



**IMPLEMENTASI ISM CODE (*INTERNATIONAL SAFETY
MANAGEMENT*) CODE TERHADAP KESELAMATAN CREW DI MV
PAN HARVEST**

SKRIPSI

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

Oleh

PANDU SETYAJI
NIT. 572011127829 N

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV NAUTIKA
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2025**

HALAMAN PERSETUJUAN

IMPLEMENTASI ISM CODE (INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT) CODE TERHADAP KESELAMATAN CREW DI MV PAN HARVEST

Disusun Oleh : PANDU SETYAJI
NIT. 572011127829

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,2025

Dosen Pembimbing I
Materi

Capt. SUHERMAN, M.Si., M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19660915 199903 1 001

Dosen Pembimbing II
Metodelogi dan Penelitian

KURNIANDRI RYAN PUTRANTI,
S.ST.Pel., MSi
PPPK (Gol X)
NIP. 19920115 202321 2 035

Mengetahui,
Ketua Program Studi Nautika

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

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul **"Implementasi ISM Code (*International Safety Management*) Code Terhadap Keselamatan Crew di MV PAN HARVEST"**

karya :

Nama : Pandu Setyaji

NIT : 572011127829

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Dewan Penguji Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, pada hari, tanggal..... 2025.

Semarang,

2025

PENGUJI

Penguji I : **MANUNGKU TRINATA PRAMUDHITA, S.Si.T., M.Pd**
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19770323 201012 1 001

Penguji II : **Capt. SUHERMAN, M.Si., M.Mar**
Pembina (IV/a)
NIP. 19660915 199903 1 001

Penguji III : **Capt. INDAH SARASWATI, S.Pd., M.T., M.Mar**
Penata (III/c)
NIP. 19770115 200912 2 001

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Ir. MAFRISAL, M.T., M.Mar.E
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19730205 199903 1 002

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Pandu Setyaji

NIT : 572011127829

Program Studi : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul **“Implementasi ISM Code (International Safety Management) Code Terhadap Keselamatan Crew di MV PAN HARVEST”** adalah benar hasil karya saya sendiri, bukan jiplakan atau plagiat dari skripsi orang lain atau pengutipan sebagian dan/atau seluruh materi dengan cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku. Pendapat dan temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Saya bertanggung jawab terhadap judul maupun isi dari skripsi ini dan apabila terbukti merupakan hasil jiplakan skripsi atau karya tulis orang lain atau ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam skripsi ini, maka saya bersedia untuk membuat skripsi dan karya tulis dengan judul baru dan/atau menerima sanksi lain.

Semarang,2025

Yang menyatakan,



PANDU SETYAJI
NIT. 572011127829

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

1. *If you wanna buy something without look at the price tag, you must hard working without looking at the time.*
2. *If you've got your mother's prayers, you have got everything.*

Persembahan :

1. Kedua orang tua, (Alm.) Bapak Trimanto dan Ibu Nuryanti yang selalu mendukung, dan menjadi guru kehidupan saya dalam menjalani hidup.
2. Keluarga dan orang-orang terdekat yang selalu membantu, men-support, dan memberikan semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
3. Teman-teman Angkatan 57 tercinta, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

PRAKATA

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Assalamu'alaikum Warohmatullahi Wabarokatuh.

Alhamdulillah, segala puji dan rasa syukur saya panjatkan kepada Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa, atas segala limpahan nikmat, rahmat, karunia-Nya, sehingga peneliti mampu menyelesaikan dan menuntaskan penelitian skripsi dengan judul **“Implementasi ISM Code (International Safety Management) Code Terhadap Keselamatan Crew di MV PAN HARVEST”**.

Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan dalam meraih dan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel.) dalam bidang Nautika serta untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini, peneliti mendapatkan banyak dukungan, bantuan, bimbingan, arahan, dan beberapa masukan dari beberapa pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini dengan penuh rasa hormat peneliti menyampaikan ucapan terima kasih kepada :

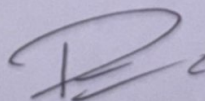
1. Dr. Ir. Mafrisal, M.T., M.Mar.E selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Dr. Yustina Sapan, S.Si.T., M.M selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd selaku Dosen Wali.
4. Capt. Suherman, M.Si., M.Mar selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi.

5. Ibu Kurniandri Ryan Putranti, S.ST.Pel., MSi selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penelitian.
6. Bapak dan Ibu dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat selama melaksanakan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. Seluruh informan wawancara dalam penelitian ini yang telah bersedia meluangkan waktunya untuk memberikan informasi tentang topik penelitian ini, sehingga keterangan yang telah diberikan oleh informan dapat peneliti tambahkan sebagai pendukung penelitian ini.
8. Partner saya Giska Deswita Maharani yang selalu memberikan dukungan, perhatian, doa serta semangat kepada peneliti dalam menyusun dan menyelesaikan skripsi ini.
9. Seluruh pihak yang telah membantu dan ikut andil dalam penyelesaian penelitian skripsi yang tidak dapat disebutkan satu per satu.

