



**IMPLEMENTASI ISM CODE (*INTERNATIONAL SAFETY
MANAGEMENT*) CODE TERHADAP KESELAMATAN
CREW DAN PENUMPANG DI KM SINABUNG**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**FARIS SUTAJAYA
NIT. 561911117047 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2023**

HALAMAN PERSETUJUAN
IMPLEMENTASI ISM CODE (INTERNATIONAL SAFETY
MANAGEMENT) CODE TERHADAP KESELAMATAN CREW DAN
PENUMPANG DI KM SINABUNG

DISUSUN OLEH:

FARIS SUTAJAYA
NIT. 561911117047 N

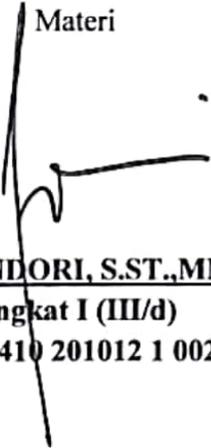
Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,.....

Dosen Pembimbing I

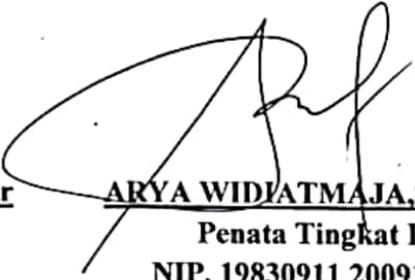
Dosen Pembimbing II

Materi

Metodologi dan Penulisan


Dr Capt.AKHMAD NDORI, S.ST.,MM, M.Mar

Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19770410 201012 1 002


ARYA WIDIATMAJA, S.ST., M.Si

Penata Tingkat I (III/e)
NIP. 19830911 200912 1 003

Mengetahui,

Ketua Program Studi Nautika


YUSTINA SAPAN, S.Si.T, M.M.

Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "Implementasi ISM Code (*International Safety Management*) Code Terhadap Keselamatan Crew Dan Penumpang di KM SINABUNG" karya,

Nama : Faris sutajaya

NIT : 561911117047 N

Program Studi : Nautika

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

Semarang,

PENGUJI

Penguji I : JANNY ADRIANI DJARI, S.ST., M.M
Penata (III/c)
NIP. 19800118 200812 2 002

Penguji II : Capt. AKHMAD NDORI, S.ST., M.M., M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19770410 201012 1 001

Penguji III : PRANYOTO, S.Pi, M.AP.
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19610214 201510 1 001



Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H, M.Mar
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19730704 199803 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : FARIS SUTAJAYA

NIT : 561911117047 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul **“IMPLEMENTASI ISM CODE (INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT) CODE TERHADAP KESELAMATAN CREW DAN PENUMPANG DI KM SINABUNG”**

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 etika ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 18 Juli 2023

Yang membuat pernyataan,



FARIS SUTAJAYA
NIT. 561911117047 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

Moto:

1. Sebaik baiknya manusia ialah yang bermanfaat bagi orang lain.
2. “*Man proposes, god disposes*” manusia berencana tapi Allah yang menentukan.
3. Latar belakang keluarga, kegagalan dan kesulitan-kesulitan jangan sampai menghambatmu untuk mengejar cita-cita.

Persembahan:

Dengan rasa syukur yang mendalam, diselesaikannya skripsi ini penulis persembahkan kepada :

1. Kedua orang tua dan keluarga saya yang sangat saya cintai dan berharga bagi hidup saya. Terima kasih telah menyayangi dan mengasihi dengan sepenuh hati, Semoga saya dapat membanggakan dan berbakti.
2. Almamaterku tercinta PIP Semarang.
3. Orang yang terkasih, sahabat, teman-teman dan keluarga besar taruna-taruni Angkatan LVI. Terima kasih telah mewarnai hidup saya dengan beraneka suka maupun duka. Terima kasih untuk motivasi, dukungan doa serta kasih sayang yang telah kalian berikan. Saya bersyukur mengenal kalian dalam hidup saya

PRAKATA

Puji syukur kehadiran Allah SWT Tuhan Yang Maha Esa karena berkat limpahan rahmat dan hidayah-Nya, peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul “Implementasi ISM *code* (international safety management) *code* terhadap keselamatan *crew* dan penumpang di KM SINABUNG”.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam usaha menyelesaikan penelitian skripsi ini, peneliti juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini peneliti ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Ibu tercinta Sri lestari, Bapak Widarto serta keluarga yang tak pernah lelah memberikan doa, dukungan, dan motivasi. di setiap jengkal langkah peneliti.
2. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
3. Ibu Yustina Sapan, S.ST., M.M selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
4. Bapak Dr Capt. Akhmad Ndori, S, ST., M.M, M.Mar dan bapak Arya Widiatmaja, S.ST., M.Si yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, serta arahan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Bapak/Ibu Dosen Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat.

6. Kakak saya Boing Nur Fatkhan, Meidita Bangkit PermataSari, dan adik saya Widya Sari Ramanja yang selalu memberikan doa, dukungan dan motivasi.
7. Partner saya Putri Ayu Listiyanti yang selalu memeberikan dukungan, perhatian, doa serta semangat kepada peneliti dalam menyelesaikan sekripsi ini.
8. Perusahaan PT. PELNI dan seluruh crew KM SINABUNG yang telah memberikan saya kesempatan untuk menimba ilmu.
9. Teman-teman angkatan LVI terkhusus N VIII A serta teman teman mess kedu LVI min yang selalu memberikan semangat, doa dan motivasi.
10. Semua pihak yang telah memberikan doa, dukukungan dan membantu dalam sekripsi ini yang tidak dapat di sebutkan satu persatu.

Semoga segala bantuan yang telah diberikan kepada peneliti menjadi amalan yang akan mendapatkan balasan dari Allah SWT. Akhir kata, penulis berharap semoga Skripsi ini dapat memberikan pengetahuan yang baru serta bermanfaat bagi berbagai pihak dan seluruh pembaca.

Semarang,.....2023



FARIS SUTAJAYA
NIT. 56191117047N

ABSTRAKSI

Sutajaya, Faris, NIT. 561911117047 N, 2023, “Implementasi *ISM Code* (*International Safety Management*) *Code* Terhadap Keselamatan *Crew* dan Penumpang di KM. Sinabung”, Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Capt.Akhmad Ndori, S.ST.,MM,M.Mar., Pembimbing II: Arya Widiatmaja S.ST., M.Si.

ISM (International Safety Management) Code merupakan suatu aturan yang mengatur tentang keselamatan di atas kapal. *ISM Code* berguna untuk meningkatkan keselamatan di atas kapal, terutama untuk kapal penumpang yang memiliki prioritas utama untuk menjaga keselamatan jiwa para penumpangnya secara khusus dan *crew* kapal secara umum. Namun pada penerapannya, terdapat beberapa faktor yang menghambat implementasi *ISM Code*. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana implementasi, faktor penghambat serta langkah-langkah yang dapat dilakukan untuk meningkatkan implementasi *ISM Code* di KM. Sinabung.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini ialah metode kualitatif deskriptif. Sumber data diambil dari data primer dan sekunder. Teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara dan studi dokumentasi selama peneliti melaksanakan praktik laut di KM. Sinabung. Teknik analisis data yang digunakan yaitu dengan pengumpulan data, reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan. Pengujian keabsahan data menggunakan metode triangulasi sumber.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi *ISM Code* di atas kapal KM. Sinabung telah dilaksanakan namun belum optimal. Kurangnya pengetahuan, kesadaran serta pengawasan terhadap *crew* terkait dengan keselamatan menjadi faktor penghambat implementasi di atas kapal KM. Sinabung belum optimal. Sehingga upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan implementasi *ISM Code* ialah dengan melaksanakan *safety induction*, memaksimalkan pelatihan dan kompetensi, pemasangan poster keselamatan hingga memberikan sanksi tegas terhadap para pelanggar sehingga implementasi *ISM Code* dapat terlaksana secara optimal.

Kata Kunci : Implementasi, *ISM Code*, Keselamatan.

ABSTRACT

Sutajaya, Faris, NIT. 561911117047 N, 2023, "Implementasi *ISM Code (International Safety Management) Code* Terhadap Keselamatan Crew dan Penumpang di KM. Sinabung ", *Thesis*, Diploma IV Program, *Nautica Department*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, *Supervisor (I)*: Dr. Capt. Akhmad Ndori, S.ST.,MM, M.Mar., *Supervisor (II)*: Arya Widiatmaja S.ST., M.Si.

ISM (International Safety Management) Code is a rule that regulates safety on board. The ISM Code is useful for improving safety on board, especially for passenger ships that have a top priority to maintain the safety of the lives of their passengers in particular and the crew in general. However, in its implementation, there are several factors that hinder the implementation of the ISM Code. This study aims to find out how the implementation, inhibiting factors and steps that can be taken to improve the implementation of the ISM Code in KM. Sinabung.

The research method used in this study is descriptive qualitative method. Data sources are taken from primary and secondary data. Data collection techniques through observation, interviews and documentation studies during researchers carrying out marine practices in KM. Sinabung. The data analysis techniques used are data collection, data reduction, data presentation and conclusions. Testing the validity of the data using the source triangulation method.

The results showed that the implementation of the ISM Code on board KM. Sinabung has been implemented but not optimal. Lack of knowledge, awareness and supervision of the crew related to safety is a factor inhibiting implementation on board ship KM. Sinabung is not optimal. So that efforts that can be made to improve the implementation of the ISM Code are by implementing safety inductions, maximizing training and competence, installing safety posters to providing strict sanctions against violators so that the implementation of the ISM Code can be carried out optimally.

Keywords: *Implementation, ISM Code, Safety.*

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
HALAMAN MOTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
ABSTRAKSI.....	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I : PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Fokus Penelitian	5
C. Rumusan Masalah	6
D. Tujuan Penelitian	6
E. Manfaat Penelitian	6
BAB II : KAJIAN TEORI.....	7
A. Deskripsi Teori.....	7
B. Kerangka Berfikir.....	27
BAB III : METODE PENELITIAN.....	29

A. Metode Penelitian.....	29
B. Tempat Penelitian.....	31
C. Sumber Data Penelitian.....	31
D. Teknik Pengumpulan Data.....	33
E. Instrumen Penelitian.....	37
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	40
G. Penguji Keabsahan Data	44
BAB IV : HASIL PENELITIAN	46
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	46
B. Deskripsi Data.....	49
C. Temuan.....	52
D. Pembahasan Hasil Penelitian	61
BAB V : SIMPULAN DAN SARAN	75
A. Simpulan	75
B. Keterbatasan Penelitian.....	75
C. Saran.....	76
DAFTAR PUSTAKA	78
LAMPIRAN-LAMPIRAN.....	81
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	108

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Pedoman Wawancara.....	39
Tabel 4.1 Jurnal Terdahulu	47
Tabel 4.2 <i>Ship Particular</i> KM SINABUNG/YFOY	51

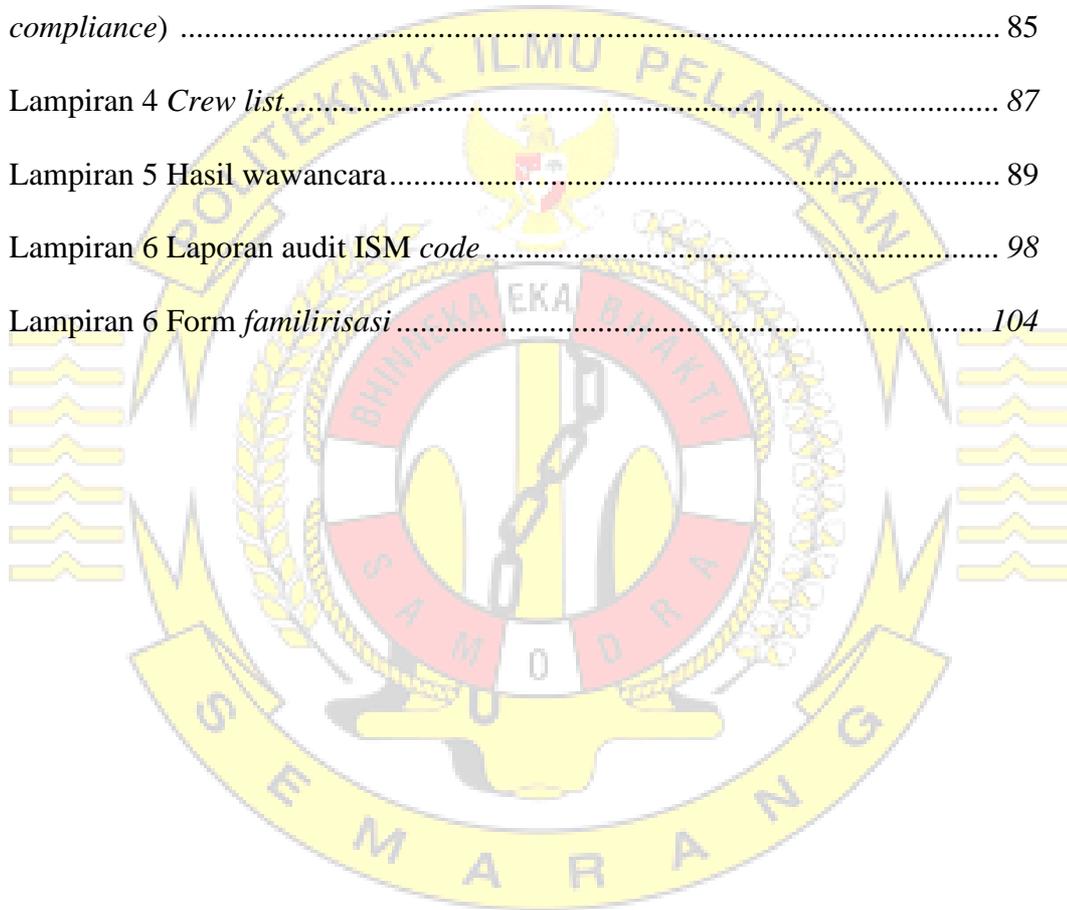


DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 KM SINABUNG.....	23
Gambar 2.2 Kerangka berfikir	27
Gambar 4.1 Penumpang duduk di luar <i>realing</i> kapal	54
Gambar 4.2 <i>Crew</i> mesin bekerja tidak menggunakan alat keselamatan.....	58
Gambar 4.3 <i>Crew</i> deck bekerja tidak menggunakan alat keselamatan.....	59
Gambar 4.4 <i>Man over board</i>	60
Gambar 4.5 Pelaksanaan <i>safety meeting</i>	63
Gambar 4.6 <i>Familiarisasi</i> menggunakan PA	64
Gambar 4.7 Gambar alat keselamatan kerja	72
Gambar 4.8 Poster larangan keluar pagar	73

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Berita acara <i>man over board</i>	81
Lampiran 2 Sertifikat manajemen keselamatan (<i>Safety management certificate</i>)	83
Lampiran 3 Dokumen penyesuaian manajemen keselamatan (<i>Document of compliance</i>)	85
Lampiran 4 <i>Crew list</i>	87
Lampiran 5 Hasil wawancara.....	89
Lampiran 6 Laporan audit ISM <i>code</i>	98
Lampiran 6 Form <i>familirisasi</i>	104



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Guna meningkatkan keselamatan di atas kapal, terutama untuk kapal penumpang yang memiliki prioritas utama untuk menjaga keselamatan jiwa para penumpang secara khusus dan *crew* kapal secara umum. PT PELNI (Pelayaran Nasional Indonesia) sebagai salah satu perusahaan milik negara yang bergerak dalam bidang jasa angkutan laut di Indonesia serta *stakeholder* terkait disini pemerintah dan organisasi IMO (*Internatiomal Maritime Organization*) harus ikut serta dalam mengawasi, memberikan masukan, dan mendukung terkait keselamatan *crew* dalam bekerja serta keselamatan jiwa kepada penumpang di atas kapal.

