



**PERANAN *ISM CODE* TERHADAP KESELAMATAN  
KERJA KADET DALAM UPAYA PENUNJANG  
OPERASIONAL KAPAL DI KM. LABOBAR**

**SKRIPSI**

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

**Oleh**

**FARADILLA SYIFAA SALSABILA**

**561911117046 N**

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

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**PERANAN *ISM CODE* TERHADAP KESELAMATAN KERJA KADET  
DALAM UPAYA PENUNJANG OPERASIONAL KAPAL DI KM.  
LABOBAR**

DISUSUN OLEH : FARADILLA SYIFAA SALSABILA

NIT. 561911117046 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji

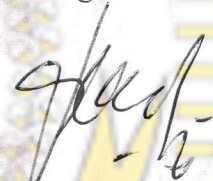
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 20 JULI 2023.....

Dosen Pembimbing I  
Materi



WAHJU WIBOWO, S.Sos., M.Psi., M.Mar  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19710102 199803 1 003

Dosen Pembimbing II  
Metodologi dan Penulisan



Capt. DIAN KURNIANING SARI, S.ST., M.Mar  
Penata (III/d)  
NIP. 19760206 200812 2 001

Mengetahui  
Ketua Program Studi Nautika



YUSTINA SAPAN, S.Si.T, M.M  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19771129 200502 2 001

## PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Skripsi dengan judul “**PERANAN *ISM CODE* TERHADAP KESELAMATAN KERJA KADET DALAM UPAYA PENUNJANG OPERASIONAL KAPAL DI KM. LABOBAR**” karya,

Nama : Faradilla Syifaa Salsabila

NIT : 561911117046 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Senin, tanggal 24 Juli 2023


Semarang, 24 Juli 2023


### Panelita Ujian

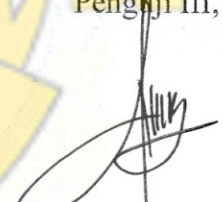
Penguji I,

Penguji II,

Penguji III,

  
YUSTINA SAPAN, Si.T, M.M  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19771129 200502 2 001

  
WAHJU WIBOWO, S.Sos., M.Psi., M.Mar  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19710102 199803 1 003

  
ANICITUS AGUNG NUGROHO, S.Si.T, M.Si  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19780417 200912 1 002

Mengetahui  
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. TRI CAHYADI, M.H., M.Mar  
Penata Tk. I (IV/b)  
NIP. 19730704 199803 1 001

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Faradilla Syifaa Salsabila

N I T : 561911117046 N

Program studi : Nautika

Skripsi dengan judul “**PERANAN ISM CODE TERHADAP KESELAMATAN KERJA KADET DALAM UPAYA PENUNJANG OPERASIONAL KAPAL DI KM. LABOBAR**”

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 yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat dan temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung risiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 20 Juli 2023

Yang membuat pernyataan,



FARADILLA SYIFAA SALSABILA

NIT. 561911117046 N

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

### Moto :

1. Jadilah lebih baik dan terus berusaha berbuat baik, walaupun kamu bukan orang baik. Jangan biarkan hari kemarin merenggut banyak hal hari ini.
2. Belajarlah mengucap syukur dari hal-hal baik di hidupmu. Belajarlah menjadi kuat dari hal-hal buruk dihidupmu.
3. Fokus utamanya bukan menjadi lebih hebat dari orang lain, tetapi jadilah lebih baik dari versi dirimu yang sebelumnya.

### Persembahan :

1. Skripsi ini saya persembahkan kepada Ayah dan Ibu, terima kasih atas doa, semangat, motivasi, pengorbanan, nasihat serta kasih sayang yang tidak pernah henti sampai saat ini.
2. Seluruh dosen pengajar dan Civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, yang telah memberikan ilmu, wadah untuk berkembang dan menajamkan karakter.
3. Keluarga besar KM. Labobar, yang selalu memberikan bimbingan, dukungan serta pengalaman berharga selama peneliti melaksanakan penelitian ini.

## PRAKATA

Segala puji dan rasa syukur terucap kepada Allah SWT atas segala limpahan nikmat, karunia dan rahmat-Nya, sehingga peneliti diberi kemudahan dalam menyelesaikan dan menuntaskan penulisan skripsi yang berjudul **“Peranan *ISM Code* Terhadap Keselamatan Kerja Kadet Dalam Upaya Penunjang Operasional Kapal di KM. Labobar”**. Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan pendidikan dalam memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) pada program pendidikan Diploma IV program studi Nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini, peneliti mendapat banyak dukungan, bimbingan, dan bantuan dari banyak pihak. Sehingga, dengan penuh rasa hormat peneliti menyampaikan banyak ucapan terima kasih kepada :

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi M.H., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Yustina Sapan, S.Si.T,M.M selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Wahyu Wibowo, S.Sos., M.Psi., M.Mar selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab memberikan dukungan, bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi.
4. Ibu Capt. Dian Kurnianing Sari, S.ST., M.Mar selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan yang dengan sabar dan tanggung jawab memberikan dukungan, bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi.
5. Ayah dan Ibu serta seluruh keluarga peneliti yang senantiasa memberikan doa, dukungan, dan motivasi kepada peneliti di setiap langkah untuk meraih keberhasilan.
6. Adik-adik tersayang, Clara dan Zidan. Dua malaikat kecil yang selalu menyediakan pundak dan telinga untuk berkeluh kesah, serta menjadi alasan terkuat untuk selalu menjadi teladan yang baik.

7. Saudara serta sahabat saya Ellysa Rafida Azhaari dan teman-teman *Nautical 8 Alpha* terimakasih telah memberikan dukungan dan motivasi dalam penyelesaian studi ini.
8. Hakkun Bilalian Rabika dan keluarga yang senantiasa memberikan dukungan dan motivasi kepada peneliti.
9. Seluruh dosen, perwira dan tenaga pendidik civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, atas bekal yang diberikan baik dalam ilmu pengetahuan serta pembentukan mental dan karakter agar menjadi insan yang bermanfaat.
10. Nakhoda, KKM beserta seluruh *crew* KM. Labobar yang telah membantu peneliti dalam melaksanakan praktik laut dan juga penelitian.
11. Seluruh pihak yang telah membantu dan memberikan kontribusi dalam penyelesaian skripsi ini yang tidak dapat peneliti sebutkan satu per satu.

Demikian prakata dari peneliti, dengan segala kerendahan hati, peneliti menyadari masih banyak kekurangan sehingga peneliti mengharapkan saran dan masukan yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi ini. Peneliti juga berharap semoga skripsi ini dapat memberikan banyak manfaat bagi para pembaca.

Semarang, 20 Juli 2023

Penulis



**FARADILLA SYIFAA SALSABILA**

**561911117046 N**

## ABSTRAKSI

**Salsabila, Faradilla Syifaa**, NIT. 561911117046 N, 2023, “Peranan *ISM Code* Terhadap Keselamatan Kerja Kadet Dalam Upaya Penunjang Operasional Kapal di KM. Labobar”, Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Wahyu Wibowo, S.Sos., M.Psi., M.Mar., Pembimbing II: Capt. Dian Kurnianing Sari, S.ST., M.Mar.

*ISM Code* adalah salah satu contoh standar sistem manajemen keselamatan dan lingkungan. Sasaran *ISM Code* adalah untuk menjamin keselamatan di laut, pencegahan kecelakaan manusia atau kehilangan jiwa dan menghindari kerusakan lingkungan maritim serta harta benda. Kadet (cadet) di kapal adalah taruna praktik. Kadet praktik berlayar selama dua belas bulan sebagai persyaratan wajib untuk dapat mengikuti ujian kompetensi sesuai jurusannya. Maka dari itu, kadet harus memahami mengenai penerapan *ISM Code* ini guna mengoptimalkan keselamatan dan keamanan dalam bekerja di atas kapal. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor, penyebab dan dampak dari tidak optimalnya penerapan *ISM Code* serta upaya agar penerapan *ISM Code* dapat berjalan optimal sehingga mencegah terjadinya kecelakaan kerja

Metode penelitian yang digunakan dalam skripsi ini ialah metode kualitatif dengan pola deskriptif. Sumber data penelitian diperoleh dari data primer dan sekunder. Teknik pengumpulan data didapat dengan melakukan observasi, wawancara dengan narasumber, studi pustaka dan dokumentasi yang telah dikumpulkan peneliti selama melaksanakan praktik laut di KM. Labobar. Teknik analisis data yang digunakan yaitu dengan pengumpulan data, reduksi data, penyajian data dan penarikan simpulan atau verifikasi data yang didukung pula dengan *fishbone analysis*. Pengujian keabsahan data dengan menggunakan metode triangulasi.

Kurangnya disiplin *cadet* terhadap prosedur keselamatan, kurangnya pemahaman tentang cara penggunaan alat keselamatan dan manfaatnya, kurangnya sosialisasi dan familiarisasi terhadap *cadet* terkait penerapan *ISM Code* terhadap keselamatan kerja, peralatan keselamatan kerja yang tersedia di atas kapal dan yang digunakan *cadet* sudah rusak dan tidak layak pakai serta tidak terdapat poster mengenai simbol keselamatan kerja. Dampak tidak optimalnya penerapan *ISM Code* ialah kecelakaan kerja. Upaya yang dapat dilakukan guna mengoptimalkan hal ini ialah dengan peningkatan kedisiplinan *cadet* di kapal terhadap prosedur keselamatan dan pelaksanaan sosialisasi dan pelatihan *cadet* di kapal yang baru naik kapal atau baru melaksanakan praktik laut di kapal.

**Kata Kunci:** Kadet, *ISM Code*, Keselamatan Kerja.



## ABSTRACT

**Salsabila, Faradilla Syifaa**, NIT. 561911117046 N, 2023, “Peranan *ISM Code* Terhadap Keselamatan Kerja Kadet Dalam Upaya Penunjang Operasional Kapal di KM. Labobar”, Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Wahyu Wibowo, S.Sos., M.Psi., M.Mar., Pembimbing II: Capt. Dian Kurnianing Sari, S.ST., M.Mar.

*The ISM Code is one example of a safety and environmental management system standard. The objectives of the ISM Code are to ensure safety at sea, prevent human accidents or loss of life and avoid damage to the maritime environment and property. Cadets (cadets) on board are practical cadets. Cadets practice sailing for twelve months as a mandatory requirement to be able to take the competency exam according to their major. Therefore, cadets must understand the application of this ISM Code in order to optimize safety and security in working on board. This study aims to determine the factors, causes and impacts of the non-optimal application of the ISM Code and efforts so that the application of the ISM Code can run optimally so as to prevent work accidents*

*This thesis uses a qualitative research method with a descriptive pattern. Data sources for the research are obtained from primary and secondary data. Data collection techniques involve observations, interviews with informants, literature studies, and documentation collected during practical maritime training at KM. Labobar. Data analysis is conducted through data collection, data reduction, data presentation, and drawing conclusions or data verification supported by fishbone analysis. Data validity is tested using triangulation.*

*Lack of cadet discipline in safety procedures, lack of understanding of how to use safety equipment and its benefits, lack of socialization and familiarization with cadets related to the application of the ISM Code to work safety, work safety equipment available on board and used by cadets is damaged and not suitable for use, there are no posters about work safety symbols. The impact of not optimal application of the ISM Code is work accidents. Efforts that can be made to optimize this are by increasing cadet discipline on ships on safety procedures and implementing socialization and training of cadets on ships that have just boarded or have just carried out sea practices on ships.*

*Keywords: Cadet, ISM Code, Occupational Safety*

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	<b>i</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN</b> .....	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b> .....	<b>iii</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN</b> .....	<b>iv</b>
<b>HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN</b> .....	<b>v</b>
<b>PRAKATA</b> .....	<b>vi</b>
<b>ABSTRAKSI</b> .....	<b>viii</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>ix</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>x</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>xii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	<b>xiv</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Fokus Penelitian .....	5
C. Rumusan Masalah.....	6
D. Tujuan Penelitian.....	6
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	7
<b>BAB II KAJIAN TEORI</b>	
A. Deskripsi Teori.....	8
B. Kerangka Penelitian.....	36
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b>	
A. Metode Penelitian .....	37
B. Tempat Penelitian .....	38
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan.....	38
D. Teknik Pengumpulan Data.....	41
E. Instrumen Penelitian .....	45
F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....	46
G. Pengujian Keabsahan Data.....	51

**BAB IV HASIL PENELITIAN**

A. Gambaran Konteks Penelitian ..... 53  
B. Deskripsi Data ..... 57  
C. Temuan ..... 62  
D. Pembahasan Hasil Penelitian ..... 71

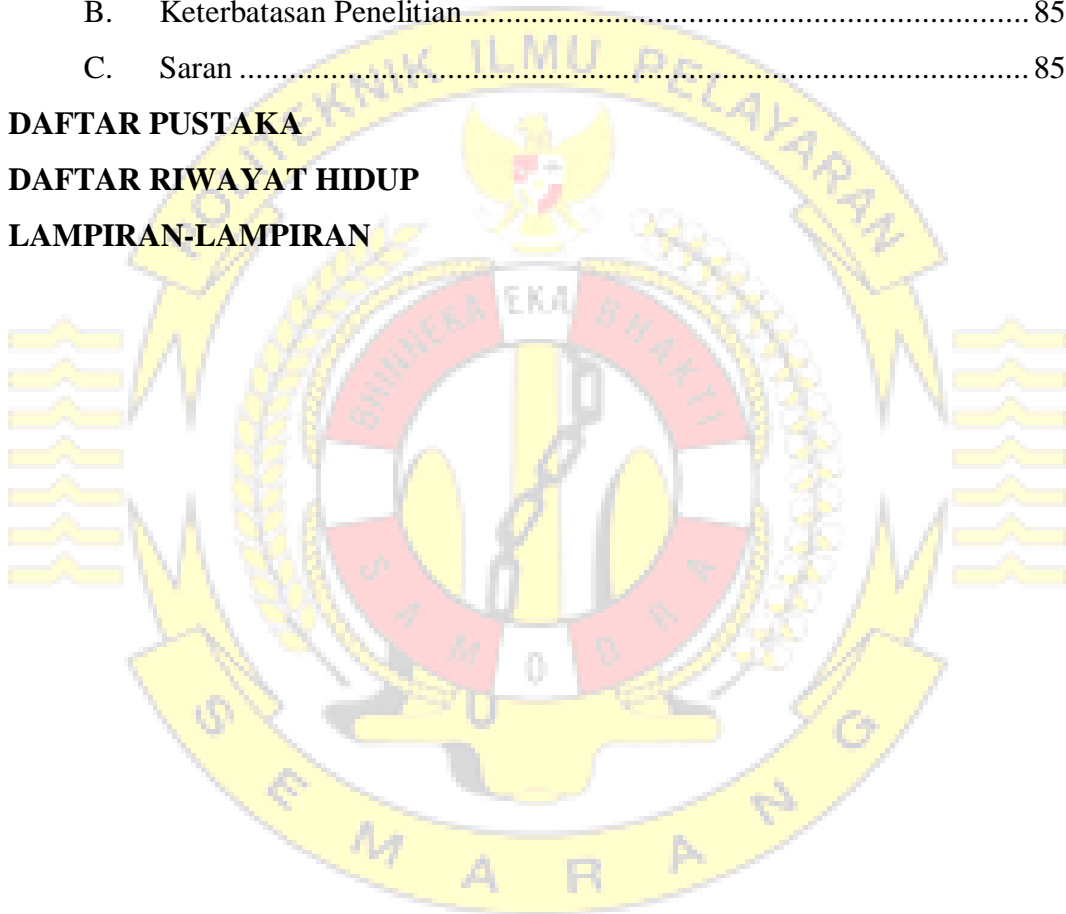
**BAB V SIMPULAN DAN SARAN**

A. Simpulan ..... 84  
B. Keterbatasan Penelitian ..... 85  
C. Saran ..... 85

**DAFTAR PUSTAKA**

**DAFTAR RIWAYAT HIDUP**

**LAMPIRAN-LAMPIRAN**



**DAFTAR TABEL**

Tabel 4. 1 Penelitian Terdahulu..... 55  
Tabel 4. 2 Faktor Penyebab Tidak Optimalnya Penerapan *ISM Code* ..... 71



