

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pada dekade ini, transportasi laut menjadi berkembang begitu pesat sesuai dengan perkembangan-perkembangan teknologi yang ada. Semua perusahaan yang mempunyai investasi di bidang perkapalan berkeinginan untuk mendapatkan keuntungan yang sebesar-besarnya dengan biaya produksi yang sekecil mungkin. Sering kali terjadi, perusahaan secara terus menerus hanya memperhitungkan keuntungan tanpa memperhatikan keselamatan kapal.

Keselamatan merupakan hal yang sangat penting dalam berbagai bidang pekerjaan. Tanpa memperhatikan faktor keselamatan maka pekerjaan kita akan menemui masalah yang dapat menyebabkan suatu kecelakaan ringan atau fatal akibatnya dapat merenggut korban jiwa, kerugian harta benda, dan juga lingkungan. Menurut Suhardo (2000:6) dari data statistik, diketahui bahwa kecelakaan yang terjadi di laut 80% di sebabkan oleh kesalahan manusia (*human error*), karena kelalaian baik secara sengaja ataupun tidak disengaja, dan juga kesalahan dalam mengambil keputusan atau tindakan. Namun, bukan hanya saja karena kesalahan manusia akan tetapi karena kesalahan manajemen (*management error*), yang oleh pakar dalam dunia maritime dikatakan "*Lack Of Management Control*". Kenyataannya bahwa 75%-79% dari kesalahan manusia tadi disebabkan oleh sistem manajemen yang buruk, seperti kecelakaan kapal yang terjadi di dalam negeri yang menelan banyak korban jiwa, kecelakaan akibat kesalahan manusia (*human error*) yaitu terbakarnya kapal roto KMP

Lampung beberapa saat sebelum sandar di Dermaga 3 Pelabuhan Merak, diakibatkan tabung *hydrant* tidak dapat digunakan. Ada juga terjadi kecelakaan kapal yaitu tenggelamnya KM Senopati Nusantara dan terbakarnya KM Levina I.

Untuk itu, sangat dibutuhkan suatu sistem manajemen keselamatan yang mengatur segala aktivitas suatu perusahaan agar menunjang kelancaran kerja mereka dengan tetap memperhatikan keselamatan awak kapal dan pengoperasian kapal, serta melindungi lingkungan laut dari pencemaran-pencemaran yang mungkin akan terjadi. Karena itulah, Organisasi Kelautan International (*International Maritime Organization/IMO*) dalam sidang umumnya mensahkan suatu kode internasional mengenai manajemen untuk pengoperasian kapal secara aman dan pencegahan pencemaran yang disebut dengan Ketentuan Manajemen Keselamatan Internasional (*International Safety Management Code/ISM Code*) yang tertuang dalam resolusi No. A 443 (XI) yang berbunyi “ Dimana melalui resolusi ini dewan mengundang pemerintah untuk mengambil langkah-langkah penting untuk melindungi kapal dalam proses pembongkaran yang sesuai dengan pedoman keamanan maritim dan perlindungan lingkungan laut “ dan No. A 680 (17) yang berbunyi “ Melalui permintaan anggota pemerintahan untuk mendorong pertanggungjawaban atas manajemen dan pengoperasian kapal untuk melaksanakan langkah-langkah pengembangan yang tepat, dalam peralatan dan penilaian keamanan dan manajemen pencegahan polusi sesuai dengan pedoman manajemen IMO, untuk pengoperasian kapal yang aman dan untuk pencegahan polusi “.

Pemenuhan Ketentuan ISM Code sesuai kehendak SOLAS 74 Chapter IX , oleh karena itu Pemenuhan ISM Code bersifat wajib (*mandatory*). Batas waktu penerapan untuk kapal tanker, curah, dan

penumpang tidak boleh lewat dari tanggal 1 Juli 1998 dan kapal lainnya paling lambat diterapkan pada bulan Juli 2002.

Meskipun Ketentuan ISM Code ini bukan merupakan hal yang baru, namun dalam pelaksanaannya masih banyak perusahaan pelayaran dalam mengoperasikan kapal tidak memperhatikan sesuai dengan SOLAS 74/78. Untuk itu sangat dibutuhkan usaha dan kerja keras dari seluruh personil yang ada dikapal, dan juga sumber daya manusia yang mendukung karena muatan batu bara ini dalam pengangkutannya dan penanganannya sangat memerlukan keahlian, ketelitian dan kerjasama dengan pihak-pihak darat agar terpenuhi keselamatan baik oleh pihak kapal dalam pengangkutannya ataupun pihak perusahaan dalam pengoperasiannya. Dalam pengangkutan batu bara ini harus dimengerti cara penanganannya sehingga dalam proses bongkar muat tidak mengalami hambatan yang menyebabkan waktu yang dibutuhkan untuk bongkar muat menjadi lebih lama. Sehingga untuk mengoperasikan kapal niaga sangat dibutuhkan sumber daya manusia yang cakap dan terampil, yang benar-benar handal dan menguasai tugas serta tanggung jawabnya. Sebagai seorang perwira kapal, kita dituntut untuk benar-benar menguasai manajemen keselamatan dengan baik, baik pada saat kapal berada di dermaga maupun pada saat kapal berlayar dan juga benar-benar mengerti prosedur pengoperasian kapal dan dapat mensosialisasikan prosedur keselamatan secara jelas kepada semua anak buah kapal, sehingga apabila terjadi situasi keadaan darurat anak buah kapal (ABK) sudah mengetahui tugas dan tanggung jawab mereka masing-masing, serta mampu menggunakan dan mengoperasikan alat-alat keselamatan dilaut, mencegah cedera atau hilangnya jiwa manusia, serta kerusakan pada lingkungan laut.