Keselamatan kerja merupakan prioritas utama bagi pelaut profesional saat bekerja di atas kapal. Seluruh perusahaan pelayaran harus memastikan bahwa *crew* kapal bekerja harus dengan mengikuti prosedur keselamatan dan mengikuti aturan yang ada di atas kapal. Perusahaan tentunya mengharapkan suatu kapal dapat beroperasi dan menghasilkan keuntungan dengan tetap memperhatikan keselamatan *crew* maupun penumpang yang berada di atas kapal. Agar terciptanya lingkungan kerja yang aman dan nyaman, tanpa melupakan tugas serta tanggung jawab dalam bekerja salah satunya dengan cara melakukan kegiatan bekerja sesuai dengan prosedur atau sesuai SOP, dengan

penuh kehati – hatian, tidak ceroboh, dan menciptakan lingkungan *zero accident*. (Andi Hendrawan, 2021:10)

International Maritim Organization (IMO) memiliki slogan *safe, secure, efficient shipping on clean ocean*. Yang berarti bahwa dalam pelayaran harus memperhatikan keselamatan, keamanana, efisien, dan lingkungan laut yang bersih. Aturan yang terkait dengan keselamatan di kapal salah satunya adalah *ISM (Internekational Safety Management) Code*. (IMO, 2019:5)

Aturan yang ada saat ini bertujuan untuk mencegah, mengurangi kecelakaan, menjamin keselamatan kerja secara umum, dan keselamatan jiwa bagi penumpang secara khusus dalam upaya untuk meningkatkan kualitas pengoperasian kapal yang melayani pengangkutan penumpang serta memerlukan kecakapan pelaut yang baik (*good seaman ship*) agar dapat menjamin keselamatan maupun keamanan kapal. Adanya kasus kecelakaan di atas kapal seperti kapal tenggelam, tubrukan, kandas, orang jatuh ke laut (*man over board*), pencemaran lingkungan laut, ataupun kecelakaan kerja *crew* kapal menunjukkan bahwa kurangnya kompetensi sumber daya manusia yang ada. Maka dari itu implementasi *ISM code* di kapal sangatlah penting guna menunjang kinerja *crew* maupun sebagai acuan pedoman dalam setiap tindakan di atas kapal. (Saputra, 2021:87)

Saat peneliti melaksanakan praktik laut di kapal penumpang KM SINABUNG pada periode 09 Agustus 2021 hingga 12 Agustus 2022 peneliti

menemukan banyaknya *crew* kapal yang bekerja dengan sikap yang acuh, kurang peduli terhadap keselamatan dirinya, lingkungan, dan orang lain. *Crew* kapal secara sadar dan sengaja mengabaikan SOP (*Standart Operasional Procedure*) yang ada, dengan dalih demi kenyamanan dalam bekerja. Peneliti kerap kali menemukan *crew* yang tidak menggunakan beberapa alat pelindung diri seperti *wearpack*, *safety mask*, *safety helmet*, dan *safety shoes*. *Crew* merasa terganggu terhadap penggunaan alat pelindung diri tersebut, seperti apabila menggunakan *safety shoes* maka saat berjalan akan terasa berat kemudian ketika menggunakan *safety helmet* akan terasa gatal dan alasan lainnya. Akibat dari hal tersebut akhirnya sering kali terjadi insiden kecil berupa kulit kemerahan, mata kelilipan, terpeleset maupun tergelincir. Apabila hal kecil seperti itu dibiarkan tanpa adanya tindakan pencegahan, pengawasan ataupun edukasi dikhawatirkan akan mengancam keselamatan jiwa dalam bekerja serta dapat mengakibatkan hal yang fatal bagi *crew* itu sendiri maupun kepada orang lain dengan kata lain dapat menimbulkan kecelakaan kerja yang merugikan banyak pihak mulai dari perusahaan hingga *crew*.

Hal serupa pun peneliti temui pada penumpang kapal KM SINABUNG, yang dimana penumpang pun memiliki kesadaran yang kurang terkait dengan keselamatan. Contohnya ialah masih ditemuinya penumpang yang duduk di atas *railing* kapal maupun di luar *railing* kapal. Hingga akhirnya pada tanggal 07 Mei 2021 pukul 11.43 *local time* pada saat kapal akan melakukan sandar di

Pelabuhan Sorong tepatnya pada posisi 00°51,185 S / 131°11,093 E terjadilah MOB (*Man Over Board*) pada penumpang yang setelah diidentifikasi masalahnya diketahui akibat dari duduk diatas *railing* bagian kiri di *deck* 4. Setelah kejadian tersebut, ternyata tidak cukup membuat penumpang lainnya sadar akan keselamatan. Peneliti masih menemukan banyak penumpang yang duduk di atas *railing* maupun di luar *railing* sesaat setelah kejadian. Tentunya diperlukan tindakan untuk mengurangi risiko-risiko kecelakaan yang mengancam jiwa tersebut dengan meningkatkan pengawasan, sosialisasi serta edukasi akan pentingnya keselamatan di atas kapal. Hal tersebut tentunya harus dioptimalkan melalui upaya yang dapat dilakukan agar meningkatkan keselamatan bagi *crew* maupun penumpang dan juga agar slogan IMO yaitu *safe, secure, efficient shipping on clean ocean* dapat tercapai.

Peneliti Sn Jonatan, 2018 mengemukakan dalam karya ilmiahnya yang berjudul “*Upaya Penerapan ISM Code dan ISPS Code Guna Menunjang Keselamatan Penumpang dan Crew di MV. Dharma Kartika III*” menjelaskan bahwa adanya unsur ketidakterampilan dan ketidakcakapan awak kapal dalam mematuhi kedisiplinan aturan kerja ataupun kurangnya pengetahuan *crew* kapal tentang pentingnya penerapan *ISM Code* guna meningkatkan keselamatan di atas kapal.

Penelitian oleh N. Nurhasanah, Asmar joni dan Nur Sabrina pada tahun 2015 yang berjudul “*Presepsi Crew dan Manajemen Dalam Penerapan ISM*

Code Bagi Keselamatan Pelayaran dan Perlindungan Lingkungan Laut” menjelaskan bahwa persepsi *crew* dan manajemen dalam penerapan *ISM Code* bagi keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut dapat berbeda jika tidak ada pelatihan, penerapan yang baik dari manajemen perusahaan. Untuk itu secara periodik perusahaan perlu melakukan pelatihan terhadap penanggulangan dan pencegahan gangguan keselamatan serta perusahaan pelayaran harus memiliki fasilitas dan peralatan sesuai dengan ketentuan *ISM Code*.

Berdasarkan latar belakang di atas maka peneliti menyusun judul skripsi yang berjudul “IMPLEMENTASI *ISM CODE (INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT) CODE* TERHADAP KESELAMATAN *CREW* DAN PENUMPANG DI KM SINABUNG”.

B. Fokus Penelitian

Berdasarkan latar belakang di atas, pengalaman pada saat peneliti melakukan praktik (prala) dan luasnya permasalahan implementasi *ISM code* di atas kapal maka peneliti akan memfokuskan penelitian pada:

1. mengetahui bagaimana implementasi *ISM Code* di atas kapal.
2. mengetahui faktor-faktor yang menghambat implementasi *ISM Code*.
3. mengetahui bagaimana langkah-langkah untuk meningkatkan implementasi *ISM Code* terhadap *crew* maupun penumpang.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan fokus penelitian di atas maka peneliti akan merumuskan masalah sebagai berikut:

1. bagaimana implementasi *ISM Code* di KM SINABUNG?
2. faktor apakah yang menghambat implementasi *ISM Code* di KM SINABUNG?
3. langkah-langkah apakah yang dilakukan untuk meningkatkan implementasi *ISM Code* di KM SINABUNG?

D. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini, yaitu:

1. untuk mengetahui implementasi *ISM Code* terhadap *crew* maupun penumpang di atas kapal KM SINABUNG.
2. mengetahui faktor yang dapat menghambat implementasi *ISM Code* di atas KM SINABUNG.
3. mengetahui langkah yang dapat dilakukan agar meningkatkan implementasi *ISM Code* di atas KM SINABUNG.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian skripsi ini antara lain:

1. Secara teoritis

- a) Untuk menambah wawasan ilmu pengetahuan akan pentingnya ISM *Code* di atas kapal.
- b) Untuk menganalisis suatu permasalahan di atas kapal dan dapat berfikir kritis dalam setiap permasalahan yang ada.

2. Secara praktis

- a) Bagi taruna

sebagai tambahan wawasan pengetahuan sebelum taruna melaksanakan praktik laut, akan pentingnya implementasi ISM *Code* di atas kapal.

- b) Bagi *crew*

Sebagai bahan masukan kepada seluruh *crew* akan pentingnya keselamatan kerja yang berdasarkan ISM *Code*.

- c) Bagi penumpang

Sebagai tambahan wawasan pengetahuan terhadap pentingnya keselamatan di atas kapal.

- d) Bagi perusahaan

Dapat menambah wawasan dan pengetahuan sehingga dalam setiap pengambilan kebijakan maupun keputusan perusahaan selalu mementingkan keselamatan *crew* secara umum maupun keselamatan penumpang di atas kapal secara khusus.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Dalam bab ini peneliti menjabarkan landasan teori yang berkaitan dengan judul penelitian. Peneliti melakukan tinjauan pustaka guna mempermudah pemahaman. Maka dalam bab ini peneliti menguraikan penjelasan dari referensi yang dapat dipercaya sebagai acuan serta dapat memberikan pemahaman yang lebih jelas tentang materi skripsi yang dibahas guna menyempurnakan penelitian skripsi ini.

1. Implementasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia edisi ke-5 tahun 2018, implementasi berarti suatu penerapan atau pelaksanaan. Pengertian secara umum implementasi adalah pelaksanaan tentang sesuatu hal yang telah disepakati terlebih dahulu. Implementasi yang dimaksud adalah tindakan seorang individu, publik yang diarahkan kepada suatu tujuan yang telah disepakati dan memastikan terlaksananya suatu kebijakan serta memberikan hasil yang praktis kepada sesama, sehingga dapat menghasilkan kebijakan yang memberikan hasil terhadap tindakan individu maupun kelompok.

Implementasi merupakan suatu pelaksanaan setingkat kegiatan dalam rangka untuk mewujudkan atau memberikan kebijakan publik dalam

bentuk undang-undang, namun dapat pula berbentuk perintah maupun keputusan eksekutif yang penting atau keputusan badan peradilan, keputusan tersebut mengidentifikasi masalah yang diatasi, sehingga suatu kebijakan dapat menghasilkan hal yang baik, seperti yang diharapkan.

(Abdul Wahab, 2014:64)

Grindle (2015:47) mengatakan bahwa proses implementasi akan dilakukan apabila tujuan dari implementasi dan sasaran telah ditetapkan terlebih dahulu. Program kegiatan tersebut seharusnya sudah tersusun serta tujuan dari pada implementasi telah siap untuk dilakukan untuk mencapai target sasaran yang telah ditentukan.

Implementasi berorientasi pada tujuan-tujuan yang telah ditetapkan dan disepakati bersama dalam suatu keputusan. Tindakan tersebut bertujuan mengubah keputusan bersama menjadi sebuah pola operasional serta berusaha mencapai perubahan yang lebih baik tentunya. (Mulyadi, 2015:47)

Kapioru (2014:105) menyebutkan bahwa terdapat empat faktor yang mempengaruhi suatu kinerja implementasi, yaitu:

- a. kondisi lingkungan (*environmental conditions*).
- b. hubungan antar organisasi (*inter-organizational relationship*).
- c. sumberdaya (*resources*).
- d. karakter institusi para implementor (*characteristic implementing agencies*).

Sedangkan Purwanto (2014:13) menyebutkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi sukses atau tindakannya suatu proses implementasi ada beberapa hal yaitu:

- a. kualitas kebijakan itu sendiri.
- b. kecukupan input kebijakan (terutama anggaran).
- c. ketepatan instrumen yang dipakai untuk mencapai tujuan suatu kebijakan seperti pelayanan, subsidi, hibah.
- d. kapasitas implementor yaitu struktur organisasi, dukungan sumber daya manusia SDM, koordinasi, pengawasan.
- e. karakteristik dan dukungan para kelompok sasaran apakah kelompok sasaran tersebut adalah individu atau kelompok.
- f. kondisi lingkungan seperti geografi, sosial, ekonomi, dan politik dimana implementasi tersebut terlaksana.

Pressman dan Wildavsky dalam Tachjan (2006:24) berpendapat: *“Implementation as to carry out, accomplish, fulfill, produce, complete”* yang artinya implementasi merupakan membawa, menuntaskan, mengisi, menghasilkan, dan melengkapi. Jadi secara bahasa implementasi di artikan sebagai salah suatu aktivitas yang bertautan dengan penyelesaian suatu pekerjaan dengan penggunaan sarana atau alat untuk memperoleh hasil yang baik.

Menurut Webster Dictionary dalam Syuhida (2014:23) berpendapat mengenai pengertian implementasi yang merupakan terjemahan dari kata

“implementation” yang merupakan kata berasal dari kata *“to implement”* kata tersebut merupakan bahasa latin dari *“implementatum”* lalu *“to implement”* yang mempunyai arti menyediakan seluruh sarana dan prasarana atau alat sebagai hasil telah memberikan hasil paling maksimal atas apa yang telah di lakukan

Implementasi dapat pula di artikan sebagai suatu pelaksanaan proses pada umumnya tindakan yang bersifat administratif yang dapat diselidiki pada tahap-tahapan suatu program tertentu. Hal ini dikemukakan oleh Grindle dalam Tachjan (2006:25) *“implementation a general process of administrative action that can be investigated at specific program level”*.

Sehingga dapat disimpulkan bahwa implementasi adalah proses menerapkan atau menjalankan suatu konsep, rencana, strategi atau panduan tertentu untuk mencapai tujuan tertentu dalam suatu organisasi atau kelompok, implementasi mencakup langkah konkret untuk mengaktualisasikan suatu ide atau program yang telah dirancang atau direncanakan sebelumnya.

2. ISM Code

ISM Code hadir karena banyaknya kejadian kecelakaan kapal yang terjadi akibat kesalahan yang dilakukan oleh manusia yang berkaitan dengan manajemen yang buruk di kapal, tepatnya pada kapal Fery roro penyebrangan selat Inggris *Herland of free enterprise* tenggelam pada jam 18.00 pada tanggal 6 Maret 1987, tak lama setelah meninggalkan pelabuhan

Zeebrugge kapal tersebut meninggalkan pelabuhan dalam keadaan pintu haluan belum di tutup, Asisten Bosun yang bertanggung jawab langsung untuk menutup pintu haluan, Asisten Bosun tertidur di kamar setelah selesai tugas membereskan dan membersihkan ruang muat, Bosun tidak menutup pintu haluan padahal mengetahui bahwa pintu masih terbuka, merasa bukan tanggung jawab pekerjaan dan tugasnya lalu dia membiarkannya, seharusnya Mualim I bertanggung jawab atas penutupan pintu haluan mengira bahwa Asisten Bosun pergi untuk menutupnya. (Capt. Sulistijo, M.Pd, 2010:2)

Kapal Ferry ro-ro Estonia dalam perjalannya dari Talim, Estonia menuju Stockholom, Swedia tenggelam pada tanggal 28 September 1994 mengakibatkan korban sebanyak 852 orang, penyebabnya ialah pintu haluan tertutup namun tidak kencang sehingga terbuka saat ada ombak besar disini juga awak kapal terlambat membunyikan tanda bahaya, setelah 5 menit kapal sangat miring, baru dibunyikan. Dari pernyataan di atas kita dapat menyimpulkan bahwa kelalaian dan kesalahan manusia ialah faktor yang mempengaruhi kejadian tersebut.