Skripsi ini masih banyak kekurangan sehingga diharapkan adanya saran dan masukan yang bersifat membangun guna kesempurnaannya. Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi seluruh pembaca dan dapat menjadi literasi di perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Wassalamu'alaikum Warohmatullahi Wabarokatuh.

Semarang,.....2025



PANDU SETYAJI
NIT. 572011127829

ABSTRAK

Setyaji, Pandu. 2025. “Implementasi *ISM Code (International Safety Management) Code* Terhadap Keselamatan *Crew* di MV PAN HARVEST”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Suherman, M.Si., M.Mar , Pembimbing II: Kurniandri Ryan Putranti, S.ST.Pel., MSi.

Keselamatan kerja merupakan salah satu aspek utama yang harus diperhatikan dalam operasional kapal. Penelitian ini berfokus pada implementasi *ISM Code (International Safety Management) Code* terhadap keselamatan *crew* kapal di MV PAN HARVEST. Studi ini dilatarbelakangi oleh tingginya angka insiden di atas kapal yang disebabkan oleh kurangnya kesadaran *crew* terhadap pentingnya SOP dan penggunaan alat pelindung diri. Dengan mengkaji bagaimana penerapan *ISM Code* di kapal, penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi kendala yang menghambat implementasi *ISM Code* serta menemukan langkah strategis untuk meningkatkan efektivitasnya.

ISM Code (International Safety Management Code) adalah aturan internasional yang ditetapkan oleh IMO (*Internanational Maritime Organization*) dengan tujuan untuk memastikan keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim, aturan ini berlaku untuk kapal dengan GT 500 atau lebih seperti kapal kargo, kapal penumpang, maupun kapal lainnya yang beroperasi di jalur internasional, ada beberapa dokumen yang termasuk ke dalam *ISM code* seperti *DOC (Document of Compliance)* untuk perusahaan dan *SMC (Safety Management Certificate)*

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode pengumpulan data melalui observasi langsung, wawancara, dokumentasi, dan studi literatur. Hasil penelitian menunjukkan bahwa masih terdapat banyak *crew* yang mengabaikan aturan keselamatan, seperti tidak menggunakan *safety harness* atau *life jacket* saat bekerja di area berisiko. Faktor penghambat utama meliputi kurangnya pelatihan rutin, lemahnya pengawasan manajemen, dan rendahnya kesadaran individu terhadap pentingnya keselamatan kerja.

Temuan penelitian ini memberikan rekomendasi praktis, termasuk pelatihan keselamatan yang lebih intensif, peningkatan pengawasan, serta penyediaan fasilitas keselamatan yang nyaman dan mudah digunakan. Diharapkan, penerapan langkah-langkah ini dapat meningkatkan keselamatan kerja di kapal dan mendukung tercapainya slogan IMO, yaitu "*safe, secure, efficient shipping on clean ocean.*"

Kata Kunci: Keselamatan kerja, *ISM Code*, *crew* kapal, Implementasi.

ABSTRACT

Setyaji, Pandu. 2025. *“Implementation of the ISM Code (International Safety Management) for Crew Safety on MV PAN HARVEST.”* Thesis. Diploma IV Program, Port and Shipping Department, Merchant Marine Polytechnic Semarang, Advisor (I): Capt. Suherman, M.Si., M.Mar, Advisor (II): Kurniandri Riyan Putranti, S.ST.Pel., MSi.

Work safety is a critical aspect of ship operations. This study focuses on the implementation of the ISM Code (International Safety Management) concerning crew safety aboard the MV PAN HARVEST. The research is motivated by the high incidence of shipboard accidents caused by the crew's lack of awareness of the importance of SOPs and personal protective equipment. By examining the application of the ISM Code, this study aims to identify the obstacles hindering its implementation and propose strategic measures to enhance its effectiveness.

ISM Code (International Safety Management Code) is an international rule set by IMO (International Maritime Organization) with the aim of ensuring shipping safety and protection of the maritime environment, this rule applies to ships with GT 500 or more such as cargo ships, passenger ships, and other ships operating on international routes, there are several documents included in the ISM code such as DOC (Document of Compliance) for companies and SMC (Safety Management Certificate)

This research adopts a qualitative approach, utilizing data collection methods such as direct observation, interviews, and literature review. The findings reveal that many crew members still disregard safety regulations, such as not using safety harnesses or life jackets while working in high-risk areas. Key inhibiting factors include a lack of regular training, weak managerial oversight, and low individual awareness of the significance of work safety.

This study offers practical recommendations, including more intensive safety training, enhanced supervision, and providing user-friendly safety facilities. These measures are expected to improve onboard work safety and support the IMO's vision of "safe, secure, efficient shipping on clean ocean."