Berdasarkan atas apa yang pernah dialami oleh penulis dalam bekerja diatas kapal *bulk carrier*, maka penulis ingin menuangkan

pengalaman-pengalaman sewaktu mengimplementasikan ISM Code ke dalam makalah ini dengan judul :

“IMPLEMENTASI *INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE* (ISM CODE) PADA PROSES BONGKAR MUAT BATU BARA DI KAPAL *BULK CARRIER MV KARTINI SAMUDRA*”.

B. Tujuan Penulisan

Dalam penulisan makalah ini, penulis mempunyai tujuan yang ingin dicapai yaitu :

1. Untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan ISM Code diatas kapal.
2. Untuk mengetahui upaya-upaya apa yang dilakukan di MV Kartini Samudra dalam mengimplementasikan ISM Code.

C. Manfaat Penulisan

Adapun makalah ini, diharapkan dapat memberikan manfaat :

1. Manfaat bagi Dunia Akademik :

Untuk menambah pengetahuan, kedisiplinan dan tanggung jawab awak kapal dalam melaksanakan kegiatan di atas kapal, khususnya pada proses bongkar muat batu bara sesuai dengan ISM Code untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja dan pencemaran lingkungan. Sebagai bahan bagi para pembaca yang ingin mengetahui lebih jauh tentang penerapan ISM Code di kapal *Bulk Carrier*.

2. Manfaat bagi Dunia Praktis :

1. Menghindari terjadinya kecelakaan kerja yang sering disebabkan kurangnya pemahaman terhadap pelaksanaan aturan-aturan ISM Code pada proses bongkar muat diatas kapal, khususnya muatan berbahaya seperti batu bara.
2. Mencegah terjadinya kebakaran muatan, pencemaran lingkungan laut, sehubungan dengan muatan yang diangkut.

3. Menghindari hal-hal yang dapat menghambat proses bongkar muat yang disebabkan kurangnya pemahaman terhadap prosedur-prosedur pelaksanaan proses bongkar muat batu bara.

D. Ruang Lingkup Bahasan

Mengingat luasnya cakupan bahasan, seperti yang telah dirumuskan pada pokok masalah sebelumnya dan singkatnya waktu yang dibutuhkan untuk menyelesaikan makalah ini, maka penulis hanya membatasi bahasan ketika penulis bertugas sebagai Mualim-I diatas kapal MV Kartini Samudra, berupa upaya mengimplementasikan kepada awak kapal tentang pentingnya ISM Code, khususnya pada proses bongkar muat batu bara, dengan berbagai latar belakang awak kapal, serta bagaimana cara mendisiplinkan diri pribadi awak kapal pada penggunaan alat-alat keselamatan, dan prosedur kerja sehingga terhindar dari kecelakaan.

E. Metode Penelitian

Untuk mengetahui permasalahan-permasalahan yang ada dan terjadi mengenai implementasi ISM Code diatas kapal MV.Kartini Samudra, maka penulis mengumpulkan data melalui :

1. Studi Kepustakaan

- a. Buku-buku tentang ISM Code serta buku-buku penanganan muatan yang diperoleh dari perpustakaan di PIP Semarang.
- b. Sumber bacaan lain yang diambil dari internet tentang penanganan muatan batu bara.

2. Studi Lapangan

Pengalaman penulis sebagai Chief Officer diatas kapal MV.Kartini Samudra. Penulis secara langsung mengamati dan meneliti obyek berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja

diatas kapal MV. Kartini Samudra dari bulan Nopember 2014 sampai dengan Juni 2015.

3. Studi Dokumentasi

Studi dokumentasi merupakan teknik pengumpulan data yang tidak ditujukan langsung kepada subjek penelitian. Dokumen yang diteliti dapat berbagai macam, tidak hanya dokumen resmi, bisa berupa buku harian, surat pribadi, laporan, notulen rapat, catatan kasus (*case records*) dalam pekerjaan sosial, dan dokumen lainnya, dalam hal Officer diatas kapal MV.Kartini Samudra. Penulis secara langsung mengamati dan meneliti obyek berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja penulis mengumpulkan dokumen melalui:

- a. *Manual Procedure Book*
- b. *Ship Management System*
- c. File dan dokumen yang terdapat di MV Kartini Samudra

4. Studi Wawancara

Wawancara yang juga kita kenal dengan interview adalah pengumpulan data dengan mengajukan pertanyaan secara langsung oleh pewawancara kepada responden dan jawaban responden dicatat atau direkam. Wawancara yabf dilakukan penulis antara lain dengan:

- a. Nakhoda, kepala kamar mesin, perwira dan anak buah kapal.
- b. Agen, *loading master*, *shipper* dan pekerja bongkar muat.
- c. Dengan *owner's superintendent*.
- d. Diskusi dengan para perwira siswa.