



**PENERAPAN MANAJEMEN KESELAMATAN DI
DALAM WORKSHOP DI MT. MULIA KARSA 2**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

MUHAMMAD REYKHAN PAMBAYU

NIT 551811116553 N

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2022**

HALAMAN PERSETUJUAN

PENERAPAN MANAJEMEN KESELAMATAN DI DALAM WORKSHOP DI MT. MULIA KARSA 2

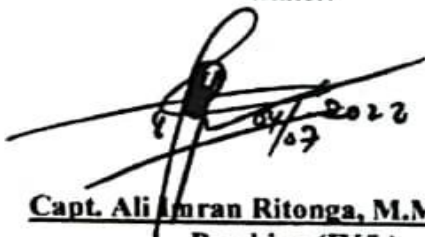
Disusun Oleh :

MUHAMMAD REYKHAN PAMBAYU
NIT. 551811116553 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 08-07-2022.

Dosen Pembimbing I

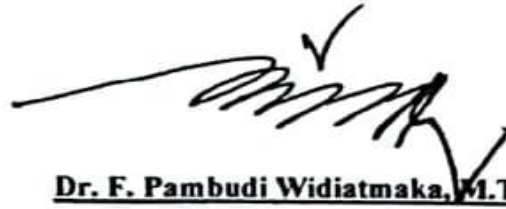
Materi



Capt. Ali Imran Ritonga, M.M., M.Mar.
Pembina (IV/b)
NIP. 19700711 199803 1 003

Dosen Pembimbing II

Penulisan



Dr. F. Pambudi Widiatmaka, M.T.
Pembina (IV/a)
NIP. 19641126 199903 1 002

Mengetahui,

Ketua Program Studi Nautika



Capt. Bwi Antoro, M.M., M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "Penerapan Manajemen Keselamatan di dalam Workshop di MT. Mulia Karsa 2" karya,

Nama : Muhammad Reykhan Pambayu

NIT : 551811116553 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal

Semarang,

Penguji I,

Penguji II,

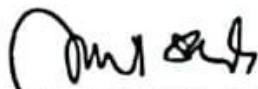
Penguji III,



VEGA FONSLA A., S.ST., S.Pd., M.Hum

Penata Tk. I (III/d)

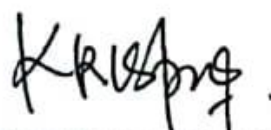
NIP. 19770326 200212 1 002



Capt. MUSTAMIN, M.Pd., M.Mar

Pembina (IV/a)

NIP. 19681227 199903 1 001



KRISTIN ANITA D., S.ST., M.M.

Pembina (IV/a)

NIP. 19800602 200212 2 002

Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. DIAN WAHDIANA, M.M.

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19700711 199803 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Muhammad Reykhan Pambayu
NIT : 551811116553 N
Program Studi : Nautika
Judul : Penerapan Manajemen Keselamatan di dalam
Workshop di MT. Mulia Karsa 2

Dengan ini, saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung risiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 04 Juli 2022

Yang membuat pernyataan,


Muhammad Reykhan P.
NIT 551811116553 N

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. *There's nothing you can't do, there's just nothing you don't want to do.*
2. *sometimes maybe good sometimes maybe bad.*

Persembahan:

1. Ayah Sabar Mulyono dan Ibu Wiwin Ina Setyandari
2. Capt. Ali Imran Ritonga, M.M., M.Mar. selaku dosen pembimbing materi
3. Bapak Dr. F. Pambudi Widiatmaka, M.M., M.Mar.E. selaku dosen pembimbing penulisan
4. Almamater tercinta saya, PIP Semarang



PRAKATA

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT atas segala rahmat, taufik dan hidayah-Nya yang diberikan kepada penulis, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan skripsi ini, yang berjudul “Penerapan Manajemen Keselamatan di dalam Workshop di MT. Mulia Karsa 2”.

Penyusunan skripsi ini ditujukan untuk memenuhi salah satu persyaratan guna menyelesaikan studi akhir semester VIII Program Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Penulis berharap skripsi ini dapat memberikan kontribusi dalam usaha mengembangkan ilmu pengetahuan bidang pelayaran.

Sebagai bentuk rasa syukur atas masa pendidikan di Bumi Singosari, dengan penuh rasa hormat penulis menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada:

1. Bapak Capt. Dian Wahdiana, M.M., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Capt. Dwi Antoro, M.M., M.Mar., selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Capt. Ali Imran Ritonga, M.M., M.Mar., selaku dosen pembimbing materi skripsi yang senantiasa menyediakan waktu dan memberikan semangat di sela kesibukannya, untuk membimbing dan mendukung penulis dalam menyusun skripsi.

4. Bapak Dr. F. Pambudi Widiatmaka, M.M., M.Mar.E., selaku dosen pembimbing penulisan skripsi yang senantiasa menyediakan waktu dan memberikan semangat di sela kesibukannya, untuk membimbing dan mendukung penulis dalam menyusun skripsi.
5. Bapak dan Ibu Dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah menyampaikan ilmunya kepada taruna selama menempuh studi di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Kedua orang tua tercinta, Ayah Sabar Mulyono dan Wiwin Ina Setyandari yang selalu ada untuk memberikan doa, semangat, dan kasih sayang.
7. PT. Samudera Mulia Karsa yang telah memberikan kesempatan peneliti untuk melakukan penelitian.
8. Segenap crew MT. Mulia Karsa 2 yang selalu mendukung saya selama melaksanakan praktek laut di atas kapal Sahabat NB yang bersaudara seperlunya.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran dari pembaca yang bersifat membangun untuk menjadikan skripsi ini lebih baik.

Semarang, 04 Juli 2022

MUHAMMAD REYKHAN P.
NIT. 551811116553 N

ABSTRAKSI

Pambayu, Muhammad Reykhan. 2022. “Penerapan Manajemen Keselamatan di dalam Workshop di MT. Mulia Karsa 2”, Skripsi, Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Capt. Ali Imran Ritonga, M.M., M.Mar., Pembimbing II : Dr. F. Pambudi Widiatmaka, M.T.

Pada kapal MT. Mulia Karsa 2 terjadi sebuah insiden kecelakaan kerja yang dialami Mandor saat proses kerja di dalam workshop berlangsung. Sistem Manajemen Keselamatan yang dihasilkan oleh *International Safety Management Code* mewajibkan kepada suatu perusahaan untuk menerapkan dan mengembangkan prosedur-prosedur manajemen keselamatan untuk menjamin bahwa kondisi, kegiatan, dan tugas diatas kapal dilaksanakan sesuai dengan standar aturan yang berlaku termasuk di dalam *workshop* kapal. Dalam penelitian ini akan mempunyai tujuan menganalisis faktor apa saja yang menyebabkan tidak efektifnya penerapan manajemen keselamatan di kapal MT. Mulia Karsa 2 dan mengidentifikasi proses penerapan sistem manajemen keselamatan kerja di dalam *workshop*.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan teknik analisis data interaktif dari Miles and Huberman. Sumber data diambil dari data primer dan sekunder. Pengumpulan data dilakukan dengan wawancara, observasi, dan dokumentasi yang dilakukan selama penelitian melaksanakan praktek laut berdasarkan tingkat penerapan, pengetahuan, dan keterampilan. Rumusan masalah pada penelitian ini adalah : 1.) Faktor apa saja yang menyebabkan tidak efektifnya penerapan manajemen keselamatan di kapal MT. Mulia Karsa 2? 2.) Bagaimana penerapan sistem manajemen keselamatan kerja di dalam *workshop*?

Dalam penerapan Sistem Manajemen Keselamatan didalam *workshop* di kapal MT. Mulia Karsa 2, telah direncanakan dan ditetapkan sebaik mungkin walaupun didapati masih banyak celah dalam mengatasi permasalahan dalam sisi penerapan sistem dan pengawasan berdasarkan hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi untuk mengatur terlaksananya pekerjaan dengan aman dan efisien. Standar dan pedoman yang digunakan untuk mengatur terlaksananya Sistem Manajemen Keselamatan disusun sesuai dengan aturan-aturan yang berlaku melalui proses kebijakan, komitmen, perencanaan, penerapan, pengukuran, evaluasi serta tinjauan kembali oleh pihak manajemen guna mempertahankan dan meningkatkan penerapan Sistem Manajemen Keselamatan di dalam *workshop*.