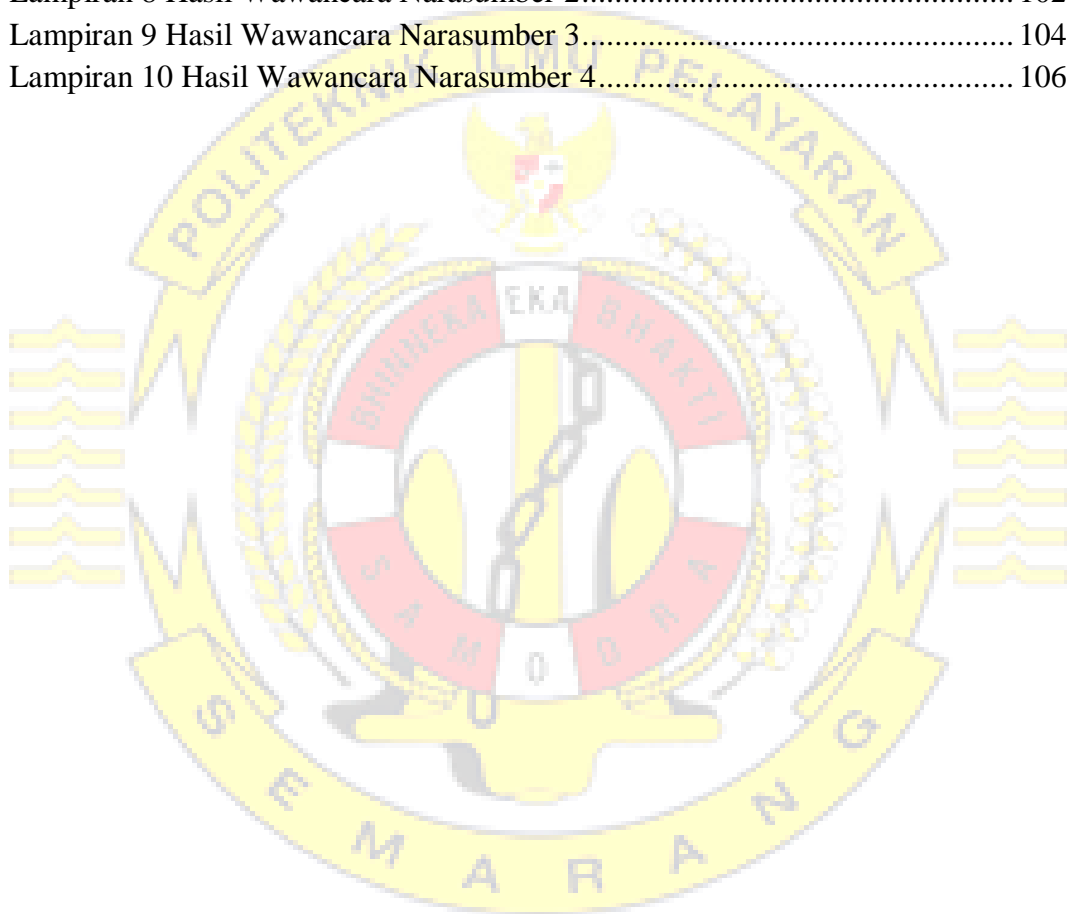
## DAFTAR GAMBAR

Gambar 4. 1 KM. Labobar .....	58
Gambar 4. 2 <i>Cadet</i> dan <i>crew</i> yang bekerja tidak menggunakan <i>PPE</i> .....	64
Gambar 4. 3 Bekerja tidak mengenakan <i>safety helmet</i> dan <i>safety shoes</i> .....	69
Gambar 4. 4 <i>Crew</i> tidak memakai <i>safety helmet</i> saat bekerja di palka .....	69
Gambar 4. 5 Pelaksanaan <i>fire drill</i> .....	70
Gambar 4. 6 Diagram <i>Fishbone</i> .....	73
Gambar 4. 7 <i>Toolbox Meeting</i> .....	79
Gambar 4. 8 Familiarisasi .....	83



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Ship Particular</i> .....	89
Lampiran 2 <i>Crew List</i> KM. Labobar .....	90
Lampiran 3 Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang .....	93
Lampiran 4 <i>DOC (Document Of Compliance)</i> KM. Labobar.....	95
Lampiran 5 <i>SMC (Safety Management Certificate)</i> KM. Labobar .....	96
Lampiran 6 Daftar Pertanyaan Wawancara .....	97
Lampiran 7 Hasil Wawancara Narasumber 1.....	99
Lampiran 8 Hasil Wawancara Narasumber 2.....	102
Lampiran 9 Hasil Wawancara Narasumber 3.....	104
Lampiran 10 Hasil Wawancara Narasumber 4.....	106



# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan salah satu negara maritim yang berperan di sektor perhubungan khususnya perhubungan laut dimana hal ini dapat menunjang kelancaran arus barang dari suatu daerah ke daerah lainnya. Peran tersebut sangat dibutuhkan dalam era pembangunan yang sedang berkembang saat ini, sehingga dengan demikian tantangan akan semakin meningkat.

Prioritas penting bagi pelaut profesional saat bekerja di atas kapal adalah keselamatan kerja. Seluruh perusahaan pelayaran harus memastikan bahwa *crew* mereka sudah mengikuti prosedur keamanan pribadi dan semua aturan operasi yang berada di atas kapal. Namun beberapa perusahaan menginginkan bagaimana kapal tersebut dapat beroperasi dan menghasilkan keuntungan tanpa memperhatikan keselamatan para awak kapal yang berada di kapal tersebut (Astuti dan Muladi, 2019: 33).

*SOLAS (Safety Of Life At Sea)*, merupakan konvensi paling penting dari seluruh konvensi internasional tentang kemaritiman. *SOLAS* menjadi standar keselamatan maritim yang wajib diterapkan pada kapal niaga (*merchant vessel*) berukuran tertentu dan menjadi induk bagi terbitnya berbagai standar bagi konstruksi kapal, peralatan, dan pengoperasian. Dalam *SOLAS* sudah diatur tentang alat-alat keselamatan yang seharusnya diaplikasikan pada semua kapal-kapal. Secara terperinci disebutkan alat-alat

penolong berdasarkan jenis, perlengkapannya, spesifikasi konstruksi, metode-metode penetapan kapasitasnya dan ketentuan-ketentuan untuk memelihara dan tersedianya juga perincian prosedur-prosedur darurat serta latihan-latihan rutin (Astuti dan Muladi, 2019: 30).

Peran departemen *HSSE (Health, Safety, Security and Environment)* dalam penerapan *ISM Code (Internasional Safety Management)* perusahaan pelayaran yaitu untuk memonitor aspek keselamatan dan perlindungan lingkungan dalam pengoperasian setiap kapal (Astuti dan Muladi, 2019: 46). Apabila alat keselamatan di atas kapal tidak dilengkapi maka ketika terjadi sesuatu keadaan darurat yang tidak diinginkan seperti kapal bocor, tenggelam, kebakaran maka alat yang akan digunakan tidak ada dan hal ini berakibat sangat fatal bagi keselamatan jiwa manusia yang berada di atas kapal tersebut.

Menurut Suwardi dan Daryanto (2018: 10), yang dimaksud dengan keselamatan kerja adalah keselamatan yang berhubungan dengan peralatan, tempat kerja, lingkungan kerja, serta cara-cara melakukan pekerjaan. Jadi dapat disimpulkan, bahwa keselamatan kerja pada hakikatnya adalah usaha manusia untuk melindungi hidupnya dan yang berhubungan dengan itu, dengan melakukan tindakan preventif dan pengamanan terhadap terjadinya kecelakaan kerja ketika kita sedang bekerja.

Dalam menjaga dan meningkatkan kualitas pengoperasian kapal yang melayani pengangkutan, diperlukan keahlian dan keterampilan kerja awak kapal yang khusus. Banyaknya kasus kecelakaan kapal seperti



kejadian kapal tenggelam, tubrukan, kebakaran, kandas, orang jatuh ke laut, kerusakan kemudi dan pencemaran di laut ataupun kecelakaan kerja selama bertugas di atas kapal menunjukkan indikasi bahwa mutu sumber daya manusia kurang optimal walaupun faktor-faktor lain juga menjadi penyebab jenis kecelakaan-kecelakaan tersebut di atas. Akan tetapi, dalam hal “*human error*” dengan jelas mengidentifikasi bahwa adanya unsur ketidak-terampilan dan ketidak-cakapan awak kapal dalam mematuhi kedisiplinan aturan kerja ataupun kurangnya pengetahuan dan pemahaman awak kapal tentang pentingnya pelatihan di atas kapal (Wijaya, 2018: 14).

Kadet (*cadet*) adalah peserta didik yang melaksanakan praktik laut. Kadet praktik berlayar selama dua belas bulan sebagai persyaratan wajib untuk dapat mengikuti ujian kompetensi sesuai jurusannya. Kadet merupakan calon perwira. Selama praktik di kapal mereka mempelajari pekerjaan dasar harian dan tugas-tugas perwira di departemennya. Maka dari itu, kadet harus memahami dengan baik mengenai keselamatan dan keamanan kerja di atas kapal. Kadet harus memahami prosedur-prosedur keselamatan pengoperasian kapal (diantaranya prosedur menghadapi cuaca buruk, prosedur memasuki alur pelayaran sempit, prosedur kemudi darurat dan lain-lain) namun apabila kadet maupun awak kapal lain kurang disiplin dalam melaksanakannya, hal ini dapat menimbulkan risiko-risiko kecelakaan yang lebih besar (Astuti dan Muladi, 2019: 45).

Beberapa kajian mengenai keselamatan kerja terutama di kapal sudah banyak dilakukan, yang menyatakan bahwa penting bagi pihak-pihak

terkait untuk memaksimalkan upaya keselamatan dan kesehatan kerja. Hal ini terutama terkait dengan produktivitas ABK, kenyamanan penumpang dan pengguna jasa kapal lainnya (Astuti dan Muladi, 2019: 23).

Sasaran *ISM Code* adalah untuk menjamin keselamatan di laut, pencegahan kecelakaan manusia atau kehilangan jiwa dan menghindari kerusakan lingkungan maritim serta harta benda. Dalam menjalankan manajemen keselamatan berbagai lembaga terlibat dimulai dari pemilik kapal, penyewa kapal, otoritas pelabuhan, pendidikan terhadap para awak/kelasi kapal termasuk latihan-latihan kerja yang perlu dijadwalkan secara teratur (Astuti dan Muladi, 2019: 36).

*ISM Code* adalah salah satu contoh standar sistem manajemen keselamatan dan lingkungan. Lebih kurang sejajar dengan *OHSAS* (*Occupational Health and Safety Assesment Series*) 18001:2007 dan *ISO* (*International Organization for Standardization*) 14001:2004. *ISM Code* bukanlah standar manajemen yang dijalankan atas asas sukarela melainkan merupakan standar manajemen K3 (Keselamatan dan Kesehatan Kerja) dan lingkungan yang di persyaratkan melalui peraturan perundangan dan persyaratan lain. Di Republik Indonesia, sistem manajemen K3 yang jelas-jelas merupakan kewajiban berdasarkan peraturan perundang-undangan adalah sistem keselamatan kerja dan kesehatan kerja yang telah di amanatkan melalui peraturan pemerintah No. 50 Tahun 2012 (Astuti dan Muladi, 2019: 50).

Namun, pembahasan secara komprehensif mengenai elemen-elemen *ISM Code* yang merupakan dasar bagi pelaksanaan keselamatan kerja di atas kapal belum banyak dilakukan. Dengan demikian untuk mengetahui lebih mendalam, peneliti mengambil judul penelitian “**Peranan *ISM Code* Terhadap Keselamatan Kerja Kadet Dalam Upaya Penunjang Operasional Kapal di KM. Labobar**”.

#### **B. Fokus Penelitian**

Fokus penelitian bermanfaat bagi pembatasan mengenai objek penelitian yang diangkat, manfaat lainnya adalah agar penelitian tidak terjebak pada banyaknya data yang diperoleh di lapangan.

Penentuan fokus penelitian lebih diarahkan pada tingkat kebaruan informasi yang akan diperoleh dari situasi perekonomian dan sosial, ini dimaksudkan untuk membatasi studi kualitatif sekaligus membatasi penelitian guna memilih data yang relevan dan data yang tidak relevan.

Pembatasan dalam penelitian kualitatif lebih didasarkan pada tingkat kepentingan, urgensi dan realibilitas masalah yang akan dipecahkan (Sugiyono, 2021: 272). Penelitian ini difokuskan meliputi:

1. Bagaimana penyebab tidak optimalnya peranan *ISM Code* terhadap keselamatan kerja *cadet* di kapal.
2. Bagaimana dampak dari tidak optimalnya peranan *ISM Code* terhadap keselamatan kerja *cadet* di kapal.
3. Bagaimana cara menerapkan *ISM Code* terhadap keselamatan kerja *cadet* di kapal.

### C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas dan untuk menyusun permasalahan, tahapan dari beberapa tahapan untuk membuat sebuah karya ilmiah penelitian atau lainnya. Maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apakah penyebab tidak optimalnya peranan *ISM Code* terhadap keselamatan kerja *cadet* dalam upaya penunjang operasional kapal di KM. Labobar?
2. Apakah dampak dari tidak optimalnya peranan *ISM Code* terhadap keselamatan kerja *cadet* dalam upaya penunjang operasional kapal di KM. Labobar?
3. Bagaimanakah cara menerapkan *ISM Code* terhadap keselamatan kerja *cadet* dalam upaya penunjang operasional kapal di KM. Labobar?

### D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui penyebab tidak optimalnya peranan *ISM Code* terhadap keselamatan kerja *cadet* dalam upaya penunjang operasional kapal di KM. Labobar.
2. Untuk mengetahui dampak dari tidak optimalnya peranan *ISM Code* terhadap keselamatan *cadet* dalam upaya penunjang operasional kapal di KM. Labobar.

3. Untuk mengetahui cara menerapkan *ISM Code* terhadap keselamatan kerja *cadet* dalam upaya penunjang operasional kapal di KM. Labobar.

#### **E. Manfaat Hasil Penelitian**

Manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Manfaat teoritis
  - a. Sebagai sumbangan pemikiran bagi pembaca baik secara langsung maupun tidak langsung, sehingga dapat bermanfaat dalam peningkatan ilmu pengetahuan terutama dalam peranan *ISM Code* terhadap keselamatan kerja di kapal.
  - b. Sebagai referensi bagi peneliti maupun pembaca untuk mengetahui tentang dampak yang ditimbulkan apabila penerapan *ISM Code* terhadap keselamatan kerja di kapal tidak optimal.

2. Manfaat praktis

Manfaat praktis yang diharapkan dari karya ilmiah ini adalah memberi masukan kepada lembaga Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan pembaca lainnya bagaimana cara pencegahan terhadap kecelakaan di atas kapal dan mengetahui peralatan-peralatan keselamatan kerja utama di atas kapal. Diharapkan juga bermanfaat bagi awak kapal tetap dapat melaksanakan tugasnya ditengah keadaan yang tidak menentu dan dapat memperkecil risiko kecelakaan kerja. Selain itu perusahaan juga dapat menekan biaya yang lebih kecil dalam hal biaya pengobatan bagi para pekerja.

