruh pembaca semoga skripsi ini dapat bermanfaat dengan baik.

9. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu dan memberi dukungan baik secara moril maupun materil sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

Penulis menyadari masih banyak kekurangan dalam skripsi ini, untuk itu penulis sangat mengharapkan saran ataupun koreksi dari pembaca semua yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini dan apabila dalam skripsi ini ada hal-hal yang tidak berkenan bagi PT. Anugerah Makmur Sejahtera khususnya *Crew MV. Isa Clarity* tempat penulis melakukan penelitian untuk skripsi ini atau pihak-pihak lain yang merasa dirugikan, penulis minta maaf.

Akhirnya penulis hanya dapat berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi seluruh pembaca. Aamiin Ya Allah.



Semarang, 2019

Penulis

BIMA RAHADITYA
NIT. 51145174 N

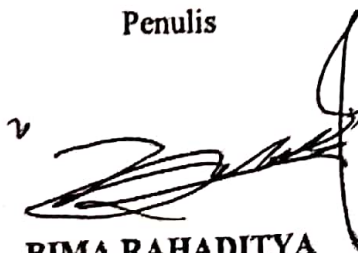
9. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu dan memberi dukungan baik secara moril maupun materil sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

Penulis menyadari masih banyak kekurangan dalam skripsi ini, untuk itu penulis sangat mengharapkan saran ataupun koreksi dari pembaca semua yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini dan apabila dalam skripsi ini ada hal-hal yang tidak berkenan bagi PT. Anugerah Makmur Sejahtera khususnya Crew MV. Isa Clarity tempat penulis melakukan penelitian untuk skripsi ini atau pihak-pihak lain yang merasa dirugikan, penulis minta maaf.

Akhirnya penulis hanya dapat berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi seluruh pembaca. Aamiin Ya Allah.

Semarang, 2019

Penulis



BIMA RAHADITYA
NIT. 51145174 N

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas segala limpahan rahmat dan karunia yang diberikan, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi ini. Skripsi yang berjudul “Peningkatan Fungsi dan Pelaksanaan ISM Code di MV. ISA CLARITY”.

Penyusunan skripsi ini merupakan salah satu syarat guna menyelesaikan pendidikan program D.IV tahun ajaran 2018-2019 Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, juga merupakan salah satu kewajiban bagi taruna yang akan lulus dengan memperoleh gelar Profesional Sarjana Terapan Pelayaran (S.TR.Pel.)

Proses penyusunan skripsi ini tidak lepas dari bantuan banyak pihak baik secara langsung maupun tidak langsung. Maka dari itu melalui pengantar ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada Yth :

1. H. Irwan, S.H., M.Pd., M.Mar.E selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang.
2. Capt. Arika Palapa., M.Si, M.Mar selaku Ketua Program Studi Nautika.
3. Capt. Dwi Antoro., M.M, M.Mar selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Okvita Wahyuni S.ST., MM selaku Dosen Pembimbing Penulisan.
5. Seluruh *Crew* kapal Isa Clarity dan perusahaan Anugerah Makmur Sejahtera yang telah membantu penulis dalam pengumpulan data-data sehingga terselesaikannya skripsi ini.
6. Bapak dan Ibu tercinta yang selalu mendoakan dan memberikan dukungan.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO	v
HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
ABSTRAK	xiii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
E. Sistematika Penulisan.....	5
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	7
B. Kerangka Pikir	21

BAB III METODE PENELITIAN

A. Waktu dan Tempat Penelitian.....	22
B. Metode Penelitian	23
C. Sumber Data	24
D. Metode Pengumpulan Data	25
E. Teknis Analisis Data	26

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Objek Penelitian	29
B. Analisis Masalah.....	37
C. Pembahasan Masalah	52

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan.....	53
B. Saran.....	56

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1. *Ship's particular* MV. ISA CLARITY 30



DAFTAR LAMPIRAN

Gambar 1 <i>Ship's particular</i> MV. Isa Clarity.....	57
Gambar 2 Kapal MV. Isa Clarity.....	58
Gambar 3 Proses Bongkar Muat tanpa Memakai Alat Keselamatan yang Lengkap.....	59
Gambar 4 Kerja Harian	60
Gambar 5 Crew List.....	61
Gambar 6 Briefing Cara Menggunakan Alat-Alat Keselamatan Kerja yang Baik dan Benar.....	62
Hasil Wawancara.....	63
Daftar Riwayat Hidup	67
Lembar Pengajuan Judul Skripsi	68
Kartu Konsultasi Penyusunan Skripsi Pembimbing I.....	69
Kartu Konsultasi Penyusunan Skripsi Pembimbing II.....	70

ABSTRACT

Bima Rahaditya, 2019, NIT. 51145174 N, "*Increasing the Function and Implementation of the ISM Code in the MV. ISA CLARITY*", Diploma IV Program, Nautika, Semarang Shipping Science Polytechnic, Advisor I: Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar and Advisor II: Ir. Fitri Kensiwi.

The *ISM Code* is an international management code for the safe operation of ships and for pollution prevention that has been authorized by the IMO (*International Maritime Organization*). In carrying out activities on board the ship must comply with the *ISM procedure Code*, but there are still deviations in the implementation, among others, lack of discipline of ship personnel at work and also lack of supervision by superiors so that the work does not go according to plan. The purpose of this study is to find out the application of the *ISM Code*, analyze solutions to overcome obstacles, and identify ways to improve the *ISM Code* function in MV vessels. ISA CLARITY.

In this thesis the research method used is a Qualitative Descriptive research method that regulates a research method by using several aspects such as data collection through literature studies, observation, interviews and data tracking online.

From the results of the study it can be seen the application of the *ISM Code* and the obstacles in the implementation of the *ISM Code*. Based on the results of the study, the company and officers should be able to improve management functions, especially the supervisory and organizational functions, provide information on the *Safety Management System (SMS)*, and improve the standards of guarding competence, so that unexpected events, such as work accidents, fire hazards damage to ships can be prevented.

Keywords : *ISM Code, Safety Management System (SMS)*

INTISARI

Bima Rahaditya, 2019, NIT. 51145174 N, “*Peningkatan Fungsi dan Pelaksanaan ISM Code di MV. ISA CLARITY*”, Program Diploma IV, Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar dan Pembimbing II: Ir. Fitri Kensiwi.

ISM Code merupakan kode manajemen international untuk keselamatan pengoperasian kapal-kapal dan untuk pencegahan pencemaran yang telah disahkan oleh Majelis IMO (*International Maritime Organisation*). Dalam melakukan kegiatan di atas kapal harus sesuai dengan prosedur ISM Code, tetapi masih terdapat penyimpangandalam pelaksanaannya antara lain kurang disiplinnya personil kapal saat bekerja dan juga kurangnya pengawasan oleh atasan sehingga pekerjaan tidak berjalan sesuai rencana. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui penerapan ISM Code, menganalisa solusi dalam mengatasi hambatan, dan mengidentifikasi cara untuk meningkatkan fungsi ISM Code di dalam kapal MV. ISA CLARITY.

Dalam skripsi ini metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian Deskriptif Kualitatif yang mengatur suatu metode penelitian dengan menggunakan beberapa aspek seperti pengumpulan data melalui studi pustaka, observasi, wawancara dan penelusuran data *online*.