Dalam perjalanannya IMO melakukan 2 resolusi mengenai keselamatan yang pertama, pada saat sidang dewan yang ke 16 pada bulan Oktober tahun 1998, IMO mengesahkan resolusi A.647(16), tentang petunjuk pelaksanaan manajemen keselamatan pengoprasian kapal dan

pencegahan pencemaran, yang kedua setelah sekian lama resolusi A.674(16) berjalan IMO mengesahkan “*international safety management code for safety operation of ship and for pollution prevention*” (ISM code) dan pada tahun 1998 ISM code di berlakukan secara international. Kepada kapal penumpang termasuk kapal penumpang cepat, aturan ini berlaku mulai tanggal 1 juli 1998.

International Safety Management Code (ISM Code) adalah ketentuan internasional tentang manajemen untuk pengoperasian kapal secara aman dan pencegahan pencemaran lingkungan laut, dan aturan ini dapat diubah (amandemen) oleh IMO bertujuan untuk mengikuti perkembangan dan perubahan yang sangat pesat di dunia maritim saat ini. (Capt. Sulistijo M.Pd, 2002:2)

Anderson (2003:7) mengemukakan ISM Code adalah bagian dari kerangka hukum global yang lebih luas yang mengatur keselamatan pelayaran. Keselamatan pelayaran pertama kali diatur melalui kesepakatan internasional dengan peraturan garis muat tahun 1934. Setelah perang dunia ke 2, dengan berdirinya Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) dan IMO regulasi maritim menjadi lebih luas.

Kurniawan (2018:5) dalam buku ISM Code, yang di jelaskan Biro Klasifikasi Indonesia tentang “*certification program to the international safety management code*” mengemukakan bahwa tujuan atau sasaran utama dari ISM Code adalah pembebasan terhadap kecelakaan diikuti oleh

perlindungan lingkungan dan Sistem manajemen keselamatan untuk meminimalisir kecelakaan yang dapat timbul.

ISM *code* memberikan standar internasional untuk manajemen keselamatan dan pengoperasian sebuah kapal serta pencemaran, mengadopsi resolusi A.444(XI) mengajak semua pemerintah mengambil langkah untuk memberikan dukungan kepada Nakhoda dalam melaksanakan kewajibannya yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran maupun perlindungan lingkungan, IMO juga mengadopsi resolusi A.680(17) memahami perlunya penanganan manajemen yang sesuai untuk merespon kebutuhan kapal untuk menjaga standar keselamatan dan pencegahan pencemaran, ISM *Code* didasarkan pada prinsip-prinsip dan tujuan yang umum. ISM *Code* dibuat dalam bentuk umum, sehingga harapannya dapat diimplementasikan secara luas, setiap tingkatan manajemen, di darat maupun di kapal, membutuhkan tingkat pengetahuan dan kepedulian yang berbeda-beda. Landasan dari pada pelaksanaan manajemen keselamatan ialah niat, tekad, komitmen dari pada pimpinan di atas kapal. Dalam hal keselamatan dan pencegahan pencemaran diperlukan juga motivasi, kepedulian, kompetensi setiap individu.

Menurut IMO (2018:6) ISM *Code* terdiri dari 2 bagian yang pertama bagian A (implementasi) dan bagian B (sertifikasi dan verifikasi) dan juga terdiri dari 16 elemen, yaitu:

a. umum.

- b. kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan.
- c. tanggung jawab dan kewenangan perusahaan.
- d. orang yang di tunjuk.
- e. tanggung jawab dan kewenangan Nakhoda.
- f. sumber daya dan personil.
- g. pembuat rencana pengoperasian kapal.
- h. kesiapan menghadapi keadaan darurat.
- i. pelaporan dan analisa ketidaksesuaian kecelakaan, kejadian berbahaya.
- j. pemeliharaan kapal dan peralatannya.
- k. dokumentasi.
- l. verifikasi, tinjauan dan evaluasi perusahaan.
- m. sertifikasi, verifikasi dan pengawasan.
- n. sertifikasi sementara.
- o. verifikasi.
- p. format sertifikasi.

Tanggung jawab dan wewenang Nakhoda terhadap *ISM Code* antara lain mengimplementasikan kebijakan perusahaan dalam hal keselamatan dan aturan perlindungan keselamatan dari perusahaan, memotivasi *crew* dalam mengamati kebijakan tersebut, memberikan perintah serta instruksi yang tepat sesuai dengan kondisi yang ada dengan cara yang jelas, sederhana, memeriksa bahwa persyaratan yang ditentukan dipatuhi dan

secara berkala meninjau *Safety Management System* lalu melaporkan kekurangan tersebut ke manajemen di darat (IMO, 2018:13). Setiap kapal harus mempunyai sistem prosedur penanggulangan dan pencegahan terhadap peristiwa gangguan keselamatan (*safety*) dan dalam pelaksanaannya harus menunjuk seorang Perwira yang bertanggung jawab dalam melakukan pengawasan memberikan edukasi terhadap keselamatan di kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal.

Agar terjaminnya keselamatan jiwa di atas kapal, mencegah kecelakaan, mencegah pencemaran maupun kerusakan lingkungan laut dan kerugian harta benda setiap kapal dapat mengimplementasikan *ISM Code* dengan baik. Aturan ini bersifat *mandatory* atau wajib bagi semua jenis kapal sesuai ketentuan konvensi SOLAS 74 *Chapter IX*. Dalam buku *ISM (International Safety Management) Code and guidelines on implementation of the ISM Code* yang dikeluarkan oleh IMO (2018:11) Untuk tercapainya keselamatan tersebut *ISM Code* memfokuskan sasaran sistem manajemen keselamatan atau *Safety Manajeman System (SMS)* di perusahaan sebagai berikut:

- a. memberikan lingkungan kerja yang aman nyaman dan terlaksananya pengoperasian kapal secara aman.
- b. menetapkan langkah pencegahan yang di ambil terhadap setiap resiko tindakan

- c. meningkatkan SDM dalam hal manajemen keselamatan dan kesiapan menghadapi keadaan darurat.

Safety Management System (SMS) diharuskan menjamin terpenuhinya aturan tersebut dilaksanakan dengan baik serta mempertimbangkan ketentuan, petunjuk, standar yang dianjurkan oleh IMO, pemerintah maupun organisasi maritim. (IMO, 2018:11)

Adapun manfaat dari *ISM Code* menurut peneliti yaitu:

- a. menjadikan kapal sebagai tempat yang aman dan nyaman.
- b. menjaga perairan dan lingkungan laut dari pencemaran.
- c. membagi tugas dan tanggung jawab di atas kapal menjadi lebih jelas.
- d. mengurangi kecelakaan di atas kapal.
- e. meningkatkan keselamatan dan keamanan di atas kapal.

3. Keselamatan

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia edisi ke-5 tahun 2018, keselamatan berasal dari kata selamat yang mempunyai arti terhindarnya dari malapetaka bahaya maupun risiko kecelakaan yang ada. Keselamatan adalah suatu kondisi yang aman secara fisik, emosional, pekerjaan, psikologis dan terbebas dari faktor-faktor tersebut.

Keselamatan adalah suatu aspek usaha untuk mencegah bagaimana setiap keadaan perbuatan atau kondisi kurang selamat yang dapat menimbulkan resiko kecelakaan sedangkan, kesehatan kerja merupakan

terhindarnya suatu penyakit yang di mungkinkan akan muncul. (Bennet Bennett N.B. Silalahi dan Rumondang, 2015:238)

Sedangkan pendapat Leon C Megginson yang dikutip oleh Prabu Mangkunegara bahwa istilah keselamatan mencakup kedua istilah yaitu risiko keselamatan dan risiko kesehatan (Megginson, 2000:129). Menurutnya keselamatan dan kesehatan di bedakan, yaitu keselamatan menunjukkan kondisi yang aman dan terkondisi dari setiap keadaan. Risiko dari keselamatan di lingkungan kerja contohnya ialah luka memar, keseleo, patah tulang, terjatuh kelaut, kelilipan penglihatan dan sebagainya. Tujuan keselamatan di sini yang paling pokok dan tidak lain ialah untuk menghindari terjadinya kecelakaan dan kerugian-kerugian yang akan timbul setelahnya.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, keselamatan dan keamanan pelayaran merupakan terpenuhinya keadaan keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim. Penyelenggaraan keselamatan dan keamanan pelayaran dilakukan oleh pemerintah, sedangkan keselamatan dan keamanan angkutan laut di perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan persyaratan kelaik lautan kapal dan di dukungnya sarana kenavigasian yang baik diantaranya :

a. Kelaiklautan Kapal

Dapat dikatakan laik laut dibuktikan dengan sertifikat dan surat surat kapal yang masih berlaku, kelaiklauan meliputi:

- 1) keselamatan kapal.
- 2) pencegahan pencemaran dari kapal.
- 3) pengawakan kapal.
- 4) garis muat kapal dan pemuatan.
- 5) kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang.
- 6) status hukum kapal.
- 7) manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal.
- 8) manajemen keamanan kapal.

b. Kenavigasian

Kenavigasian yang baik meliputi:

- 1) sarana bantu navigasi pelayaran.
- 2) telekomunikasi pelayaran.
- 3) hidrografi dan meteorologi.
- 4) alur dan perlintasan.
- 5) pengerukan dan reklamasi.
- 6) pemanduan.

Sehingga dapat peneliti simpulkan bahwa keselamatan di atas kapal merupakan keadaan kapal dimana terpenuhinya persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan, pelistrikan, stabilitas kapal serta alat-alat

penolong dan radio elektronik kapal yang memenuhi persyaratan dengan di buktikannya masih berlakunya dan diujinya sertifikat-sertifikat pendukung keselamatan di atas kapal.

Keselamatan merupakan suatu kondisi yang aman yang terhidar dari malapetaka bahaya, keselamatan merupakan bentuk usaha untuk mencegah terjadinya kecelakaan sehingga manusia dapat merasakan kondisi yang aman atau selamat dari suatu kondisi tertentu, keselamatan merupakan sebagai salah satu pendekatan keilmuan yang mempelajari upaya-upaya untuk memperkecil risiko terjadinya kecelakaan dan memperkecil kerugian ekonomi maupun kesehatan.

4. Crew

Crew kapal menurut buku PDAK (Peraturan Dinas Awak Kapal) PT.PELNI (2017:5) adalah orang di atas kapal yang dan dipekerjakan oleh pemilik kapal atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang didasarkan pada sijil kapal. Adapun *crew* di atas kapal terbagi dalam 2 bagian yaitu *deck crew* dan *engine crew*, masing-masing bagian mempunyai tugas dan tanggung jawab sesuai jabatan sesuai dalam sijil di atas kapal. *Captain* kapal atau Nakhoda selaku pimpinan memiliki tanggung jawab terbesar yang mana merupakan pimpinan tertinggi di atas kapal.

5. Penumpang

Dalam buku PDAK (Peraturan Dinas Awak Kapal) PT PELNI (2017:6) yang disebut penumpang merupakan (pelayar) seseorang yang memiliki tiket resmi yang di keluarkan oleh suatu perusahaan di sini PT PELNI yang sesuai daftar penumpang atau seseorang yang terdaftar dalam *manifes* penumpang kapal. Hak-hak penumpang yang wajib di berikan pada penumpang salah satunya ialah hak mendapatkan asuransi, hak mendapatkan fasilitas kesehatan maupun obat-obatan, hak mendapatkan servis makan dan minum, hak untuk menempati tempat yang tertera dalam nomor tiket, hak mendapatkan alat pelampung maupun alat keselamatan, hak mendapatkan kompensasi kerugian jika terjadi keterlambatan, dan hak mendapatkan perjalanan yang aman dengan kapal yang layak selama dalam pelayaran.

6. Kapal penumpang

Kapal penumpang merupakan salah satu jenis alat angkutan di atas air yang di gunakan untuk mobilitas dari suatu tempat ke tempat lainnya yang di Nakhodai seorang *captain*. Sejak dari jaman dahulu kapal di gunakan sebagai alat transportasi oleh manusia untuk mengarungi sungai maupun mengarungi samudra yang diawali dengan penemuan perahu. Manusia pada jaman dahulu menggunakan rakit, kano ataupun perahu sebagai sarana alat transportasi mereka, semakin besar kebutuhan akan daya

muat dan semakin berkembangnya jaman maka dibuatlah perahu rakit yang lebih besar dan diberi nama kapal.

Bahan baku kapal dahulu kala ialah bambu serta kayu sering berjalannya waktu dan kebutuhan kapal yang harus kuat guna menopang kelancaran kapal saat berlayar maka di buatlah kapal dari bahan baku besi dan baja. Untuk tenaga penggerak kapal dahulu kala menggunakan dayung lalu menggunakan angin dengan bantuan layar sebagai penggerak utama, kemudian muncul mesin uap sebagai penggerakan utama kapal. Seiring berkembangnya jaman dan revolusi teknologi kapal saat ini menggunakan diesel maupun nuklir sebagai penggerak utamanya. Untuk menentukan arah kapal pada dahulu kapal berlayar tidak jauh dari daratan atau benua, namun seiring berkembangnya jaman *crew* kapal menggunakan bantuan bintang sebagai alat bantu navigasi penentu arah, seiring berkembangnya jaman pada abad 20 dan revolusi teknologi saat ini menentukan arah dan posisi sangatlah mudah dengan bantuan alat yang di namakan GPS yang memiliki ketelitian sangat tinggi karena menggunakan bantuan satelit.

Kapal penumpang merupakan jenis kapal yang diperuntukkan untuk mengangkut orang dari suatu pelabuhan tolak ke pelabuhan tujuan atau pelabuhan tiba, biasanya diperuntukkan juga untuk mengangkut barang dan *container*. Kapal penumpang biasanya dilengkapi dengan *crane* untuk menopang pelaksanaan bongkar muat di atas kapal. Berikut ini saya

lampirkan contoh kapal penumpang milik PT PELNI yaitu kapal KM SINABUNG.