## **BAB II**

### **KAJIAN TEORI**

#### **A. Deskripsi Teori**

##### **1. Peranan**

Peranan diartikan sebagai perangkat tingkah yang diharapkan dimiliki oleh orang yang berkedudukan dimasyarakat. Kedudukan dalam hal ini diharapkan sebagai posisi tertentu di dalam masyarakat yang mungkin tinggi, sedang-sedang saja atau rendah. Kedudukan adalah suatu wadah yang isinya adalah hak dan kewajiban tertentu, sedangkan hak dan kewajiban tersebut dapat dikatakan sebagai peran. Oleh karena itu, maka seseorang yang mempunyai kedudukan tertentu dapat dikatakan sebagai pemegang peran (*role occupant*). Suatu hak sebenarnya merupakan wewenang untuk berbuat atau tidak berbuat, sedangkan kewajiban adalah beban atau tugas (Bakir, 2019: 348).

Secara sosiologis peranan adalah aspek dinamis yang berupa tindakan atau perilaku yang dilaksanakan oleh seseorang yang menempati atau memangku suatu posisi dan melaksanakan hak-hak dan kewajiban sesuai dengan kedudukannya. Jika seseorang menjalankan peran tersebut dengan baik, dengan sendirinya akan berharap bahwa apa yang dijalankan sesuai dengan keinginan diri lingkungannya. Peran secara umum adalah kehadiran di dalam menentukan suatu proses keberlangsungan. Peranan merupakan dinamisasi dari statis ataupun penggunaan dari pihak dan kewajiban atau disebut subyektif (Soekanto,

2018: 212). Peran dimaknai sebagai tugas atau pemberian tugas kepada seseorang atau sekumpulan orang. Peranan memiliki aspek-aspek sebagai berikut:

- 1) Peranan meliputi norma-norma yang dihubungkan dengan posisi atau seseorang dalam masyarakat. Peranan dalam arti ini merupakan rangkaian peraturan yang membimbing seseorang dalam kehidupan masyarakat.
- 2) Peranan adalah suatu konsep perihal yang dapat dilakukan oleh individu dalam masyarakat sebagai organisasi.
- 3) Peranan juga dapat diartikan sebagai perilaku individu yang penting bagi struktur sosial masyarakat.

## **2. ISM (*Internasional Safety Management*) Code**

*Internasional Safety Management (ISM) Code* adalah suatu sistem terstruktur dan terdokumentasi yang memungkinkan personal perusahaan untuk mengimplementasikan secara efektif kebijaksanaan keselamatan dan perlindungan perusahaan (IMO, 2018).

Menurut (Sulistijo, 2018: 3) *International Safety Management Code (ISM Code)* adalah suatu kode internasional mengenai manajemen untuk pengoperasian kapal secara aman dan pencegahan pencemaran lingkungan laut yang telah disahkan dalam sidang umum IMO, yang untuk selanjutnya mungkin ditambah oleh IMO sesuai perkembangan dan perubahan yang terjadi di dunia transportasi laut.

Menurut (Hadi, 2019) International Safety Management Code yang di singkat ISM Code adalah merupakan kebijakan internasional maupun nasional terbaru untuk standar mutu bagi setiap perusahaan pelayaran beserta kapal-kapalnya dalam menjamin terwujudnya keselamatan kapal dan perlindungan lingkungan laut.

*ISM Code* adalah salah satu contoh standar sistem manajemen K3 dan Lingkungan. Lebih kurang sejajar dengan OHSAS 18001:2007 dan ISO 14001:2004. *ISM Code* bukanlah standar sistem manajemen K3 dan Lingkungan yang dijalankan atas asas sukarela melainkan merupakan standar manajemen K3 dan Lingkungan yang dipersyaratkan melalui peraturan perundangan dan persyaratan lain. Di Republik Indonesia, sistem manajemen K3 yang jelas-jelas merupakan kewajiban berdasarkan peraturan perundang-undangan adalah Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) yang telah diamanatkan melalui Peraturan Pemerintah No. 50 tahun 2012.

*ISM Code* lahir dari kebutuhan pengelolaan keselamatan di kapal yang disebabkan oleh tingginya angka kecelakaan kerja di bidang maritim dan dunia pelayaran. Berdasarkan resolusi IMO A.741(18) yang disahkan pada tanggal 4 November 1993 lahirlah *International Management Code for the Safe Operation and for Pollution Prevention*. Code atau ketentuan ini kemudian diadopsi oleh SOLAS (*Safety of Life At Sea*) dalam satu bab sendiri yaitu pada Bab IX. Di dalam Bab IX SOLAS ini, *ISM Code* dijelaskan sebagai Ketentuan Manajemen



Internasional untuk pengoperasian kapal secara aman dan pencegahan pencemaran yang diadopsi oleh organisasi dengan resolusi A.741.

Di Republik Indonesia sendiri, penerapan *ISM Code* dipersyaratkan berlandaskan kepada beberapa peraturan perundangan sebagai berikut:

- a. UU No. 21 tahun 1992 tentang Pelayaran
- b. UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yang merupakan penyempurnaan dari UU No. 21 tahun 1992
- c. Keppres No. 65 tahun 1980 tentang Ratifikasi SOLAS
- d. SK Dirjen Perla No. PY. 67/1/6-96 tanggal 12 Juli 1996 tentang Pemberlakuan Manajemen Keselamatan Kapal (*ISM Code*)

Sertifikat *Internasional Safety Management (ISM) Code* terdiri dari dua sertifikat, yaitu:

- a. *Document Of Compliance (DOC)*

Dokumen Pemenuhan yaitu suatu dokumen yang diterbitkan untuk setiap perusahaan yang memenuhi kodefikasi manajemen keselamatan internasional. Dokumen ini diterbitkan oleh pemerintah, atau oleh organisasi yang diakui oleh pemerintah atau atas permintaan pemerintah peserta lain (IMO, 2018).

- b. *Safety Management Certificate (SMC)*

Sertifikat Manajemen Keselamatan yaitu sertifikat yang harus dikeluarkan oleh pemerintah atau suatu organisasi yang diakui oleh pemerintah untuk setiap kapal. Akan tetapi sebelum menerbitkan

sertifikat tersebut, pemerintah atau suatu organisasi yang ditunjuk tadi harus memverifikasi perusahaan itu dan manajemen kapalnya apakah telah beroperasi sesuai dengan manajemen keselamatan yang berlaku (IMO, 2018).

Menurut IMO (2018), elemen-elemen *Internasional Safety Management Code* ada 16, yaitu:

a. Elemen 1 - Umum

1) Definisi.

- a) *ISM CODE* adalah ketentuan internasional tentang manajemen untuk pengoperasian kapal secara aman, pencegahan pencemaran, dan dapat diubah (*amended*) oleh IMO.
- b) *Company* (perusahaan) adalah pemilik / pengusaha pencarter kapal secara pengoperasian kapal.
- c) *Administration* (pemerintah) adalah pemerintah suatu negara yang benderanya dikibarkan dikapal.
- d) *Safety Management System* (Sistem Manajemen Keselamatan) adalah sistem terstruktur dan terdokumentasi dengan sistem ini semua personil di perusahaan dan dikapal dapat melaksanakan secara efektif kebijakan dan perlindungan lingkungan.
- e) *Document of Compliance – DOC* (Dokumen Kesesuaian) adalah dokumen / sertifikat yang diberikan pada

perusahaan yang telah melaksanakan persyaratan-persyaratan ISM CODE.

- f) *Safety Management Certificate – SMC* (Sertifikat Manajemen Keselamatan) adalah sertifikat yang diberikan kepada kapal menunjukkan bahwa perusahaan dan manajemen kapal telah dilaksanakan sesuai dengan sistem manajemen keselamatan yang telah disetujui.
- g) *Objective Evidence* (Bukti Objektif) adalah sejumlah informasi tertulis atau pernyataan tentang suatu fakta berkaitan dengan keselamatan atau pelaksanaan sistem keselamatan dan didapat berdasarkan observasi, penilaian atau pengujian / pertanyaan.
- h) *Observation* (Observasi) adalah catatan suatu fakta yang dibuat sewaktu dilakukan audit dan dikuatkan oleh bukti objektif.
- i) *Non Conformity* (Ketidaksesuaian) adalah situasi yang diamati berdasarkan bukti objektif dan menunjukkan tidak dipenuhi suatu persyaratan.
- j) *Major Non Conformity* (Ketidaksesuaian Besar) adalah penyimpangan yang menimbulkan ancaman serius terhadap keselamatan manusia atau kapal, terhadap lingkungan disebabkan karena pelaksanaan ketentuan ISM CODE yang tidak sistematis dan tidak efektif.

k) *Anniversary Date* (Ulang Tahun) adalah hari dan bulan setiap tahun dengan berakhirnya suatu dokumen.

l) *Convention* (konvensi). SOLAS 1974.

2) Sasaran

a) Menjamin keselamatan di atas kapal, mencegah kecelakaan dan korban jiwa, serta mencegah pencemaran dan kerusakan lingkungan laut dan harta benda.

b) Sasaran manajemen keselamatan di perusahaan agar terlaksananya pengoperasian kapal secara aman dan memberi lingkungan kerja yang aman serta menetapkan langkah-langkah pencegahan terhadap setiap risiko yang dapat diidentifikasi selain itu juga meningkatkan keterampilan para personil dalam hal manajemen keselamatan didarat dan dikapal serta meningkatkan kesiapan menghadapi keadaan darurat, sehubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

c) *Safety management system* harus menjamin dipenuhinya aturan-aturan yang wajib dilaksanakan. Mempertimbangkan ketentuan-ketentuan, petunjuk-petunjuk, standar-standar yang dianjurkan oleh IMO, pemerintah, Biro Klarifikasi dan Organisasi-organisasi maritim.

## 3) Penerapan

*ISM CODE* dapat diterapkan pada setiap kapal.

## 4) Persyaratan-persyaratan fungsional untuk Sistem Manajemen Keselamatan.

Setiap perusahaan harus menyusun, menerapkan dan memelihara suatu sistem manajemen keselamatan yang memasukkan ke dalamnya beberapa ketentuan di bawah ini:

- a) Kebijakan keselamatan dan perlindungan.
  - b) Petunjuk-petunjuk dan prosedur-prosedur untuk menjamin pengoperasian kapal secara aman dan perlindungan lingkungan yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan internasional dan negara bendera.
  - c) Tingkat kewenangan dan jalur-jalur komunikasi didarat dan di atas kapal, serta antara darat dan kapal.
  - d) Prosedur pelaporan kejadian dan ketidaksesuaian terhadap ketentuan-ketentuan *ISM CODE*.
  - e) Prosedur untuk menyiapkan dan merespons keadaan darurat.
  - f) Prosedur internal audit dan tinjauan manajemen.
- b. Elemen 2 - Kebijakan mengenai keselamatan dan perlindungan lingkungan.
- 1) Menjamin keselamatan dilaut, mencegah dan hilangnya jiwa manusia serta menghindarkan kerusakan lingkungan.

- 2) Melengkapi alat kerja dan lingkungan kerja yang aman dalam pengoperasian kapal, menciptakan perlindungan terhadap segala risiko yang sudah dilengkapi dan mungkin terjadi dan secara terus menerus meningkat kecakapan manajemen keselamatan seluruh personil, bagi darat maupun dikapal.

Kebijaksanaan tersebut diterapkan dan dilaksanakan di seluruh jajaran organisasi baik dikapal maupun di darat.

c. Elemen 3 - Tanggung jawab dan kewenangan perusahaan

- 1) Jika yang bertanggung jawab terhadap pengoperasian kapal adalah bukan pemilik (telah dilimpahkan kepada pihak lain) pemilik harus melaporkan nama lengkap dan data dari pihak yang tanggung jawab tersebut.
- 2) Menetapkan dan mendokumentasikan wewenang, tanggung jawab dan hubungan kerja antar seluruh karyawan yang mengatur, melaksanakan dan memeriksa pekerjaan yang berhubungan, serta dapat mempengaruhi keselamatan dan perlindungan lingkungan.
- 3) Tersedianya sarana dan dukungan yang cukup dari darat agar pelaksana dapat menjalankan tugasnya.

d. Elemen 4 - Orang yang ditunjuk

Perusahaan harus menunjuk seseorang atau beberapa sebagai DPA.

Untuk menjamin agar pengoperasian kapal secara aman dan membuat jalur hubungan antara darat dan kapal harus diberi akses

langsung ke puncak pimpinan, wajib dan berwenang memantau pengoperasian kapal dalam aspek keselamatan dan pencegahan pencemaran, serta menjamin bahwa sumber daya dan bantuan dari darat dapat diberikan sesuai kebutuhan.

e. Elemen 5 - Tanggung jawab dan wewenang Nakhoda / *Master*

1) Perusahaan harus menetapkan dan mendokumentasikan tanggung jawab nakhoda berkaitan dengan :

- a) Melaksanakan kebijaksanaan perusahaan dalam hal keselamatan dan lindungan lingkungan.
- b) Memotivasi awak kapal dalam melaksanakan kebijakan.
- c) Mengeluarkan perintah-perintah dan instruksi yang tepat, jelas dan sederhana.
- d) Memeriksa bahwa persyaratan tersebut di atas dilaksanakan.
- e) Meninjau pelaksanaan SMS dan melaporkan kekurangan-kekurangan pada manajemen didarat.

2) Perusahaan harus menjamin bahwa SMK (Sistem Manajemen Keselamatan) yang digunakan di atas kapal memuat kewenangan nakhoda dengan jelas dalam mengambil keputusan demi keselamatan dan pencegahan pencemaran dan meminta dukungan perusahaan jika diperlukan.

f. Elemen 6 - Sumber daya dan personalia

- 1) Nakhoda dipilih dengan teliti, memahami SMS dan diberikan dukungan seperlunya agar tugas-tugasnya dapat dilaksanakan dengan aman.
- 2) Awak kapal harus berkualitas, bersertifikat dan sehat secara medis sesuai dengan persyaratan nasional dan internasional.
- 3) Membuat prosedur bagi personil baru atau personil yang dipindahkan pada tugas baru agar dapat menyesuaikan tugas-tugasnya.
- 4) Personil yang terlibat dengan SMS, memiliki pengetahuan dengan baik mengenai hukum, peraturan, kode, dan petunjuk yang baik.
- 5) Membuat prosedur untuk menetapkan jenis latihan yang diperlukan dan memberikan pelatihan kepada karyawan yang memerlukan.
- 6) Membuat prosedur dengan bahasa yang dimengerti oleh awak kapal.
- 7) Menjamin awak kapal dapat berkomunikasi secara efektif dalam melaksanakan tugasnya.

g. Elemen 7 - Penyusunan rencana operasi di atas kapal

Membuat prosedur untuk mempersiapkan rencana dan instruksi yang dapat menjamin keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran. Berbagai jenis tugas yang terkait dan diserahkan



kepada personil yang memahami kualifikasi untuk melaksanakannya.

h. Elemen 8 - Kesiapan menghadapi keadaan darurat

1) Perusahaan harus membuat prosedur yang dapat menunjukkan, menggambarkan dan menanggulangi potensi keadaan darurat.

2) Perusahaan harus membuat rencana latihan untuk menanggulangi keadaan darurat.

i. Elemen 9 - Laporan-laporan dan analisa mengenai penyimpangan (*non-conformity*) kecelakaan-kecelakaan dan kejadian-kejadian yang membahayakan.

1) SMS mencantumkan prosedur yang menjamin ketidaksesuaian, kecelakaan dan situasi yang membahayakan, dilaporkan pada perusahaan, diselidiki dan di analisa dengan maksud untuk meningkatkan keselamatan dan pencegahan pencemaran.