Dari hasil penelitian dapat diketahui penerapan ISM Code dan hambatan-hambatan dalam pelaksanaan ISM Code. Berdasarkan hasil penelitian sebaiknya Pihak perusahaan maupun perwira mampu meningkatkan fungsi-fungsi manajemen terutama fungsi pengawasan dan organisasi, memberikan sosialisasi mengenai *Safety Management System* (SMS), serta memperbaiki standar kompetensi pengawasan, sehingga kejadian yang tidak diharapkan, seperti kecelakaan kerja, bahaya kebakaran, dan kerusakan terhadap kapal dapat dicegah.

Kata Kunci : ISM Code, *Safety Management System* (SMS)

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam dunia perdagangan di lingkup nasional maupun internasional, pelayaran niaga sangat berperan penting untuk menunjang proses pendistribusian barang. Hampir semua barang ekspor dan impor menggunakan sarana angkutan kapal laut, walaupun diantara tempat dimana pengangkutan dilakukan, terdapat fasilitas-fasilitas angkutan lainnya yang berupa angkutan darat seperti truk dan kereta api. Pengangkutan barang dengan kapal laut dipilih karena jumlah barang yang diangkut akan lebih besar jika dibandingkan dengan menggunakan truk, kereta api, atau pesawat terbang dan biaya angkut juga lebih kecil jika di bandingkan dengannya.

Sehubungan dengan itulah maka seluruh perusahaan pelayaran dituntut untuk meningkatkan manajemen kerjanya agar mampu bersaing dengan memberikan jasa transportasi untuk menunjang perdagangan bebas. Didasari itulah maka hal yang menyangkut keselamatan pelayaran harus segera dilindungi agar berjalan dengan baik dan penggunaan alat keselamatan dipergunakan sesuai dengan peraturan dan petunjuk yang ada.

Sebagai negara anggota *International Maritime Organization (IMO)* yang telah menandatangani *Memorandum of Understanding on Port State Control in The Asia Pacific Region* pada tanggal 1 Desember 1993 di Tokyo, Jepang. Dimana MOU tersebut mulai 1 April 1994 dimana

disisipkan *ISM Code (International Safety Management)* yang diadopsi pada bulan November 1993 yaitu resolusi A 741 (18) yang intinya berupa peraturan - peraturan dan pedoman - pedoman untuk keselamatan dan pencegahan serta pengendalian pencemaran laut oleh kapal - kapal serta mengajak pemerintah, perusahaan pelayaran dan seluruh aspek yang terlibat dalam kepelautan untuk melaksanakannya.

Berdasarkan pada latar belakang diatas, penulis melakukan penelitian di MV. Isa Clarity, dimana setiap satu bulan sekali kapal tersebut secara rutin mengadakan *safety meeting* yang membahas mengenai *ISM Code*, yang diikuti seluruh *crew* kapal yang dipimpin langsung oleh *Master*. *Meeting* tersebut membahas mengenai kejadian atau fenomena kesalahan kerja yang terjadi di kapal lain untuk kemudian di ambil pokok permasalahan dan solusi untuk mengatasi permasalahan tersebut agar permasalahan yang sama tidak terjadi dikapal dimana penulis melakukan penelitian, hal ini bertujuan guna meningkatkan fungsi dan pelaksanaan *ISM Code* di MV. Isa Clarity. Inilah yang menjadi dasar utama penulis memilih judul :

“PENINGKATAN FUNGSI DAN PELAKSANAAN ISM CODE DI MV. ISA CLARITY”

Dimana pentingnya peranan *ISM Code* dalam mengurangi kecelakaan kerja dan pencemaran dilaut

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka penulis akan membahas pokok- pokok permasalahan yang ada, dan dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana Penerapan *ISM Code* di MV. Isa Clarity ?
2. Hambatan apa saja yang di temukan pada saat penerapan *ISM Code* di MV. Isa Clarity ?
3. Bagaimana meningkatkan fungsi *ISM Code* di MV. Isa Clarity ?

C. Tujuan Penelitian

Selama melaksanakan praktek di kapal MV. Isa Clarity, penulisan menerapkan teori yang diterima diperkuliahan maupun di studi kepustakaan dengan keadaan yang ditemukan dalam praktek di kapal. Adapun tujuan dari penyusunan skripsi ini adalah :

- a. Mengetahui penerapan *ISM Code* di MV. Isa Clarity..
- b. Untuk mengatasi hambatan pada saat penerapan *ISM Code* di MV. Isa Clarity.
- c. Untuk meningkatkan fungsi *ISM Code* di MV. Isa Clarity.

D. Manfaat Penelitian

Adapun maksud dan tujuan dari pada penelitian ini diharapkan mampu memberikan masukan bagi pihak-pihak yang terkait dengan seperti :

Bagi peneliti:

1. Secara Teoritis

- a. Untuk melatih peneliti menuangkan pikiran dan pendapat dalam bahasa secara deskriptif tulisan dan dapat dipertanggung jawabkan dikemudian hari.
- b. Untuk dapat dijadikan sebagai bahan masukan dan pengalaman baru, sebagai awal menuju dunia kerja pada suatu saat nanti. Selain itu, juga sebagai bahan perbandingan antara ilmu teori yang didapat dari kampus dengan ilmu yang didapat pada saat praktek.

2. Manfaat secara praktis

Sebagai masukan yang bermanfaat dalam memahami tentang bagaimana cara peningkatan fungsi dan pelaksanaan *ISM Code* di MV.

Isa Clarity.

- a. Penelitian ini dapat menjadi sebuah wacana yang dapat menambah pengetahuan yang lebih. Dapat juga sebagai bahan pengembangan ilmu dari tahun ke tahun.
- b. Menambah pengetahuan dan khasanah dari lapangan kerja.
- c. Menambah perbendaharaan perpustakaan akademi.
- d. Meningkatkan mutu dan kualitas lembaga pendidikan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

E. Sistematika Penulisan

Adapun sistematika penulisan ini dibagi menjadi lima bab, masing-masing bab saling berkaitan satu dengan yang lainnya sehingga akan mempermudah pembaca memahami dan mengetahui pokok-pokok permasalahan dan bagian-bagiannya:

BAB I. PENDAHULUAN

Di dalam bab ini dijelaskan tentang latar belakang masalah, perumusan masalah, pembatasan masalah, tujuan penelitian, dan manfaat penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II. LANDASAN TEORI

Pada bab ini penulis menjelaskan tentang tinjauan pustaka, kerangka pikir penelitian, dan definisi operasional.

BAB III. METODE PENELITIAN

Dalam bab ini berisi tentang metode – metode yang digunakan penulis dalam rangka pengumpulan data dan metode penulisan. Berisi tempat, waktu, serta jenis penelitian.

BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini dijelaskan tentang obyek penelitian tentang peningkatan fungsi dan pelaksanaan ISM *Code* di kapal MV. Isa Clarity dan disini penulis menganalisis bagaimana melaksanakan tersebut.

BAB V. PENUTUPAN

Bab terakhir ini berisi tentang kesimpulan hasil penelitian dan saran – saran berdasarkan kesimpulan.



BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

Pembahasan mengenai perawatan *fire extinguisher* di kapal MT. Meditran perlu untuk diketahui dan dijelaskan beberapa teori serta pengertian dari istilah-istilah yang penulis ambil dari beberapa sumber pustaka yang berkaitan dengan pembahasan skripsi ini sehingga dapat lebih menyempurnakan penulisan skripsi ini. Teori dan istilah tersebut antara lain:

1. Upaya

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Ketiga, (Jakarta : Balai Pustaka, 2004:1250), upaya adalah usaha; ikhtiar (untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan, mencari jalan keluar, dsb). Sehingga penulis menyimpulkan bahwa upaya merupakan usaha atau sebuah langkah yang di lakukan untuk mencapai suatu hasil yang sesuai dengan apa yang diinginkan.

2. Peningkatan

Peningkatan adalah proses, cara, perbuatan meningkatkan (usaha, kegiatan, dan sebagainya) (<https://kbbi.web.id/tingkat>).

Menurut seorang ahli bernama Adi S, peningkatan berasal dari kata tingkat. Yang berarti lapis atau lapisan dari sesuatu yang kemudian membentuk susunan. Tingkat juga dapat berarti pangkat, taraf, dan kelas. Sedangkan peningkatan berarti kemajuan.



(<https://www.duniapelajar.com/2014/08/08/pengertian-peningkatan-menurut-para-ahli/>)

3. Perawatan

a. Pengertian Perawatan

Menurut Nachnul Ansori (2010:29) Perawatan adalah “Gabungan dari suatu kegiatan-kegiatan yang bertujuan untuk menjaga atau mengembalikan suatu peralatan menjadi seperti sedia kala pada kondisi yang baik untuk dapat dipergunakan kembali”.

b. Pertimbangan dalam menyelenggarakan perawatan

JJ Handoyo (2016:8) menjelaskan adanya lima pertimbangan dasar dalam menyelenggarakan kegiatan perawatan, yaitu :

- 1.) Kewajiban pemilik kapal yang berkaitan dengan keselamatan dan kelaiklautan kapal.
- 2.) Menjaga modal dengan memperpanjang usia kapal atau meningkatkan nilai jual kapal bekasnya nanti.
- 3.) Menjaga penampilan kapal sebagai sarana pengangkut muatan.
- 4.) Memelihara efisiensi dengan memperhatikan pengeluaran-pengeluaran operasi.
- 5.) Memperhatikan lingkungan.

4. Strategi Perawatan

Strategi Perawatan yang baik secara umum, yang antara lain sebagai berikut :

- a. Perawatan insidental terhadap perawatan berencana. Perawatan insidental artinya kita membiarkan mesin atau benda bekerja sampai rusak. Sedangkan perawatan berencana artinya mencegah kerusakan sedini mungkin.
- b. Perawatan pencegahan terhadap perawatan perbaikan. Dengan perawatan pencegahan kita mencegah terjadinya kerusakan atau bertambahnya kerusakan atau untuk menemukan kerusakan tahap ini.
- c. Perawatan periodik terhadap pemantauan kondisi. Tujuan dari pemantauan kondisi adalah untuk menemukan kembali informasi tentang kondisi dan perkembangannya, sehingga tindakan korektif dapat diambil sebelum terjadi kerusakan.
- d. Pengukuran terus menerus terhadap pengukuran periodik. Pengukuran periodik adalah untuk memberikan pengamanan yang cukup atas terjadinya suatu kerusakan yang terus bertambah atau terjadi kemunduran kondisi.
- e. Persyaratan Biro Klasifikasi

Dalam menentukan suatu strategi perawatan Biro Klasifikasi harus juga dipertimbangkan. Pengaturan survei khusus diadakan

untuk kapal-kapal yang mempergunakan sistem pemeliharaan yang telah disetujui. Sistem yang demikian harus memuat :

- 1.) Daftar semua sistem / komponen-komponen yang termasuk dalam rencana.
- 2.) Jangka waktu perawatan yang telah ditentukan
- 3.) Instruksi-instruksi perawatan
- 4.) Catatan perawatan yang telah dilaksanakan
- 5.) Data acuan dari kapal sebagai kapal baru

(<https://ilmumanajemenindustri.com/jenis-maintenance-perawatan-mesin-peralatan-kerja/>)

5. Jenis-jenis *Portable Fire Extinguisher*

Alat pemadam api memiliki fungsi untuk memadamkan api. Ada berbagai jenis alat pemadam api atau *fire extinguisher*, diantaranya:

a. Jenis Halon Free – AF11 & AF11E

Jenis Halon Free – AF11 yaitu zat pemadam kebakaran berupa gas cair yang memadamkan api dengan menghentikan reaksi pembakaran. AF11 mempunyai daya padam yang sangat tinggi, tidak berwarna, tidak menyebabkan karat, tidak konduktif serta tahan lama, dan tanpa bekas. Sangat cocok untuk digunakan pada alat-alat komputer, peralatan elektronik, laboratorium, dapur atau rumah makan.

b. *Chemical Dry Powder* (ABC)

Jenis *Chemical Dry Powder* dengan rumus kimia NaHCO_3 atau Natrium Bicarbonate yang memadamkan api dengan cara membentuk lapisan pada bahan yang terbakar sehingga memisahkan udara dengan reaksi kimia, dan juga dapat berfungsi sebagai tirai terhadap panas atau nyala api. Nitrogen (N_2) berfungsi sebagai alat pendorong yang hampir tidak dipengaruhi oleh kelembaban dan perubahan suhu sekitarnya. Jenis ini sangat tepat digunakan sebagai alat pertolongan pertama, terutama pada kebakaran yang disebabkan oleh minyak (cairan) serta kebakaran benda padat dan sejenisnya, termasuk kebakaran listrik dan LPG. Powder ABC ini tidak mudah menggumpal dan selalu siap pakai, dan bubuk ini tidak beracun dan tidak menghantarkan listrik dan mempunyai reaksi kimia yang sangat tinggi sebagai racun api.

c. Super Busa (AFFF) AF3

Jenis Super Busa atau *Aqueous Film Forming Foam* (AFFF). Jenis ini adalah busa mekanik yang paling baik dengan campuran air tawar atau air asin untuk kebakaran yang disebabkan oleh benda padat serta barang cair seperti bensin, oli, thinner, dan lain lain. Sewaktu disemprotkan karena kebakaran, segera mengembang ke permukaan membentuk suatu lapisan film dan bias untuk mencegah pembakaran kembali (Reflash atau reignition). Air yang merupakan unsur terbesar dari larutan ini bertindak sebagai pendingin.

d. Carbon Dioxide Fire Extinguisher atau CO_2

CO₂ mempunyai daya pemadam yang tinggi dan tanpa meninggalkan bekas Penggunaan gas CO₂ yang sangat cepat menguap dan tanpa meninggalkan bekas setelah pemadaman api, sangat efektif untuk dipergunakan di pabrik-pabrik, mesin-mesin presisi, instalasi listrik, substation, dll.

Daya Pendingin dan penghambat supply oksigen. Karbondioksida (CO₂) adalah bahan kimia yang menghasilkan efek penghambat supply oksigen pada benda-benda yang terbakar, dimana bila disemprotkan ke kobaran api, CO₂ ini akan mengusir oksigen dari udara dan menutup aliran oksigen ke lingkungan/benda-benda yang terbakar. Disamping itu daya pendinginnya dengan cepat dapat memadamkan api.