Keywords: Work safety, ISM Code, ship crew, Implementation.

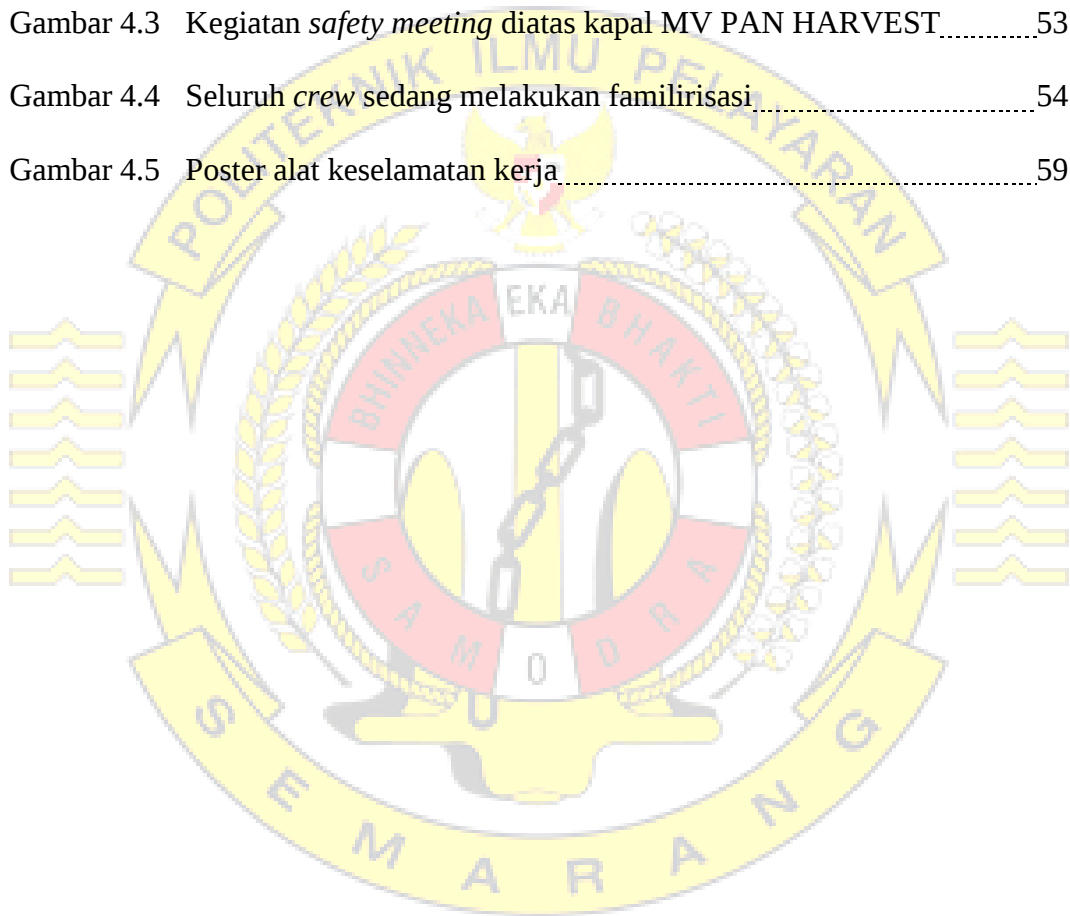
DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAK	viii
<i>ABSTRACT</i>	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian	5
C. Rumusan Masalah	5
D. Tujuan Penelitian.....	5
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
A. Deskripsi Teori	7
B. Kerangka Pikir Penelitian.....	24
BAB III METODE PENELITIAN	25
A. Metode Penelitian.....	25
B. Tempat Penelitian.....	27

C.	Sampel Sumber Data Penelitian/Informan	27
D.	Teknik Pengumpulan Data	28
E.	Instrumen Penelitian	32
F.	Teknik Analisis Data Kualitatif.....	35
G.	Pengujian Keabsahan Data	38
BAB IV	HASIL PENELITIAN	40
A.	Gambaran Konteks Penelitian	40
B.	Deskripsi Data	42
C.	Temuan	45
D.	Pembahasan Hasil Penelitian.....	51
BAB V	SIMPULAN DAN SARAN	60
A.	Simpulan.....	60
B.	Keterbatasan Penelitian	60
C.	Saran	61
DAFTAR PUSTAKA		65
LAMPIRAN		68

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	PAN HARVEST.....	20
Gambar 2.2	Kerangka Pikir.....	24
Gambar 4.1	Bosun memperbarui <i>reflective tape</i>	50
Gambar 4.2	<i>Crew deck</i> yang sedang mengecat ulang <i>marking</i>	51
Gambar 4.3	Kegiatan <i>safety meeting</i> diatas kapal MV PAN HARVEST.....	53
Gambar 4.4	Seluruh <i>crew</i> sedang melakukan familirisasi.....	54
Gambar 4.5	Poster alat keselamatan kerja.....	59