Gambar 2.1 KM SINABUNG

Sumber: Dokumen pribadi

7. DPA (*Designated Person Ashore*)

DPA (*Designated Person Ashore*) atau orang yang ditunjuk di darat yang bertanggung jawab serta menjamin agar pengoperasian kapal berjalan secara aman dan menciptakan jalur hubungan yang baik antara orang darat dengan orang di atas kapal, seorang DPA diberikan akses langsung kepada puncak pimpinan suatu perusahaan. Disamping itu, DPA mempunyai kewajiban serta kewenangan untuk memantau, mengontrol pengoperasian setiap kapal yang terkait dengan keselamatan dan pencegahan pencemaran lingkungan laut, seperti contohnya kontrol terhadap dokumen, prosedur

serta *training-training* tentang keselamatan di kapal. (Agus Wahyudi, 2022:15)

Menurut IMO (2018:13) dalam buku *ISM Code, DPA (Designated Person Ashore)* hadir untuk memastikan bahwa operasi setiap kapal dalam keadaan aman dan untuk menyediakan hubungan antara perusahaan dan mereka yang berada di dalamnya. Setiap perusahaan harus menunjuk seseorang atau beberapa orang di darat yang memiliki akses langsung ke yang tertinggi di tingkat manajemen. Tanggung jawab dan wewenang yang ditunjuk orang atau orang-orang harus mencakup pemantauan keamanan dan polusi- aspek pencegahan pengoperasian setiap kapal dan memastikannya sumber daya yang memadai dan dukungan berbasis laut harus diterapkan sesuai kebutuhan.

8. *Safety induction*

Safety induction adalah proses pemberian informasi atau penjelasan secara singkat kepada para penumpang di atas kapal tentang keselamatan yang berkaitan dengan potensi bahaya, cara pengendalian bahaya, cara pemakaian alat keselamatan, larangan-larangan yang di lakukan di atas kapal dan cara penyelamatan pada suatu kondisi yang berbahaya dan penyampaian informasi lainnya. (Ari Eko Widianoro, 2020:15)

Safety induction yang diberikan kepada penumpang di atas kapal biasanya mencakup mengenai informasi alarm *system man over board*, *abandon ship*, letak *muster station*, dan *emergency procedure*. Tujuan dari *safety induction* salah satunya untuk mengkomunikasikan ancaman bahaya yang dapat timbul dari pelanggaran larangan di atas kapal serta cara menaggulangi suatu keadaan bahaya dengan tepat dan cepat.

9. *Safety meeting*

Safety meeting adalah pertemuan yang diadakan di atas kapal untuk membahas masalah keselamatan, kesehatan kerja dan membahas hal apapun yang ada di atas kapal. Tujuan utama dari *safety meeting* dalam hal ini adalah untuk meningkatkan kesadaran dan pengetahuan *crew* tentang potensi bahaya dan risiko di tempat kerja, serta bagaimana mencegah kecelakaan dan cedera yang dapat terjadi selama bekerja.

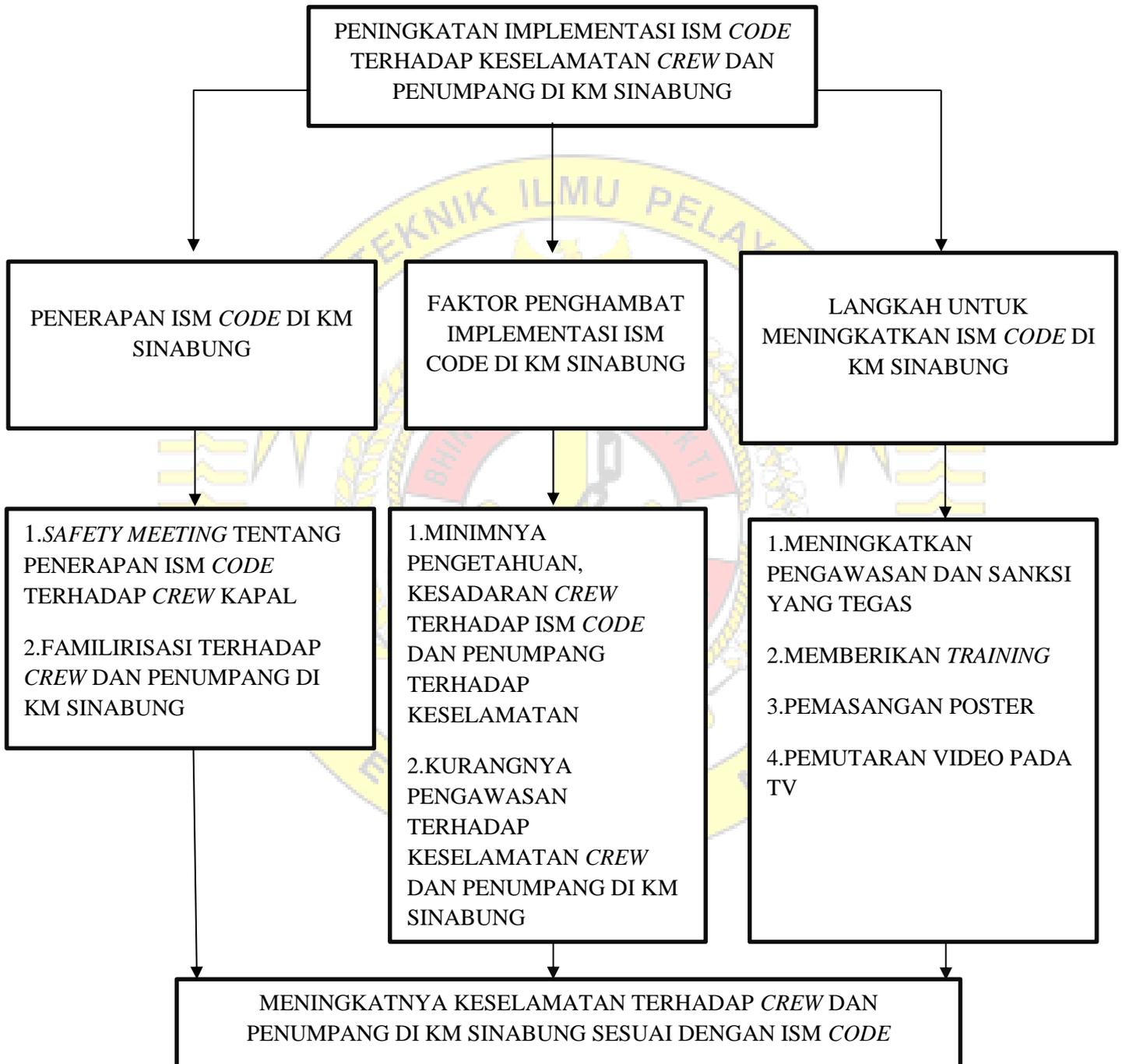
Safety meeting bertujuan untuk menciptakan lingkungan kerja yang lebih aman, menjaga kesehatan *crew*, dan mengurangi risiko kecelakaan dan cedera. *Safety meeting* juga sebagai media sarana untuk menginformasikan segala sesuatu yang berkaitan tentang keselamatan dan kesehatan kerja *crew*, diantaranya ialah informasi mengenai prosedur kerja, mengenalkan atau meningkatkan segala jenis aturan yang ada di atas kapal dan peraturan tentang keselamatan, kegiatan *safety meeting* biasanya dipimpin oleh

Nakhoda di atas kapal selaku pimpinan tertinggi dan penanggung jawab di atas kapal serta diikuti oleh seluruh *crew* di atas kapal.

10. Familiarisasi

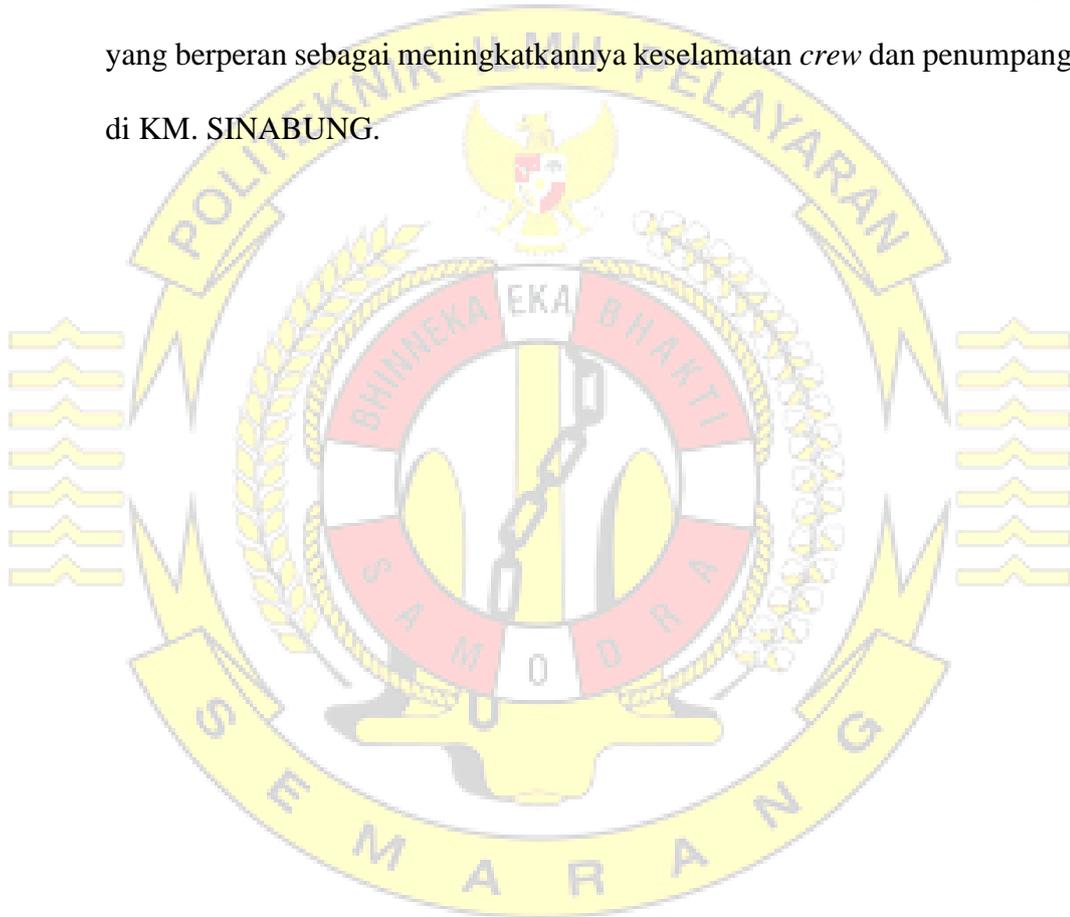
Familiarisasi merupakan metode pengenalan, mensosialisasikan atau tindakan mengakrabkan sesuatu proses sosial yang harus dilakukan diimplementasikan pelaksanaannya di atas kapal, bagi penumpang secara umum dan bagi setiap *crew* yang baru *on board* secara khusus. Adapun tujuan *familiarisasi* tersebut adalah untuk memberikan informasi, penjelasan kepada setiap *crew* dan penumpang kapal tentang *muster station*, alat-alat keselamatan, cara penanggulangan suatu bahaya maupun larangan di atas kapal yang dapat mengancam keselamatan serta agar *crew* kapal dapat mengenal, memahami mengenai tugas pokok pengaturan kapal dan seluruh prosedur keselamatan kerja yang berlaku di atas kapal.

B. Kerangka Berfikir



Gambar 2.2 Kerangka berfikir

Kerangka penelitian adalah konsep dari sebuah langkah berpikir atas sesuatu hal yang diketahui agar dapat berfungsi sebagai pedoman dalam menyelesaikan masalah yang diamati secara detail, sistematis dan logis. proses berpikir ini disusun agar dapat mempermudah uraian studi terapan yang di rangkum menjadi skripsi terkait penerapan *ISM code* di atas kapal yang berperan sebagai meningkatkannya keselamatan *crew* dan penumpang di KM. SINABUNG.





BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Adapun kesimpulan dari permasalahan yang ada di KM SINABUNG dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Implementasi *ISM Code* di atas kapal KM SINABUNG sudah di laksanakan namun belum optimal.
2. Kurangnya pengetahuan, kesadaran *crew* serta kurangnya pengawasan terhadap keselamatan terhadap *crew* dan penumpang di KM SINABUNG menjadi faktor yang menghambat implemetasi *ISM code* di KM SINABUNG.
3. Upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan implementasi *ISM Code* di KM SINABUNG yaitu dengan meningkatkan pengawasan, pemberian sanksi yang tegas, memberikan diklat pelatihan, dan pemasangan poster terkait dengan *ISM Code*.

B. KETERBATASAN PENELITIAN

Dalam melakukan penelitian, peneliti melakukan pencarian data dari berbagai sumber. Tentunya dalam pencarian data ini terdapat hal yang tidak dapat dicapai sehingga peneliti mengalami keterbatasan data yang tentu tidak bisa dihindari. Keterbatasan penelitian dalam penelitian ini, ialah :

1. Jumlah penumpang yang banyak sehingga peneliti tidak dapat mewawancarai seluruh penumpang namun hanya mengambil dua penumpang sebagai informan.
2. Peneliti tidak dapat mendapatkan informasi akurat secara langsung terkait dengan kejadian MOB kepada korban, dikarenakan korban sudah diamankan oleh Syahbandar.
3. Terbatasnya literatur terdahulu yang membahas tentang implementasi ISM *Code* sehingga peneliti mengalami kesulitan untuk mendapatkan referensi pendukung yang terkini terutama dalam bentuk jurnal atau publikasi ilmiah.

C. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah peneliti jabarkan sebagai langkah perbaikan di masa yang akan mendatang, berikut peneliti jabarkan beberapa saran dengan harapan implementasi ISM *code* dapat berjalan dengan baik sehingga dapat meningkatkan keselamatan crew dan penumpang di KM SINABUNG.

1. Sebaiknya perusahaan menerapkan *training* sebelum naik kapal terkait dengan ISM *Code* terhadap seluruh crew yang akan naik ke atas kapal, minimal 1 minggu sebelum naik ke atas kapal sehingga setiap crew yang akan naik ke atas kapal sudah dibekali pengetahuan keselamatan.

2. Meningkatkan pengawasan baik dari perusahaan maupun perwira di atas kapal terhadap *crew* dan penumpang terkait dengan implementasi ISM *Code* di atas kapal KM SINABUNG.
3. Penempatan poster-poster keselamatan harus tepat pada tempatnya dan dapat dibaca dengan jelas.



DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad, T. (2011). *Metodologi Penelitian Praktis*. Yogyakarta: Teras.
- Akhmad, S., Akhmad, D., & Aji, R. K. (2016). Implementasi Kebijakan Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2013. *Journal Administrative Reform*, IV, 4.
- Anderson, P. (2003). *Cracking the code : relevansi kode ISM dan dampaknya terhadap praktik pelayaran*. London: Institut Kelautan.
- Arikunto, S. (2021). *Dasar-dasar evaluasi pendidikan edisi 3*. Bumi Aksara.
- Bhima, S. P., Louhenapessy, N., & Ibnu , I. M. (2020, Desember 2). Optimalisasi Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Sesuai Standar International Safety Management (ISM) Code Dalam Menghadapi Keadaan Darurat Di MV. CK Bluebell. *Jurnal Ilmiah Nasional Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta*, 13.
- Cresswel, J. W. (1994). *“Research Design: “Qualitative and Quantitative Approaches.”*. New Delhi: Sage Publication.
- Duana, L., & Sari, O. (2015). Implementasi Kebijakan Pendidikan Lingkungan Hidup Di SMA Negeri 1 Prembun. *Lumbung Pustaka Universitas Negeri Yogyakarta*.
- Huberman, M., & Miles, MB (2002). *Pendamping peneliti kualitatif* . Sage.
- International Maritime Organization (IMO). (2020). *International Convention For The Safety Of Life At Sea (SOLASI)*, 1974. London, United Kingdom: IMO.
- International Maritime Organization (IMO). (2018). *International Safety Management (ISM) Code*. London, United Kingdom: IMO.
- Kapioru. (2014). *Kebijakan Publik: Proses, Analisis dan Partisipasi. Dalam Justifay Manan Putra Gee: Implementasi Peraturan Daerah Provinsi*

Sumatera Utara Nomor 13 Tahun 2017 dalam Rangka Penyelenggaraan Perlindungan Anak di Dinas Pemberdayaan Perempuan. Bogor: Ghalia Indonesia.