Sangat baik untuk cairan yang mudah terbakar, computer, peralatan data processing, laboratorium, dsbnya. Isolasi dari gas CO₂ memberi keamanan dalam operasi pemadam kebakaran guna pencegahan terkena aliran listrik atau tersambar api dari bahan cair yang mudah terbakar.

e. AF21 - Cairan Pelindung Anti Api

dengan AF21 yang disemprotkan ke materi kain, sofa, gordena, karpet, boneka, kain, handuk, selimut, kayu akan secara otomatis menjadikan materi diatas menjadi anti bakar walaupun dibakar oleh api las/bensin atau kata lain materi diatas tidak dapat dibakar oleh api 1500 derajat celcius sekalipun. AF21 merupakan

bahan dasar apabila anda ingin menciptakan selimut anti api, jaket anti api, kantong anti api dll.

(<http://beritartikel.blogspot.com/2013/03/5-jenis-pemadam-api-fire-extinguisher.html>)

6. Syarat-syarat dari *Portable Fire Extinguisher*

Dalam buku perlengkapan kapal (2014-15) yaitu syarat- syarat *fire exthinguser* yang dapat di jinjing adalah :

- a. Isi dari *fire exhtinguiser* yang dapat di jinjing harus antara 9 sampai 13,5 liter. Warnanya harus merah.
- b. *Fire Exthinguiser* yang di jinjing harus dicoba dan di periksa secara teratur.
- c. Salah satu *fire exthinguiser* jinjing, dimana di pergunakan untuk suatu ruangan tertentu,harus ditempatkan dekat ruangan itu. Jumlah cadangannya harus memiliki persyaratan kepala I.K.P. Untuk pemadam pada alat-alat itu dipergunakan bermacam-macam pengisian.

7. Kompetensi yang harus dimiliki

Untuk menunjang perawatan dan penanganan *portable fire extinguisher* sebagai perwira ataupun *crew* kapal harus memiliki beberapa sertifikat, diantaranya adalah sertifikat AFF (*Advance Fire Fighting*) , adapun 17 kompetensi yang terdapat dalam sertifikat AFF. Berikut kompetensi yang ada pada sertifikat AFF :

- a. Pengantar.

- b. Teori kebakakaran.
- c. Pengendalian kebakaran di atas kapal dan prosedur pemadaman api di laut.
- d. Organisasi pemadam kebakaran kapal
- e. Komunikasi dan koordinasi selama operasi pemadaman kebakaran
- f. Efek pada stabilitas kapal menggunakan air untuk pemadam kebakaran
- g. Pemeriksaan dan servis peralatan kebakaran
- h. Bahaya proses pemadaman kebakaran dan pencegahan kebakaran
- i. Manajemen dan kontrol orang-orang yang terluka
- j. Investigasi kebakaran dan pelaporan
- k. Prosedur untuk koordinasi dengan pemadam kebakaran berbasis pantai
- l. Persiapan rencana kontingensi
- m. Strategis dan taktik untuk mengendalikan api
- n. Sistem deteksi kebakaran, peralatan sistem pemadam kebakaran
- o. Penilaian penyebab insiden yang melibatkan kebakaran
- p. Pemadaman kebakaran yang melibatkan barang berbahaya
- q. Ulasan dan penilaian akhir

Dari sertifikat tersebut diajarkan tentang bagaimana cara pemeriksaan serta perawatan alat pemadam api ringan pada point K, sehingga melalui diklat ini *crew* kapal ataupun perwira dapat menerapkan serta melaksanakannya ketika berada di atas kapal. dalam

perawatan *portable fire extinguisher* agar tetap dalam kondisi baik dan siap digunakan.

8. Ketersediaan Suku Cadang

Dalam pemenuhan syarat untuk perawatan APAR di butuhkan beberapa suku cadang yang harus dipenuhi agar perawatan terhadap APAR dapat terwujud secara maksimal. Suku cadang merupakan komponen dari mesin yang dicadangkan untuk perbaikan atau penggantian bagian kendaraan yang mengalami kerusakan. menurut penggunaanya suku cadang di bagi menjadi tiga yaitu :

a. Suku cadang habis pakai (*Consumable Parts*)

Adalah suku cadang yang tidak dapat diperbaiki (material sekali pakai habis atau bersifat *un-repairable*) sehingga bila suku cadang habis maka harus diganti dengan yang baru.

b. Suku cadang pengganti (*Replacement Part*)

Adalah jenis suku cadang yang penggantianya biasanya dilakukan pada waktu *overhaul*, yaitu pada saat diadakan perbaikan besar-besaran yang mencakup seluruh bagian yang akan diperbaiki.

c. Suku cadang jaminan (*insurance parts*)

Adalah suku cadang yang biasanya tidak pernah rusak, tetapi juga dapat rusak dan apabila rusak dapat menghentikan operasional.

(<http://rahmahsr20.blogspot.com/2016/05/suku-cadang-menurut-penggunaannya.html>)

Suku cadang dibagi menjadi beberapa kelompok sesuai dengan kualitasnya, berikut adalah pembagian suku cadang sesuai dengan kualitasnya :

a. Ori (*Original*)

Barang yang ditawarkan adalah produk orisinal alias asli.

b. KW (Kualitas)

KW Sebenarnya merupakan singkatan dari kata kualitas. Produk KW pasti bukan produk orisinal. Ada beragam tingkatan produk KW yang ditandai dengan angka. Semakin kecil angkanya, semakin bagus kualitasnya atau mendekati kualitas barang orisinal. Istilah yang paling sering dipakai adalah KW1 dan KW3. KW1 berarti produk bukan orisinal itu memiliki kualitas relatif bagus.

c. OEM (*Original Equipment Manufacturer*)

OEM Kependekan dari *Original Equipment Manufacturer*.

Definisi OEM yang sebenarnya, produk tersebut sama dengan produk orisinal, tetapi dijual dengan merek berbeda dan melalui jalur distribusi yang mungkin tidak sama. *Original Equipment Manufacturer* juga bisa disebut keluaran dari pabrik yang sama, yang menciptakan *sparepart original*, namun *sparepart* ini dijual dengan distribusi yang berbeda.