DAFTAR TABEL

Tabel 3.1	Pedoman Wawancara.....	34
Tabel 4.1	Jurnal Terdahulu.....	41
Tabel 4.2	<i>Ship Particullar</i> MV PAN HARVEST.....	45



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 *Script Wawancara Informan I*
- Lampiran 2 *Script Wawancara Informan II*
- Lampiran 3 *Script Wawancara Informan III*
- Lampiran 4 *Crew List*
- Lampiran 5 *Ship Particullar*
- Lampiran 6 Bosun memindahkan *liferaft* baru tanpa menggunakan *safety equipment*
- Lampiran 7 Familiarisasi alat-alat keselamatan kepada *crew* yang dilakukan sebulan sekali atau ketika ada *crew* yang baru join
- Lampiran 8 Familiarisasi *crew* tentang cara mengatasi insiden *oil spill*
- Lampiran 9 *Tool box meeting* yang dilakukan setiap sebelum melakukan pekerjaan
- Lampiran 10 *Safety Management Certificate (SMC)*
- Lampiran 11 *Document of Compliance (DOC)*

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Demi menjamin keselamatan seluruh awak beserta *crew* kapal secara menyeluruh, POS SM yang merupakan perusahaan pengelola kapal terkemuka asal Korea tengah menerapkan rangkaian kebijakan pengaturan operasional yang mengutamakan keselamatan serta penghematan anggaran dengan mengacu pada sasaran "Kinerja Tertinggi dengan OPEX Terendah". Mengacu pada keunggulan beragam serta kemampuan bersaing yang terhimpun dari badan usaha, upaya berkelanjutan akan dilakukan guna mewujudkan rekanan yang terjamin, hemat biaya, dan memiliki kredibilitas. Sementara itu, IMO (*International Maritime Organization*) perlu berperan aktif melakukan pemantauan, pemberian saran, serta penyuluhan mengenai keselamatan *crew* saat menjalankan tugas di kapal.

Aspek keselamatan menjadi hal terpenting yang wajib diutamakan oleh para pelaut yang menjalankan tugas di kapal. Setiap badan usaha pelayaran berkewajiban memantau agar *crew* yang bertugas mematuhi seluruh tata cara keselamatan serta ketentuan yang berlaku di kapal. Pihak perusahaan mengharapkan pengoperasian kapal dapat menghasilkan laba sembari tetap mengutamakan keselamatan *crew* selama berada di kapal. Pencapaian lingkungan kerja yang terjamin dan menyenangkan dapat diwujudkan melalui pelaksanaan aktivitas sehari-hari berdasarkan standar operasional yang berlaku. Setiap pekerja perlu menjalankan tugasnya secara saksama dan penuh

kewaspadaan, serta menghindari tindakan sembrono demi mewujudkan kondisi *zero accident*. (Andi Hendrawan, 2021:10)

Organisasi Maritim Internasional (IMO) tetap berkomitmen pada semboyan "*safe, secure, efficient shipping on clean oceans*," yang menegaskan bahwa seluruh kegiatan pelayaran harus memprioritaskan keselamatan, keamanan, efisiensi penggunaan sumber daya, serta perlindungan lingkungan laut. Salah satu upaya untuk mencapai tujuan ini adalah penerapan ISM (*International Safety Management*) Code, yang menjadi pedoman utama dalam pengelolaan keselamatan kapal dan perlindungan lingkungan laut. (IMO, 2020:7).

Ketentuan yang berlaku saat ini memiliki sasaran menghindarkan serta meminimalkan musibah, sekaligus menjaga keselamatan pekerjaan secara menyeluruh, terutama melindungi nyawa *crew* kapal. Hal tersebut merupakan bagian dari usaha meningkatkan mutu operasional kapal pengangkut muatan, yang mengharuskan adanya kemahiran pelayaran berstandar tinggi (*good seaman ship*) untuk memastikan terjaganya keselamatan dan pengamanan kapal. Peristiwa musibah pelayaran, mulai dari karamnya kapal, benturan antar kapal, kapal yang terdampar, *crew* yang tercebur (*man over board*), kerusakan lingkungan laut, serta musibah kerja *crew* kapal mengisyaratkan keterbatasan kemampuan personel yang bertugas. Mengingat hal tersebut, penerapan implementasi ISM code pada kapal memegang peranan utama sebagai panduan pelaksanaan tugas dan peningkatan kualitas kerja *crew* di atas kapal. (Saputra, 2021:87).