Kristanto, V. H. (2018). *Metodologi Penelitian Pedoman Penulisan Karya Tulis Ilmiah (KTI).* Yogyakarta: CV Budi Utama.

Kurniawan. (2018). Peranan International Safety Management Code Dalam Menunjang Keselamatan Para Awak Kapal. *Peranan International Safety Management COD.*

Matthew, B. M., A., M. H., & Sald, J. (2014). *Qualitative Data Analysis.* Arizona State University, USA: SAGE.

Megginson, L. C. (2000). *Istilah Keselamatan.* Jakarta: Prabu Mangkunegara. Jakarta: Prabu Mangkunegara.

Meoleong, J. L. (2014). *Metode Penelitian Kualitatif.* Jakarta: Rajawali Pers.

Mulyadi, D. (2015). *Studi Kebijakan Publik dan Pelayanan Publik : Konsep dan Aplikasi Proses Kebijakan Publik dan Pelayanan Publik.* Bandung: Alfabeta CV.

Mulyadi, S., & Basuki, H. (2019). *Metode Penelitian Kulitatif Mixed Method.* Depok: Rajawali Pers.

Mustari, M. (2012). *Pengantar Metode Penelitian.* Yogyakarta: LaksBang Prassindo.

Novianto, C. P., Sunusi, S., & Purnomo, J. (2021, September 2). Analisis Penerapan Safty Meeting Untuk Keselamatan Kerja Di MT Royal Emerald. *Jurnal Andromeda*, 5, 88-96.

Purwanto, E. A. (2012). *Implementasi Kebijakan Publik.* Yogyakarta: Gava Media.

Pemerintah Indonesia. Undang-Undang (UU) Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran. Jakarta

PT. PELNI (2014) *Peraturan Dinas Awak Kapal (PDAK)*. Jakarta

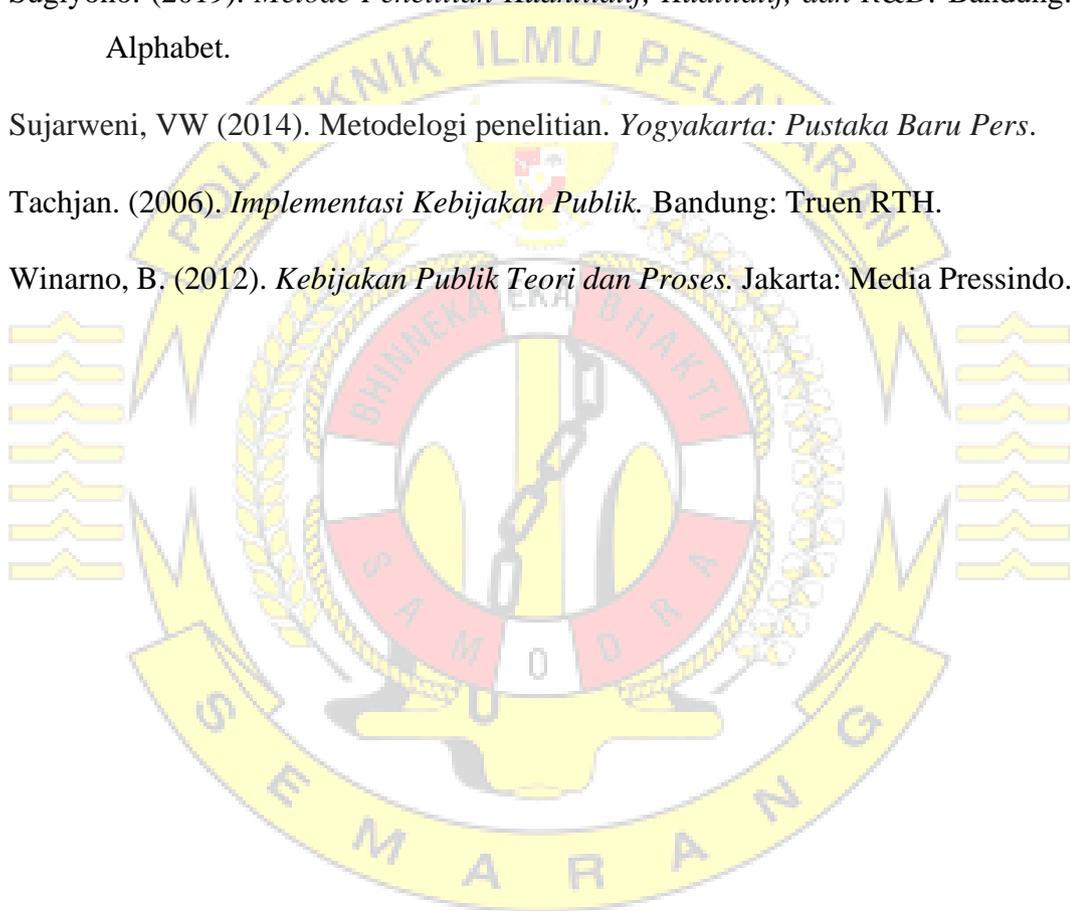
Silalahi, Bennet, N. B., & Rumondang, B. S. (1995). *Manajemen Keselamatan & Kesehatan Kerja*. Jakarta: PT Pustaka Binaman Pressindo.

Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabet.

Sujarweni, VW (2014). *Metodologi penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Baru Pers.

Tachjan. (2006). *Implementasi Kebijakan Publik*. Bandung: Truen RTH.

Winarno, B. (2012). *Kebijakan Publik Teori dan Proses*. Jakarta: Media Pressindo.



LAMPIRAN LAMPIRAN

Lampiran 1

Berita acara *Man over board*

AKHLAK
ANAKHAK KOMPETEN MASJIDHUS
SUKSES ADAPTI BEKASIBRATI

 PELAYARAN
NASIONAL
INDONESIA

BERITA ACARA
05.07/01/BA/733/2022

Pada hari ini Sabtu tanggal 07 Mei 2022 jam 11.00 LT KM. Sinabung OHN (1 jam) kamar mesin tiba di Pelabuhan Sorong.

Pada jam 11.43 LT ada laporan ke anjungan bahwa ada orang loncat ke laut di lambung kiri kapal, langsung Nakhoda mengolah gerak kapal stand by mesin (reduce speed), kemudi cikir kiri, ABK di bawah melempar life jacket dan lifebuoy (pelampung bulat) ke posisi korban.
Mualim jaga tekan tombol MOB di GPS dengan posisi korban 00° 51,185 S/131 11,093 E.

Korban ditemukan pada posisi lambung kanan, kapal mengolah gerak mendekati korban. Regu Darurat dan Regu Penolong stand by di tangga gang way kanan dengan membawa alat-alat keselamatan (Lifebouy, Life Jacket dan tali penolong).
Setelah korban mendapatkan lifebuoy yang terikat oleh tali penolong langsung ditarik mendekati tangga gang way sebelah kanan.

Jam 12.02 LT korban dievakuasi dengan selamat ke atas kapal, langsung diberikan perawatan di Poliklinik oleh petugas Kesehatan Kapal.

Adapun nama korban yaitu :

Nama : JOE
Alamat : Yohan Sorong
Tujuan : Manokwari – Sorong

Selanjutnya jam 12.07 LT kapal bergerak menuju Pelabuhan untuk proses sandar di Pelabuhan Sorong.

Jam 12.45 LT kapal sandar kanan di Pelabuhan Sorong dengan aman.

Demikian berita acara dibuat dengan sebenarnya untuk dapat dipergunakan sebagaimana perlunya.

PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero)
Head Office : Jl. Gajah Mada No. 14 Jakarta Pusat, 10130 DKI Jakarta, Indonesia
Telp : 021-21887000 | Fax : 021-63854130 | Email : infopain182@paini.co.id
Call Center : 021-182 | www.paini.co.id

arro

AKHLAK
AMANAH KOMPLEKS HARMONIS
LOYAL ADAPTIF KOLABORATIF



KM. Sinabung, 07 Mei 2022
Kakhoda



Capt. Iwan Ridwan
NRP. 05199

Saksi-saksi :

- 1. Jari Sujari (Mualim-I)
- 2. Faris Sulistya Putra (Mualim-Jaga)
- 3. Faris Sutajaya (Kadet Deck)
- 4. Robertus Rilson (Masinis Jaga)
- 5. Samiar P Raunsai (Penumpang)

[Handwritten signatures corresponding to the list of witnesses]

Lampiran 2

Sertifikat manajemen keselamatan (*Safety management certificate*)



REPUBLIC INDONESIA
REPUBLIC OF INDONESIA

SERTIFIKAT MANAJEMEN KESELAMATAN
SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE

AL_ 801 / 445 / 11 / DK / 2019

No.

Diterbitkan berdasarkan ketentuan KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG KESELAMATAN JIWA DI LAUT, 1974, sebagaimana telah di amendemen
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 <i>Name of Ship</i>	Angka atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Tonase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	Nomor IMO <i>IMO Number</i>
SINABUNG	YFOY	JAKARTA	14665	9139672

Tipe Kapal* <i>Type of Ship*</i>	Nama dan Alamat Perusahaan <i>Name and Address of Company</i>	Nomor Identifikasi Perusahaan <i>Company Identification Number</i>
PASSENGER SHIP	PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (PELNI) JL. GAJAH MADA NO. 14 JAKARTA 10130 - INDONESIA	IMO 0313668

DENGAN INI MENYATAKAN BAHWA Sistem Manajemen Keselamatan Kapal telah diverifikasi dan memenuhi ketentuan Koda Manajemen Internasional untuk Keselamatan Pengoperasian Kapal dan Pencegahan Pencemaran (*ISM Code*), melengkapi 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 **MAY 15th, 2024** dengan kewajiban dilaksanakan
This Safety Management Certificate is valid until 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 **MAY 15th, 2019**
Completion date of the verification on which this certificate is based

Diterbitkan di **JAKARTA** Tanggal **AUGUST 23rd, 2019**
Issued at Date of issue

PUP.NO 820190917173076

A.n. MENTERI PERHUBUNGAN
O.b. MINISTER OF TRANSPORTATION
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPেলাUTAN
DIRECTOR OF SHIPPING AND SEAFARERS

U.b.
For
KEPALA SUBDIREKTORAT
PENCEGAHAN PENCEMARAN DAN
MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL DAN
PERLINDUNGAN LINGKUNGAN DIPERAIRAN
DEPUTY DIRECTOR
FOR MARINE POLLUTION PREVENTION AND
SHIP SAFETY MANAGEMENT AND
ENVIRONMENT PROTECTION

Capl. JAJA SUPARMAN, MM
Pembina Tk. I (IV/b)

PENGUKUHAN UNTUK VERIFIKASI BERKALA DAN VERIFIKASI TAMBAHAN (JIKA DIPERLUKAN)
ENDORSEMENT FOR PERIODICAL VERIFICATION AND ADDITIONAL VERIFICATION (IF REQUIRED)

DENGAN INI MENYATAKAN BAHWA pada verifikasi berkala sesuai dengan Pasal 6.1 Bab IX dari Konvensi dan paragraf 13.8 *ISM Code*, Sistem Manajemen Keselamatan telah memenuhi ketentuan dari *ISM Code*.
 THIS IS TO CERTIFY THAT, at the periodical verification in accordance with Regulation IX/6.1 of the Convention and paragraph 13.8 of the *ISM Code*, the Safety Management System was found to comply with the requirements of the *ISM Code*.

VERIFIKASI ANTARA
INTERMEDIATE VERIFICATION
 (Dilaksanakan di antara tanggal ulang tahun kedua dan ketiga)
 (To be completed between the second and third anniversary dates)
 MAY 15th, 2021 S/D MAY 15th, 2022

Ditandatangani : _____
 Signed
 (Tanda tangan pejabat yang diberi wewenang secara sah)
 (Signature of authorized official)

Tempat : _____
 Place

Tanggal : _____
 Date

VERIFIKASI TAMBAHAN*)
ADDITIONAL VERIFICATION

Ditandatangani : _____
 Signed
 (Tanda tangan pejabat yang diberi wewenang secara sah)
 (Signature of authorized official)

Tempat : _____
 Place

Tanggal : _____
 Date

VERIFIKASI TAMBAHAN*)
ADDITIONAL VERIFICATION

Ditandatangani : _____
 Signed
 (Tanda tangan pejabat yang diberi wewenang secara sah)
 (Signature of authorized official)

Tempat : _____
 Place

Tanggal : _____
 Date

VERIFIKASI TAMBAHAN*)
ADDITIONAL VERIFICATION

Ditandatangani : _____
 Signed
 (Tanda tangan pejabat yang diberi wewenang secara sah)
 (Signature of authorized official)

Tempat : _____
 Place

Tanggal : _____
 Date

*) Jika diperlukan.

Lampiran 3

Dokumen penyesuaian manajemen keselamatan (*Document of compliance*)



**DOKUMEN PENYESUAIAN MANAJEMEN
KESELAMATAN**
DOCUMENT OF COMPLIANCE

No. AL.601/186/16/DK/2021

REPUBLIK INDONESIA
REPUBLIC OF INDONESIA

Diterbitkan berdasarkan ketentuan KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG KESELAMATAN JIWA DI LAUT, 1974,
sebagaimana telah di amendemen
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 <i>Company Name</i>	ALAMAT PERUSAHAAN <i>Company Address</i>	NOMOR IDENTIFIKASI PERUSAHAAN <i>Company Identification Number</i>
PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (PELNI)	JL. GAJAH MADA NO. 14 JAKARTA 10310 - INDONESIA	IMO 0313668

DENGAN INI MENYATAKAN BAHWA Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan telah diaudit dan memenuhi ketentuan Kode 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 **AUGUST 10th, 2025** Dengan kewajiban dilaksanakan verifikasi berkala.
This Document of Compliance is valid until *subject to periodical verification.*

Tanggal verifikasi terakhir yang dijadikan dasar penerbitan Sertifikat: **AUGUST 07th, 2020**
Completion date of the verification on which this certificate is based

Diterbitkan di **JAKARTA** Tanggal **DECEMBER 23rd, 2020**
Issued at *Date of issue*

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.
For
KEPALA SUBDIREKTORAT PENCEGAHAN PENCEMARAN
DAN MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL DAN
PERLINDUNGAN LINGKUNGAN DIPERAIRAN
DEPUTY DIRECTOR FOR MARINE POLLUTION PREVENTION
AND SHIP SAFETY MANAGEMENT AND
ENVIRONMENT PROTECTION
Palakana Harlan
Acting Official in Charge

WAHYU ARDIYANTO, S.T., M.T.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19800901 200604 1 001

PUP.NO.820210228797296

B 00154

DKP. II - 31a

PENGUKUHAN UNTUK VERIFIKASI TAHUNAN
ENDORSEMENT FOR ANNUAL VERIFICATION

DENGAN INI MENYATAKAN BAHWA pada verifikasi berkala sesuai dengan Pasal 6,1 Bab IX dari Konvensi dan paragraf 13.4 ISM Code, Sistem Manajemen Keselamatan telah memenuhi ketentuan dari ISM Code.
THIS IS TO CERTIFY THAT, at the periodical verification in accordance with Regulation IX/6.1 of the Convention and paragraph 13.4 of the ISM Code, the Safety Management System was found to comply with the requirements of the ISM Code.