(<https://www.wikacell.com/blog/tipsntrik/tanyatimwika/apa-itu-sparepart-ori-atau-oem-apa-bedanya/>)

9. Penyebab Kerusakan

Ada beberapa penyebab kerusakan pada *portable fire extinguisher* yang mengakibatkan tidak berfungsinya dan juga mengakibatkan tidak terawatnya APAR tersebut. Secara keseluruhan *portable fire extinguisher* bentuk fisik luarnya terbuat dari logam yang mengakibatkan mudahnya terjadi kerusakan pada bagian luarnya. berikut merupakan beberapa penyebab kerusakan pada *portable fire extinguisher*:

a. Korosi

Korosi adalah peristiwa perusakan logam oleh karena terjadinya reaksi kimia antara logam dengan zat-zat di lingkungannya membentuk senyawa yang tak dikehendaki.

b. Air laut

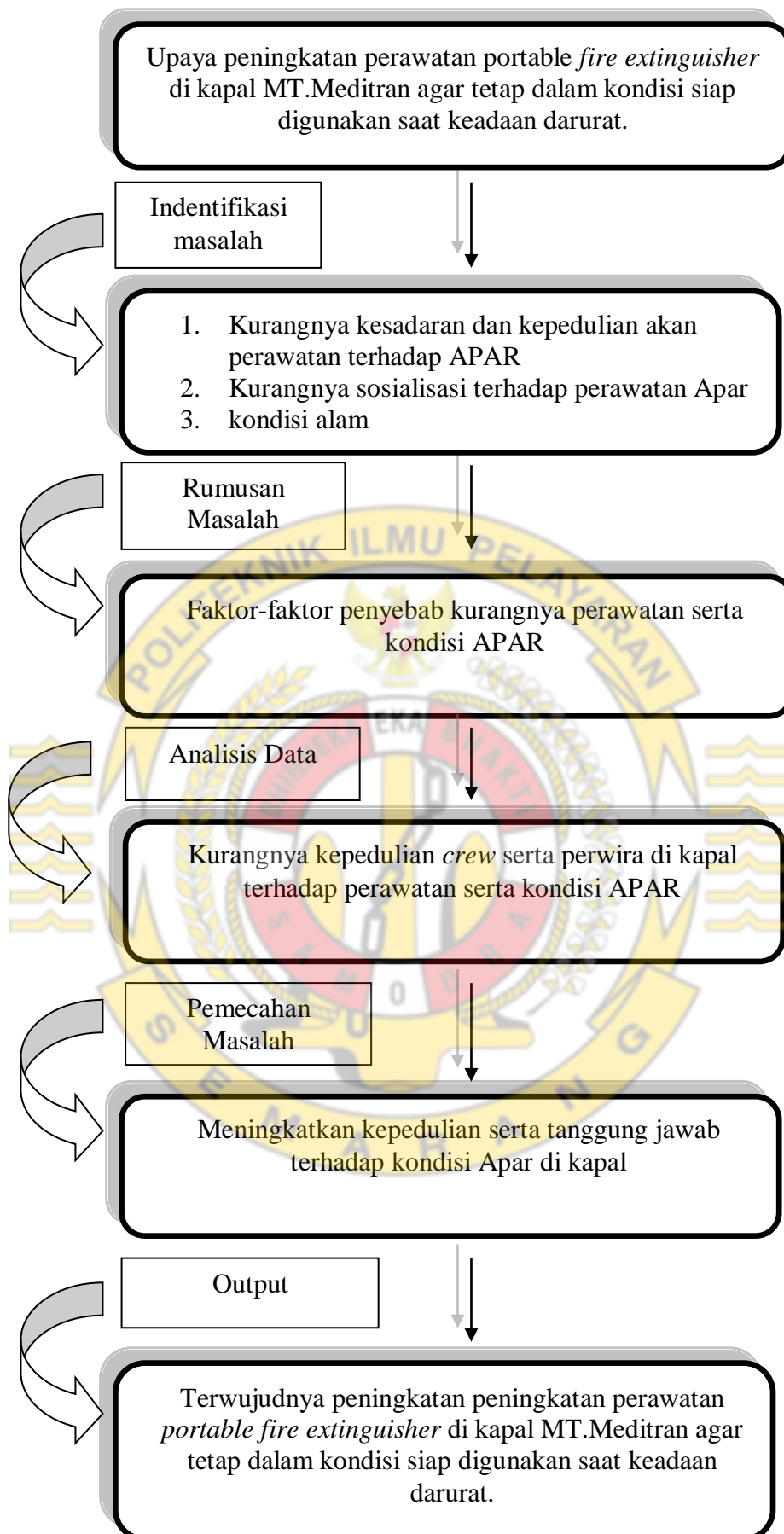
Proses korosi dalam air laut berlangsung karena adanya unsur-unsur kimia, oksigen yang larut dan pengaruh bakteri. Korosi logam pada air laut mengikuti mekanisme pada elektrokimia dimana pada logam yang mengalami korosi terdapat tempat-tempat berupa anoda dan katoda. Plat baja karbon dalam air laut mengalami laju korosi antara 0,1 sampai 0,15 mm pertahun, namun jika serangannya berupa sumuran, penetrasi yang terjadi jauh lebih dalam.

(<https://www.bersosial.com/threads/mengapa-air-laut-mempercepat-korosi-pengkaratan.28648/>)

B. Kerangka Berpikir

Dalam penulisan skripsi ini penulis menuangkan pokok-pokok pikiran kedalam sebuah kerangka berpikir yang dirangkai pada suatu skema alur adalah sebagai berikut (lihat halaman 19)





Gambar 2.1 Kerangka Pikir

Bahaya kurang optimal kesiapan alat pemadam kebakaran adalah disaat terjadi keadaan darurat di atas kapal alat pemadam jenis *portable fire extinguisher* tidak siap digunakan dan tidak dapat mengatasi suatu keadaan darurat, seperti kebakaran sehingga dapat mengancam keselamatan jiwa maupun harta. Bahaya kebakaran sangat rentan sekali terjadi diatas kapal terutama kapal tanker. Hal ini dikarenakan kapal tanker mengangkut muatan cair yang sangat mudah terbakar. Maka dari itu alat-alat pemadam kebakaran yang dapat berfungsi dengan baik sangatlah diperlukan dalam pengoperasian kapal tersebut.

Dalam kenyataan yang selama ini penulis hadapi, penggunaan alat-alat pemadam kebakaran di atas kapal masih kurang optimal. Ini di karenakan kurangnya perawatan dan pemeriksaan, sehingga alat-alat pemadam kebakaran tidak dalam kondisi baik dan apabila digunakan sewaktu-waktu tidak dalam keadaan siap. Perawatan dan pemeriksaan juga dipengaruhi oleh kesadaran akan kondisi APAR oleh ABK kapal.

Upaya yang harus dilakukan agar alat-alat pemadam kebakaran dapat berfungsi dengan baik adalah harus dilakukan perawatan dan pemeriksaan secara rutin. Untuk pihak perusahaan agar selalu memenuhi permintaan *spare part* alat-alat pemadam kebakaran yang diminta oleh pihak kapal. Apabila penggunaan, perawatan dan pemeriksaan alat-alat pemadam kebakaran sudah optimal. Maka alat-alat pemadam kebakaran dapat digunakan dengan baik pada saat terjadi bahaya kebakaran diatas kapal.

Pada akhirnya perawatan dan pemeriksaan alat-alat pemadam api ringan ditunjukkan agar kondisi APAR siap digunakan saat kondisi darurat di atas kapal.

C. Definisi Operasional

1. ABK atau *crew* kapal adalah semua orang yang bekerja dikapal, yang bertugas mengoperasikan dan memelihara serta menjaga kapal dan muatannya
2. Alat pemadam api ringan/APAR adalah alat pemadam kebakaran yang ringan dan kecil yang bisa dibawa langsung ketempat kebakaran dengan cepat.
3. *Fire extinguisher* adalah merupakan pemadam api *portabel* atau jinjing yang dapat mengeluarkan air, busa, gas, dan media lainnya yang mampu untuk memadamkan api penyebab dari kebakaran.
4. Perawatan adalah suatu usaha atau kegiatan untuk mencegah atau memperlambat kerusakan suatu barang dengan harapan bisa mempertahankan bentuk maupun fungsi dari barang itu seperti saat masih baru sehingga bisa dioperasikan dengan baik setiap saat dibutuhkan.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Penerapan ISM Code

Masih sering terjadi penyimpangan-penyimpangan terhadap penerapan ISM Code di atas kapal MV. Isa Clarity, khususnya pada elemen kelima dan keenam dalam ISM Code.