2) Perusahaan harus membuat prosedur untuk menerapkan tindakan perbaikan.

j. Elemen 10 - Pemeliharaan kapal dan peralatannya

1) Perusahaan harus membuat prosedur untuk menjamin bahwa kapal dipelihara sesuai dengan ketentuan peraturan yang berlaku.

- 2) Untuk memenuhi persyaratan tersebut perusahaan harus melakukan inspeksi dalam jangka waktu yang tepat, melaporkan ketidaksesuaian dan penyebabnya, tindakan korelasi yang memadai sudah dilakukan dengan catatan dari tindakan tersebut disimpan.

k. Elemen 11 – Dokumentasi

- 1) Perusahaan harus membuat prosedur untuk mengawasi seluruh dokumen dan data-data yang berkaitan dengan SMS.
- 2) Perusahaan harus menjamin bahwa dokumen yang masih berlaku tersedia pada tempatnya masing-masing, perubahan pada dokumen diperiksa dan disahkan oleh petugas yang berwenang dan dokumen yang kadaluwarsa segera dikeluarkan.
- 3) Dokumen harus disimpan dalam bentuk yang dianggap efektif oleh perusahaan, setiap kapal harus membawa serta seluruh dokumen mengenai kapal tersebut.

l. Elemen 12 - Verifikasi, pemeriksaan dan penilaian ulang dari perusahaan

- 1) Perusahaan harus melakukan audit intern.
- 2) Perusahaan harus secara berkala mengevaluasi efisiensi dari SMK dan bila perlu memeriksa ulang SMK sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan oleh perusahaan.
- 3) Pelaksanaan audit dan tindakan koreksi.

- 4) Personil yang melaksanakan audit harus independen.
- 5) Hasil audit dari pemeriksaan ulang, harus dimintakan perhatian pada seluruh personil yang bertanggung jawab.
- 6) Personil atau manajemen yang bertanggung jawab atas bidangnya harus segera mengambil tindakan terhadap ketidaksesuaian yang ditemukan.

m. Elemen 13 - Sertifikasi, verifikasi dan pengawasan

- 1) Kapal harus dioperasikan oleh perusahaan yang memiliki DOC yang relevan atas kapal tersebut.
- 2) DOC diterbitkan untuk perusahaan dan memenuhi ISM CODE, dikeluarkan oleh pemerintah.
- 3) *Copy* DOC ditempatkan di atas kapal.
- 4) SMC diterbitkan untuk kapal oleh pemerintah.
- 5) Pemeriksaan secara berkala SMC oleh pemerintahan atau organisasi yang ditunjuk.

n. Elemen 14 - Sertifikasi sementara

- 1) DOC sementara diterbitkan oleh pemerintah negara bendera untuk perusahaan yang baru melaksanakan ISM Code atau yang telah melaksanakannya dengan masa berlaku 12 bulan, maupun yang menambah jumlah kapal dengan jenis baru. DOC sementara harus ada di kapal dan tidak harus disahkan.
- 2) SMC sementara diterbitkan oleh pemerintah negara bendera atau pemerintah negara lain yang diminta, bagi kapal yang

baru dibeli, perusahaan baru menerima tanggung jawab terhadap pengoperasian kapal serta berganti bendera. *SMC* (*Safety Management Certificate*) sementara diberikan dengan masa berlaku tidak lebih dari 6 bulan.

3) Pemerintah negara bendera atau negara lain yang diminta dalam keadaan khusus dapat memperpanjang masa berlakunya *SMC* sementara untuk waktu tidak lebih dari 6 bulan.

4) *SMC* sementara diterbitkan setelah dilaksanakan verifikasi bahwa:

- a) *DOC* yang telah diberikan relevan dengan kapal yang akan diberi *SMC*.
- b) SMS telah dibuat oleh perusahaan untuk kapal terkait.
- c) Perusahaan telah membuat rencana audit kapal terkait dalam waktu 3 bulan.
- d) Nakhoda dan para perwira telah memahami sistem manajemen keselamatan kapal dan pelaksanaannya.
- e) Petunjuk-petunjuk penting telah diberikan sebelum kapal berlayar.
- f) Petunjuk-petunjuk maupun informasi mengenai SMS diberikan dalam bahasa praktis, sederhana dan mudah dimengerti oleh awak kapal.

o. Elemen 15 – Verifikasi

Setiap verifikasi terhadap ketentuan-ketentuan *ISM Code* dilaksanakan sesuai prosedur yang diterima oleh pemerintah dengan mengikuti acuan dari *IMO*.

p. Elemen 16 - Format sertifikat

*DOC, SMC, DOC* sementara, *SMC* sementara harus dibuat dengan bentuk sesuai dengan model sebagaimana ditunjukkan dalam appendix. Jika bahasa yang digunakan bukan bahasa Inggris atau bahasa Perancis maka harus diterjemahkan ke dalam salah satu bahasa tersebut. Sebagai tambahan persyaratan pada elemen 13 jenis kapal yang disebut dalam *DOC* dan di dalam *DOC* sementara dapat dikukuhkan untuk menunjukkan batas-batas pengoperasian kapal-kapal diuraikan dalam sistem manajemen keselamatan.

Tujuan dari dibentuknya *ISM Code* adalah untuk menjamin keselamatan dilaut, mencegah kecelakaan dan hilangnya jiwa manusia serta menghindari kerusakan lingkungan khususnya lingkungan laut dan serta hilangnya harta benda.

Tujuan dari di berlakukannya *Internasional Safety Management Code (ISM Code)*, diantaranya berfokus pada hal-hal berikut (Thamrin, 2020: 34):

- a. Memastikan keselamatan di laut
- b. Mencegah kecelakaan manusia/hilangnya nyawa/jiwa

- c. Menghindari kerusakan-kerusakan lingkungan yang diakibatkan kecelakaan dan pencemaran laut
- d. Menjaga muatan barang yang di angkut dan konstruksi kapal

Dengan adanya penelitian ini agar dapat diketahui betapa pentingnya peranan *ISM Code* dalam menunjang keselamatan awak kapal terutama pada kadet yang sedang belajar atau melaksanakan praktik di kapal. Pelatihan *ISM Code* sangat dibutuhkan untuk calon pelaut khususnya para kadet. Dengan adanya pelatihan *ISM Code* diharapkan kadet memahami terkait dengan ilmu tentang keselamatan di kapal, ilmu dalam mencegah kecelakaan atau kematian, dan ilmu tentang cara mencegah kerusakan pada lingkungan dan kapal. Dengan begitu, dapat terwujudnya kelancaran dalam operasional kapal.

### **3. Keselamatan Kerja**

Keselamatan kerja menunjukkan pada kondisi yang aman atau selamat dari penderitaan, kerusakan atau kerugian di tempat kerja (Mangkunegara, 2018: 161).

Keselamatan kerja adalah keselamatan yang berhubungan dengan peralatan, tempat bekerja dan lingkungan, serta cara-cara melakukan pekerjaan. Arti dan tujuan keselamatan kerja untuk menjamin keadaan, keutuhan dan kesempurnaan baik jasmaniah dan rohaniah manusia serta hasil karya budayanya, tertuju pada kesejahteraan masyarakat pada umumnya dan manusia pada khususnya (Ridley, 2021: 68).

Keselamatan kerja adalah suatu keadaan terhindar dari bahaya selama melakukan pekerjaan. Keselamatan kerja adalah salah satu faktor yang harus dilakukan selama bekerja. Tidak ada seorang pun di dunia yang menginginkan terjadinya kecelakaan. Keselamatan kerja sangat bergantung pada jenis, bentuk dan lingkungan di mana pekerjaan itu dilaksanakan (Doe dan Smith, 2020: 20).

Keselamatan kerja adalah keselamatan yang berkaitan dengan mesin, pesawat alat kerja, bahan dan proses pengelolaannya, landasan tempat kerja dan lingkungannya serta cara-cara melakukan pekerjaan. Sasaran keselamatan kerja adalah segala tempat kerja, baik di darat, di dalam tanah, di permukaan air, maupun di udara (Suwardi dan Daryanto, 2018: 1).

Dari definisi di atas dapat disimpulkan bahwa keselamatan kerja merupakan keselamatan yang berhubungan dengan peralatan, tempat bekerja dan lingkungan serta terhindar dari bahaya yang menyebabkan penderitaan, kerusakan atau kerugian selama berada di dalam lingkungan kerja.

Menurut (Doe dan Smith, 2020: 44) tujuan dari keselamatan kerja adalah sebagai berikut:

- a. Melindungi tenaga kerja atas hak keselamatannya dalam melakukan pekerjaan untuk kesejahteraan hidup dan meningkatkan produksi serta produktivitas nasional.

- b. Menjamin keselamatan setiap orang lain yang berada di tempat kerja.
- c. Memelihara sumber produksi dan menggunakan secara aman dan efisien.

Upaya kadet dalam menjaga keselamatan kerja di kapal adalah dengan mengetahui dan memahami tentang berbagai jenis alat-alat keselamatan di kapal. Menurut badan diklat perhubungan, ada dua macam alat-alat keselamatan:

- a. Untuk mesin-mesin.

Alat yang telah disediakan oleh pabrik-pabrik yang membuat dan mengeluarkan mesin-mesin itu, misalnya kap-kap pelindung dari motor listrik, klep-klep keamanan dari ketel-ketel uap, pompa-pompa dan sebagainya.

- b. Untuk para pekerja (*safety equipment*).

Alat-alat pelindung untuk para pekerja (*safety equipment*) yang berfungsi untuk melindungi pekerja dari bahaya-bahaya yang mungkin menimpanya sewaktu melakukan atau menjalankan suatu pekerjaan. Alat pelindung keselamatan kerja tersebut adalah:

- 1) Alat pelindung kepala
- 2) Alat pelindung badan
- 3) Alat pelindung anggota badan (tangan dan kaki)
- 4) Alat pelindung pernafasan
- 5) Alat pelindung pendengaran



## 6) Alat pencegah tenggelam

Peralatan pelindung dalam buku *Code of Safe Working Practice for Merchant Seaman*, menjelaskan mengenai pakaian dan penggunaannya.

### a. Umum

*Overall* (pakaian kerja), *gloves* (sarung tangan) dan *foot wear* (alas kaki) yang seharusnya menjadi perlengkapan kerja untuk bekerja di kapal, akan tetapi ketiga alat tersebut belum cukup memberikan perlindungan yang memadai terhadap bahaya-bahaya khusus yang berkaitan dengan pekerjaan.

Semua *crew* atau awak kapal yang diwajibkan untuk menggunakan peralatan perlindungan harus dilatih dalam penggunaannya dan diberitahu keterbatasannya.

Pakaian dan perlengkapan perlindungan perorangan dikelompokkan sebagai berikut: pelindung kepala: *Safety Helmets*, *Hair Protection*. Pelindung pernafasan: *Dust Masks*, *Respirators*, *Breathing Apparatus*. Pelindung tangan dan kaki: *Gloves*, *Safety Boots*, dan *Safety Shoes*. Pelindung badan: *Safety Suits*, *Safety Belts*, *Harnesses*, *Apron*.

### b. Pelindung Kepala (*Safety Helmet*)

*Safety Helmets* dapat menahan bahaya yang disebabkan oleh benda yang jatuh dari suatu ketinggian. Bahaya lainnya termasuk panas yang tidak normal, risiko tumpukan atau pukulan yang

menghancurkan, atau percikan bahan kimia. Sejak bahaya menjadi sangat beragam bentuknya, ini dinilai bahwa dalam banyak kasus.

Kulit helm harus dalam satu bagian konstruksinya tanpa kelim, dibentuk untuk menahan tumbukan. *Harnes* atau *Suspension* untuk menyokong perlindungan di kepala pemakai. *Crown Straps* membantu menahan kekuatan tumbukan, dibentuk pada jarak kelayakan dari pendekatan 25mm antara kulit helm dengan batok kepala pemakai. Suspensi harus bisa diatur sebelum helm digunakan.

c. Pelindung Pendengaran (*Ear Plug*)

Tiap *crew* yang tidak terlindungi dari kebisingan tingkat tinggi seperti di kamar mesin, harus menggunakan pelindung telinga dari tipe yang telah direkomendasikan yang cocok untuk keadaan khusus. Menurut (*Hudak, Roberta. CDC. Hearing Protection Devices (HPD's)*) pelindung pendengaran terdiri dari 2 bentuk yaitu: *Ear Plugs* (penyumbat telinga), mempunyai 2 tipe yaitu (*Foam Earplugs*) dan (*PVC Earplugs*) dan *Ear Muff* (penutup telinga).

Bentuk paling sederhana dari pelindung telinga adalah *glass-down ear plug*. Bagaimanapun juga bentuk ini mempunyai kelemahan dan terbatasnya kemampuan untuk mengurangi tingkat kebisingan. *Ear plugs* ada yang terbuat dari foam / busa / spons, dan ada yang terbuat dari bahan karet (*rubber*) juga punya

keterbatasan pada suara tingkat yang sangat tinggi atau frekuensi yang sangat rendah yang menyebabkan terjadinya getaran pada saluran telinga.

Pada umumnya, *ear muff* merupakan bentuk yang lebih efektif. *Ear muff* terdiri dari sepasang *rigid cups* (mangkok kaku) yang didesain untuk melengkapi penutup telinga, dipaskan dengan cincin penyegel yang lembut agar busa dapat rapat di seputar telinga. *Ear cup* (mangkok telinga) dihubungkan dengan sebuah *spring loaded head band (neck band)* yang memastikan bahwa *sound seal* di sekitar telinga tetap terjaga. Untuk itu diperlukan saran dari ahli untuk penggunaannya.

d. Pelindung Muka dan Mata

Dalam memilih pelindung muka dan mata, harus memperhatikan bentuk dan tingkat bahaya yang akan dihadapi dan kemampuan pelindung tersebut.

Penyebab utama kecelakaan pada mata adalah:

- 1) Sinar infra merah (gas pengelasan)
  - 2) Sinar ultra violet (las listrik)
  - 3) Terkena bahan kimia
  - 4) Terkena partikel
- e. Pelindung Tangan dan Kaki
- 1) *Gloves* (sarung tangan).

Pemakaian *gloves* yang tepat harus memperhatikan jenis bahaya yang akan dihadapi dan jenis pekerjaan yang akan dilakukan, misalnya *leather gloves* (terbuat dari kulit) umumnya untuk menangani benda yang kasar atau tajam, *hot resistant gloves* yang terbuat dari karet, sintetik atau PVC ketika menangani asam, alkalis, oli, *solvent* dan bahan kimia. *Gloves* dapat dengan mudah terjepit di bawah drum dan di dalam mesin. *Gloves* yang basah atau berminyak bisa menjadi licin dan oleh karena itu diperlukan perhatian khusus ketika menggunakannya dalam melakukan suatu pekerjaan.

2) *Footwear* (alas kaki).

Kecelakaan pada kaki biasanya disebabkan karena pemakaian alas kaki yang tidak cocok, meskipun begitu dirasakan pada semua *crew* yang bekerja di atas kapal untuk menggunakan *Safety Footwear* yang tepat. Kecelakaan biasanya disebabkan karena tumbukan.

f. Perlindungan dari Jatuh

Setiap pelaut yang sedang bekerja di atas, di luar atau di bawah *deck* atau tempat lain yang terdapat risiko terjatuh dari ketinggian 2m atau lebih, harus menggunakan *Safety Harness* (sabuk dengan penahan guncangan) yang diikat dengan tali keselamatan. Pelat *Inertial Clamps* dapat memberikan kebebasan dalam bergerak.

g. Pelindung Badan

Pakaian luar khusus bisa digunakan untuk perlindungan ketika pelaut tidak terlindungi dari kontak dengan bahan-bahan yang kotor atau tercemar dan zat yang berkarat.