VERIFIKASI TAHUNAN PERTAMA
1st ANNUAL VERIFICATION
MAY 10th, 2021 s/d NOVEMBER 10th, 2021

Ditandatangani : [Signature]
Signed
(Tanda tangan pejabat yang diberi wewenang secara sah)
(Signature of authorized official)
Tempat : JAKARTA
Place
Tanggal : 04 NOVEMBER 2021
Date

VERIFIKASI TAHUNAN KEDUA
2nd ANNUAL VERIFICATION
MAY 10th, 2022 s/d NOVEMBER 10th, 2022

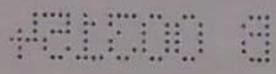
Ditandatangani : _____
Signed
(Tanda tangan pejabat yang diberi wewenang secara sah)
(Signature of authorized official)
Tempat : _____
Place
Tanggal : _____
Date

VERIFIKASI TAHUNAN KETIGA
3rd ANNUAL VERIFICATION
MAY 10th, 2023 s/d NOVEMBER 10th, 2023

Ditandatangani : _____
Signed
(Tanda tangan pejabat yang diberi wewenang secara sah)
(Signature of authorized official)
Tempat : _____
Place
Tanggal : _____
Date

VERIFIKASI TAHUNAN KEEMPAT
4th ANNUAL VERIFICATION
MAY 10th, 2024 s/d NOVEMBER 10th, 2024

Ditandatangani : _____
Signed
(Tanda tangan pejabat yang diberi wewenang secara sah)
(Signature of authorized official)
Tempat : _____
Place
Tanggal : _____
Date



Lampiran 4

Crew list

NO	SIJIL	NAMA	NRP	JABATAN	IJASAH / BST	BUKU PELAUT	B. PELAUT
1	267	Jari Sujari	06517	Mualim - I	ANT - I / 2017	E 123551	21-Oct-2023
2	156	Hary Wicaksono	08627	Mualim - II Sr	ANT - II / 2020	F 097291	16-Jan-2023
3	321	Hendra Agustinus S Sihite	N 14163	Mualim - II Yr	ANT - II / 2015	E 083455	1-Jul-2023
4	289	Moh. Azwar Afandi	08652	Mualim - III Sr	ANT - III / 2017	F 342577	30-Mar-2023
5	051	Faris Sulistya Putra	N 14206	Mualim - III Yr	ANT - III / 2016	F 318412	21-Jan-2023
6	287	Syamsul Hidayat	06528	Markonis - I	SRE - II/T/IV/2017	D 088465	22-Jun-2022
7	319	F a o z i	06891	P U K - I	B S T	E 008931	11-Sep-2022
8	304	Zakarias Panurat	07675	P U K - II	B S T	F 326417	4-Mar-2023
9	260	M. Bahri Efendi	05627	P U K - III	B S T	E 035212	25-Nov-2022
10	172	Muhammad Jasir	04579	Jenang - I	B S T	E 127303	21-Oct-2023
11	286	Ahmad Noor Widodo	04589	Jenang - II	B S T	E 059641	3-Feb-2023
12	292	Asrul Sani, Dr.	N 8646	Dokter	B S T	E 068829	26-Apr-2023
13	173	S u n a r k o	06522	P e r a w a t	B S T	E 071205	7-Jun-2023
14	182	M a w a r d i	06825	K K M	ATT - I / 2016	F 001291	5-May-2024
15	200	S u a n t o	06659	Masinis - I Sr	ATT - I / 2019	G 070314	27-Aug-2024
16	082	Hery Setyawan	08639	Masinis - I Yr	ATT - II / 2016	E 158700	13-Mar-2024
17	280	Robertus Rilson	N 8781	Masinis - II	ATT - III / 2016	F 344153	4-Jun-2023
18	158	Recky Fithrie Raco	05043	Masinis - III Sr	ATT - III / 2015	F 222336	16-Apr-2024
19	102	H a r y a n t o	07080	Masinis - III Yr	ATT - III / 2021	F 073443	18-Apr-2023
20	257	S o n o	06631	Masinis - IV Sr	ATT - IV / 2015	G 070317	27-Aug-2024
21	315	Imam Nurcholis	05402	Masinis - IV Yr	ATT - V / 2017	G 034580	26-Oct-2023
22	084	Agus Bahrul Ilmi	07001	Ahli Listrik - I	E T O / 2018	F 166247	9-Aug-2023
23	155	Kaharuddin Arbie	06919	Ahli Listrik - II	B S T	G 070332	27-Jan-2025
24	259	Marah Nauli Pulungan	06542	Ahli Listrik - III	B S T	F 028197	19-Jun-2022
25	200	Edi Mulyanto	N 11093	Juru Motor	ATT D / 2012	F 163969	17-Oct-2023
26	198	Candra Adi Antara	07073	Juru Motor	ATTD / 2010	E 153215	21-Sep-2022
27	246	Jonny Soplanit	07710	Juru Motor	ATT - V / 2017	F 069214	5-Feb-2023
28	281	H a r t o n o	05386	Mandor Mesin	ATT D / 2003	F 307471	17-Jan-2023
29	042	Eko Suprayitno	07705	Kasap Mesin	ATT D / 2010	F 343161	20-Apr-2023
30	197	Bilsyaris Salawane	07266	Pandai Besi	ATT D / 2007	F 152935	25-Apr-2024
31	201	Moh. Soekarno	07626	Juru Minyak	ATTD / 2002	F 289529	22-Oct-2022
32	104	S u k a d i s	06692	Juru Minyak	B S T	G 070347	9-Mar-2025
33	239	R o h i m	07098	Juru Minyak	ATTD / 2010	F 132256	5-Jun-2023
34	258	S u h e r m a n	05933	Serang	B S T	F 336564	3-Jun-2023
35	241	Falerianus Adi	06237	Tandil	ANT D / 2002	F 001290	26-Apr-2024
36	273	Choirudin Nur	06718	Kasab Deck	B S T	E 027620	13-Nov-2022
37	272	H e r m a n	07581	Mistri - I	B S T	D 064827	18-May-2022
38	283	Edy Santoso	07704	Mistri - II	B S T	F 279639	30-Sep-2022
39	303	K a m i l	04569	Mistri - III	ANT - D / 2002	G 070331	20-Jan-2025
40	310	R u s d i a n s y a h	07724	Juru Mudi	RATING ASE	G 017376	30-Sep-2023
41	274	S a l i m a n	07335	Juru Mudi	ANT D / 2002	D 084317	11-Aug-2022
42	293	Nickson Agustinus	08351	Juru Mudi	ANT D / 2010	E 118841	6-Dec-2023
43	202	Denny Setvabudi	06950	Panjarwala	ANT D / 2003	F 102828	28-Feb-2023
44	203	S u d a r y a n a	07596	Panjarwala	ANT D / 2011	F 317602	17-Jan-2023
45	285	Eduard Paskua	03826	Kelasi	B S T	E 114839	26-Sep-2023
46	284	Asep Ahmad Supriatna	06742	Kelasi	ANT D / 2011	D 084228	12-Jul-2022
47	204	R i n a w a n	06241	Kelasi	ANT D / 2012	E 046579	11-Jan-2023
48	191	I r m a n s y a h	06413	Perakit Masak	B S T	F 320047	7-Feb-2023
49	178	I h w a n t o	05774	Perakit Masak	B S T	E 155375	20-Feb-2024
50	217	Yudha Setiawan	05574	Juru Masak	B S T	D 051957	28-May-2022
51	162	H a r s o n o	N 11298	Juru Masak	B S T	E 145796	11-May-2024
52	296	M u l y a d i	07416	Juru Masak	B S T	F 170152	30-Aug-2023
53	214	S i s w a d i	05502	Juru Masak	B S T	E 086887	15-Aug-2023
54	097	M u s r i f i	07372	Juru Masak	B S T	F 064769	10-Nov-2022
55	021	W a r s i t o	N 11296	Juru Masak	B S T	D 083255	24-Jun-2022
56	247	W i n a r i y o n o	06426	Juru Masak	B S T	E 068312	24-Mar-2023
57	196	L i l i	06675	Ply. Kepala	B S T	G 086361	9-Aug-2024

AKHLAK

AMANAH KOMPETEN HARMONIS
LOYAL ADAPTIF KOLABORATIF



PELAYARAN
NASIONAL
INDONESIA

NO	SIJIL	NAMA	NRP	JABATAN	IJASAH / BST	BUKU PELAUT	B. PELAUT
58	099	Khasful Anwar	05773	Ply. Kepala	BST	F 326547	10-Mar-2023
59	111	Dulajis	07458	Pelayan	BST	E 145914	10-Jul-2022
60	112	Yogi Gelar Permana	N.11369	Pelayan	BST	E 095862	4-Oct-2023
61	236	Sodik	07152	Pelayan	BST	E 145818	21-May-2024
62	320	Hasanuddin Lahia	07133	Pelayan	BST	F 280462	24-Oct-2022
63	282	Slamet Riyanto	N.11322	Pelayan	BST	F 129290	28-Mar-2023
64	128	Purwoko	05158	Pel. Gandroom	BST	G 064553	3-Feb-2024
65	174	Tugimin	05551	Pelayan	BST	F 237737	3-May-2024
66	251	Miftachur Rozaq	08257	Pelayan	BST	E 073125	3-May-2023
67	116	Sugianto	06451	Pelayan	BST	E 009157	15-Dec-2022
68	166	Welly	06231	Pelayan	BST	G 086362	9-Aug-2024
69	215	Yusuf Suparman	N.11237	Pelayan	BST	E 039301	10-Mar-2023
70	205	Ade Jaenudin	07349	Pelayan	BST	G 048416	11-Jan-2024
71	164	Laode Hidayat	04883	Pelayan	BST	G 048488	13-Jan-2024
72	026	Mahfudz Shayfudin	N.11257	Pelayan	BST	E 145859	15-Jun-2024
73	142	Randi Muda	07593	Pelayan	BST	G 070336	28-Jan-2025
74	316	Sutino	05549	Pelayan	BST	F 237592	2-May-2024
75	144	Munawar	06773	Pelayan	BST	G 086293	6-Aug-2024
76	175	Sugeng Wahyudi	06382	Pelayan	BST	G 070316	27-Aug-2024
77	050	Abdul Nasir	06778	Pelayan	BST	G 070330	14-Jan-2025
78	183	Ridwan	07251	Pelayan	BST	F 108731	9-Feb-2023
79	176	Mutamam Badrud A	N.11570	Pelayan	BST	E 116230	3-Oct-2023
80	028	Dadam Rohmana	06700	Pelayan	BST	F 079472	16-Mar-2023
81	036	Ahmad Fatoni	07608	Pelayan	BST	F 222351	11-Mar-2024
82	224	Syamsul Hudi	04651	Pelayan	BST	D 056010	11-Aug-2022
83	235	Atik Rahmat Santika	07509	Pelayan	BST	G 028567	12-Jul-2024
84	029	Mohammad Imran	06722	Pelayan	BST	G 086335	9-Aug-2024
85	120	Arip Munandar	N.11249	Pelayan	BST	E 086896	16-Aug-2023
86	121	Indra Lesmana	N.11241	Pelayan	BST	E 126460	7-Oct-2023
87	181	Yus Suarta	06380	Pelayan	BST	G 064692	9-Mar-2024
88	180	Hadi Subiyantoro	06980	Pelayan	BST	F 248121	27-Jun-2024
89	195	Ahmad Zainuri	06977	Pelayan	BST	E 145862	15-Jun-2024
90	207	Nofri Yanto	N.11557	Pelayan	BST	G 048278	30-Dec-2023
91	233	Moch. Suli	05156	Penatu	BST	F 221203	6-Mar-2024
92	234	Abdul Rachmad	07508	Penatu	BST	E 071214	26-Jun-2023
93	279	Muhamad Furqon	PIDC	Satpam	BST	F 196117	10-Jan-2024
94	261	Susilo	PIDC	Satpam	BST	F 032414	24-Jul-2022
95	298	Darwan	PIDC	Satpam	BST	E 125369	5-Oct-2023
96	311	Eduwart Yoshep	PIDC	Satpam	BST	F 307561	9-Dec-2022
97	263	Sugianto	PIDC	Satpam	BST	E 058259	8-Feb-2023
98	318	Bagas Saputro	PIDC	Satpam	BST	F 246304	15-Aug-2022
99	297	Zovie Dimiansyah	PIDC	Satpam	BST	F 245510	10-Jul-2022
100	294	Teguh Priadi Saputra	PIDC	Satpam	BST	H 001050	5-Apr-2025
101	264	Faris Sutajava	PROLA	Kadet Deck	BST	G 059322	19-Apr-2024
102	277	Nur Hakliyanti Irmis P	PROLA	Kadet Deck	BST	G 081850	31-Jul-2024
103	291	Kevin Repagita S	PROLA	Kadet Deck	BST	G 059585	23-Apr-2024
104	265	Kevin Kristian Valentino	PROLA	Kadet Mesin	BST	G 059805	28-Apr-2024
105	266	Riki Dimas Prasetyo	PROLA	Kadet Mesin	BST	G 059924	28-Apr-2024

Jumlah ABK : 106 Orang termasuk Nakhoda

Km. Sinabung, Mei 2022

N A X H O D A

Capt. IWAN RIDWAN

Nrp. 05199

Lampiran 5

Hasil wawancara

Transkrip wawancara

Wawancara dengan Nakhoda/ responden 1

Nama : Capt Iwan ridwan

Jabatan : Captain

1. Bagaimana Implementasi ISM Code di atas kapal ?

Jawaban: Implementasi ISM Code di atas kapal KM SINABUNG ada beberapa tingkatan yaitu:

- a. Pertama pemberian pengarahan oleh Designed Person Ashore (DPA) dari perusahaan PT PELNI terhadap nakhoda
- b. Kedua Nakhoda memberikan pengarahan kepada seluruh crew kapal tentang definisi, tujuan dan manfaat.
- c. Ketiga pengarahan dari Internal Auditor tentang Safety Management System (SMS).
- d. Keempat perwira langsung melaksanakan Safety Management System (SMS) dibawah pengawasan dan pengarahan nakhoda.

2. Bagaimana pelaksanaan International Safety Management Code (ISM Code) di atas kapal

Apakah sudah di laksanakan dengan optimal di atas kapal?

Jawaban : Menurut saya belum sepenuhnya optimal dalam pelaksanaan ISM Code di atas kapal meskipun kapal saya telah memiliki sertifikat DOC.

3. Apa kendala dalam melaksanakan Implementasi ISM Code di atas KM SINABUNG ?

Jawaban : Kendala dalam melaksanakan implementasi ISM Code di atas kapal ini ialah kesadaran yang masih kurang bagi crew untuk mengikuti prosedur keselamatan kerja dan kurang pengawasan perwira untuk mengingatkan prosedur keselamatan kerja

4. Sebagai Nakhoda bagaimana cara mensosialisaikan IMS CODE kepada crew dan penumpang di atas kapal guna meningkatkan keselamatan ?

Jawaban : Dalam penerapan ISM Code di kapal Sinabung, Khusus untuk crew di sosialisasikan melalui *safety meeting* serta melakukan *familiarisasi* dengan cara setiap crew baru diwajibkan untuk mengisi form *familiarisasi* dan pada crew baru diwajibkan untuk membaca buku safety manajemen system lalu setelah selesai membaca crew wajib membubuhkan tanda tangan pada lembar tanda tangan di buku tersebut, kemudian untuk penumpang juga di sosialisasikan melalui PA (public address) petunjuk keselamatan setiap kali kapal akan berlayar dan juga interaksi langsung saat crew melaksanakan latihan darurat.