Selama menjalankan pengamatan di MV PAN HARVEST, penulis mengamati sejumlah *crew* kapal yang menunjukkan perilaku yang kurang hati-hati serta kurang memerhatikan keselamatan pribadi, lingkungan kerja, maupun rekan kerja. Dengan alasan mencari kemudahan saat bertugas, para *crew* secara sadar memilih untuk tidak mematuhi SOP (*Standart Operasional Procedure*) yang telah ditetapkan. Pengamatan menunjukkan bahwa *crew* sering mengabaikan pemakaian perlengkapan pelindung wajib, antara lain *safety mask*, *safety helmet*, dan *safety shoes*. Penggunaan alat pelindung menimbulkan ketidaknyamanan bagi *crew* saat menjalankan tugas. Mereka mengungkapkan bahwa *safety shoes* menyebabkan langkah menjadi lambat, sedangkan *safety helmet* memicu rasa tidak nyaman di kulit kepala. Berbagai keluhan serupa juga disampaikan. Minimnya kesadaran untuk menggunakan perlengkapan ini mengakibatkan munculnya masalah ringan seperti iritasi kulit, benda asing masuk ke mata, hingga jatuh karena permukaan licin. Tanpa upaya pencegahan yang memadai, pengontrolan berkala, dan pemberian pemahaman yang tepat, situasi ini berpotensi membahayakan nyawa pekerja. Dampak buruk tidak hanya menimpa *crew* bersangkutan tetapi juga rekan kerja lainnya. Lebih jauh lagi, musibah di tempat kerja dapat merugikan berbagai pihak, mulai dari *crew* hingga pihak perusahaan.

Penelitian serupa oleh Faris Sutajaya (2023) dalam penelitiannya yang berjudul "Implementasi ISM Code Terhadap Keselamatan Penumpang di KM. Sinabung", menemukan bahwa implementasi ISM Code di KM. Sinabung telah dilaksanakan namun belum optimal. Kurangnya pengetahuan, kesadaran, serta

pengawasan terhadap penumpang terkait keselamatan menjadi faktor penghambat implementasi di kapal tersebut. Upaya yang disarankan meliputi peningkatan pelatihan dan kompetensi, pemasangan poster keselamatan agar implementasi *ISM Code* dapat terlaksana secara optimal.

Menurut penelitian oleh Adenantha (2024), terdapat perbedaan persepsi antara *crew* kapal dan manajemen dalam penerapan *ISM Code* terkait keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut. Perbedaan ini dapat menyebabkan ketidakefisienan dalam implementasi *ISM Code*, yang pada gilirannya dapat mempengaruhi keselamatan dan perlindungan lingkungan.. Oleh karena itu, disarankan agar perusahaan pelayaran meningkatkan komunikasi dan pemahaman bersama antara kru dan manajemen melalui pelatihan dan sosialisasi rutin mengenai *ISM Code*.

.. Berdasarkan pengamatan di kapal MV PAN HARVEST, terdapat *crew* yang belum menunjukkan kepedulian memadai terhadap aspek keselamatan. Hal ini tampak saat pemasangan *pilot ladder*, dimana mereka tidak mengenakan alat pelindung berupa *safety harness* dan *life jacket*. Sehingga pada saat proses pemasangan *pilot ladder* dikarenakan kurang waspada jari *crew* tersebut terlilit tali sehingga *crew* tersebut hampir terjatuh ke laut, akibatnya kuku pada ibu jari *crew* tersebut pecah dan cedera memar akibat lilitan tali. Pasca insiden yang terjadi, pemberian pemahaman mengenai keselamatan kerja di atas kapal menjadi langkah penting untuk menekan bahaya kecelakaan yang mengancam *crew*. Peningkatan kesiagaan dan wawasan *crew* saat menjalankan tugas perlu diutamakan agar aspek keselamatan selalu menjadi prioritas. Pengoptimalan

berbagai usaha demi menjamin keselamatan *crew* wajib dilaksanakan supaya moto IMO tentang *safe, secure, efficient shipping on clean ocean* bisa diwujudkan.

Mempertimbangkan persoalan yang telah diuraikan, penulis mengajukan skripsi dengan judul “IMPLEMENTASI ISM CODE (*INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT*) CODE TERHADAP KESELAMATAN CREW DI MV PAN HARVEST”.

B. Fokus Penelitian

Mengacu pada pemaparan sebelumnya, ditambah pengamatan saat penulis menjalani praktik (prala), serta beragamnya masalah terkait implementasi ISM Code di kapal, maka pembahasan akan dipusatkan pada tiga pokok berikut:

1. Mengetahui bagaimana implementasi ISM code di atas kapal.
2. Mengetahui faktor-faktor yang menghambat implementasi ISM Code.
3. Mengidentifikasi rangkaian upaya untuk memaksimalkan implementasi ISM Code bagi crew kapal.

C. Perumusan Masalah

Mengacu pada uraian pendahuluan yang sudah disampaikan, berikut adalah rumusan pokok persoalan yang menjadi pembahasan:

1. Bagaimana implementasi ISM Code di MV PAN HARVEST?
2. Faktor apakah yang menghambat implementasi ISM Code di MV PAN HARVEST?
3. Langkah-langkah apakah yang dilakukan untuk meningkatkan implementasi ISM Code di MV PAN HARVEST ?