#### 4. Kadet

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Kadet berarti pelajar sekolah calon perwira atau taruna. Sedangkan menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/1/7/DJPL-18 tentang Pedoman Pengesahan dan Pengujian Buku Catatan Pelatihan Kadet di Atas Kapal (*Training Record Book*) Bab 1 Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 9 “Kadet adalah peserta didik yang melaksanakan praktik laut”.

Kadet juga secara harfiah berarti seorang peserta didik yang mengikuti pendidikan di lembaga pendidikan pelayaran dan melaksanakan praktik laut selama minimal 10 bulan di atas kapal. Kadet dibagi sesuai jurusan masing-masing, yaitu *Deck Cadet* dan *Engine Cadet*. *Deck Cadet* adalah kadet bagian *deck* yang akan menjadi calon mualim atau perwira bagian *deck*, sedangkan *Engine Cadet* adalah kadet bagian mesin yang akan menjadi calon masinis atau perwira bagian mesin. Tugas utama seorang *Deck Cadet* dan *Engine Cadet* di atas kapal adalah belajar karena itu mereka belum diberi tanggung jawab serta harus mempersiapkan diri sebelum menjadi seorang perwira di atas kapal.

Kelengkapan dokumen yang harus dimiliki seorang kadet sebelum melaksanakan praktik laut antara lain:

- a. Surat Ijin Berlayar (SIB)
- b. Surat Keterangan Lulus (SKL) Pra Prala
- c. Surat Pengantar Praktek Laut (Prala) dari lembaga diklat
- d. Buku Pelaut (*Seaman Book*)
- e. Sertifikat Pendidikan dan Pelatihan (diklat) lainnya yaitu *Basic Safety Training (BST)*, *Survival Craft & Rescue Boats (SCRB)*, *Advance Fire Fighting (AFF)*, *Medical First Aid (MFA)*, dan lain-lain
- f. *Medical Check Up (MCU)* dan *Yellow Book*
- g. Transkrip nilai dari lembaga diklat
- h. Buku Saku Prala
- i. *Passport*

#### 5. Operasional Kapal

Definisi operasional adalah suatu definisi yang diberikan kepada suatu variabel dengan memberikan arti atau menspesifikasikan kegiatan ataupun memberikan sesuatu operasional, ini diuraikan berdasarkan kata-kata yang tertera pada variabel atau isi yang akan sering dijumpai. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis,

kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Operasional kapal adalah pelaksanaan dari rencana kegiatan kapal selama beroperasi, untuk mencapai tujuan sebagai alat transportasi laut yang telah ditetapkan pengoperasiannya oleh peraturan dari perusahaan kapal tersebut berdasarkan undang-undang internasional operasional kapal. Kapal di operasikan sesuai tujuan perusahaan untuk mengoperasikan kapal tersebut untuk melakukan kegiatan yang menjadi tujuan suatu perusahaan tersebut.

Menurut Nimpuno (2021: 44) Operasional adalah operasi yang didasarkan pada aturan. Sedangkan operasi adalah pelaksanaan rencana yang telah dikembangkan. Lebih lanjut Nimpuno (2021: 44) menjelaskan dan dijabarkan beberapa kondisi operasional kapal:

a. Waktu tunggu kapal

Waktu tunggu kapal adalah waktu sejak pengajuan permohonan tambat setelah kapal tiba di lokasi labuh sampai kapal bisa digerakkan menuju tambatan.

b. Waktu pelayanan pemanduan

Waktu pelayanan pemanduan adalah jumlah waktu terpakai untuk kapal bergerak dari lokasi labuh sampai ikat tali di tambatan atau sebaliknya.

c. Waktu tambat

Waktu tambat sejak *first line* sampai dengan *last line*.

d. Waktu kerja

Waktu kerja adalah waktu untuk kegiatan bongkar muat selama kapal berada di dermaga.

e. Waktu efektif

Waktu efektif adalah waktu yang benar-benar digunakan untuk melakukan bongkar muat selama kapal berada di dermaga.

f. Waktu tidak efektif

Waktu tidak efektif adalah waktu tidak efektif selama kapal berada di tambatan disebabkan beberapa hal seperti peralatan bongkar muat yang rusak dan pengaruh cuaca.

g. Waktu tidak beroperasi

Waktu tidak beroperasi adalah waktu jeda, yang direncanakan selama kapal di pelabuhan, seperti waktu persiapan bongkar muat dan istirahat kerja.

h. Waktu *turn round time*

*Turn round time* adalah waktu dari waktu berlabuh jangkar di dermaga atau keberangkatan kapal setelah melakukan kegiatan bongkar muat kapal (*Time Arrival/Time Departure*).

Adapun operasional kapal pada saat penulis melakukan praktik di KM. Labobar ada beberapa macam kondisi operasional kapal di KM.

Labobar, antara lain:

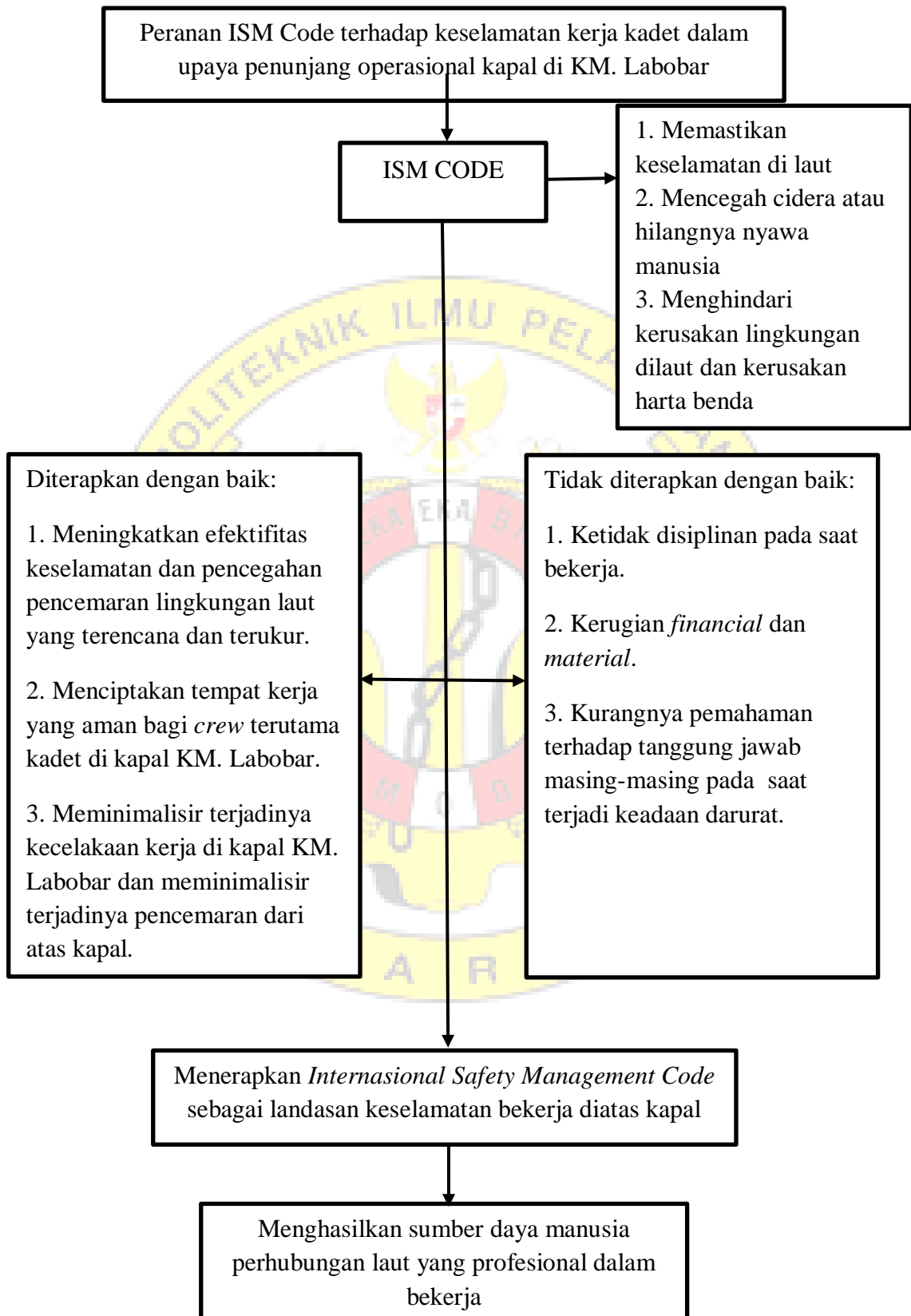
- a. Kondisi kapal pada saat melakukan olah gerak (*manouver*) adalah kemampuan kapal untuk berbelok dan berputar saat berlayar.



Kemampuan ini sangat menentukan keselamatan kapal, khususnya saat kapal beroperasi di perairan terbatas atau beroperasi di sekitar pelabuhan.

- b. Kondisi kapal pada saat sandar (*berthing*) di pelabuhan adalah kondisi dimana kapal dalam keadaan bersandar di pelabuhan hanya untuk melakukan kegiatan bongkar muat (*loading and discharging cargo*) dan atau debarkasi embarkasi penumpang.
- c. Kondisi kapal pada saat lego jangkar (*drop anchorage*) adalah kondisi dimana kapal menurunkan jangkar ketika berada di tengah laut untuk menunggu antrean bersandar di pelabuhan.
- d. Kondisi kapal pada saat berlayar (*sailing*) adalah kondisi dimana kapal melakukan perjalanan dari pelabuhan keberangkatan menuju pelabuhan tujuan dan kondisi itu mulai tercatat dari selesai melakukan olah gerak sampai akan melakukan olah gerak di pelabuhan tujuan.

## B. Kerangka Penelitian



## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang peneliti bahas mengenai “**Peranan *ISM Code* Terhadap Keselamatan Kerja Kadet Dalam Upaya Penunjang Operasional Kapal di KM. Labobar**”, maka peneliti dapat menarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Penyebab kurang optimalnya peranan *ISM Code* terhadap keselamatan kerja *cadet* di kapal adalah:
  - a. Kurangnya disiplin *cadet* terhadap prosedur keselamatan
  - b. Kurangnya pemahaman tentang cara penggunaan alat keselamatan dan manfaatnya
  - c. Kurangnya sosialisasi dan familiarisasi terhadap *cadet* terkait penerapan *ISM Code* terhadap keselamatan kerja
  - d. Peralatan keselamatan kerja yang tersedia di atas kapal dan yang digunakan *cadet* sudah rusak dan tidak layak pakai
  - e. Tidak terdapat poster mengenai simbol keselamatan kerja
2. Tidak optimalnya peranan *ISM Code* pada keselamatan kerja di kapal berdampak pada kemungkinan kecelakaan kerja yang dapat terjadi. Mengingat dalam *ISM Code* dijelaskan bahwa keselamatan kerja merupakan hal yang sangat penting dan telah diatur sedemikian rupa yang apabila tidak dilaksanakan dengan optimal maka besar kemungkinan kecelakaan kerja dapat terjadi.

3. Tindakan yang dapat diterapkan untuk mengoptimalkan peranan *ISM Code* terhadap keselamatan kerja di kapal dapat berupa:
  - a. Peningkatan kedisiplinan *cadet* di kapal terhadap prosedur keselamatan
  - b. Pelaksanaan sosialisasi dan pelatihan *cadet* di kapal yang baru naik kapal atau baru melaksanakan praktik laut di kapal
  - c. Peningkatan pengadaan alat-alat keselamatan oleh perusahaan

#### **B. Keterbatasan Penelitian**

Dalam proses melakukan penelitian ini, terdapat keterbatasan yang mungkin dapat mempengaruhi hasil penelitian, yaitu:

1. Pengambilan data penelitian dengan teknik wawancara hanya dapat dilakukan dengan *cadet* di bagian *deck*, sedangkan di bagian *cadet* mesin tidak dilakukan wawancara karena peneliti hanya bekerja di bagian *deck*.
2. Wilayah pengambilan data penelitian hanya peneliti lakukan di bagian *deck* mengingat peneliti adalah *cadet deck*.
3. Keterbatasan informasi terkait penjelasan mengenai *ISM Code* secara lebih dalam atau mendetail dikarenakan literatur yang diperoleh peneliti hanya membahas mengenai 16 elemen *ISM Code* secara singkat.

#### **C. Saran**

Saran-saran yang dapat diberikan dalam langkah meningkatkan optimalisasi penerapan *ISM Code* di kapal KM. Labobar adalah sebagai berikut:

1. Pelaksanaan sosialisasi dan pelatihan menyangkut *ISM Code* dan peralatan keselamatan yang harus dilaksanakan serta dipahami dengan baik oleh seluruh *cadet* di kapal guna menambah pemahaman mengenai *ISM Code*.
2. Keselamatan di atas kapal merupakan tanggung jawab seluruh *crew* di atas kapal, dan sebagai perwira juga harus berperan aktif mengawasi pelaksanaan pekerjaan yang sesuai dengan prosedur yang ada sehingga penerapan *ISM Code* dapat terlaksana secara optimal.
3. Upaya-upaya dalam menerapkan *ISM Code* terhadap keselamatan kerja dengan pengawasan kedisiplinan pada *cadet* selalu di monitor dan diarahkan sesuai dengan prosedur serta memberikan pemahaman tentang keselamatan bekerja di atas kapal. *Safety Officer* harus lebih aktif dalam mengawasi dan memberikan sanksi jika terjadi pelanggaran terhadap penggunaan alat-alat keselamatan pribadi. Perusahaan juga harus selalu memperhatikan terkait pengadaan alat-alat keselamatan bagi *crew* yang bekerja di atas kapal.

## DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. (2022). *Prosedur Penelitian : Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Astuti, S. D., & Muladi, R. (2019). Penerapan ISM Code Untuk Mengoptimalkan Keselamatan Kerja Kapal MT. Pupuk Indonesia di PT. Pupuk Indonesia Logistik. *MUARA : Jurnal Manajemen Pelayaran Nasional*, Vol. 2, No. 1.
- Bakir, R. S. (2019). *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*. Tangerang: Karisma Publishing Group.
- Creswell, J. W. (2018). *Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Daryanto, S. d. (2018). *Pedoman Praktis K3LH Keselamatan dan Kesehatan Kerja dan Lingkungan Hidup*. Yogyakarta: Gava Media.
- Doe, J., & Smith, J. (2020). Analisis Faktor-Faktor Keselamatan Kerja di Kapal Penangkap Ikan. *International Journal of Maritime Safety and Environmental Affairs*, 20.
- Hadi, A. U. (2019). Persepsi Masyarakat Pelayaran Dalam Penerapan ISM Code Bagi Keselamatan. *Medan: USU Repository*.
- IMO. (2018). *ISM Code International Safety Management Code*. Jakarta: IMO.
- Ismail, M. I. (2020). *Evaluasi Pembelajaran : Konsep Dasar, Teknik dan Prosedur*. Depok: Rajagrafindo Persada.
- Mangkunegara, A. P. (2018). *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*. Bandung: Remaja Rosda Karya.
- Moleong, L. J. (2019). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Monandar, T. (2020). Mencegah Terjadinya Bahaya dari Snapback Zone Untuk Meningkatkan Keselamatan Kerja. *DL Lavender*.
- Nimpuno, H. B. (2021). *Kamus Bahasa Indonesia Edisi Baru*. Jakarta: Pandom Media Nusantara.
- Prastowo, A. (2019). *Metode Penelitian Kualitatif Dalam Perspektif Rancangan Penelitian*. Yogyakarta: Ar-ruzzmedia.