Kata Kunci: Sistem Manajemen Keselamatan, Faktor Penyebab Kecelakaan Kerja, Proses Penerapan Sistem Keselamatan Kerja

ABSTRACT

Pambayu, Muhammad Reykhan. 2022. *“Implementation of Safety Management in the Workshop on the MT. Mulia Karsa 2”*, Thesis, Nautical Study Program, Diploma IV Program, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Advisor I : Capt. Ali Imran Ritonga, M.M., M.Mar., Advisor II : Dr. F. Pambudi Widiatmaka, M.T.

On the MT. Mulia Karsa 2, an accident happened to the foreman during the work process in the workshop. The Safety Management System produced by the International Safety Management Code requires a company to implement and develop safety management procedures to ensure that conditions, activities, and tasks on board are carried out in accordance with applicable regulatory standards, including in ship workshops. This study aims to analyze what factors cause the ineffective implementation of safety management on MT. Mulia Karsa 2 and identify the process of implementing a work safety management system in the workshop.

This thesis uses a qualitative descriptive method with interactive data analysis techniques from Miles and Huberman. Sources of data are taken from primary and secondary data. Data was collected by means of interviews, observations, and documentation conducted during the research to carry out marine practices based on the level of application, knowledge, and skills. The formulation of the problem in this thesis are: 1.) What are the factors that cause the ineffective implementation of safety management on MT. Mulia Karsa 2? 2.) How is the work safety management system implemented in the workshop?

In the implementation of the Safety Management System in the workshop on the ship MT. Mulia Karsa 2, has been planned and determined as well as possible although there are still many gaps in overcoming problems in terms of system implementation and supervision based on the results of interviews, observations, and documentation to manage the implementation of the work safely and efficiently. The standards and guidelines used to regulate the implementation of the Safety Management System are prepared in accordance with the applicable regulations through the process of policy, commitment, planning, implementation, measurement, evaluation and review by the management in order to maintain and improve the implementation of the Safety Management System in the workshops.

Keywords: Safety Management System, Factors Causing Work Accidents, The Process of Implementing a Work Safety System

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA	vi
ABSTRAKSI.....	vii
<i>ABSTRACT</i>	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian	4
C. Rumusan Masalah	4
D. Tujuan Penelitian	4
E. Manfaat Penelitian.....	5

BAB II KAJIAN TEORI

- A. Deskripsi Teori7
- B. Kerangka Penelitian.....19

BAB III METODE PENELITIAN

- A. Metode Penelitian20
- B. Tempat Penelitian21
- C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan21
- D. Teknik Pengumpulan Data.....23
- E. Instrumen Penelitian.....26
- F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....28
- G. Pengujian Keabsahan Data.....31

BAB IV HASIL PENELITIAN

- A. Gambaran Konteks Penelitian33
- B. Deskripsi Data.....38
- C. Temuan.....41
- D. Pembahasan Hasil Penelitian48

BAB V PENUTUP

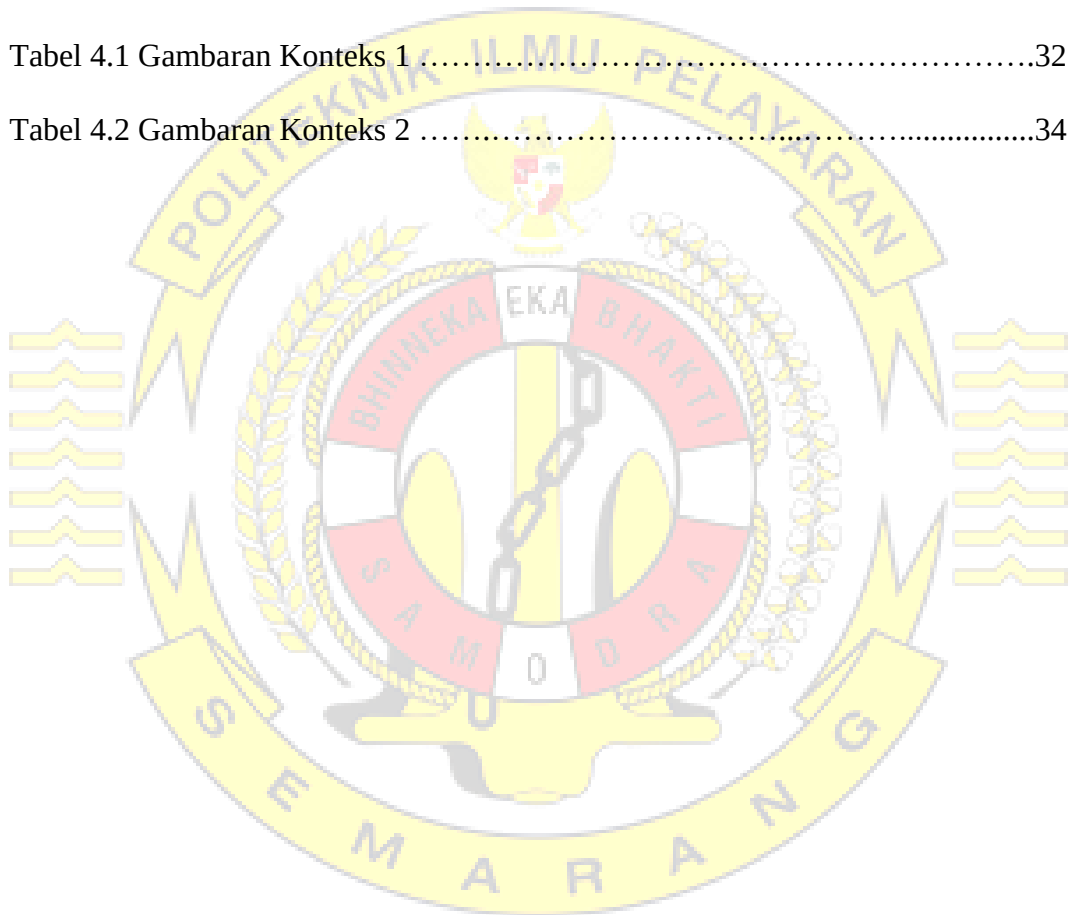
- A. Simpulan60
- B. Keterbatasan Penelitian61
- C. Saran61

DAFTAR PUSTAKA63

LAMPIRAN-LAMPIRAN65

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2.1 Ukuran & Tipe Kapal.....	9
Tabel 2.2 Ukuran & Tipe Kapal.....	9
Tabel 4.1 Gambaran Konteks 1	32
Tabel 4.2 Gambaran Konteks 2	34