D. Tujuan Penelitian

Mengacu pada persoalan yang telah diuraikan, pengamatan ini memiliki beberapa sasaran berikut:

1. Untuk mengetahui implementasi *ISM Code* terhadap *crew* di atas kapal MV PAN HARVEST.
2. Mengetahui faktor yang dapat menghambat implementasi *ISM Code* di atas kapal MV PAN HARVEST.
3. Mengetahui langkah yang dapat dilakukan agar meningkatkan implementasi *ISM Code* di atas kapal MV PAN HARVEST.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Berikut merupakan kegunaan penyusunan skripsi ini:

1. Manfaat Secara Teoritis
 - a. Memperluas pengetahuan mengenai urgensi *ISM Code* dalam operasional kapal.
 - b. Meningkatkan kemampuan menguraikan kendala operasional kapal serta mengembangkan pemikiran kritis untuk setiap masalah yang muncul.
2. Manfaat Praktis
 - a. Bagi taruna

Memperkaya pemahaman calon pelaut seputar urgensi implementasi *ISM Code* saat bertugas di kapal sebelum mereka menjalani pelatihan praktik di laut.
 - b. Bagi *crew*

Memberikan panduan bagi seluruh *crew* mengenai signifikansi keselamatan kerja yang mengacu pada *ISM Code*.

c. Bagi perusahaan

Memperluas pemahaman serta memperkaya pengetahuan yang memungkinkan pimpinan mengutamakan keselamatan *crew* saat menetapkan setiap kebijakan dan mengambil keputusan terkait operasional kapal.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Deskripsi Teori

Bagian ini memaparkan dasar pemikiran yang terhubung dengan pokok pembahasan. Guna mempermudah pemahaman, penulis mengulas berbagai sumber pustaka. Penulis menyajikan keterangan mengenai rujukan terpercaya yang bisa dijadikan pedoman, agar pembaca memperoleh gambaran yang jelas terkait topik yang dibahas dalam skripsi ini.

1. Implementasi.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Edisi Keenam (2020), implementasi diartikan sebagai pelaksanaan atau penerapan, yaitu proses mewujudkan keputusan atau rencana menjadi tindakan nyata untuk mencapai tujuan tertentu. Secara garis besar, implementasi merupakan perwujudan keputusan yang sudah ditetapkan sebelumnya. Pelaksanaan yang dimaksud mencakup tindakan perorangan maupun masyarakat yang mengarah pada sasaran yang telah disetujui bersama. Proses ini menjamin terwujudnya suatu ketentuan serta menghasilkan manfaat nyata bagi orang lain, yang pada akhirnya bisa menciptakan dampak positif bagi tindakan perorangan maupun kelompok masyarakat.

Implementasi mencakup rangkaian tindakan penerapan kebijakan umum yang dituangkan ke dalam peraturan perundang-undangan. Selain itu, penerapan tersebut bisa berwujud arahan atau hasil musyawarah pimpinan serta putusan lembaga pengadilan. Setiap keputusan yang diambil bertujuan

untuk menyelesaikan masalah yang ada dan menghasilkan manfaat sesuai dengan sasaran yang telah ditentukan (Wahyudi, 2020:72).

Menurut pandangan yang disampaikan oleh Sutrisno, (2022: 63), Pelaksanaan kebijakan implementasi dapat dimulai setelah tujuan dan sasaran yang ingin dicapai ditetapkan dengan jelas. Proses implementasi memerlukan perencanaan yang rinci dan persiapan yang matang agar hasil yang diinginkan dapat tercapai sesuai dengan target yang telah ditentukan.

Implementasi bertujuan untuk merealisasikan tujuan yang telah disepakati bersama dalam suatu keputusan resmi. Proses ini melibatkan serangkaian kegiatan yang mengubah hasil kesepakatan menjadi pedoman praktis, dengan fokus pada upaya perbaikan yang berkelanjutan untuk mencapai hasil yang optimal."(Hadi, 2023: 59)

Menurut Pratama, (2022: 88) pelaksanaan kebijakan dipengaruhi oleh beberapa faktor penting, antara lain:

- a. Kondisi lingkungan yang mendukung pelaksanaan kebijakan,
- b. Hubungan antar organisasi yang terlibat,
- c. Ketersediaan sumber daya yang memadai,
- d. Karakteristik lembaga yang bertanggung jawab dalam implementasi."

Berdasarkan pemaparan Sumarsono, (2022: 120) Keberhasilan implementasi kebijakan dipengaruhi oleh beberapa faktor, di antaranya:

- a. Kualitas dan kejelasan aturan yang diterapkan, serta relevansi dan kelayakannya.