- Purwanto. (2018). *Teknik Penyusunan Instrumen Uji Validitas dan Reliabilitas Penelitian Ekonomi Syariah*. Magelang: Staia Press.
- Ridley, J. (2018). *Ikhtisar Kesehatan dan Keselamatan Kerja Edisi Ketiga*. Jakarta: Erlangga.
- Soekanto, S. (2018). *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: Rajawali Press.
- Sugiyono. (2021). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta, CV.
- Sukmadinata, N. S. (2019). *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Sulistijo. (2018). *Rangkuman International Safety Management Code*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Suryabrata, S. (2018). *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Raja Gafindo Persada.
- Suwardi, & Daryanto. (2018). *Pedoman Praktis K3LH Keselamatan dan Kesehatan Kerja dan Lingkungan Hidup*. Yogyakarta: Gava Media.
- Thamrin, H. M. (2022). Manajemen Keselamatan Maritim dan Upaya Pencegahan Kecelakaan Kapal ke Titik Nol (Zero Accident). *Akademi Maritim Djadayat*.
- Wijaya. (2018). Hubungan Keselamatan Terhadap Produktivitas Kerja ABK KM. Marina Star 3 pada PT Meratus Line Surabaya. *Program Diploma III Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga, Akademi Maritim Yogyakarta*.

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Faradilla Syifaa Salsabila
2. Tempat, Tanggal Lahir : Pacitan, 17 Januari 2001
3. N I T : 561911117046 N
4. Program Studi : Nautika
5. Agama : Islam
6. Alamat : RT 001/ RW 002 Dusun Krajan, Desa Bungur,  
Kecamatan Tulakan, Kabupaten Pacitan, Jawa  
Timur, 63571
7. Nama Orang Tua
  - a. Ayah : M. Heru Nor Musthofa
  - b. Ibu : Winarni
8. Riwayat Pendidikan
  - a. SD Negeri 01 Bungur (2007 - 2013)
  - b. SMP Negeri 01 Pacitan (2013 - 2016)
  - c. SMA Negeri 01 Pacitan (2016 - 2019)
  - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2019 - 2023)
9. Pengalaman Praktik Laut
  - a. Perusahaan : PT. Pelayaran Nasional Indonesia
  - b. Nama Kapal : KM. Labobar
  - c. Masa Layar : 08 Agustus 2021 – 09 Agustus 2022



Lampiran 1 Ship Particular

AHHLAH		PELAYARAN NASIONAL INDONESIA	
<b>SHIP PARTICULAR KM. LABOBAR</b>			
<b>I. UMUM :</b>			
1 NAMA KAPAL	:	<b>KM. LABOBAR</b>	
2 NAMA PANGGILAN	:	<b>Y.H.K.N</b>	
3 TYPE KAPAL	:	<b>KAPAL PENUMPANG / PASSENGER SHIP</b>	
4 PELABUHAN PENDAFTARAN	:	<b>JAKARTA - INDONESIA</b>	
5 NOMER PENDAFTARAN	:	<b>QT. 15,136 NO. 1571 / PST</b>	
6 PELETAKAN LUNAS / KEEL LYING	:	<b>19 MEI 2003 MEYER-WERIT GmbH PAPANBURG-JERMAN</b>	
7 PENYERAHAN KAPAL / DELYFERRY	:	<b>26 JUNI 2004 EMDEN-JERMAN OLEH DUTA BESAR RI</b>	
8 DAERAH PELAYARAN	:	<b>SHORT INTERNASIONAL (N.C.V)</b>	
9 KLASIFIKASI / NATALI CLASS	:	<b>BKI + A 1000 PASSENGER VESSEL SMO</b>	
10 I.M.O NOMER	:	<b>9 2 8 1 5 4 2</b>	
<b>II. DATA KAPAL :</b>			
1 PANJANG KESELURUHAN (L.O.A)	:	<b>146,50</b>	METER
2 PANJANG ANTARA GARIS TEGAK (L.E.P)	:	<b>136,03</b>	METER
3 LEBAR (BREADT MOLDED)	:	<b>23,40</b>	METER
4 SARAT MAKSIMUM KAPAL (SUMMER DROUGHT)	:	<b>5,90</b>	METER
(SUMMER - C = 1808 MM IREE BOARD)			
5 BOBOT MATI (D.W.T)	:	<b>3,559</b>	TONS
6 G.R.T (GROSS REGISTER TONAGE)	:	<b>15,136</b>	R.T
7 N.R.T (NET REGISTER TONAGE)	:	<b>4,939</b>	R.T
8 DISPLACEMENT	:	<b>10,567</b>	TONS
9 TINGGI SAMPAI DECK 3	:	<b>8,20</b>	METER
TINGGI SAMPAI DECK 4	:	<b>10,60</b>	METER
TINGGI SAMPAI DECK 5	:	<b>13,40</b>	METER
10 KECEPATAN (SERVICE SPEED)	:	<b>22,35</b>	KNOT
<b>III. KAPASITAS PENUMPANG :</b>			
1 PENUMPANG KELAS	:	<b>KELAS 1 A = 13 KABIN @ 2 ORANG = 26 ORANG.</b>	
	:	<b>KELAS 1 B = 10 KABIN @ 4 ORANG = 40 ORANG.</b>	
2 SALON MAKAN KELAS I	:	<b>36</b>	SEAT
3 SALON MAKAN KELAS 3 WISATA	:	<b>82</b>	SEAT
4 PENUMPANG KELAS EKONOMI	:	<b>3,018</b>	ORANG
SINGLE BED DECK 3	:	<b>259</b>	TEMPAT TIDUR
SINGLE BED DECK 4	:	<b>592</b>	TEMPAT TIDUR
SINGLE BED DECK 6	:	<b>313</b>	TEMPAT TIDUR
TOTAL .....	:	<b>1,164</b>	TEMPAT TIDUR
DOUBLE BED DECK 2	:	<b>588</b>	TEMPAT TIDUR
DOUBLE BED DECK 5	:	<b>1,266</b>	TEMPAT TIDUR
TOTAL .....	:	<b>1,854</b>	TEMPAT TIDUR
5 JUMLAH PENUMPANG	:	<b>3,084</b>	ORANG
6 KAPASITAS TEMPAT TIDUR ABK & CADANGAN	:	<b>161</b>	ORANG
		<b>DISPENSASI PENUMPANG 4.593 ORANG</b>	
<b>IV. PERMESINAN DAN PERLENGKAPANYA :</b>			
1 MAIN ENGGINE / MESIN INDUK	:	<b>2 UNIT MEREK : MAK / CATERPILAR</b>	
TYPE	:	<b>9 M43 / SERI 65213 DAN 65214</b>	
DAYA MESIN	:	<b>2 X 8400 KW / 2 X 11,424 HP</b>	
PUTARAN MESIN	:	<b>600 RPM</b>	
PEMAKAIAN BAHAN BAKAR MAKSIMUM	:	<b>188 GRAMS / KW / HOUR</b>	
ACTUAL	:	<b>± 182,5 GRAM / KW / HOUR</b>	
TENAGA DORONG	:	<b>CONTROLABLE PITH PROPELLER</b>	
JUMLAH DAUN / DIAMETER / PUTARAN	:	<b>4/4200 MM / 174 RPM</b>	
2 MESIN BANTU UTAMA DAN GENERATOR	:	<b>4 UNIT MEREK MAK / CATERPILAR</b>	
TYPE	:	<b>6 M - 20</b>	
DAYA MESIN	:	<b>4 X 1140 KW / 4 X 1150 HP</b>	
PUTARAN MESIN	:	<b>1,000 RPM</b>	
PEMAKAIAN BAHAN BAKAR MAKSIMUM	:	<b>199,8 GRAMS / KW / HOUR</b>	
ACTUAL	:	<b>± 195 GRAMS / KW / HOUR</b>	
TENAGA GENERATOR	:	<b>1,350 KVA. 50 HZ</b>	



NRP. 06016

Lampiran 2 Crew List KM. Labobar



CREW-LIST TETAP NAKHODA & ARK KM. LABOBAR BULAN : PER : 30 JULI 2022

NO	N A M A	NRP	SJL	JABATAN	TANGGAL NAIK	LAMA DIKAPAL	NO.TELPHON
1	Capt.Benny Andrian	06016	677	Nakhoda	16-Jun-21	14 Bulan	081266000367
2	Saparudin Juda Bakti	04521	682	Mualim - I	14-Jul-21	13 Bulan	081382502432
3	Tri Basuki Rokosiwi	08615	654	Mualim - II Sr	24-Mar-21	17 Bulan	081232613660
4	Bobby Cahya DS	08409	497	Mualim - II Yr	29-Feb-20	30 Bulan	082225347494
5	Yakop Ganesha	08677	688	Mualim - III Sr	28-Jul-21	13 Bulan	082213894034
6	Bedi	08708	805	Mualim - III Yr	12-Jan-22	8 Bulan	081326156960
7	Syamsul Arief	06529	499	Markonis - I	28-Jul-20	25 Bulan	081261010225
8	Yehekiel Efrilyanto.S	08767	714	Markonis -I	17-Nov-21	9 Bulan	081290181708
9	Muzamil	06854	655	P U K - I	24-Mar-21	17 Bulan	085326425009
10	Nurhadi	07373	500	P U K - II	10-Oct-19	35 Bulan	081332259419
11	Mumad Ahyar	07040	657	P U K - III	05-May-21	16 Bulan	081310530652
12	Kamsito	06985	608	Jenang - I	06-Dec-20	21 Bulan	082193026878
13	Septer Pieter Ratu	05550	710	Jenang - II	03-Nov-21	10 Bulan	082187267860
14	dr. Faturochman	N14097	717	Dokter	01-Dec-21	9 Bulan	082120722196
15	Herman Susilo	07679	801	Perawat	26-Jan-22	7 Bulan	081280625411
16	Sugeng Ariadi	06162	689	K.K.M	08-Sep-21	12 Bulan	081316389468
17	Agus Sunarso	04821	677	Masinis - I Sr	30-Jun-21	14 Bulan	081311131151
18	Luqman Khakim	08683	674	Masinis - I Yr	03-Nov-21	10 Bulan	082197518054
19	Edi Tri Nugroho	07077	609	Masinis - II	15-Aug-19	36 Bulan	085230905283
20	Luthfi Galih Pratama	08462	690	Masinis - III Sr	08-Sep-21	12 Bulan	082330831909
21	Agus Sutrisno	N14107	506	Masinis - III Sr	06-Nov-19	34 Bulan	081289606547
22	Pujirin	04562	631	Masinis - III Yr	09-Feb-21	19 Bulan	081394451470
23	Supriyatno	06630	694	Masinis - IV Sr	08-Sep-21	12 Bulan	081310344599
24	Budi Santoso	05641	678	A. Listrik - I	30-Jun-21	14 Bulan	081357620426
25	Hendro Sasongko	07683	709	A. Listrik - II	05-Oct-21	11 Bulan	082142036336
26	Mohamad Jamal	07826	509	A. Listrik - II	01-Feb-20	31 Bulan	081317259506
27	Ngatiman	05389	819	Juru Motor	23-Mar-22	5 Bulan	082188751373
28	Sandi Sujono	05414	716	Juru Motor	01-Dec-21	9 Bulan	081355441743
29	Marudi	04817	701	Juru Motor	28-Mar-21	17 Bulan	082122330067
30	Hasanudin Saleh	05144	816	Serang	06-Oct-21	11 Bulan	085231644497
31	S u n a r n o	04565	512	Tandil	04-Jan-20	32 Bulan	082193553265
32	Alexander C. Korompis	07427	640	Kasap Deck	07-Mar-21	18 Bulan	085256614794
33	Pius Gultom	05336	687	Mistri - I	28-Jul-21	13 Bulan	085219750164
34	Harsono	07026	659	Mistri -I	06-Oct-21	11 Bulan	081383713191
35	Djunlan Sjachroni	07180	617	Juru Mudi	06-Nov-20	22 Bulan	081233764315
36	Teguh Dwi Waluyo	05572	821	Juru Mudi	23-Mar-22	5 Bulan	081346393793
37	Warsoko	05511	822	Juru Mudi	23-Mar-22	5 Bulan	085251728697
38	Nur Hasan Kamil	06279	671	Juru Mudi	02-Jun-21	15 Bulan	081330591248
39	Musabihin	07144	842	Juru Mudi	18-May-22	3 Bulan	0
40	Deni Mulyadi	07513	672	Panjarwala	02-Jun-21	15 Bulan	081312657445
41	Syaiful Anam	07562	823	Panjarwala	23-Mar-22	5 Bulan	085232047422
42	Ali Mahmudi	08253	649	Panjarwala	09-Mar-21	18 Bulan	082246851117
43	Ardiansyah	06946	464	Panjarwala	03-Sep-20	24 Bulan	081213112500
44	Andry L. Manullang	05349	433	Kasap Deck	29-Feb-20	30 Bulan	082293367296
45	Lambok Nalngolan	07057	467	Panjarwala	03-Sep-20	24 Bulan	082131456657
46	Muh. Usman Arif	07980	661	Panjarwala	07-Apr-21	17 Bulan	085227072062