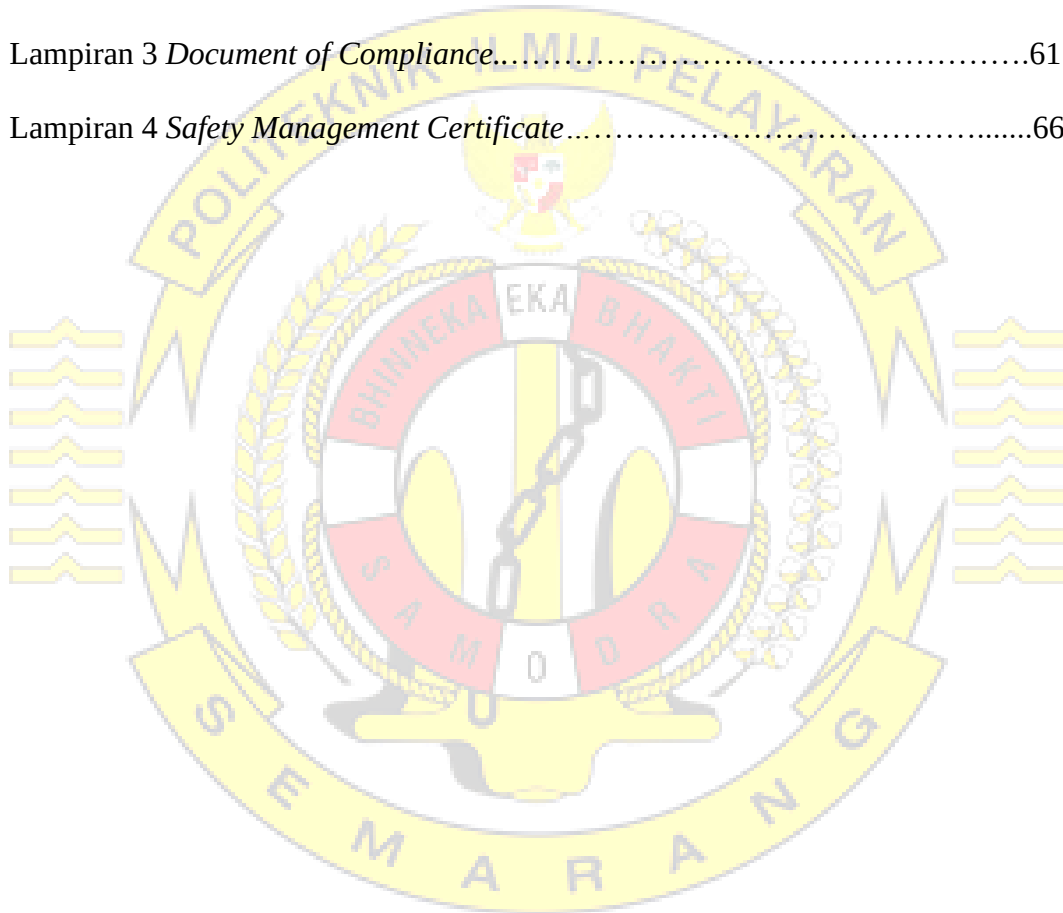


DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Kerangka Penelitian.....	17
Gambar 4.1 <i>Workshop area</i>	36
Gambar 4.2 Pelanggaran <i>crew</i> kapal yang tidak memakai <i>safety</i> saat bekerja	42
Gambar 4.3 <i>Crew</i> kapal yang tidak memakai <i>safety</i> akibat terbatasnya lingkup pengawasan <i>safety officer</i>	44
Gambar 4.4 <i>Report of Injury or Death</i>	46
Gambar 4.5 Contoh <i>Risk of Assesment</i>	48
Gambar 4.6 <i>Marking Post</i>	55
Gambar 4.7 Sertifikat SMC dan DOC.....	57

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1 <i>Ship Particular</i>	55
Lampiran 2 <i>Crew List</i>	56
Lampiran 3 <i>Document of Compliance</i>	61
Lampiran 4 <i>Safety Management Certificate</i>	66



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Penerapan Manajemen Keselamatan sangat dibutuhkan ketika *crew* melakukan aktivitas kerja harian di kapal. Terutama bagi *crew* yang bekerja di area kerja yang memiliki risiko keselamatan yang tinggi salah satunya di dalam area *workshop*, karena keselamatan kerja di kapal tidak hanya ditimbulkan oleh sistem yang telah diterapkan oleh perusahaan ataupun perwira tetapi juga kesadaran setiap individu untuk menghindari kecelakaan kerja tersebut.

Pelaksanaan manajemen keselamatan di dalam *workshop*, sesuai dengan pengalaman peneliti saat praktik laut di kapal MT. Mulia Karsa 2, terjadi sebuah insiden ketika *Cadet*, Bosun, beserta Mandor bekerja untuk memotong sebuah siku besi dengan *cutting wheel*, mata dari *cutting wheel* mengalami patah dan kemudian patahan tersebut melesat menyayat sedikit bagian perut dari Mandor. Setelah dilakukan tindakan penyelamatan cepat akhirnya luka yang dialami mandor pun bisa ditangani. Insiden yang terjadi didapat bahwa penutup atau *safety* yang terdapat di *cutting wheel* tidak terpasang dan tekanan saat memotong dari mata *cutting wheel* terlalu kuat melebihi batas ketahanan dari mata *cutting*. Kejadian ini menunjukkan

bahwa penerapan manajemen keselamatan kerja belum berjalan secara optimal sesuai dengan aturan *International Safety Management Code*.

Berdasarkan Teori Tiga Faktor Utama (*Three Main Factor Theory*) menurut Elisa Erlin (2017). Dijelaskan bahwa faktor kecelakaan adalah lingkungan kerja, peralatan kerja, dan faktor manusia pekerja itu sendiri. Pentingnya penerapan Manajemen keselamatan untuk meningkatkan kesadaran awak di kapal sangat penting untuk menekan faktor risiko kecelakaan fatal yang di sebabkan oleh tidak mampu atau kurang terampilnya awak kapal dalam pengoperasian seluruh sistem yang ada di kapal dapat diminimalisir dan dapat diterapkan dengan baik untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman (Astuti dan Muladi, 2019).

International Safety Management Code adalah suatu Kode (petunjuk rinci) tentang manajemen internasional untuk mengoperasikan kapal agar selamat (*safe operation*) dan menjaga lingkungan hidup. Permasalahan dalam penerapan *International Safety Management Code* untuk mengoptimalkan keselamatan kerja kapal yaitu adanya unsur ketidakterampilan dan ketidakcakapan awak kapal dalam mematuhi kedisiplinan aturan kerja ataupun kurangnya pengetahuan awak kapal tentang pentingnya pelatihan di atas kapal (Astuti dan Muladi, 2019). *International Safety Management Code* mewajibkan kepada suatu perusahaan untuk menerapkan dan mengembangkan prosedur-prosedur Manajemen Keselamatan untuk menjamin bahwa kondisi, kegiatan, dan

tugas diatas kapal dilaksanakan sesuai dengan *International Safety Management Code* dan telah dipersyaratkan melalui peraturan perundang-undangan yang telah diamanatkan melalui Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2012 tentang Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja.

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) merupakan bagian penting pada suatu proses penerapan manajemen keselamatan kerja. Risiko kegagalan (*risk of failures*) akan selalu ada pada suatu aktifitas pekerjaan yang disebabkan perencanaan yang kurang sempurna, pelaksanaan yang kurang cermat, maupun akibat yang tidak disengaja. Salah satu risiko pekerjaan yang dapat terjadi adalah adanya kecelakaan kerja. Kecelakaan kerja (*work accident*) akan mengakibatkan adanya efek kerugian (*loss*) seberapa pun jumlahnya. Oleh karena itu sedapat mungkin kecelakaan kerja harus diatasi.

ILO menjelaskan bahwa, faktanya pihak perusahaan yang berhasil dalam mengembangkan dan melaksanakan penerapan manajemen keselamatan yang sesuai, menunjukkan suatu pengurangan terhadap risiko terjadinya kecelakaan kerja terhadap para pekerja dan kerusakan terhadap ekosistem lingkungan laut atau hambatan dalam pengoperasian kapal dan muatan yang ada.

B. Fokus Penelitian

Dalam fokus penelitian mengenai penerapan manajemen keselamatan di dalam *workshop* di MT. Mulia Karsa 2, peneliti hanya memfokuskan masalah mengenai faktor apa saja yang menyebabkan tidak efektifnya penerapan manajemen keselamatan dan bagaimana proses penerapan sistem manajemen keselamatan kerja di dalam *workshop* yang harus dilakukan di kapal MT. Mulia Karsa 2

C. Rumusan Masalah

Dengan latar belakang yang telah dijelaskan oleh peneliti, maka permasalahan yang timbul sebagai berikut:

1. Faktor apa saja yang menyebabkan tidak efektifnya penerapan Manajemen Keselamatan di kapal MT. Mulia Karsa 2?
2. Bagaimana proses penerapan sistem manajemen keselamatan kerja di dalam *workshop*?

D. Tujuan Penelitian

Dalam penelitian ini akan mempunyai tujuan sebagai berikut:

1. Menganalisis faktor apa saja yang menyebabkan tidak efektifnya penerapan manajemen keselamatan di kapal MT. Mulia Karsa 2.
2. Untuk mengidentifikasi proses penerapan sistem manajemen keselamatan kerja di dalam *workshop*.

E. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Temuan penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan ilmu pengetahuan di industri perkapalan, khususnya yang berkaitan dengan pengawasan kerja harian. Penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi bahan bacaan bagi peneliti lain dari instansi, lembaga, atau lembaga swadaya masyarakat yang tertarik dengan isu-isu manajemen keselamatan.

- a. Sebagai pembanding dalam ilmu teori maupun ilmu praktik yang didapatkan di pembelajaran pada saat di kampus dengan yang didapatkan saat menjalani masa praktik laut.
- b. Dapat menambah referensi keilmuan bagi Perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, serta juga dapat memberikan sumbangan pikiran bagi PT. Samudera Mulia Karsa dan perusahaan pelayaran pada umumnya mengenai upaya dalam mengatasi potensi risiko kecelakaan kerja dengan mengefektifkan penerapan manajemen keselamatan.
- c. Sebagai persyaratan untuk kelulusan dari program Diploma IV Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran dengan gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel.)

2. Manfaat Akademis

- a. Bagi *recruitment staff* dan *crew* kapal sebagai bahan pertimbangan tentang pengembangan kompetensi mengenai manajemen keselamatan.
- b. Menjadi masukan bagi seluruh *crew* kapal untuk lebih memahami penggunaan alat-alat kerja yang sesuai prosedur untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan saat bekerja.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Sistem Manajemen Keselamatan

Sistem manajemen keselamatan adalah bagian dari sistem Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) yang secara komprehensif dan terkoordinasi dalam rangka mewujudkan keselamatan dalam bekerja.

Menurut Suwardi dan Daryanto (2018). Keselamatan kerja adalah keselamatan yang berkaitan dengan mesin, pesawat alat kerja, bahan dan proses pengelolaannya, landasan tempat kerja dan lingkungannya serta cara-cara melakukan pekerjaan. Sasaran keselamatan kerja adalah segala tempat kerja, baik di darat, di dalam tanah, di permukaan air, maupun di udara.

Sistem manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) yang diterapkan pada bidang pelayaran kapal dan dalam hal ini berlaku juga pada area *workshop* adalah *International Safety Management Code* yang kemudian diratifikasi oleh Pemerintah Republik Indonesia untuk direpakan kepada seluruh kapal berbendera Indonesia.

Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 45 Pasal 1 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal. sistem manajemen keselamatan merupakan sistem yang dipersyaratkan sesuai *The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) Chapter IX “Management for the safe operation of ships”* yang termasuk di dalam peraturan *International Safety*

Management Code. sistem manajemen keselamatan merupakan operasionalisasi dalam *International Safety Management Code* untuk mengatur wewenang dan tanggung jawab perusahaan, Nahkoda, instruksi dan prosedur pengoperasian kapal yang aman. sistem manajemen keselamatan harus diterapkan pada seluruh perusahaan yang memiliki armada kapal

Hendrawan Andi (2020). *International Safety Management Code* adalah peraturan manajemen keselamatan internasional untuk keamanan maupun keselamatan pengoperasian kapal yang ditetapkan oleh IMO yang masih mungkin bisa diamandemen (*International Safety Management Code Sub-Management for The Safe Operation of Ships 2010 Edition*).

ISM *training* (2010). Berdasarkan data kecelakaan yang dianalisis oleh IMO diketahui bahwa kecelakaan kapal yang disebabkan oleh kesalahan manusia sebesar $\pm 80\%$. Dari seluruh kesalahan manusia tersebut diketahui bahwa sekitar 80 % diantaranya diakibatkan oleh buruknya Manajemen Perusahaan Pelayaran.

Berlakunya *International Safety Management Code* merupakan mandatori dari pemerintah atau organisasi yang diakui dalam rangka penerbitan sertifikat setelah dipenuhinya semua persyaratan *International Safety Management Code*. Ada elemen-elemen persyaratannya, sistem harus didokumentasikan dan dibuktikan, komitmen dan kebijakan dari top manajemen, perencanaan, menentukan tujuan dan sasaran, penerapan Sistem dengan perwira dan pekerja terlatih, evaluasi, dan tindakan perbaikan.

International Safety Management Code membentuk suatu standar internasional untuk manajemen dan operasi kapal yang aman dengan menetapkan aturan bagi perusahaan pelayaran sehubungan dengan keselamatan serta untuk penerapan sistem manajemen keselamatan. sistem manajemen keselamatan menjadi tulang punggung bagi perusahaan pada saat ditentukan dan didokumentasikan, tugas dan aktifitas yang berkaitan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan, baik didarat maupun di kapal. Adanya peraturan pengoperasian kapal yang aman, *International Safety Management Code* tersebut diharapkan dapat mencegah terjadinya kecelakaan-kecelakaan kapal sehingga tidak merugikan perusahaan yang bersangkutan dan instansi yang terkait lainnya. Untuk itu diperlukan adanya dukungan dari perusahaan atas kebutuhan operasional kapal yang aman bagi para pekerja, perlindungan terhadap lingkungan, dan manajemen perusahaan yang baik dengan mengoptimalkan implementasi *International Safety Management Code*. Sesuai dengan kesadaran terhadap pentingnya faktor pekerja dan perlunya peningkatan manajemen operasional kapal dalam mencegah terjadinya kecelakaan kapal, manusia, muatan dan harta benda serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut. Persyaratan-persyaratan dalam *International Safety Management Code*, penerapan pemenuhan *International Safety Management Code* ini diberlakukan secara internasional untuk semua jenis kapal dengan jenis dan tipe serta jadwal sebagai berikut.

Tabel 2.1 Ukuran & Tipe Kapal

Tanggal	Ukuran & Tipe
01 Juli 1998	- Semu a ukuran untuk Kapal Penumpang dan Kapal Penumpang Kecepatan Tinggi - GT $\geq$ 500 untuk Kapal Tangki Minyak, Kapal Tangki Bahan Kimia, Kapal Tangki Gas Cair, Kapal Muatan Curah, Kapal Barang Kecepatan Tinggi
01 Juli 2002	GT $\geq$ 500 untuk Kapal Barang lainnya dan <i>Mobile Offshore Drilling Unit</i> (MODU)

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

Tabel 2.2 Ukuran & Tipe Kapal

Tanggal	Ukuran & Tipe Kapal
01 Juli 1998	• Semua ukuran untuk Kapal Penumpang, Kapal Penumpang Penyeberangan dan Kapal Penumpang Kecepatan Tinggi • GT $\geq$ 300 untuk Kapal Penyeberangan (Ferry) • GT $\geq$ 500 untuk Kapal Tangki Kimia dan Kapal Cargo Kecepatan Tinggi
01 Juli 1999	• GT $\geq$ 500 untuk Kapal Tangki lainnya dan Kapal Tangki Gas Cair • GT $\geq$ 500 untuk Kapal Muatan Curah

01 Juli 2000	• GT $\geq$ 500 untuk Kapal Muatan Curah
01 Juli 2002	• 100 $\leq$ GT < 300 untuk Kapal Penyeberangan (Ferry) • GT $\geq$ 500 untuk Kapal Peti Kemas
01 Juli 2003	• GT $\geq$ 500 untuk <i>Mobile Offshore Drilling Unit (MODU)</i>
01 Juli 2004	• GT $\geq$ 500 untuk Kapal Barang Lainnya
01 Juli 2006	• 150 $\leq$ GT < 500 untuk Kapal Tangki Kimia, Kapal Tangki Gas Cair dan Kapal Barang Kecepatan Tinggi

Sesuai dengan persyaratan *International Safety Management Code*, semua perusahaan yang memiliki atau mengoperasikan kapal-kapal harus

sesuai dengan penjadwalan diatas seperti tabel sebelumnya, harus menetapkan sistem manajemen keselamatan untuk perusahaan dan kapalnya dalam rangka menjamin operasional kapal dengan aman.

Perusahaan yang telah memenuhi audit akan diterbitkan Dokumen kesesuaian atau *Document of Compliance* (DOC) dan Manajemen Keselamatan atau *Safety Management Certificate* (SMC). Baik *Document of Compliance* maupun *Safety Management Certificate* masa berlakunya hanya 5 tahun, sedangkan perusahaan dan kapalnya yang tidak memenuhi audit *International Safety Management Code* akan diberikan sertifikat *Document of Compliance* (DOC) *Safety Management Certificate* (SMC) sementara yang berlaku selama 6 bulan.