- a. Nakhoda Memberikan Pengawasan dan Instruksi yang Diperlukan Sesuai dengan Ketentuan ISM Code.

Berdasarkan elemen ISM Code yang kelima, Nakhoda memiliki kewenangan dan tanggung jawab melaksanakan kebijakan perusahaan dalam hal keselamatan dan perlindungan kesehatan, serta meninjau pelaksanaan SMS, namun yang terjadi di lapangan perwira tidak melakukan pemeriksaan terhadap alat bantu penyandaran kapal ketika hendak berlabuh. Para awak kapal belum dapat mengerti tugas masing-masing sesuai dengan jabatan yang dipegang selama menjalani kontrak kerja di kapal. Mereka juga belum dapat memahami tujuan dari pada proses kerja di atas kapal

- b. Awak Kapal Melaksanakan Tugas Sesuai dengan Tanggung Jawab dan Wewenangnya

Pada elemen ISM Code yang ke enam, awak kapal diharuskan memiliki pengetahuan yang baik mengenai hukum, peraturan, Code,

dan petunjuk yang berlaku mengenai keselamatan kerja, namun masih ada beberapa penyimpangan yang dilakukan oleh ABK saat bekerja, seperti sebagian dari mereka yang tidak memakai *safety helmet* saat melaksanakan jaga bongkar muat *container*, tidak memakai *safety shoes* namun hanya memakai sandal biasa saat bekerja.

2. Hambatan yang Ditemukan Pada Saat Penerapan ISM Code

Dari pelaksanaan *ISM Code* di atas kapal, juga tidak lepas dari hambatan-hambatan. Berdasarkan hasil analisis deskripsi data yang ada, hambatan-hambatan yang menyebabkan terjadinya penyimpangan terhadap pelaksanaan SMS dapat disimpulkan sebagai berikut :

a. Kurangnya sosialisasi *Safety Management System* (SMS).

Kualitas dalam penyampaian sosialisasi kurang ditekankan. Penjelasan mengenai tujuan SMS tidak disampaikan dalam sosialisasi, sehingga para personil kapal kurang mampu memahami elemen-elemen *ISM Code* yang di dalamnya merupakan tujuan dari SMS.

b. Seleksi Kompetensi Pengawakan yang Kurang Ketat.

Kemampuan bahasa Inggris kurang menjadi prioritas bagi perusahaan dalam merekrut personil kapal sehingga sebagian dari personil kapal mengalami hambatan dalam memahami elemen-elemen *ISM Code*.

3. Cara meningkatkan fungsi *ISM Code*

Berdasarkan hasil analisis permasalahan yang telah dilakukan, terdapat beberapa alternatif pemecahan masalah dalam meningkatkan fungsi *ISM Code* di dalam kapal MV. Isa Clarity, yaitu :

a. Peningkatan Sosialisasi *Safety Management System* (SMS)

Dengan melakukan *safety meeting*, terjemahan, peningkatan penggunaan bahasa Inggris di sekolah maupun akademi pelayaran, dan seminar.

b. Standar Kompetensi Pengawakan

Seleksi yang dilakukan dalam merekrut personil harus meliputi kemampuan berbahasa Inggris, personil harus mampu menunjukkan sertifikat, STWC sertifikat, pengalaman praktis. Setiap personil juga harus dilatih sesuai dengan keperluan yang berhubungan dengan pedoman mutu, keselamatan dan perlindungan lingkungan.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah diuraikan, terdapat beberapa saran yang dapat bermanfaat untuk mengatasi permasalahan tersebut. Adapun saran yang ingin penulis sampaikan adalah sebagai berikut :

1. Semua pihak harus dapat menyatukan visi dan misi ke depan dan mau berkomitmen dengan melakukan pertimbangan-pertimbangan khusus yang mungkin melibatkan pihak kapal, perusahaan dan seluruh aspek yang mempengaruhi dalam usaha peningkatan penerapan SMS.

2. Perlu diadakannya pelatihan dan pengetahuan mengenai suatu keselamatan kerja dan upaya mempertahankan keselamatan tersebut kepada awak kapal.



DAFTAR PUSTAKA

- Badan Diklat Perhubungan. (2000). *Personal Safety and Social Responsibility*. Jakarta: Departemen Perhubungan
- Darmadi, Hamid. (2013). *Metode Penelitian Pendidikan dan Sosial*. Bandung: Alfabeta
- George, R Terry. (2012). *Asas-Asas Manajemen*. Bandung: Alumni
- International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974, (2004)
- Jonathan, Sarwono. (2006). *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Yogyakarta: Graha Ilmu
- Lasse, DA. (2014). *Keselamatan Pelayaran di Lingkungan Teritorial Pelabuhan dan Pemanduan Kapal*. Jakarta: Grafindo Perkasa
- Moleong, Lexy J. (2004). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya
- Safety Management Manual. (2004). *Panduan Manajemen Keselamatan*. Jakarta: Jernla Ferry
- Sugiyono. (2008). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- SOLAS. (1974) (International Convention of Safety of Life at Sea)
- Sutopo. (2006). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Surakarta: UNS
- Tim Penyusun. (2018). *Pedoman Penyusunan Skripsi*. Semarang: PIP Semarang
- Undang Undang Pelayaran No 17 tahun 2008. Direktorat Jendral Perhubungan Laut

GAMBAR 1

Ship Particular MV. Isa Clarity

PT.PELAYARAN ANUGERAH MAKMUR SEJAHTERA

N.Pasak Timur 518 – M Surabaya – Indonesia
 Telp. (031) 3294122 – 3294123 – 3299024 – 3299025, Fax. (031) 3294121
 Email : anugerahmakmursejahtera@ yahoo.com
MV. ISA CLARITY