- b. Ketersediaan anggaran yang memadai untuk mendukung pelaksanaan kebijakan.
- c. Pemilihan metode atau perangkat yang tepat untuk mencapai tujuan kebijakan, seperti mekanisme subsidi atau layanan.
- d. Kesiapan organisasi pelaksana, termasuk sumber daya manusia yang terlatih dan koordinasi yang efektif.
- e. Dukungan dari masyarakat sasaran, baik individu maupun kelompok.
- f. Kondisi lingkungan di tempat pelaksanaan kebijakan, termasuk aspek geografis, sosial, dan ekonomi.

Berdasarkan kamus Webster yang dikutip Syuhida (2022:23), kata implementasi berasal dari "*implementation*" dalam bahasa Inggris. Istilah tersebut merupakan turunan dari "*to implement*" yang bersumber dari kata Latin "*implementatum*". Makna "*to implement*" mengacu pada penyediaan berbagai perangkat serta prasarana yang menghasilkan capaian optimal dari setiap tindakan yang dilaksanakan.

Implementasi yaitu rangkaian aktivitas pengelolaan yang bisa diamati melalui berbagai proses yang sudah ditentukan. Proses pengelolaan tersebut mencakup berbagai tindakan administratif yang dapat dilihat secara bertahap sesuai dengan sasaran yang telah ditetapkan.

Berdasarkan uraian tersebut, implementasi mengandung pengertian sebagai rangkaian kegiatan mewujudkan atau menggerakkan sebuah gagasan, perencanaan, metode atau pedoman khusus demi terwujudnya sasaran yang ditetapkan dalam suatu wadah atau kumpulan. Proses

implementasi memuat tahapan nyata untuk merealisasikan suatu pemikiran atau rancangan yang sudah disusun atau dirumuskan sebelumnya.

2. ISM Code

Penerapan ISM Code bermula dari serangkaian musibah pelayaran yang sebagian besar disebabkan oleh kelalaian petugas serta buruknya pengelolaan di atas kapal. Peristiwa paling mencolok terjadi pada kapal Feri RORO Herland of Free Enterprise yang melintasi selat Inggris. Kapal tersebut tenggelam pukul 18.00 WIB pada 6 Maret 1987, sesaat setelah berlayar meninggalkan pelabuhan Zeebrugge dengan kondisi pintu haluan masih terbuka. Meskipun asisten bosun memiliki tugas utama menutup pintu haluan, ia justru tertidur di kamarnya se usai menyelesaikan pekerjaan merapikan dan membersihkan ruang muat. Bosun yang menyadari pintu masih terbuka memilih mengabaikannya karena beranggapan hal tersebut bukan bagian dari kewajibannya. Sementara itu, Mualim I yang melihat pintu haluan masih terbuka berasumsi bahwa asisten bosun sedang menjalankan tugasnya.

Musibah pelayaran terjadi saat kapal penyeberangan Estonia melakukan perjalanan dari Talim, Estonia menuju Stockhlom, Swedia. Peristiwa yang berlangsung pada 28 September 1994 tersebut merenggut nyawa 852 penumpang. Penyebab utama kecelakaan ini bermula dari pintu haluan yang tidak terpasang dengan sempurna, sehingga terlepas ketika menghadapi gelombang tinggi. Selain itu, crew kapal tidak segera

mengaktifkan sinyal peringatan bahaya. Mereka baru membunyikan tanda tersebut setelah kapal mengalami kemiringan parah selama lima menit. Berdasarkan uraian tersebut, dapat ditarik kesimpulan bahwa kecerobohan serta kekeliruan manusia merupakan faktor yang menyebabkan peristiwa itu terjadi. Selama prosesnya, IMO mengadakan dua ketetapan terkait keselamatan. Ketetapan pertama disahkan saat persidangan dewan ke-16 yang diselenggarakan pada Oktober 1998, yakni resolusi A.647(16) yang mengatur pedoman penerapan tata kelola keselamatan pengoperasian kapal serta upaya mencegah pencemaran. Setelah resolusi A.674(16) diterapkan dalam kurun waktu tertentu, IMO kemudian menetapkan *International Safety Management code for safety operation of ship and for pollution prevention* (ISM code). Selanjutnya, pada 1998, ISM code mulai diberlakukan secara menyeluruh di tingkat internasional.

Sebagai panduan pengaturan kapal yang ditetapkan secara global, ISM Code atau International Safety Management Code menyajikan serangkaian ketentuan mengenai tata kelola pengoperasian kapal yang mengutamakan keselamatan serta upaya menjaga kelestarian perairan laut dari berbagai bentuk pencemaran. Mengingat pesatnya kemajuan sektor maritim dewasa ini, IMO memiliki wewenang untuk menyesuaikan aturan tersebut melalui proses amandemen. (Capt. Sulistijo M.Pd, 2022:23)

Berdasarkan pandangan Anderson (2003:7), ISM Code merupakan unsur dari sistem peraturan maritim dunia yang mengawasi keselamatan pelayaran. Pengaturan keselamatan pelayaran mulai diberlakukan lewat

perjanjian antarnegara tentang ketentuan garis muat pada tahun 1934. Seusai peperangan global kedua, seiring pembentukan PBB dan IMO, aturan pelayaran mengalami perluasan cakupan.