Berdasarkan penjelasan tersebut sistem manajemen keselamatan kerja dalam *workshop* sama seperti sistem manajemen keselamatan kerja pada kapal secara keseluruhan. Hal ini dikarenakan *workshop* hanyalah sebuah area untuk memfasilitasi dalam rangka membantu proses kerja. Perbedaan antara sistem manajemen keselamatan kerja kapal secara keseluruhan dengan sistem manajemen keselamatan kerja di dalam *workshop* ada pada proses *risk of assessment* sebagai dasar penilaian dalam mengetahui untuk seberapa besar risiko kecelakaan yang mungkin terjadi dan bagaimana penerapan keselamatan di area tersebut.

2. *Risk of Assessment* di dalam *workshop*

Risk of assessment atau risiko penilaian kerja yang diterapkan pada *workshop* adalah proses pengidentifikasian terhadap kemungkinan dan

konsekuensi potensial dari setiap risiko dan bahaya yang teridentifikasi akan berdampak bagi *crew* kapal yang diatur dalam Peraturan Menteri Kesehatan Nomor 25 Tahun 2019 tentang Penerapan Manajemen Risiko. Proses penilaian resiko termasuk identifikasi bahaya, penilaian resiko yang terkait, dan pengaplikasian kontrol untuk mengurangi resiko.

Risk assessment adalah aplikasi khusus sama dengan bantuan untuk proses membuat keputusan. Sama seperti kebebasan yang dievaluasi, *risk assessment* adalah kritik untuk Analisa level dari risiko yang diperkenalkan dengan macam-macam pilihan. Analisa dapat ditujukan pada risiko-risiko keuangan, risiko-risiko kesehatan, risiko-risiko keamanan, risiko-risiko lingkungan dan risiko-risiko lainnya. Analisa yang sesuai atau cocok untuk risiko-risiko ini akan memberikan informasi dimana merupakan kritik yang baik untuk membuat keputusan, dan akan mengklarifikasi keputusan tersebut. (Ardiansyah, 2019).

Identifikasi bahaya adalah hal terpenting karena akan menentukan arah tindakan yang harus dilakukan sesudahnya. Kemudian setelah bahaya diidentifikasi, penilaian risiko harus dipertimbangkan berdasarkan seberapa besar kerugian atau bahaya yang akan ditimbulkan. Setelah diidentifikasi kemudian proses penerapan dengan cara sebagai berikut:

1. Eliminasi, misalnya adalah *stop work policy*, penghentian pekerjaan saat cuaca buruk, penghentian pekerjaan saat adanya tindakan atau kondisi tidak aman.

2. Substitusi dengan proses, operasi, material, peralatan yang lebih sedikit mengandung bahaya, misalnya adalah mengganti penggunaan *cutting wheel* dengan *sheet metal nibbler cutter*.
3. Rekayasa teknik, misalnya adalah pemasangan *machine guarding*
4. Pengendalian administratif, misalnya sistem izin kerja (*permit to work*), pelatihan atau familiarisasi crew kapal, Rambu K3 atau *Safety Sign Marking*.
5. Alat pelindung diri (APD), misalnya helm, *safety shoes*, *ear plug/ear muff*, *safety goggle*, *wearpack*, *safety gloves*, *respirator*, *life jacket/vest*, *body harness*.

3. Document of Compliance (DOC)

Document of Compliance yaitu suatu dokumen yang diterbitkan untuk setiap perusahaan yang memenuhi kodefikasi manajemen keselamatan internasional. Dokumen ini diterbitkan oleh pemerintah, atau oleh organisasi yang diakui pemerintah atau atas permintaan pemerintah peserta lain. (Zakiyul, 2019).

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2012 dijelaskan *Document of Compliance* sementara akan diterbitkan pertama kali bagi perusahaan setelah diadakan verifikasi awal dan dinyatakan belum memenuhi persyaratan *Document of Compliance*. *Document of Compliance* sementara mempunyai masa berlaku 6 bulan. *Document of Compliance* permanen akan diterbitkan oleh pemerintah setelah perusahaan menindaklanjuti semua temuan yang ditemukan oleh auditor pada waktu

selama 6 bulan perusahaan masih belum dapat untuk menindaklanjuti semua temuan-temuan dari auditor, maka pemerintah akan memberikan perpanjangan masa berlaku sertifikat *Document of Compliance* sementara selama 6 bulan kemudian.

Jika perusahaan sudah dapat menindak lanjuti semua temuan tersebut, maka pemerintah akan menerbitkan *Document of Compliance* permanen. *Document of Compliance* permanen mempunyai masa berlaku 5 tahun, yang setiap tahunnya harus dilakukan verifikasi ulang oleh pemerintah, yang bertujuan untuk meninjau apakah sistem manajemen keselamatan sudah diterapkan secara benar dan konsisten oleh perusahaan pelayaran, jika pada waktu verifikasi ulang ditemukan adanya indikasi penyimpangan yang bersifat major, maka pemerintah berhak untuk mencabut sertifikasi *Document of Compliance* tersebut.

4. *Safety Management Certificate (SMC)*

Safety Management Certificate berarti Sertifikat Manajemen Keselamatan, yaitu sertifikat yang harus dikeluarkan oleh pemerintah atau suatu organisasi yang diakui oleh pemerintah untuk setiap kapal. Akan tetapi sebelum menerbitkan sertifikat tersebut, pemerintah atau organisasi yang ditunjuk tadi harus memverifikasi perusahaan itu dan manajemen kapalnya apakah telah beroperasi sesuai dengan manajemen keselamatan yang berlaku. (Misbahul, 2019).

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2012 *Safety Management Certificate* sementara pertama kali akan diterbitkan bagi kapal setelah diadakan verifikasi awal pada kapal dan jika perusahaan yang mengoperasikan kapal tersebut sudah mempunyai sertifikat *Document of Compliance*. *Safety Management Certificate* sementara ini mempunyai masa berlaku 6 bulan.