SHIP'S PARTICULARS

1. Name Of Vessel	: MV. ISA CLARITY.			
2. Ship's Owner	: PT. Anugerah Makmur Sejahtera.			
3. Nationality / Flag	: Indonesia.			
4. Classification	: Biro Klasifikasi Indonesia (BKI).			
5. Call Sign	: PK.S.F			
6. Port Of Registry	: Jakarta.			
7. Kind Of Vessel	: Cargo.			
8. Builder's Of Ship	: IMABARI SHIPBUILDING CO.LTD.KOCHI.			
9. Built At	: Japan 20th February 1986.			
10. Gross Tonnage	: 4,469.00 GT.			
11. Net Tonnage	: 2,235.00 NT.			
12. Length Over All	: 96,78 M			
13. Length between perpendic	: 91,25 M			
14. Breadth Moulded	: 15,00 M			
15. Depth Moulded (Upp Dk)	: 10,50 M			
16. Depth Moulded (Fb Dk)	: 7,00 M			
17. Condition :	Draft :	D.W.T :	DISPLACEMENT :	TPC :
TROPICAL	6,723 M	5,926,00 T	7,912,00 Tons	14.12
SUMMER	6,586 M	5,935,00 M	7,918,00 Tons	14.03
LIGHT	1,942 M	0	1,983,00 Tons	11.72
18. Drain Capacity	: H.I=3,293,77 M3 H.II=3,272,86 M3 Total=10,566,63 M3.			
19. Bale Capacity	: H.I=5,113,21 M3 H.II=5,066,97 M3 Total=10,180,08 M3.			
20. Number Of Hatch	: 2 (two) Hold.			
21. Hatch Dimension	: I=34,40 x 18,00 x 9,00 M II=31,20 x 18 x 9,00 M.			
22. Derrick Of Capacity	: 4 Sets (1 & 4 = 25,00T SWL / 2 & 3 = 30,00T SWL).			
23. Hatch Coaming Dimension	: I = 25,20 x 12,50 x 1,50 M II = 25,20 x 12,50 x 1,50M .			
24. Main Engine / Cylinder	: AKASAKA DIESEL LTD.A.38 / 6 CYLINDER.2.800 HP.			
25. Auxiliary Engine	: YANMAR S163LT = 2 SETT x 250 KVA. (300 PK).			
26. Fuel Tank Capacity	: MFO=359,46M3 (341,49T) & MDF=120,19M3 (102,17T)			
27. Daily Fuel Consumption	: At Sea = 7,80T MFO / 1,06T HSD & At Port =1,60T HSD			
28. Fresh Water Tank Capacity	: 278,12 M3 = 278,12 T.			
29. Daily Fresh Water Consumption	: 6,0 T.			
30. Water Ballast Capacity	: 927,05 M3 = 950,23 T.			
31. IMO Number	: 8601393			
32. MMSI	: 525018144			

000

Date :
 MV ISA CLARITY,



CAPT. LEXY H. SUNDAMEN
 MASTER

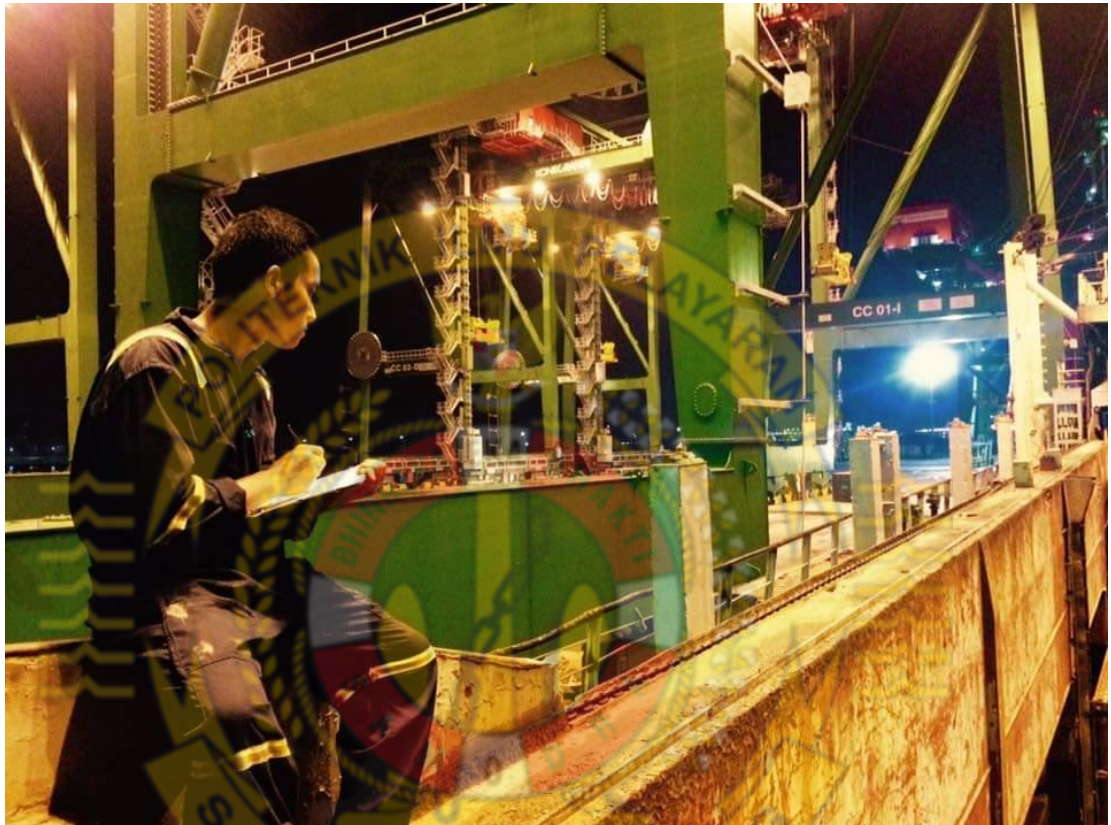
GAMBAR 2

Kapal MV. Isa Clarity



GAMBAR 3

Proses Bongkar Muat tanpa Memakai Alat Keselamatan yang Lengkap




GAMBAR 4

Kerja Harian



GAMBAR 5


Crew List MV. Isa Clarity


PT. PELAYARAN ANUGERAH MAKMUR SEJAHTERA
 Jl. Perak Timur 518 – M Surabaya – Indonesia
 Telp. (031) 3294122 – 3294123 – 3299025, Fax. (031) 3294121
 Email : anugerahmakmursejahtera@yahoo.com

CREW LIST

NAME OF VESSEL : MV. ISA CLARITY G.R.T : 4.469 GT DATE OF ARRIVAL :
 CALL SIGN : P.K.S.F N.R.T : 2.235 NT LAST PORT :
 NATIONALITY : INDONESIA D.W.T : 5.935 T NEXT PORT :
 TYPE OF VESSEL : CONTAINER SHIP PORT OF REG. : JAKARTA A G E N T :

NO	NAME	RANK	NATIONALITY	SEAMAN BOOK		PASSPORT	
				NUMBER	EXPIRE	NUMBER	EXPIRE
1	CAPT.LEXY HENRY SUNDAMEN	MASTER	INDONESIA	D 051887	02-03-2018	A 8966765	23-09-2019
2	I.NENGAH NATRA ARDANA	CH.OFFICER	INDONESIA	A 007675	16-01-2017	A 4131068	20-11-2017
3	SUMIONO	2ND.OFFICER	INDONESIA	E 116490	29-08-2019	A 8967610	29-08-2019
4	DEWA PUTU RENDRA BAHARI	3RD.OFFICER	INDONESIA	B 010520	19-10-2017	A 4134327	26-11-2017
5	S U K E R I	CH.ENGINEER	INDONESIA	Y 058633	03-07-2018	A 4011030	01-11-2017
6	ALI Rochmat H	2ND.ENGINEER	INDONESIA	Y 033278	21-03-2018	B 3820103	06-06-2021
7	WASIS	3RD.ENGINEER	INDONESIA	B 008490	05-10-2017	A 6961916	09-12-2018
8	Safrianto	4TH.ENGINEER	INDONESIA	A 065450	11-09-2017	A 3655331	02-10-2017
9	Sugeng harianto	Bostwain	INDONESIA	E 078449	12-04-2019	A 4921224	19-04-2018
10	ARIEF HARIADI	A/B	INDONESIA	B 055710	01-04-2018	B5440030	15-11-2021
11	ABDULLA	A/B	INDONESIA	A 024292	07-02-2017	A 4416694	26-12-2017
12	Ramfi	A/B	INDONESIA	E 087462	01-06-2019	A 8761513	08-08-2019
13	DEON.GILANG LABILOWO	OILER	INDONESIA	B 024440	10-12-2017	A 4656254	25-01-2018
14	ABDUL AZIZ	OILER	INDONESIA	C 062771	21-05-2017	B 2378191	13-11-2020
15	YUSRIN ALWAHID M	OILER	INDONESIA	E 088597	18-05-2019	A 7742459	05-03-2019
16	RIYANTO	COOK	INDONESIA	W 056423	13-07-2019	A 8761515	08-08-2019
17	MOCH. HIDAYAT	MESS BOY	INDONESIA	E 087821	24-06-2019	B 4661026	09-08-2021
18	Bima Rahaditya	CADET	INDONESIA	E 057118	17-03-2019	B 3325864	02-03-2021
19	WILLIAM HENRY GONI	CADET	INDONESIA	E 050087	14-02-2019	B 3382899	26-02-2021
20	ARI PRASETYO	CADET	INDONESIA	D 045283	10-02-2018	B 0749485	25-03-2020
21	VIKY YULI SETIAWAN	CADET	INDONESIA	E 058812	22-02-2019	B 4295348	22-06-2021