NO	N A M A	NRP	SJL	JABATAN	TANGGAL NAIK	LAMA DIKAPAL	NO.TELPHON
47	Dodi Karyadi	07075	675	Mandor Mesin	02-Jun-21	15 Bulan	085242558181
48	Dede Rukasah	07127	520	Pandai Besi	29-Feb-20	30 Bulan	081232175765
49	Budiman	06654	615	Kasap Mesin	06-Dec-20	21 Bulan	081334576630
50	Achmad Basori	08268	556	Kasap Mesin	18-Sep-20	23 Bulan	082138152225
51	Syaipullah	05532	651	Juru Minyak	09-Mar-21	18 Bulan	085254204438
52	Kurnianto	N11136	588	Juru Minyak	04-Jan-20	32 Bulan	085327772230
53	Usman Salim	06651	522	Juru Minyak	04-Jan-20	32 Bulan	082123857587
54	Agung Widodo	07074	602	Juru Minyak	06-Nov-20	22 Bulan	081327070869
55	Achmad Riadi	06322	557	Juru Minyak	18-Sep-20	23 Bulan	081387254200
56	Agus Yatno	05036	666	Juru Minyak	05-May-21	16 Bulan	081220336655
57	Samsul Huda	06415	586	Perakit Masak	08-Oct-20	23 Bulan	081315461554
58	Slamet Supardi	07066	611	Perakit Masak	04-Jan-21	20 Bulan	081315845363
59	Lilik Haryanto	N11515	605	Juru Masak	06-Nov-20	22 Bulan	082139252594
60	B.Riston Sitindjak	N11302	837	Juru Masak	31-Mar-22	5 Bulan	085728318687
61	Jajang Suherman	N11407	824	Juru Masak	23-Mar-22	5 Bulan	081312624299
62	Dartopo	07358	567	Juru Masak	15-Aug-21	12 Bulan	081515640888
63	Arizall	N11457	646	Juru Masak	23-Feb-21	18 Bulan	082193733799
64	Dede Irawan	N11396	627	Juru Masak	09-Jan-21	20 Bulan	081335568876
65	Johan Malik	06423	629	Juru Masak	24-Jan-21	19 Bulan	082282228423
66	Yayan Setiawan	07261	628	Juru Masak	09-Jan-21	20 Bulan	081312856731
67	Sarwoto	N11519	590	Juru Masak	31-May-20	27 Bulan	082142487600
68	Pujyanto	N11523	676	Juru Masak	16-Jun-21	14 Bulan	081384689188
69	Heri Fakhruddin	06733	461	Pelayan Kepala	31-Aug-20	24 Bulan	082139168860
70	Sugito	07338	626	Pelayan Kepala	09-Jan-21	20 Bulan	081332030538
71	Abdullah Fatich	07121	601	Pelayan	06-Nov-20	22 Bulan	085259015000
72	Muhammad Dzikri H B	N15126	718	Pelayan	01-Dec-21	9 Bulan	082289119918
73	Sentot Budi Waskito	N11498	456	Pelayan	30-Jul-20	25 Bulan	082157863777
74	La Ode Hamirudin	N11266	670	Pelayan	02-Jun-21	15 Bulan	085292116436
75	Didik Suryanto	06705	827	Pelayan	23-Mar-22	5 Bulan	081287281137
76	Maji Gunawan	N11554	612	Pelayan	06-Dec-20	21 Bulan	081223373169
77	Yudi Rahmanto W	N11566	833	Pelayan	25-Apr-22	4 Bulan	08133243049
78	Ato Iskandar	N11531	643	Pelayan	23-Feb-21	18 Bulan	081323102017
79	Jajang Herdi	N11406	572	Pelayan	23-Feb-21	18 Bulan	081321712098
80	Rony Rusdianto	06386	432	Pelayan	29-Feb-20	30 Bulan	082132984399
81	Ade Sehabudin	N11382	643	Pelayan	23-Feb-21	18 Bulan	085221551428
82	Sungkono	05571	825	Pelayan	23-Mar-22	5 Bulan	081342196390
83	Muhamad Maulana	07140	530	Pelayan	15-Aug-19	36 Bulan	085230043465
84	Achmad Taufik	N11495	534	Pelayan	15-Feb-20	30 Bulan	085204572902
85	Saleh Hanapi	06769	803	Pelayan	15-Dec-21	8 Bulan	085338574747
86	Humintoro	N11340	832	Pelayan	25-Apr-22	4 Bulan	085230047553
87	Budianto	N11329	636	Pelayan	09-Feb-21	19 Bulan	085236719499
88	Hasanudin Hidayat	N11402	613	Pelayan	06-Dec-20	21 Bulan	085265091991
89	Hadi suharno	07507	638	Pelayan	09-Feb-21	19 Bulan	081216079900
90	Nurlin	N11558	615	Pelayan	06-Dec-20	21 Bulan	081242540065
91	Nahrowi	07145	619	Pelayan	06-Dec-20	21 Bulan	081219818316
92	Heru Setiyono	06707	592	Pelayan	20-Nov-19	33 Bulan	082190295960
93	S y a h r i l	06340	459	Pelayan	30-Jul-20	25 Bulan	085398454983
94	Siswanto	05539	618	Pelayan	20-Nov-19	33 Bulan	0812 24225183
95	Juju Juanda	04380	569	Pelayan	18-Jul-19	37 Bulan	082125031817
96	Kristoto	06725	492	Pelayan	05-Sep-20	24 Bulan	085229402235
97	Abdul Manaf	N11526	614	Pelayan	06-Dec-20	21 Bulan	082132438887

NO	N A M A	NRP	SJL	JABATAN	TANGGAL NAIK	LAMA DIKAPAL	NO.TELPHON
98	Leonardus R.Andi Lolo	07423	698	Pelayan	22-Sep-21	11 Bulan	081387302829
99	Darmawan A	N11331	584	Pelayan	07-Oct-20	23 Bulan	085242457689
100	Rahimudin	07329	637	Pelayan	06-Feb-21	19 Bulan	081228243539
101	Zaenal Abidin	07256	591	Pelayan	04-Jan-20	32 Bulan	081299141084
102	Rosyadi	04898	652	Penatu	09-Mar-21	18 Bulan	085216611772
103	Akhmad Syaifullah	05538	830	Penatu	23-Mar-22	5 Bulan	081332020278
104	Firman Aries Shofiyandi	PIDC	831	Satpam	06-Apr-22	5 Bulan	081228313436
105	Rusmadin	PIDC	802	Satpam	15-Dec-21	8 Bulan	085216611772
106	M Ilham	PIDC	688	Satpam	11-Aug-21	13 Bulan	081335639903
107	Nugroho Jati Priyono	PIDC	817	Satpam	09-Mar-22	6 Bulan	081280886166
108	Fathul Qorib	PIDC	706	Satpam	20-Oct-21	10 Bulan	081253970279
109	Moh.Masfuri	PIDC	805	Satpam	29-Dec-21	8 Bulan	082168099042
110	Suparno	PIDC	807	Satpam	26-Jan-22	7 Bulan	081315212119
111	Koko Winarko	PIDC	669	Satpam	05-May-21	16 Bulan	081338752924
112	Hardelis Siburian	PIDC	834	Satpam	25-May-22	3 Bulan	081233896953
113	Riuh Dian Alam	PIDC	699	Satpam	22-Sep-21	11 Bulan	081323805357
114	Boy Frans Pasaribu	Prola	681	Kadet Deck	30-Jun-21	14 Bulan	081360454478
115	Maria Lusiana Monica B	Prola	695	Kadet Deck	07-Aug-21	13 Bulan	085875578642
116	Faradilla Syllaa S	Prola	696	Kadet Deck	08-Aug-21	13 Bulan	081917074282
117	Muh. Aqsa Bilal	Prola	812	Kadet Mesin	02-Feb-22	7 Bulan	0
118	Erlina Rahmawati	Prola	697	Kadet Mesin	22-Sep-21	11 Bulan	085293583214
119	Surya Azhari	Prola	707	Kadet Mesin	08-Aug-21	13 Bulan	082223095915

**ARK PENGANTI CUTI**

1	Suyoto	05570	813	P U K - II	09-Feb-22	7 Bulan	081333681423
2	Abdullah Mustain	07068	834	Juru Motor	25-Apr-22	4 Bulan	0
3	Samiudin	07725	820	Mistri - II	23-Mar-22	5 Bulan	082189455819
4	Anton Syafri	05004	843	PUK - III	18-May-22	3 Bulan	0

KM. LABOAR, 30 JULI 2022



Lampiran 3 Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang

REPUBLIK INDONESIA  
Republic of Indonesia



**SERTIFIKAT KESELAMATAN KAPAL PENUMPANG**  
*PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE*

No. **AL.501/97/20/603.TP/2021**

Perpanjangan

Untuk daerah pelayaran **PERAIRAN INDONESIA / INDONESIAN WATERS**  
For ..... Sea Area

Diterbitkan menurut ketentuan  
*Issued under the provisions of the*

**UNDANG - UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO.17 TAHUN 2008**  
**TENTANG PELAYARAN**  
*INDONESIAN SHIPPING ACT NO. 17/2008*

**REPUBLIK INDONESIA**  
*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>	Isi kotor <i>Gross tonnage</i>
<b>LABOBAR</b>	<b>YHKN</b>	<b>JAKARTA</b>	<b>15136</b>
Wilayah Radio Kapal (NCVS Bab III/4) <i>Sea areas in which ship is certified to operate (NCVS Chapter III/4)</i>		Nomor IMO <sup>1</sup> <i>IMO Number<sup>1</sup></i>	
<b>A1+A2+A3</b>		<b>9281542</b>	
Tanggal pembangunan <i>Date of build</i>			
Kontrak <i>Contract</i>	Peletakan lunas <i>Keel laid</i>	Serah terima <i>Delivery</i>	Perubahan <i>Conversion</i>
---	<b>19-05-2003</b>	---	---

**DENGAN INI DINYATAKAN**  
*THIS IS TO CERTIFY*

1. Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan peraturan dan perundangan yang berlaku  
*That the ship has been surveyed in accordance with the present rule and regulation.*
2. Bahwa pemeriksaan menunjukkan bahwa :  
*That the survey showed that*
  - 2.1 kapal memenuhi persyaratan peraturan dan perundangan yang berlaku yang berkaitan dengan :  
*the ship complied with the requirements of the rule and regulation as regards :*
    1. bangunan, permesinan utama dan bantu, ketel dan bejana tekan lainnya;  
*the structure, main and auxiliary machinery, boilers and other pressure vessels;*
    2. tata susunan dan rincian subdivisi kedap air;  
*the watertight subdivision arrangements and details;*
    3. garis muat subdivisi berikut ini;  
*the following subdivision load lines:*

DKEP II - 05A

F 002061

Garis muat subdivisi yang ditetapkan dan dimarkakan pada sisi kapal bagian tengah <i>Subdivision load lines assigned and marked on the ship's side amidships</i>	Lambung Timbul <i>Freeboard</i>	Berlaku bilamana ruangan-ruangan dimana penumpang diangkat termasuk ruangan alternatif berikut ini <i>To apply when the spaces in which passengers are carried include the following alternative spaces</i>
---	---	---
---	---	---
---	---	---

- 2.2 kapal memenuhi persyaratan Perundang-undangan berkaitan dengan tata susunan kebakaran, sistem dan sarana keselamatan kebakaran serta bagian pengendali kebakaran;  
*the ship complied with the requirements of the Act as regards structural fire protection, fire safety systems and appliances and fire control plans;*
- 2.3 sarana dan perlengkapan penyelamatan diri dari sekoci penolong, rakit penolong dan sekoci penyelamat dilengkapi sesuai dengan peraturan Perundang-undangan;  
*the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Act;*
- 2.4 kapal dilengkapi dengan sarana pelempar tali dan instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri sesuai dengan peraturan-peraturan Perundang-undangan;  
*the ship was provided with line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Act;*
- 2.5 kapal memenuhi persyaratan peraturan Perundang-undangan yang berkaitan dengan instalasi radio;  
*the ship complied with the requirements of the Act as regards radio installations;*
- 2.6 fungsi instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri memenuhi persyaratan peraturan Perundang-undangan;  
*the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Act;*
- 2.7 kapal memenuhi persyaratan peraturan Perundang-undangan yang berkaitan dengan perlengkapan navigasi pelayaran, sarana embarkasi pandu dan publikasi nautika;  
*the ship complied with the requirements of the Act as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;*
- 2.8 kapal dilengkapi dengan penarangan, sosok dan sarana pembuat isyarat bunyi dan isyarat marabahaya sesuai dengan persyaratan peraturan Perundang-undangan dan Peraturan Internasional tentang Pencegahan Tubrakan di Laut;  
*the ship was provided with lights, shapes and means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of the Act and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;*
- 2.9 dalam segala hal kapal memenuhi persyaratan terkait peraturan Perundang-undangan;  
*in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Act;*
- 2.10 kapal ~~tidak~~ mengalami perubahan bentuk dan susunan yang berkaitan dengan pemenuhan peraturan Perundang-undangan Kapal non konvensional;  
*the ship was/was not subject to alternative design and arrangements in pursuance of Act of non convention vessel;*
- 2.11 dokumen yang membenarkan persetujuan akan perubahan bentuk dan susunan untuk keselamatan yang berkaitan dengan kebakaran ~~tidak~~ ditambah pada catatan dalam sertifikat ini.  
*a Document of approval of alternative design and arrangements for fire safety is/is not appended to this Certificate.*
3. Bahwa ~~tidak~~ diterbitkan Sertifikat Pembebasan.  
*That an Exemption Certificate has/has not been issued.*

Sertifikat ini berlaku sampai dengan **25 MEI 2022**  
*This Certificate is valid until*

Tanggal selesainya pemeriksaan sebagai dasar penerbitan sertifikat ini **SURABAYA, 17 NOPEMBER 2021**  
*Completion date of the survey on which this certificate is based*

Diterbitkan di **SURABAYA** Pada tanggal **24 NOPEMBER 2021**  
*Issued at Date on*

PUP 1 No. 820211109207955

Catatan  
*Notes*

Tanggal Peluncuran : 01-12-2004 di PAPANBURG - GERMANY  
*Date of Launching*

Dok Terakhir : 12-08-2021 s.d. 26-08-2021 di SURABAYA  
*Last Docking*

Daerah Pelayaran : PERAIRAN INDONESIA / INDONESIAN WATERS  
*Trading Area*

Dibuat dari : BAJA di : GERMANY  
*Build of at*

Klasifikasi : BKG + A100 (j) "PASSENGER SHIP" with Freeboard  
*Classification*  
1.808 m

Pemeriksaan umum y.a.d : 2024  
*Next intermediate / renewal Survey*

Lain-lain :  
*Others*



AN. MENTERI PERHUBUNGAN  
*OR. MINISTER OF TRANSPORTATION*  
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
*DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION*  
SYAHBANDAR UTAMA TG. PERAK SURABAYA  
U.B.  
KEPALA BIDANG STATUS HUKUM  
DAN SERTIFIKASI KAPAL  
SHAIFUL HERRY, S.H., M.M.  
Pembuat Tk.1 (IV/b)  
NIP. 199708121990091001

Lampiran 4 DOC (Document Of Compliance) KM. Labobar



**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 (jocret 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 pengabaran lepas pantai berpindah  
*Mobile offshore-unit*
- Kapal barang lainnya  
*Other cargo ship*

Dokumen ini berlaku sampai dengan  
*The Document of Compliance is valid until*

Tanggal verifikasi terakhir yang dijadikan dasar penerbitan Sertifikat :  
*Completion date of the verification on which the certificate is based*

Diterbitkan di JAKARTA  
*Issued at*

AUGUST 10<sup>th</sup>, 2025

DECEMBER 23<sup>rd</sup>, 2020

Dengan kewajiban dilaksanakan verifikasi berkala,  
*subject to periodical verification.*

PUP. NO. 820210228797296

A.n. MENTERI PERHUBUNGAN  
 O.A. MINISTER OF TRANSPORTATION  
 DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
 DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION  
 DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPেলাUTAN  
 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  
 Pejabat Harian  
 Acting Head of Office  
  
 WAHYU ARDIYANTO, S.T., M.T.  
 Kepala Tk. I (Hind)  
 No. 1900901 200604 1 001

DKP. II - 31a



Lampiran 5 SMC (Safety Management Certificate) KM. Labobar



10

**REPUBLIC INDONESIA**  
REPUBLIC OF INDONESIA

**SERTIFIKAT MANAJEMEN KESELAMATAN**  
**SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE**

No. AL...601/544/13/DE/2020

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>
LABOBAR	Y H K N	JAKARTA	15136	9281542

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 **JANUARY 15<sup>th</sup>, 2025** 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 **JANUARY 18<sup>th</sup>, 2020**  
*Completion date of the verification on which this certificate is based*

Diterbitkan di **JAKARTA** Tanggal **MAY 27<sup>th</sup>, 2020**  
*Issued at Date of issue*

PUP.N0.820200813684921

A.n. MENTERI PERHUBUNGAN  
 O.a. MINISTER OF TRANSPORTATION  
 DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
 DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION  
 DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPেলাUTAN  
 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  
 ENVIRONMENT PROTECTION

**MUDITRY AND, M.S.**  
 Kepala Subdirektorat Pencegahan Pencemaran dan  
 Manajemen Keselamatan Kapal dan  
 Perlindungan Lingkungan Diperairan  
 No. 1 (1/18)  
 1997091 001

Dikeluarkan dengan tipe kapal sebagai berikut: kapal penumpang, kapal penumpang dengan kecepatan tinggi, kapal barang dengan kecepatan tinggi, kapal pengangkut muatan curah, kapal tangki minyak, kapal tangki pengangkut bahan kimia, kapal tangki pengangkut gas, unit pengalihan Tugan pantai bergetah, kapal barang tenaga.



## Lampiran 6 Daftar Pertanyaan Wawancara

### Daftar Pertanyaan Wawancara

#### A. Pertanyaan untuk Nakhoda

1. Bagaimana implementasi *ISM Code* di atas kapal ?
2. Apakah perusahaan sudah memberi perhatian mengenai keselamatan *crew* kapal ?
3. Apakah pelaksanaan *International Safety Management Code (ISM Code)* di atas kapal sudah sesuai dengan ketentuan ?
4. Bagaimana cara mensosialisasikan *ISM Code* pada seluruh *crew* kapal ?
5. Apa kendala dalam mensosialisasikan implementasi *ISM Code* di atas kapal ?