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

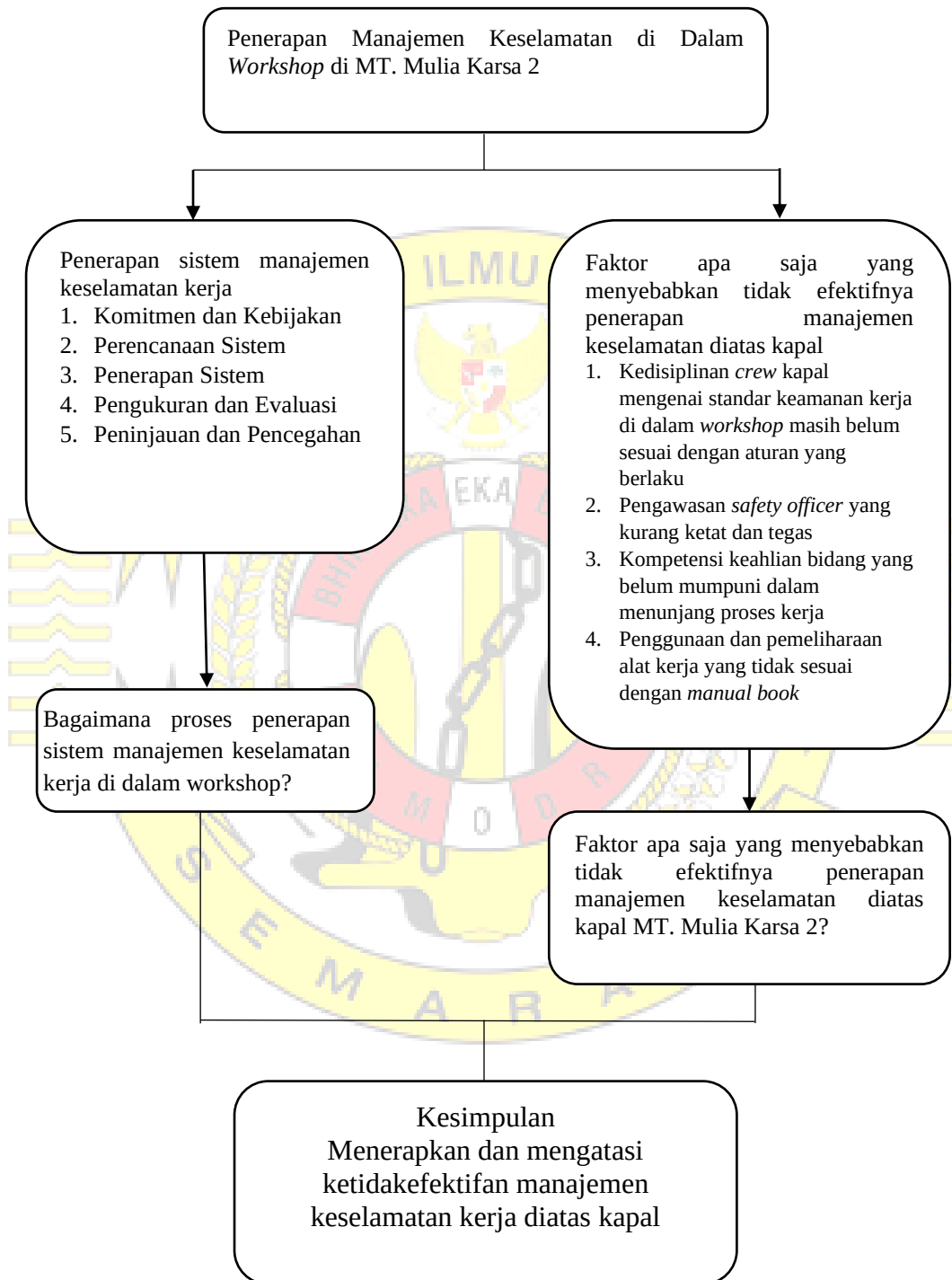
Jika perusahaan sudah dapat menindaklanjuti semua tersebut, maka pemerintah akan menerbitkan *Safety Management Certificate* permanen. *Safety Management Certificate* permanen mempunyai masa berlaku 5 tahun, yang pertengahan ulang tahunnya atau antara tahun ke 2 sampai ke 3 harus dilakukan verifikasi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

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

- 1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- 2) Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980 tentang Ratifikasi SOLAS
- 3) Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Laut Nomor PY. 67/1/6-96 tanggal 12 Juli 1996 tentang Pemberlakuan Manajemen Keselamatan Kapal (*International Safety Management Code*)



B. Kerangka Penelitian



Gambar 2.1 Kerangka penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan penelitian sistem manajemen keselamatan ini, peneliti menarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Penerapan Manajemen Keselamatan telah direncanakan dan ditetapkan sebaik mungkin dan disesuaikan dengan *International Safety Management Code* walaupun didapati masih banyak faktor yang dapat menimbulkan potensi risiko kecelakaan di dalam *workshop* seperti rendahnya tingkat kedisiplinan *crew*, kompetensi keahlian bidang yang belum mumpuni, lemahnya pengawasan *safety officer*, dan penggunaan serta pemeliharaan alat kerja yang *incompatible* dengan *manual book* menjadi faktor yang menyebabkan tidak efektifnya penerapan manajemen keselamatan di dalam *workshop* di kapal MT. Mulia Karsa 2.
2. Proses penerapan sistem manajemen keselamatan Kerja di dalam *workshop* mulai dari proses komitmen dan kebijakan, perencanaan, penerapan sistem, inspeksi dan evaluasi, kemudian dilanjutkan dengan tindakan perbaikan dan pencegahan tentunya menjadi sebuah solusi dalam mengatasi timbulnya potensi kecelakaan kerja demi terciptanya perlindungan terhadap crew kapal dan lingkungan kerja yang baik

sesuai dengan tujuan dalam pemberlakuan *International Safety Management Code*.

B. Keterbatasan Penelitian

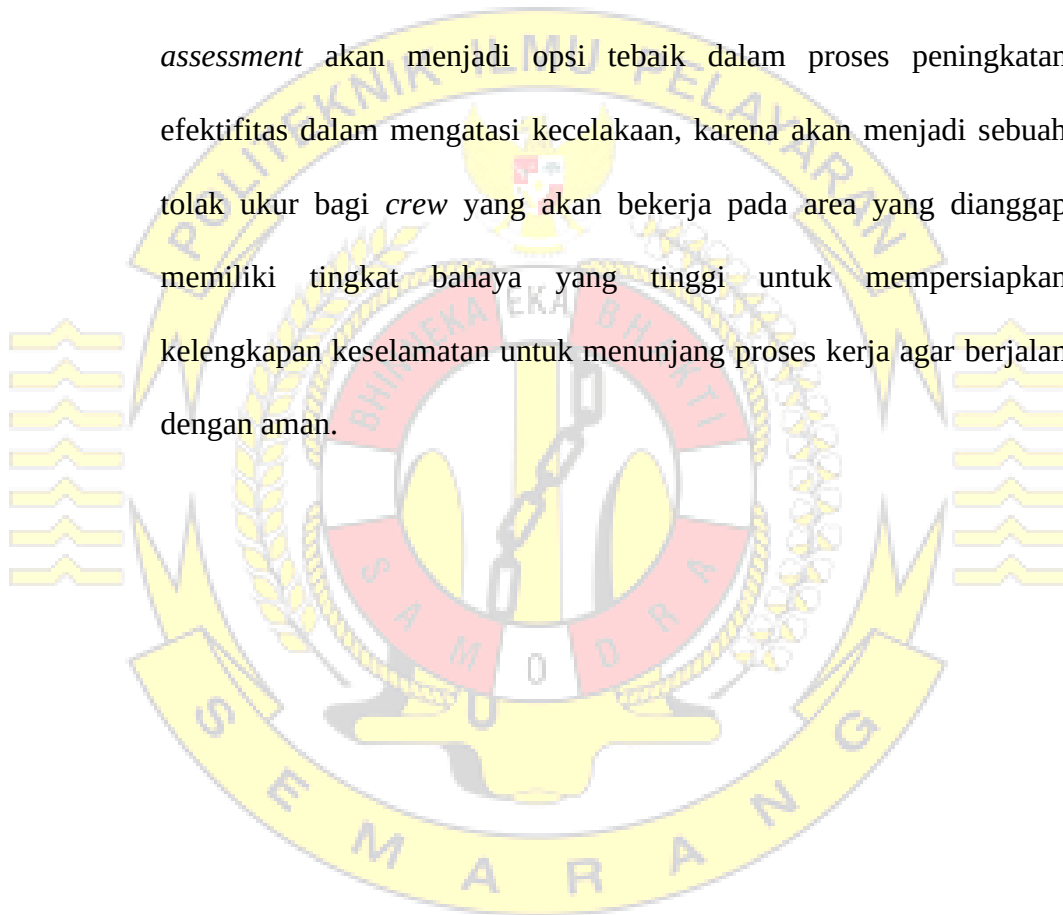
Mengingat subjektivitas peneliti terhadap penelitian ini yang sangat luas pada masalah sistem manajemen keselamatan tidak dapat dicakup, karena peneliti memfokuskan penelitian ini berdasarkan dari perumusan masalah mengenai faktor penyebab tidak efektifnya penerapan manajemen keselamatan dan bagaimana proses penerapannya. Oleh sebab itu peneliti lebih memilih untuk membatasi masalah agar lebih jelas dalam pembahasannya.

C. Saran

1. Evaluasi dari segi penerapan Manajemen Keselamatan perlu ditekankan dari berbagai aspek tersebut untuk mengatasi timbulnya potensi risiko kecelakaan kerja khususnya di dalam *workshop*. Peran *crew* dalam peningkatan kompetensi dan tanggung jawab akan keselamatan dirinya dan orang lain didukung dengan peran *safety officer* dalam meningkatkan sistem pengawasan seperti menetapkan *risk of assessment* dan peran pihak Manajemen Perusahaan agar lebih mengoptimalkan penerapan Manajemen Keselamatan untuk menimbulkan perhatian dan kesadaran pihak *crew* kapal tanpa harus mengurangi standarisasi keselamatan supaya dapat menerapkan sistem

manajemen keselamatan bagi kepentingan bersama, akan menjadi solusi dalam mengatasi timbulnya potensi risiko kecelakaan.