CAPT. LEXY HENRY SUNDAMEN
 MASTER

GAMBAR 6

Briefing Cara Menggunakan Alat-Alat Keselamatan Kerja yang Baik dan Benar



HASIL WAWANCARA

Nama : I. Nengah Natra Ardana

Jabatan : *Chief Officer*

Kapal : MV. Isa Clarity

Hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan *Chief Officer* kapal MV. Isa Clarity pada saat melakukan prala (praktek laut) adalah sebagai berikut :

1. Menurut Anda, penerapan ISM Code di dalam kapal MV. Isa Clarity apakah sudah berjalan dengan baik ?

Jawab : Belum, karena saya masih menemukan ABK kapal ini saat bekerja harian maupun bongkar muat masih tidak mengenakan alat-alat keselamatan kerja yang seharusnya digunakan, dan masih banyak lagi kejadian-kejadian kesalahan kerja yang saya temukan.

2. Baru saja kapal ini terkena masalah yang diakibatkan *windlass* mati pada saat kapal akan sandar di pelabuhan, menurut Anda mengapa itu bisa terjadi ?

Jawab : Menurut saya, sebenarnya masalah tersebut bisa dihindari apabila perwira yang bertanggungjawab di haluan benar-benar melakukan pengecekan secara matang saat akan sandar. Jika perwiranya saja malas untuk mengawasi, bagaimana dengan anak buahnya, pasti juga lebih malas lagi.

3. Menurut Anda, seberapa pentingkah penerapan prosedur *ISM Code* dalam bekerja ?

Jawab : Penting, karena saya menerapkan sistem pekerjaan berdasarkan *ISM Code*. Pada dasarnya *ISM Code* diciptakan karena banyak kesalahan kerja di atas kapal.

4. Sanksi apakah yang Anda berikan jika melihat awak kapal tidak menuruti ketentuan keselamatan dalam bekerja ?

Jawab : Sanksi yang akan saya berikan adalah teguran, jika kesalahan tersebut dilakukan berulang kali, saya tidak segan untuk menurunkan awak kapal saya supaya tidak bekerja lagi di kapal ini.

5. Apakah anda sering memberikan pengarahan terhadap *crew* kapal ?

Jawab : Saya sering memberikan pengarahan-pengarahan kepada *crew* kapal agar kegiatan yang akan dilaksanakan dapat berjalan sesuai yang direncanakan. Dalam *safety meeting* saya sering memberikan penjelasan-penjelasan kepada semua *crew* kapal agar mereka mengerti pentingnya perawatan alat bongkar muat dan tahu bagaimana pelaksanaannya.

Nama : Sugeng Harianto
Jabatan : *Boatswain*
Kapal : MV. Isa Clarity

Selain hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan *Chief Officer*, penulis juga melakukan wawancara dengan *Boatswain* adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana tanggapan *Boatswain* mengenai penerapan *ISM Code* di kapal ini ?

Jawab : Menurut saya penerapan *ISM Code* di kapal ini masih kurang dalam hal keselamatan karena yang sering saya keluhkan kepada perusahaan yaitu saat saya meminta untuk pembaruan dan penambahan unit alat-alat keselamatan. Sering kali saya diabaikan, jadi mau bagaimana lagi, banyak ABK yang tidak memakai alat keselamatan karena kurangnya unit alat-alat keselamatan.

2. Menurut Anda, apakah ABK kapal ini benar-benar sudah memahami prosedur *ISM Code* ?

Jawab : Belum, karena ada beberapa faktor yang menyebabkan ABK belum memahami penuh tentang *ISM Code*. Seperti banyaknya bahasa Inggris yang menyulitkan untuk dipahami dan juga banyak ABK yang “nakal” dalam artian tidak mau menaati peraturan-peraturan yang telah dibuat perusahaan dalam bekerja.

3. Jika sudah terlanjur terjadi kecelakaan dalam bekerja akibat tidak mematuhi standar keselamatan kerja, bagaimana Anda menanggapi ?

Jawab : Jika sudah terjadi kecelakaan kerja akibat tidak mematuhi standar keselamatan kerja, ya bagaimana lagi, kita tidak bisa sepenuhnya menyalahkan ABK tersebut. Karena seperti yang sudah saya jelaskan tadi, perusahaan saja tidak mendukung penuh penerapan *ISM Code* di kapal ini, mungkin bisa dikarenakan dia tidak memakai alat keselamatan karena keterbatasan unit alat keselamatan kerja. Maka dari itu, saya juga mempunyai gagasan seharusnya antara kru kapal dan juga pihak perusahaan harus mengadakan *meeting* bersama karena kita juga secara langsung ikut berperan mensukseskan perusahaan. Tanpa adanya kita, perusahaan tidak akan berjalan. Saya berharap kedepannya keluhan-keluhan dari awak kapal dapat didengarkan oleh perusahaan supaya terjalin integritas yang baik antara awak kapal dan perusahaan.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

A. Data Pribadi

1. Nama : Bima Rahaditya
2. NIT : 51145174 N
3. Tempat/Tanggal Lahir : Kab. Semarang / 27 Agustus 1994
4. Jenis Kelamin : Laki-laki
5. Agama : Islam
6. Alamat : Macanan RT 002/ RW 005,
Kel. Karang Tengah, Kec. Tuntang, Kab. Semarang



B. Nama Orang Tua

1. Nama Ayah : Alm. Joko Sulistyono
2. Nama Ibu : Ani Rahwitowati
7. Alamat : Macanan RT 002/ RW 005,
Kel. Karang Tengah, Kec. Tuntang, Kab. Semarang

C. Riwayat Pendidikan

1. SD N 09 SALATIGA : 2000 - 2006
2. SMP N 4 SALATIGA : 2006 - 2009
3. SMA GAGATAN : 2011 - 2014
4. PIP SEMARANG : 2014 - Sekarang

D. Pengalaman Laut

1. PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES (MV. Isa Clarity Sebagai Kadet).