5. Apa manfaat apa bila ISM CODE di laksanakan dengan baik di atas kapal?

Jawaban : Adapun manfaat yang di dapatkan saat penerapan ISM Code sudah diterapkan dengan baik di kapal adalah pada saat situasi darurat kapan pun yang mungkin akan terjadi, maka crew sangat sangat siap menghadapi kondisi darurat tersebut, dapat meminimalisir resiko terburuk dari setiap keadaan darurat yang mungkin saja telah terjadi dan juga dapat meningkatkan keselamatan crew dan penumpang tentunya.

Wawancara terhadap muallim 1/ responden 2

Nama : Jari sujari

Jabatan : *chief officer*

1. Apakah yang dimaksud dengan ISM Code?

Jawaban: Suatu ketentuan Manajemen Internasional mengenai keselamatan baik menyangkut keselamatan kapal, muatan, crew kapal maupun lingkungannya.

2. Apakah keselamatan selalu menjadi prioritas dalam bekerja bagi crew di atas kapal ?

Jawaban: Sudah tentu keselamatan hal paling utama dalam bekerja. Saya akan menegur langsung apabila ada anak buah saya yang bekerja tidak aman dan itu sudah tanggung jawab saya. Serta sudah komitmen perusahaan untuk selalu mengutamakan keselamatan dalam belayar juga bekerja

3. Bagaimana cara mensosialisasikan ISM Code pada crew kapal dan penumpang ?

Jawaban : Saya sendiri memimpin sosialisasi dan drill kepada crew kapal agar crew dapat menerapkan keselamatan kerja yang baik dan benar, kapa penumpang di lakukan dengan memberi pengumuman tentang keselamatan menggunakan PA

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

Jawaban : masih rendahnya kesadaran akan keselamatan bagi penumpang maupun crew di atas kapal.

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

Jawaban : Belum sepenuhnya sesuai dengan ketentuan ISM Code, karena kurangnya kesadaran dan pengetahuan crew kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan, Dan juga masih di temukan crew maupun penumpang yang melanggar.

Wawancara dengan mualim 2 senior/ responden 3

Nama : Hary wicaksono

Jabatan : *Senior second officer*

1. Apa yang dimaksud dengan ISM Code?

Jawaban: Ketentuan pengoperasian kapal secara aman dan mencegah terjadinya pencemaran lingkungan.

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

Jawaban Belum, sebenarnya sudah terdapat alat-alat keselamatan untuk aktifitas dan kerja di atas kapal seperti *safety helmet, safety shoes, safety mask dan safety plug* tapi tidak kurang di gunakan dengan baik, dengan alasan panas, gatel, teras berat apabila di pakai.

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

Jawab: Dengan memberikan pengarahan kepada seluruh crew kapal tentang pentingnya menyiapkan alat-alat keselamatan sebelum bekerja, serta pada waktu jaga saya selalu memonitor kepada crew jaga untuk melihat keadaan sekitar apa bila ada kejanggalan

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

Jawaban :Semua kegiatan di kapal pada umumnya agar dapat berjalan dengan lancar. Dapat menghindari terjadinya kecelakaan kerja, mencegah terjadi pencemaran lingkungan dan tentunya dapat meningkatkan keselamatan di atas kapal.

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

Jawaban : Belum, saya masih kesulitan dalam menghadapi masalah ini karena susah membimbing crew kapal agar mampu menciptakan rasa aman di atas kapal.

Wawancara dengan KKM/ responden 4

Nama : Mawardi

Jabatan : *chief engginer*

1. Apakah anda mengerti apa yang di maksud dengan *ISM code*, bagaimana implementasi *ISM code*?

Jawab: Mengerti, *ISM code* adalah kode internasional tentang keselamatan dan pencegahan keselamatan di atas kapal, penerapannya di atas kapal khususnya bagi crew engine sudah di laksanakan *safety meeting* yang sesuai jadwal yang ada.

2. Apa Tindakan yang di lakukan untuk mendisiplinkan crew engin dalam upaya untuk menerapkan *ISM code di atas kapal*?

Jawab: cara yang saya lakukan sebagi KKM untuk mendisplinkan agar penerapan *ISM code* dapat terlaksana dengan baik ialah dengan cara memberikan teguran secara verbal bagi crew yang tidak menggunakan alat keselamatan saat bekerja.

3. Dalam bekerja apakah selalu mengutamakan keselamatan dan prosedur keselamatan yang sesuai dengan *ISM CODE*?

Jawab: ya dalam bekerja crew kapal tentunya selalu mengutamakan keselamatan, bagaimanapun keselamatan tetap nomor satu, untuk prosedur keselamatan masih belum sepenuhnya crew engine mengikutinya, saya sendiri terkadang masih menjumpai beberapa crew dalam bekerja tidak menggunakan *safety shoes, safety helmet dan safety plug*.

4. Kendala apa yang di alami dalam mensosialisasikan ISM CODE terhadap crew dan penumpang?

Jawab: kendala yang di alami dalam mensosialisasikan ISM *code* adalah masih rendahnya kesadaran crew kapal akan keselamatan, minimnya pengetahuan tentang ISM *CODE*.

5. Apa manfaat bila ISM *CODE* dilaksanakan dengan baik di atas kapal?

Jawab: Adapun manfaat yang di dapatkan saat penerapan ISM Code sudah diterapkan dengan baik di kapal adalah pada saat situasi darurat kapan pun yang mungkin akan terjadi, maka crew sangat siap menghadapi kondisi darurat tersebut dan dapat meminimalisir resiko terburuk dari setiap keadaan darurat yang mungkin saja telah terjadi.

Wawancara Masinis 1/ responden 5

Nama : Suanto

Jabatan : *first engginer*

1. Apakah yang dimaksud dengan ISM Code?

Jawaban: Suatu peraturan yang mengatur tentang keselamatan pelayaran dari mencegah pencemaran lingkungan.

2. Kapan anda merasa kurang aman pada saat sedang melakukan tugas dikamar mesin

Jawaban: Apabila ada anak buah yang tidak disiplin saat kerja, Ketika ada crew yang bekerja tidak menggunakan alat alat keselamatan .

3. Apakah crew mesin sudah sepenuhnya paham tentang *ISM code*?

Jawaban : saya kira belum sepenuhnya paham, di karenakan masih ada crew kapal yang baru pertama bekerja di atas kapal dan belum mengikuti seminar *ISM code* yang biasanya di laksanakan oleh perusahaan.

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

Jawaban: Dengan cara mensosialisasikan akan pentingnya bekerja dengan keselamatan yang sesuai dengan ketentuan *ISM*

5. Kendala apa yang di alami dalam mensosialisasikan *ISM CODE* terhadap crew engine?

Jawab: Kendala terhadap crew engine pada saat pergantian crew baru, Sehingga dalam pelaksanaan latihan darurat harus di kontrol ataupun di arahkan secara khusus hingga crew baru tersebut cepat untuk memahami tugas dan tanggung jawabnya dalam setiap latihan darurat.

Wawancara terhadap penumpang 1/ responden 6

Nama : Alvin

Jabatan : penumpang

1. Apakah keselamatan di atas kapal ini sudah baik?

Jawaban: keselamatan di atas kapal ini belum sepenuhnya baik.

2. Kenapa anda bisa mengatakan belum sepenuhnya baik?

Jawab: karena saya masih melihat banyak penumpang yang duduk di luar *reling* kapal, hal demikian dapat membahayakan dirinya jatuh kelaut.

3. Menurut anda apakah *familisisasi* keselamatan sudah di lakukan di atas kapal?

Jawab: sudah di lakukan dengan pengersa suara waktu kapal ingin bertolak dari Pelabuhan.

4. Apakah *familirisasi* menggunakan pengeras suara (*public addesor*) sudah efektif ?

Jawab: saya rasa belum efektif apa bila hanya menggunakan pengersa suara, karena bila dengan penegras suara kadang kita tidaklah fokus mendegarnya, seharusnya bisa di lakukan *safety induction* yang di lakukan seprti di atas pesawat.

5. Apa harapan anda kepada perusahaan dan *crew* agar keselamatan di atas kapal ini dapat meningkat?

Jawab: harapan saya agar keselamatan di kapal ini dapat meningkat adalah ialah *melakukan safety induction*, memasang poster larang keluar *reling* kapal serta melakukan tindakan yang tegas kepada penumpang yang melanggar keselamatan seperti duduk di luar *reling* kapal.

Wawancara kepada penumpang/ responden 7

Nama : Akram

Jabatan : penumpang

1. Bagaimana menurut anda keselamatan di atas kapal ini?

Jawab: keselamatan di atas kapal ini sudah bagus, namun saya masih menemukan beberapa penumpang yang duduk di luar *relingg* kapal hal tersebut ialah hal yang sangat berbahaya dan mengncam keselamatan.

2. Menurut anda apa penyebab penumpang duduk di *reling* kapal?

Menurut saya karane tidakadnya larangan poster yang di tempel di tempat strategis yang mudah dilihat oleh penumpang.

3. Apakah larangan tentang duduk di *reling* kapal sudah ada atas kapal?

Jawaban: larangan tersebut sebetulnya sudah ada dengan cara memebri infomasi larangan melalui pengeras suara, namun menurut saya belum sepenuhnya efektif.

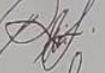
4. Apa Saran dan masukan anda agar keselamatan di atas kapal ini dapat meningkat?

Jawab: saran saya ialah tetunya dengan melaksanakan pemasangan poster tentang larangan keluar *reling* kapal. dan juga melakukan Tindakan yang tegas terhadap pelnaggar di atas kapal.

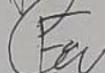
Responden 1 Captain : 

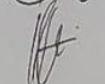
Responden 2 Malim 1 : 

Responden 3 Maulim 2 sr : 

Responden 4 KKM : 

Responden 5 masinis 1 : 

Responden 6 penumpang 1 : 

Responden 7 penumpang 2 : 

Mengetahui nakhoda KM SINABUNG



Iwan ridwan

Lampiran 6

Laporan audit ISM code



AKHLAK
ASASAH BERKUALITAS MARAFIKAS
LOKAL AKHITS BELAKANG



**PELAYARAN
NASIONAL
INDONESIA**

LAPORAN INTERNAL AUDIT ISM-CODE PT. PELNI (PERSERO)

Jumlah Lembar/ Total Sheet

SMC	DOC	MJ	NC	OBS
√				

Nomor Laporan/ Report No : 21/KP-118/ISM/1/2022

Nama Kapal (Name of Ship) : KM. Sinabung	Nomor IMO (IMO No) : 9139672
Bendera (Flag) : Indonesia	Pemilik Kapal (Ship Owner) : PT. Pelni
Tipe Kapal (Type of Ship) : Penumpang	Nomor/ Huruf Pengenal (Distinctive Number or Letters) : YFOY
Tonase Kotor (Gross Tonnage) : 14,665	Kelas (Class) : BKI
Pelabuhan Pendaftaran (Port of registry) : Jakarta	Tanggal Mulai Audit (Date of Audit) : 20 Januari 2022
Tempat Audit (Place of Audit) : Surabaya	Tanggal Selesai Audit (Date of Audit Completed) : 20 Januari 2022

Nomor Sertifikat Permanen atau Sementara
No. Certificate Full Term or Short Term : AL.601/445/11/DK-2019

Masa Berlaku Sertifikat/ Certificate Validity Period : 15 Mei 2024

Lingkup audit dan prosedur yang diaudit/ Scope being Audited :
Meliputi seluruh organisasi Kapal dalam menjalankan (penerapan) sistem manajemen keselamatan, yang terdiri dari bagian Deck dan Mesin. Prosedur yang diaudit adalah seluruh prosedur sesuai dengan Manual Buku Kebijakan Manajemen Keselamatan (SMK), Standar Operasional Prosedur (SOP), dan Peraturan Dinas Awak Kapal (PDAK)

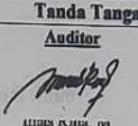
Kesimpulan hasil Audit/ Audit Summary Result :
Secara umum Nakhoda telah melaksanakan Safety Managment Procedure, namun dibutuhkan penyempurnaan kembali untuk beberapa prosedur, laporan dan latihan. Diberikan 9 (Sembilan) ketidaksesuaian dari 5 (Lima) elemen untuk segera diindaklanjuti.

Tanda Tangan/ Auditor



Lead Auditor
Nama : Nurul Azhar
Tanggal : 20 Januari 2022

Tanda Tangan/ Auditee



Auditee
Nama : Capt. Eko Yatno
Tanggal : 20 Januari 2022

DAFTAR NAMA AUDITEE ... (LIHAT CREW LIST) ...

Nama/ Name	Jabatan/ Rank?>>
Capt. Eko Yatno	Nakhoda
Mawardi	KKM
Jari Sujari	Mualim 1
Hary Wicaksono / Dapot Pasaribu	Mualim 2 Sr/Yr
Moh Azwar Afandi / Faris Sulistya Putra	Mualim 3 Sr/Yr
Suanto /Recky Fithrie Raco	Masimis 1 Sr/Yr
Robertus Rilson	Masimis 2
Hasbialloh. / Tonny Irawan	Masimis 3 Sr/Yr
Agus Bahrul Ilmi - Kaharuddin Arbie	Ahli Listrik 1 - 2 - 3
Jumani A.R. Mogu - Ma'Arif - Zakarias Panuarat	PUK 1 - 2 - 3
Muhammad Jasir - Ahmad Noor Widodo	Jenang 1 - 2
Dr. Asrul Sani - Dedi Setiadi	Perawat
Suherman	Serang/ Bosun
Teguh Dwi W - Akhmad Kamaluddin - Deviana Maulana	Juru Mudi 1 - 2 - 3
Moh. Soekarno - Sukadis - Eko Suprayitno	Juru Minyak 1 - 2 - 3
Khasful Anwar - Andi Maulana	Pelayan Kepala

PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero)

Head Office : Jl. Gajah Mada No. 14 Jakarta Pusat, 10138 DKI Jakarta, Indonesia
Telp : 021-2107000 | Fax : 021-63864130 | Email : info@pelni162@pelni.co.id
Call Center : 021-162 | www.pelni.co.id



Laporan Audit ISM - Code ISM Code Audit Report		
Lingkup Audit : Area Under Audit KM. SINABUNG	No. Lap. Ketidaksesuaian NCR No.	01/20-21/KP-118/ISM/1/2022
	Tanggal Audit Date of Audit	20 Januari 2022
	No. Elemen dari Kode Element Number of Code	3 (Tiga)
RINCIAN KETIDAKSESUAIAN (Non-Conformity Details) TANGGUNG JAWAB DAN WEWENANG PERUSAHAAN (Company responsibilities and authority) Tanggungjawab dan wewenang perusahaan belum dilaksanakan secara konsisten OE : <ul style="list-style-type: none"> • SPB No. 053/733/M/X/2021 dan No. 054/733/M/X/2021 tanggal 06 Oktober 2021 terkait Instalasi mesin unit Daihatsu Diesel 6 DL-24 • SPB No. 01,10/04/SPB/733/2021 tanggal 10 Januari 2021 terkait Wire Rescue boat 		
Tanda tangan Lead Auditor : Auditor's Signature	Tanda tangan Auditee Auditee's Signature	
TINDAKAN PERBAIKAN (diisi oleh pihak yang di audit) : Corrective Action (to be completed by Auditee)		
Tanda tangan Auditee : (Auditee's Signature)	Tanggal kesepakatan penyelesaian (Agreed date for completion) 19 April 2022	
Tanggal : VERIFIKASI TINDAKAN PERBAIKAN : (Corrective Action Verified)		
Status Ketidaksesuaian/ NC Status (Coret yang tidak perlu) (NC ditutup/ Closed) (NC masih terbuka/ Open) (Diterbitkan NC baru/ Published a new NC) No :	Tanda tangan Auditor : Auditor's Signature Tanggal (Date) :	