2. Proses penerapan sistem manajemen keselamatan kerja di dalam *workshop* perlu mendapat perhatian khusus dalam penerapan *risk of assessment* sebagai dokumen kerja kapal. Dengan penerapan *risk of assessment* akan menjadi opsi terbaik dalam proses peningkatan efektifitas dalam mengatasi kecelakaan, karena akan menjadi sebuah tolak ukur bagi *crew* yang akan bekerja pada area yang dianggap memiliki tingkat bahaya yang tinggi untuk mempersiapkan kelengkapan keselamatan untuk menunjang proses kerja agar berjalan dengan aman.



DAFTAR PUSTAKA

- Ardiansyah. 2019. Enviromental Health Risk Assessment of Diesel Particulate Matter (DPM) in Underground Mining. Jurnal Kesehatan Lingkungan UNAIR. Surabaya.
- Arikunto, S. 2017. Pengembangan Instrumen Penelitian dan Penilaian Program. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Astuti, Muladi. 2019. Penerapan ISM Code Untuk Mengoptimalkan Keselamatan Kerja Kapal MT. Pupuk Indonesia di PT. Pupuk Indonesia Logistik. Jurnal Manajemen Pelayaran Nasional. Surakarta.
- Elisa, Erlin,. 2017. Analisa Penerapan Algoritma C4.5 Dalam Data Mining Untuk Mengidentifikasi Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Kerja Konstruksi PT. Arupadhatu. Jurnal JOIN Vol. 2 No.1, ISSN: 2527-9165.
- Grup, [Surabaya Proxxis](https://surabaya.proxxisgroup.com/teori-penyebab-kecelakaan-kerja/). “Teori Penyebab Kecelakaan Kerja”. Diakses pada 14 April, 2022. <https://surabaya.proxxisgroup.com/teori-penyebab-kecelakaan-kerja/>
- Hendrawan. 2020. *Program Kesehatan dan Keselamatan Kerja Di Atas Kapal*, Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim Jakarta.
https://digilibadmin.unismuh.ac.id/upload/8203-Full_Text.pdf
- ILO 20. 1989. *Cara yang Digunakan untuk Meningkatkan Keselamatan Kerja*. Genewa: PBB.
- ISM training .2010. *ISM Code Sub-Management For The Safe Operation Of Ships 2010 Edition*.
- Misbahul. 2019. [*Upaya Penerapan ISM Code dan ISPS Code di SPOB. Julvinda PT. Mitra Samudera Wijaya*](#). Karya Tulis. Repository UNIMAR AMNI. Semarang.
- Moleong, Lexy J. 2017. Metode Penelitian Kualitatif, cetakan ke-36, Bandung : PT. Remaja Rosdakarya Offset.
- Peraturan Menteri Kesehatan Nomor 25. 2019. Penerapan Manajemen Risiko. Jakarta. Pemerintah Republik Indonesia.

Peraturan Menteri Nomor 45 Pasal 1. 2012. *Sistem manajemen keselamatan*, Jakarta. Pemerintah Republik Indonesia.

Peraturan Pemerintah Nomor 50. 2012. *Ketenagakerjaan*. Jakarta. Pemerintah Republik Indonesia.

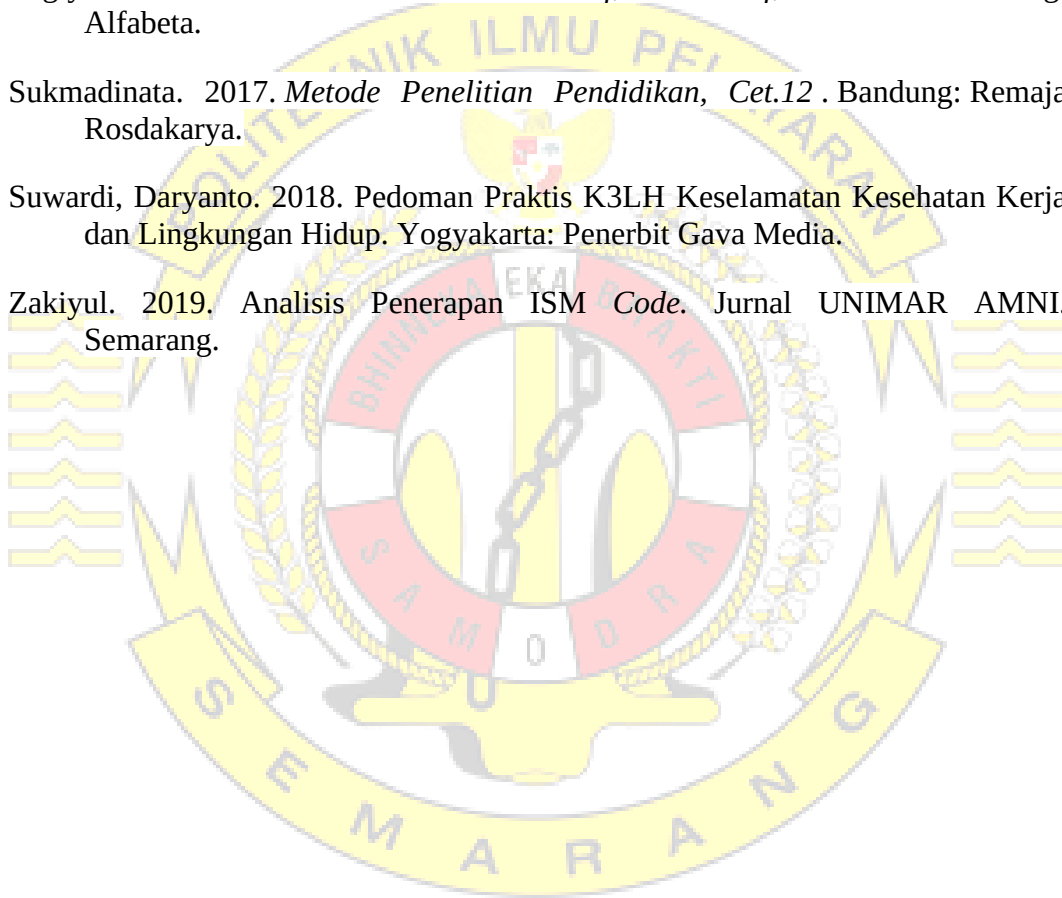
Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Kualitatif, Kuantitatif, dan R&D*. Bandung. Alfabeta.

Sugiyono. 2018. *Metode Penelitian Kualitatif, Kuantitatif, dan R&D*. Bandung. Alfabeta.

Sukmadinata. 2017. *Metode Penelitian Pendidikan, Cet.12*. Bandung: Remaja Rosdakarya.

Suwardi, Daryanto. 2018. *Pedoman Praktis K3LH Keselamatan Kesehatan Kerja dan Lingkungan Hidup*. Yogyakarta: Penerbit Gava Media.

Zakiyul. 2019. *Analisis Penerapan ISM Code*. Jurnal UNIMAR AMNI. Semarang.