#### B. Pertanyaan untuk Mualim I

1. Apakah yang dimaksud dengan *ISM Code* ?
2. Apakah keselamatan selalu menjadi prioritas dalam bekerja ?
3. Bagaimana cara mensosialisasikan *ISM Code* pada seluruh *crew* kapal terutama pada *cadet* ?
4. Apakah kendala-kendala dalam sosialisasi mengenai *ISM Code* di atas kapal ?
5. Apakah implementasi *ISM Code* di atas kapal sudah sesuai dengan ketentuan ?

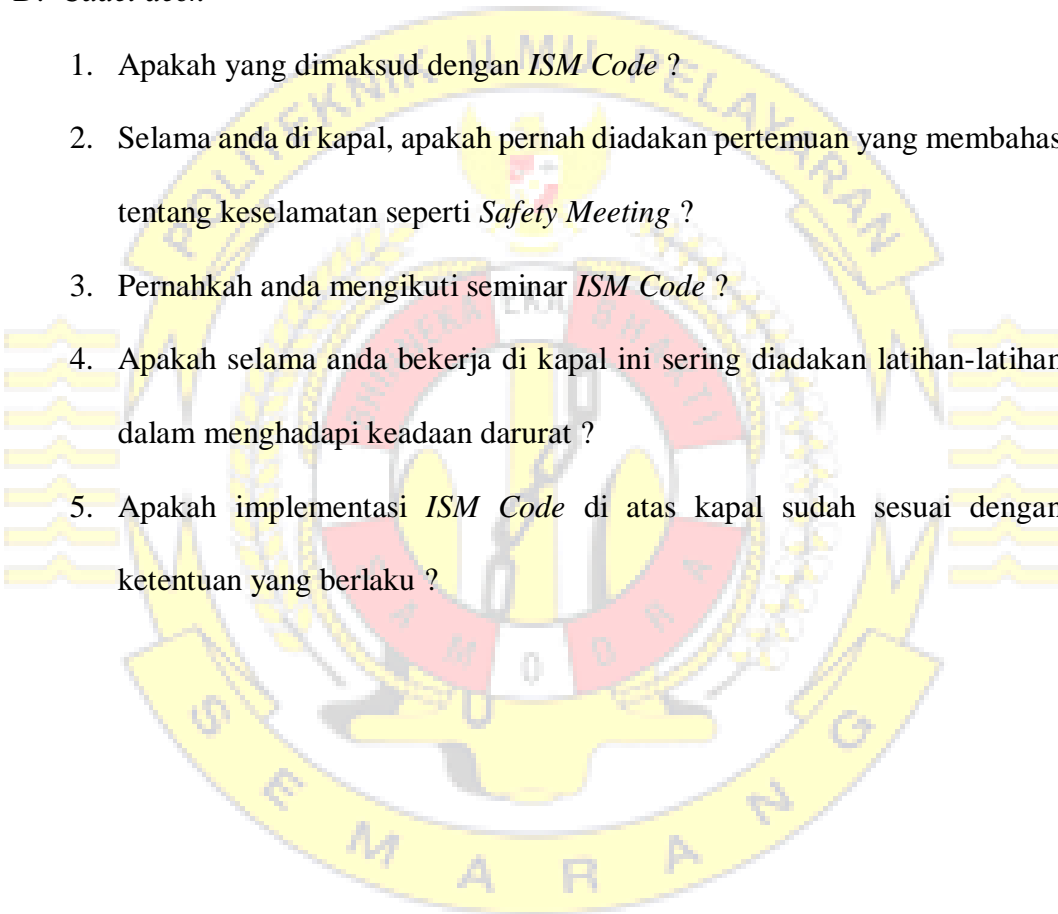
#### C. Mualim III

1. Apakah yang dimaksud dengan *ISM Code* ?
2. Apakah implementasi *ISM Code* di kapal sudah sesuai dengan ketentuan ?

3. Bagaimana upaya agar *crew* kapal dapat disiplin dalam memakai alat-alat keselamatan yang sesuai dengan *ISM Code* di atas kapal ?
4. Apakah manfaat dilaksanakannya penerapan *ISM Code* di atas kapal ?
5. Apakah *cadet* di kapal ini sudah mengetahui cara penggunaan APD yang sesuai dan manfaatnya ?

D. *Cadet deck*

1. Apakah yang dimaksud dengan *ISM Code* ?
2. Selama anda di kapal, apakah pernah diadakan pertemuan yang membahas tentang keselamatan seperti *Safety Meeting* ?
3. Pernahkah anda mengikuti seminar *ISM Code* ?
4. Apakah selama anda bekerja di kapal ini sering diadakan latihan-latihan dalam menghadapi keadaan darurat ?
5. Apakah implementasi *ISM Code* di atas kapal sudah sesuai dengan ketentuan yang berlaku ?



## Lampiran 7 Hasil Wawancara Narasumber 1

Nama Narasumber : Capt. Benny Andrian

Jabatan : Nakhoda (*Master*) KM. Labobar

Tempat / Waktu : KM. Labobar / 25 Juni 2022

Dengan hasil wawancara sebagai berikut :

### 1. Bagaimana implementasi *ISM Code* di atas kapal ?

“Implementasi *ISM Code* di KM. Labobar dilaksanakan melalui 4 tahapan yaitu :

#### a. Pertama

Yaitu pemberian pengarahan oleh *Designated Person (DP)* PT. Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) terhadap Nakhoda sebagai pimpinan di atas kapal mengenai hal-hal yang berkaitan dengan *ISM Code*. *Designated Person (DP)* adalah orang yang ditunjuk oleh perusahaan sebagai penghubung antara kapal dan perusahaan, berkewajiban dan mempunyai wewenang dalam mengawasi pengoperasian kapal dalam hal keselamatan dan perlindungan lingkungan dari pencemaran.

#### b. Kedua

Setelah pengarahan dari *Designated Person (DP)*, Nakhoda memberikan pengarahan kepada seluruh *crew* tentang definisi, tujuan dan manfaat dari *ISM Code* dan mengapa sistem ini harus dilaksanakan.

#### c. Ketiga

Pengarahan dari *Internal Auditor* tentang *Safety Management System (SMS)* perusahaan yang merujuk pada *ISM Code* kepada Nakhoda dan

seluruh perwira kapal. Namun, *Internal Audit* juga menjelaskan pengarahan tersebut dilakukan hanya secara garis besar karena sebagian pemahaman tentang *ISM Code* sudah dimengerti oleh pihak kapal. Nakhoda sudah mendapatkan penjelasan dari DP dan para perwira kapal sudah mengetahui dari Nakhoda.

d. Keempat

Perwira langsung memulai melaksanakan *Safety Management System (SMS)* dibawah pengawasan dan pengarahan Nakhoda serta di bantu oleh *crew* kapal agar berjalan dengan baik.”

2. Apakah perusahaan sudah memberi perhatian mengenai keselamatan *crew* kapal ?

“Sebenarnya perusahaan sudah mengarahkan dan memberi perhatian terhadap keselamatan *crew* di kapal namun terkadang perusahaan kurang memperhatikan mengenai pengadaan alat-alat keselamatan di atas kapal, tapi saya juga memperhatikan bahwa *crew* kapal kurang menjaga dengan baik APD tersebut. APD tidak dikembalikan ke tempatnya semula dan tidak dirawat dengan baik oleh *crew*”

3. Apakah pelaksanaan *International Safety Management Code (ISM Code)* di atas kapal sudah sesuai dengan ketentuan ?

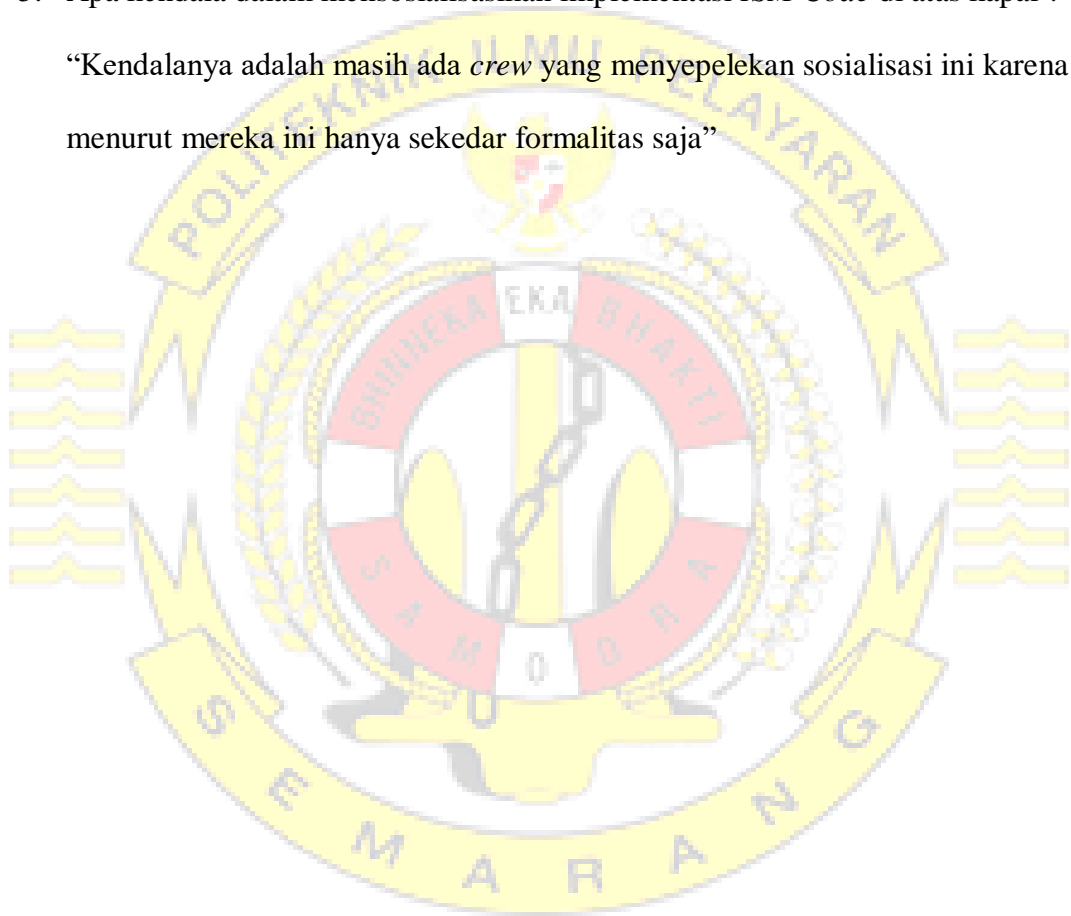
“Belum sesuai karena *crew* masih tidak mematuhi ketentuan yang ada seperti memakai APD dalam bekerja di atas kapal”

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

“Kalau menurut saya harus dilaksanakan pelatihan mengenai *ISM Code* secara garis besarnya saja agar seluruh *crew* mudah memahami fungsi dari penerapan *ISM Code* dalam bekerja di atas kapal, bahwa *Personal Safety Equipment* itu sangat penting untuk menjaga keselamatan kerja di atas kapal”

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

“Kendalanya adalah masih ada *crew* yang menyepelekan sosialisasi ini karena menurut mereka ini hanya sekedar formalitas saja”



## Lampiran 8 Hasil Wawancara Narasumber 2

Nama Narasumber : Saparudin Juda Bakti

Jabatan : Mualim I (*Chief Officer*) KM. Labobar

Tempat / Waktu : KM. Labobar / 28 Juni 2022

Dengan hasil wawancara sebagai berikut :

1. Apakah yang dimaksud dengan ISM Code ?

“*ISM Code* adalah suatu sistem terstruktur dan terdokumentasi mengenai manajemen untuk pengoperasian kapal secara aman dan pencegahan pencemaran lingkungan laut”

2. Apakah keselamatan selalu menjadi prioritas dalam bekerja ?

“Tentu saja keselamatan dalam bekerja di atas kapal selalu menjadi prioritas dalam bekerja. Karena dengan kita mengurangi dampak dari kecelakaan kerja kita dapat menciptakan lingkungan kerja yang kondusif dan produktif”

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

“Dengan cara memberikan arahan agar tetap disiplin dalam memakai APD saat bekerja di kapal terutama pada *cadet* karena nantinya *cadet* juga akan menjadi perwira di kapal. Saya dan mualim yang lain juga harus bekerja sama memperhatikan *crew* dan *cadet* saat bekerja agar dapat menegur ketika ada *crew* atau *cadet* yang tidak memakai APD yang sesuai.”

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

“Masih banyak *crew* yang menyepelekan dan memilih untuk tidak mengikuti sosialisasi tersebut dengan alasan sedang bekerja”

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

“Belum sesuai, karena masih ada *crew* yang tidak memakai APD yang sesuai”



## Lampiran 9 Hasil Wawancara Narasumber 3

Nama Narasumber : Yakop Ganesha

Jabatan : Mualim III (*Third Officer*) KM. Labobar

Tempat / Waktu : KM. Labobar / 01 Juli 2022

Dengan hasil wawancara sebagai berikut :

1. Apakah yang dimaksud dengan ISM Code ?

“*ISM Code* adalah suatu sistem manajemen yang isinya mengenai prosedur keselamatan saat bekerja di kapal dan pencegahan pencemaran lingkungan laut”

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

“Belum sesuai. Mungkin karena sebagian besar *crew* tidak paham mengenai *ISM Code*”

3. Bagaimana upaya agar *crew* kapal dapat disiplin dalam memakai alat-alat keselamatan yang sesuai dengan *ISM Code* di atas kapal ?

“Upaya yang dilakukan adalah setiap hari waktu *toolbox meeting crew* harus sudah memakai APD yang sesuai untuk bekerja”

4. Apakah manfaat dilaksanakannya penerapan *ISM Code* di atas kapal ?

“Manfaatnya adalah terciptanya lingkungan kerja yang aman dan kondusif, serta pekerjaan juga menjadi lebih produktif”

5. Apakah *cadet* di kapal ini sudah mengetahui cara penggunaan APD yang sesuai dan manfaatnya ?



“Untuk minggu pertama *cadet* naik ke kapal dilaksanakan familiarisasi mengenai apa saja yang ada di kapal dan apa fungsinya jadi *cadet* sudah mengetahui cara penggunaan dan juga manfaat dari APD”



Lampiran 10 Hasil Wawancara Narasumber 4

Nama Narasumber : Maria Lusiana Monica Beno

Jabatan : *Cadet* KM. Labobar

Tempat / Waktu : KM. Labobar / 05 Juli 2022

Dengan hasil wawancara sebagai berikut :

1. Apakah yang dimaksud dengan *ISM Code* ?

“Prosedur keselamatan kerja dan pencegahan pencemaran lingkungan laut”

2. Selama anda di kapal, apakah pernah diadakan pertemuan yang membahas tentang keselamatan seperti *Safety Meeting* ?

“Setiap tiga bulan sekali diadakan *Safety Meeting*”

3. Pernahkah anda mengikuti seminar *ISM Code* ?

“Waktu saya di kampus sudah diadakan seminar *ISM Code* sebagai syarat memperoleh sertifikat *ISM Code*”

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

“Setiap seminggu sekali diadakan latihan keadaan darurat penurunan sekoci dan latihan kebakaran. Untuk latihan keadaan darurat lainnya diadakan setiap tiga bulan sekali secara bergantian”

5. Apakah anda mengetahui bagaimana cara memakai alat-alat keselamatan yang benar serta apa manfaatnya ?

“Iya saya tahu, karena waktu saya pertama kali naik kapal langsung diberi pengarahan dan familiarisasi kapal serta alat-alat keselamatan di atas kapal serta manfaatnya”