Laporan Audit ISM – Code ISM Code Audit Report	
Lingkup Audit : Area Under Audit	No. Lap. Ketidaksesuaian NCR No.
KM. SINABUNG	Tanggal Audit Date of Audit
	No. Elemen dari Kode Elemen Number of Code
	02/20-21/KP-118/ISM/I/2022
20 Januari 2022	
5 (Lima)	
RINCIAN KETIDAKSESUAIAN (Non-Conformity Details) TANGGUNG JAWAB DAN WEWENANG NAKHODA <i>(Master's responsibility and authority)</i> Tanggungjawab dan wewenang Nakhoda belum dilaksanakan secara konsisten OE : <ul style="list-style-type: none"> • Master Riview tidak sesuai Jadwal dan masih belum membahas tentang keefektifan isi dari manual SMK 	
Tanda tangan Lead Auditor : Auditor's Signature	Tanda tangan Auditee : Auditee's Signature
TINDAKAN PERBAIKAN (diisi oleh pihak yang di audit) : <i>Corrective Action (to be completed by Auditee)</i>	
Tanda tangan Auditee : <i>(Auditee's Signature)</i>	Tanggal kesepakatan penyelesaian <i>(Agreed date for completion)</i>
	19 April 2022
VERIFIKASI TINDAKAN PERBAIKAN : <i>(Corrective Action Verified)</i>	
Status Ketidaksesuaian/ NC Status (Coret yang tidak perlu)	Tanda tangan Auditor : Auditor's Signature
(NC ditutup/ <i>Closed</i>)	
(NC masih terbuka/ <i>Open</i>)	
(Diterbitkan NC baru/ <i>Published a new NC</i>) No :	
	Tanggal (Date) :



Laporan Audit ISM - Code
ISM Code Audit Report

Lingkup Audit : Area Under Audit KM. SINABUNG	No. Lap. Ketidaksesuaian NCR No.	03/20-21/KP-118/ISM/U/2022
	Tanggal Audit Date of Audit	20 Januari 2022
	No. Elemen dari Kode Elemen Number of Code	6 (Enam)

RINCIAN KETIDAKSESUAIAN (Non-Conformity Details)

SUMBERDAYA DAN PERSONIL
(Resources and Personnel)

Sumberdaya dan personil belum dilaksanakan secara konsisten

OE :

- Medical check up beberapa ABK sudah expired, beberapa diantaranya yaitu: Muslimin (Jenang II) dan Hasbialloh (Masinis III)

Tanda tangan Lead Auditor
Auditor's Signature



Tanda tangan Auditee
Auditee's Signature



TINDAKAN PERBAIKAN (diisi oleh pihak yang di audit) :
Corrective Action (to be completed by Auditee)

Tanda tangan Auditee :
(Auditee's Signature)

Tanggal kesepakatan penyelesaian
(Agreed date for completion)

19 April 2022

Tanggal :

VERIFIKASI TINDAKAN PERBAIKAN :
(Corrective Action Verified)

Status Ketidaksesuaian/ NC Status (Coret yang tidak perlu)

Tanda tangan Auditor :
Auditor's Signature

(NC ditutup/ Closed)
(NC masih terbuka/ Open)
(Diterbitkan NC baru/ Published a new NC) No :

Tanggal (Date) :



AKHLAK BERKUALITAS
LAINNYA AKU PUN BERKUALITAS



PELAYARAN
NASIONAL
INDONESIA

Laporan Audit ISM - Code
ISM Code Audit Report

Lingkup Audit : Area Under Audit KM. SINABUNG	No. Lap. Ketidaksesuaian NCR No.	04/20-21/KP-118/ISM/I/2022
	Tanggal Audit Date of Audit	20 Januari 2022
	No. Elemen dari Kode Element Number of Code	9 (Sembilan)

RINCIAN KETIDAKSESUAIAN (Non-Conformity Details)
PELAPORAN DAN ANALISA KETIDAKSESUAIAN KECELAKAAN KEJADIAN BERBAHAYA
(reports and analysis of non-conformities, accidents and hazardous occurrences)

Standarat keselamatan yang belum di laksanakan konsisten

OE :

- Masih di temukan crew yang bekerja tidak menggunakan alat keselamatan
- Terjadinya MOB di karenakan penumpang yang keluar *reliing* kapal

Tanda tangan Lead Auditor
Auditor's Signature



Tanda tangan Auditee
Auditee's Signature



TINDAKAN PERBAIKAN (diisi oleh pihak yang di audit) :
Corrective Action (to be completed by Auditee)

Tanda tangan Auditee :
(Auditee's Signature)

Tanggal :

Tanggal kesepakatan penyelesaian
(Agreed date for completion)

19 April 2022

VERIFIKASI TINDAKAN PERBAIKAN :
(Corrective Action Verified)

Status Ketidaksesuaian/ NC Status (Coret yang tidak perlu)

(NC ditutup/ Closed)
(NC masih terbuka/ Open)
(Diterbitkan NC baru/ Published a new NC) No :

Tanda tangan Auditor :
Auditor's Signature

Tanggal (Date) :

Laporan Audit ISM – Code
ISM Code Audit Report

Lingkup Audit : <i>Area Under Audit</i> KM. SINABUNG	No. Lap. Ketidaksesuaian <i>NCR No.</i>	05/20-21/KP-118/ISM/1/2022
	Tanggal Audit <i>Date of Audit</i>	20 Januari 2022
	No. Elemen dari Kode <i>Element Number of Code</i>	11 (Sebelas)

RINCIAN KETIDAKSESUAIAN (*Non-Conformity Details*)

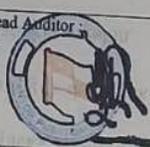
DOKUMENTASI
(*Documentation*)

Sistem pendokumentasian belum dilaksanakan secara konsisten

OE :

- Form laporan deck dan mesin masih banyak yang belum diberi kode sesuai dengan manual SMK
- Buku publikasi Nautika IAMSAR dan ISM-CODE masih edisi lama
- Terdapat perbedaan Pelabuhan pendaftaran pada sertifikat kelas & garis muat (Belawan) sedangkan pada surat laut (Jakarta)

Tanda tangan Lead Auditor :
Auditor's Signature



Tanda tangan Auditee :
Auditee's Signature



TINDAKAN PERBAIKAN (*diisi oleh pihak yang di audit*) :
Corrective Action (to be completed by Auditee)

Tanda tangan Auditee :
Auditee's Signature

Tanggal kesepakatan penyelesaian
(Agreed date for completion)

19 April 2022

Tanggal :

VERIFIKASI TINDAKAN PERBAIKAN :
(Corrective Action Verified)

Status Ketidaksesuaian/ *NC Status* (Coret yang tidak perlu)

Tanda tangan Auditor :
Auditor's Signature

(NC ditutup/ *Closed*)

(NC masih terbuka/ *Open*)

(Diterbitkan NC baru/ *Published a new NC*) No :

Tanggal (*Date*) :

NO	ITEM	YA	TIDAK
UNTUK SELURUH AWAK KAPAL			
1.	Apakah saudara mengetahui sertifikat apa saja yang harus sdr miliki untuk bekerja diatas kapal	✓	
2.	Apakah saudara telah memiliki semua sertifikat tersebut, dan apakah sertifikat tersebut saudara bawa kekapal	✓	
3.	Kepada siapakah saudara pertama kali melapor diatas kapal sebelum memulai tugas, dan sudahkan saudara melakukannya.	✓	
4.	Tugas tugas apa yang harus saudara lakukan , apakah saudara melakukan procedure timbang terima	✓	
5.	Apakah saudara melakukan pengecekan dilapangan saat saudara melakukan timbang terima inventaris kapal.	✓	
6.	a. Apakah saudara telah memiliki buku saku, dan apakah saudara telah membacanya dan mengerti aka nisi dari buku saku tersebut. b. Apakah saudara mengetahui dan memahami tugas saudara dari buku saku, dimanakah saudara dapat membacanya. c. Apakah saudara telah membaca Buku PD & SOP awak kapal PT.PELNI.	✓	
7.	Saat saudara menerima mutasi naik kekapal apakah saudara telah membaca dari muster list apakah saudara memahaminya.	✓	
8.	Untuk kepentingan verifikasi bagaimana anda dapat meyakinkan orang lain bahwa setiap yang anda lakukan itu adalah benar adanya dan dapat dipertanggung jawabkan, misalnya setelah anda membaca suatu buku panduan apakah yang anda lakukan agar orang lain tahu bahwa anda telah membacanya dan mengerti .Demikian pula untuk hal lainnya.	✓	
9.	Sebutkan alat / perlengkapan keselamatan kerja apa saja yang harus anda siapkan / pakai pada saat anda melakukan pekerjaan, agar terjamin keselamatan anda maupun orang lain dan pada saat anda melakukan	✓	
10.	Sebutkan alat-alat keselamatan kapal, Berapa jumlahnya dan dimana tempatnya masing-masing.	✓	
11.	Dimana life jacket untuk awak kapal dan penumpang ditempatkan, Jelaskan bagaimana cara mengenakannya, apa saja perlengkapannya dan sebutkan kegunaan dari alat-alat tersebut.	✓	
12.	Disekoci berapa anda bertugas dan apa saja tugas anda. Uraikan cara anda melaksanakan tugas tersebut dan bagaimana prosedur menurunkan sekoci secara baik, benar dan cepat.	✓	
13.	Bagaimana cara menurunkan life raft baik dengan menggunakan dewi-dewi atau dengan cara diluncurkan.	✓	
14.	Di regu berapa anda bertugas jika terjadi kebakaran diatas kapal, dimana lokasinya dan apa tugas anda , sebutkan semua perlengkapan kebakaran yang tersedia ditempat tersebut dan uraikan cara menggunakan alat-alat tersebut	✓	

NO	ITEM	YA	TIDAK
15.	Apakah anda telah mengerti bagaimana prosedur penanggulangan jika diatas kapal terjadi hal-hal darurat sebagai berikut: a. Kebakaran e. Menghadapi angin ribut/taifun b. Orang jatuh kelaut f. Menghadapi Teroris c. Kapal bocor g. Kapal tabrakan d. Kapal kandas h. Pencemaran lingkungan oleh minyak DII (baca buku SOP)	✓	
16.	Jelaskan dimana dan apa tugas-tugas anda pada tiap-tiap kejadian tersebut diatas	✓	
17.	Berapa pintu-pintu kedap air yang ada kapal, sebutkan lokasinya dan bagaimana cara mengoperasikannya, baik manual maupun secara otomatis di Anjungan.	✓	
18	Berapa jumlah hall / tangga yang dapat digunakan menuju keluar / station sekoci dan tanda-tanda apa yang harus tertera ditempat itu agar semua orang mengetahuinya.	✓	
19	Dimana gudang instalasi CO2 ditempatkan dan bagaimana cara mengoperasikan instalasi tersebut.	✓	
20	Dimana gudang alat-alat keselamatan disimpan , sebutkan deck dan nomor gudangnya	✓	
21	Bagaimana bunyi alarm kebakaran dan apa tindakan anda setelah mendengar alm tersebut	✓	
22	Bagaimana bunyi alarm sekoci dan apa tindakan anda setelah mendengar alarm tersbut	✓	
23	Bagaimana sikap-tindak anda dalam menghadapi hal-hal sebagai berikut a. Mencegah terjadinya kebakaran diatas kapal b. Ikut menjaga kebersihan diatas kapal c. Mencegah terjadinya polusi dan pencemaran lingkungan hidup dikapal maupun dilaut d. Menjaga ketertiban, kenyamanan dan keamanan penumpang maupun ABK dikapal e. Menjaga keselamatan muatan dan barang diatas kapal	✓	
24	Sebutkan daerah – daerah atau bagian- bagian dan atau perlengkapan kapal mana saja yang menjadi ruang lingkup tugas dan tanggung jawab anda	✓	
25	Sebutkan ruangan – ruangan / daerah –daerah dikapal yang tidak boleh ditempati orang lain selain ABK, karena akan berakibat fatal bagi mereka maupun untuk keselamatan kapal	✓	
KHUSUS UNTUK NAKHODA, PERWIRA DAN KEPALA BAGIAN		✓	
26	Apakah saudara mengetahui kegunaan dan alat-alat navigasi mesin dikapal	✓	
27	Bagaimana cara anda agar setiap pekerjaan yang anda lakukan dapat terkontrol dengan baik, sistimatis dan dapat dilakukan secara periodik sesuai petunjuk system perawatan berkala (T-SAR)	✓	
28	Pekerjaan atau kegiatan apa sajakah yang sesuai tugas dan tanggung jawabnya masing-masing perlu diidentifikasi dan didokumentasikan secara terus menerus guna terjaminnya system keselamatan menyeluruh dan demi kelancaran operasional kapal.	✓	
29	Sebutkan file-file dokumen apa saja yang berkaitan dengan tugas dan tanggung jawab anda sehingga dapat dijadikan sebagai bahan verifikasi terhadap kebenaran implementasi pelaksanaan International Safety Management-Code?	✓	

28	Pekerjaan atau kegiatan apa sajakah yang sesuai tugas dan tanggung jawabnya masing-masing perlu diidentifikasi dan didokumentasikan secara terus menerus guna terjaminnya system keselamatan menyeluruh dan demi kelancaran operasional kapal	√	
29	Sebutkan file-file dokumen apa saja yang berkaitan dengan tugas dan tanggung jawab anda sehingga dapat dijadikan sebagai bahan verifikasi terhadap kebenaran implementasi pelaksanaan International Safety Management-Code?	√	
30	Apakah yang dimaksud dengan ISM-Code dan elemen-elemennya	√	
31	Apakah saudara tahu apa yang dimaksud Safety Management Certificate(SMC) dan Document of Compliance (DOC)?	√	
32	Apakah saudara tahu yang dimaksud dengan Master Review ?	√	

Kepala Kamar Mesin



MAWARDI
Nrp. 06825

Km.Sinabung, 24 November 2022
Mengetahui,
Nakhoda



CAPT. AGUS SUGENG RIANTO.
Nrp. 06012

Cc : 1. Direksi PT.Pelni
2. Ka. DPA
3. Arsip

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Faris sutajaya
2. Tempat, tanggal lahir : Magelang, 14 april 1999
3. Alamat : Windusari lor 07/03, Windusari, Magelang
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
 - a. Ayah : Widarto
 - b. Ibu : Sri lestari
6. Riwayat Pendidikan
 - a. SD : SD N Windusari 2
 - b. SMP : SMP N 1 Windusari
 - c. SMA : SMK P Putra Samodera Yogyakarta
7. Pengalaman praktik laut
 - a. Kapal : KM SINABUNG
 - b. Perusahaan : PT PELNI
 - c. Alamat : Jl. Gajah Mada No.14, Jakarta Pusat, DKI

Jakarta