LAMPIRAN-LAMPIRAN

Lampiran 1



PT. SAMUDERA MULIA KARSA
Komplek Ruko Duta Square Blok B No. 11, Jl. Tubagus Angke Kavling 10,
Kel. Wijayakusuma Kec. Grogol Petamburan, Jakarta Barat - 11460
Telp. (62-21) 56942354 / 57, Fax. (62-21) 56966360

SHIP PARTICULAR

NAME OF VESSEL	: MT. MULIA KARSA 2
NAME OF OWNER	: PT. SAMUDERA MULIA KARSA
IMO NUMBER	: 9439993
MMIS	: 525006213
FLAG	: INDONESIA
CALL SIGN	: PNSS
PORT OF REGISTRY	: JAKARTA
CONSTRUCTION	: STEEL
TYPE	: OIL TANKER/ PALM OIL
YEAR BUILT	: 2006
TYPE HULL	: DOUBLE HULL
LOA	: 88.02 M
LBP	: 79.99 M
DEPT	: 13.50 M
GRT	: 1993 GT
NRT	: 887 NT
DRAF	: 5.190 M
DWT	: 3155 T
KEEL TO MASTHEAD	: 25.80 M
BOW TO CENTER MANIFOLD	: 48.0 M
LOAD CAPACITY	: 3245.78 T
CARGO PUMP	: 2 NOS, TOTAL CAP. 350 M ³ /HOUR
FULL SPEED	: 10 KNOTS
MAIN ENGINE	: 1 UNIT MODEL 6300 ZCZ 18 B, 735 KW X 500 RPM NONGBO C.S.I POWER & MECHINERY GROUP Co.Ltd
AUXILIARY ENGINE	: 2 UNIT MODEL R 6161 A.2 X 164 KW MAKER, WEI CHAI CHINA 1 UNIT 79.4 X 1032 RPM MAKER DONG FENG SHANGHAI

Ship Particular

Lampiran 3



**DOKUMEN PENYESUAIAN MANAJEMEN
KESELAMATAN**
DOCUMENT OF COMPLIANCE
AL.601/103/15/DK/2022
No.

REPUBLIK INDONESIA
REPUBLIC OF INDONESIA

Diterbitkan berdasarkan ketentuan KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG KESELAMATAN JIWA DI LAUT, 1974,
sebagaimana telah diamandemen
Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended

berdasarkan wewenang PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
under the authority of the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDONESIA

oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
by DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

NAMA PERUSAHAAN Company Name	ALAMAT PERUSAHAAN Company Address	NOMOR IDENTIFIKASI PERUSAHAAN Company Identification Number
PT. SAMUDERA MULIA KARSA	* KOMPLEK DUTA SQUARE BLOK B NO. 11 RT. 012 RW. 005 KEL. WIJAYA KUSUMA KEC. GROGOL PETAMBURAN – JAKARTA BARAT	IMO 5632921

DENGAN INI MENYATAKAN BAHWA Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan telah diaudit dan memenuhi ketentuan
Koda Manajemen Internasional untuk Keselamatan Pengoperasian Kapal dan Pencegahan Pencemaran (ISM Code), untuk
tipe kapal tersebut di bawah ini (coret yang tidak perlu).
THIS IS TO CERTIFY THAT the Safety Management System of the Company has been audited and that it complies with the requirements of the
International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), for the types of ships listed below (deleted
as appropriate)

Kapal penumpang
Passenger Ship
Kapal penumpang dengan kecepatan tinggi
Passenger high-speed craft
Kapal barang dengan kecepatan tinggi
Cargo high-speed craft
Kapal pengangkut muatan curah
Bulk carrier
Kapal tangki minyak
Oil tanker
Kapal tangki pengangkut bahan kimia
Chemical tanker
Kapal tangki pengangkut gas
Gas carrier
Unit pengeboran lepas pantai berpindah
Mobile offshore drilling unit
Kapal barang lainnya
Other cargo ship

Dokumen ini berlaku sampai dengan 28 FEBRUARI 2027 dengan kewajiban dilaksanakan verifikasi berkala.
This Document of Compliance is valid until FEBRUARY 28th, 2027 subject to periodical verification.
Tanggal verifikasi terakhir yang dijadikan dasar penerbitan Sertifikat: 04 FEBRUARI 2022
Completion date of the verification on which this certificate is based: FEBRUARY 04th, 2022
Diterbitkan di JAKARTA Tanggal 15 FEBRUARI 2022
Issued JAKARTA Date of issue FEBRUARY 15th, 2022

PUP NO. 820220215505385

A.n. MENTERI PERHUBUNGAN
O.b. MINISTER OF TRANSPORTATION
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
DIRECTOR OF MARINE SAFETY AND SEAFARERS
U.b.

KEPALA SUBDIREKTORAT PENCEGAHAN
PENCEMARAN DAN MANAJEMEN KESELAMATAN
KAPAL DAN PERLINDUNGAN LINGKUNGAN DI PERAIRAN
DEPUTY DIRECTOR FOR MARINE POLLUTION PREVENTION AND
SHIP SAFETY MANAGEMENT AND ENVIRONMENT PROTECTION



Lampiran 4



REPUBLIK INDONESIA
REPUBLIC OF INDONESIA

SERTIFIKAT MANAJEMEN KESELAMATAN
SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE
AL.601/166/17/DKJ/2022
NO.

Diterbitkan berdasarkan ketentuan KONSENTRASI INTERNASIONAL TENTANG KESELAMATAN JIWA DI LAUT, 1974, sebagaimana telah diamandemen
Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended
berdasarkan wewenang PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
under the authority of the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
by DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

Nama Kapal Name of Ship	Angka atau Huruf Pengenal Distinctive Number or Letters	Pelabuhan Pendaftaran Port of Registry	Tonase Kotor Gross Tonnage	Nomor IMO IMO Number
MULIA KARSA 2 Eks. SUMBER MITRA KENCANA1	PNSS	JAKARTA	1993	9439993
Tipe Kapal* Type of Ship*	Nama dan Alamat Perusahaan Name and Address of Company	Nomor Identifikasi Perusahaan Company Identification Number		
KAPAL TANGKI PENGANGKUT KIMIA (CHEMICAL TANKER)	PT. SAMUDERA MULIA KARSA KOMLEK DUTA SQUARE BLOK B NO. 11RT. 012 RW. 005 KEL. WIJAYA KUSUMA KE. GROGOL PETAMBURAN JAKARTA BARAT	IMO 5632921		

DENGAN INI MENYATAKAN BAHWA Sistem Manajemen Keselamatan Kapal telah diverifikasi dan memenuhi ketentuan Kode Manajemen Internasional untuk Keselamatan Pengoperasian Kapal dan Pencegahan Pencemaran (ISM Code), melengkapinya verifikasi yang menyatakan bahwa Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan Perusahaan dapat dipergunakan untuk tipe kapal ini.

THIS IS TO CERTIFY THAT the Safety Management System of the Ship has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), following verification that the Document of Compliance for the company is applicable to this type of ship.

Sertifikat ini berlaku sampai dengan
This Safety Management Certificate is valid until

06 SEPTEMBER 2026
SEPTEMBER 06th, 2026

dengan kewajiban dilaksanakan
subject to periodical verification

verifikasi berkala dan mengikuti masa berlaku Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan.
and the Document of Compliance remaining valid

Tanggal verifikasi terakhir yang dijadikan dasar penerbitan sertifikat
Completion date of the verification on which this certificate is based

02 MARET 2022
MARCH 02nd, 2022

Diterbitkan di JAKARTA
Issued at

Pada tanggal 04 MARET 2022.
Date of issue

s.n. MENTERI PERHUBUNGAN
o.b. MINISTER OF TRANSPORTATION
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
DIRECTOR OF MARINE SAFETY AND SEAFARERS
u.b.
for

PUP NO.820220304145479

KEPALA SUBDIREKTORAT
PENCEGAHAN PENCEMARAN DAN
MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL DAN
PERLINDUNGAN LINGKUNGAN DI PERAIRAN
DEPUTY DIRECTOR FOR MARINE POLLUTION PREVENTION AND
SHIP SAFETY MANAGEMENT AND ENVIRONMENT PROTECTION

DIREKTORAT JENDERAL
PERHUBUNGAN LAUT
STEPHANUS RISDIYANTO
Pembina (IV/a)
NIP. 19770920 200502 1 001

* Urut dengan tipe kapal sebagai berikut: kapal penumpang, kapal penumpang dengan kecepatan tinggi, kapal barang dengan kecepatan tinggi, kapal pengangkut muatan cair, kapal tangki minyak, kapal tangki pengangkut bahan kimia, kapal tangki pengangkut gas, unit penggerak kapal pantai berpendingin, kapal barang lainnya.
* Insert the type of ship from among the following: passenger ship, passenger ship speed craft, cargo high speed craft, bulk carrier, oil tanker, chemical tanker, gas carrier, mobile offshore drilling unit, other cargo ship.

DIT. KAPPEL

276 061