Mengacu pada penjelasan Biro Klasifikasi Indonesia mengenai "*certification program to the International Safety Management code*" yang diuraikan oleh Kurniawan (2020:5), sasaran pokok *ISM Code* mencakup upaya pencegahan kecelakaan yang disertai dengan penjagaan lingkungan serta penerapan sistem manajemen keselamatan guna menekan kemungkinan munculnya kecelakaan.

International Safety Management Code menetapkan ketentuan global terkait pengelolaan keselamatan serta operasional kapal dan penanggulangan polusi. Melalui resolusi A.444(XI), berbagai negara diimbau mengupayakan bantuan bagi nakhoda dalam menjalankan tugas terkait keselamatan pelayaran dan pelestarian lingkungan. Selanjutnya, melalui resolusi A.680(17), IMO menggariskan pentingnya tata kelola yang tepat guna memenuhi kebutuhan kapal dalam menjaga mutu keselamatan dan mencegah pencemaran. Asas dan sasaran yang bersifat universal menjadi landasan *ISM Code*. Mengingat bentuknya yang generik, *ISM Code* dirancang agar bisa diterapkan di berbagai bidang. Setiap jenjang pengelolaan, baik di daratan maupun di atas kapal, memerlukan tingkat pemahaman dan perhatian yang beragam. Kesungguhan, kemauan, dan kesepakatan dari pemimpin kapal menjadi dasar pelaksanaan pengelolaan keselamatan. Selain itu, dorongan semangat, kepekaan, dan kemampuan

setiap orang berperan penting dalam mewujudkan keselamatan dan menghindari pencemaran.

Berdasarkan keterangan International Maritime Organization. (2019). *MSC.466(101) dalam Amendments to the International Safety Management (ISM) Code*. Unsur-unsur utama dalam ISM Code mencakup:

1. Kebijakan Keselamatan (*Safety Policy*)
2. Tanggung Jawab dan Otoritas (*Responsibility and Authority*)
3. Manajemen Risiko (*Risk Management*)
4. Audit dan Evaluasi (*Audit and Evaluation*)
5. Penyelidikan Kecelakaan dan Insiden (*Accident and Incident Investigation*)
6. Pelatihan dan Kompetensi (*Training and Competence*)
7. Dokumentasi dan Catatan (*Documentation and Records*)
8. Sumber Daya (*Resources*)
9. Perencanaan dan Implementasi (*Planning and Implementation*)
10. Keamanan Siber (*Cyber Security*)
11. Perbaikan Berkelanjutan (*Continuous Improvement*)

12. Pengelolaan Keberlanjutan dan Lingkungan (*Sustainability and Environmental Management*)

Berkaitan dengan *ISM Code*, seorang nakhoda memiliki beberapa tugas dan kekuasaan penting. Pemimpin kapal tersebut berkewajiban untuk implementasi berbagai ketentuan perusahaan, terutama menyangkut keselamatan serta prosedur alat pelindung yang telah ditetapkan. Selain itu, nakhoda berperan mendorong semangat *crew* agar mematuhi ketentuan yang berlaku. Penyampaian arahan dan petunjuk yang sesuai keadaan perlu dilakukan secara ringkas dan mudah dipahami. Nakhoda juga wajib memastikan terpenuhinya semua syarat yang diwajibkan, serta secara rutin memeriksa *Safety Management System*. Bila menemukan kekurangan, nakhoda harus menyampaikan laporan kepada pihak manajemen yang berada di darat (IMO, 2018:13). Dalam penerapan *ISM CODE*, suatu kapal wajib memiliki rangkaian tata cara untuk mengatasi serta mencegah gangguan keselamatan. Pelaksanaan sistem ini mengharuskan penunjukan seorang petugas kapal yang memiliki wewenang mengawasi, membimbing, serta memastikan keselamatan beserta perlindungan lingkungan dari aktivitas kapal.

Penerapan *ISM Code* secara tepat pada setiap kapal menjadi kunci utama untuk menjaga keselamatan awak di atas kapal, menghindari musibah, melindungi kelestarian laut dari cemaran, serta mengamankan aset yang ada. Peraturan yang mengacu pada ketentuan SOLAS 74 Bab IX ini berlaku

mengikat untuk seluruh jenis kapal tanpa terkecuali. Berdasarkan panduan ISM (*International Safety Management*) Code yang diterbitkan IMO (2018:11), sistem manajemen keselamatan atau *Safety Manajemen System* (SMS) di setiap perusahaan memiliki beberapa sasaran utama untuk mencapai keselamatan. Tujuan tersebut mencakup:

- a. mewujudkan lingkungan kerja yang terjamin serta memastikan pengoperasian kapal berjalan dengan selamat.
- b. menentukan upaya pencegahan untuk mengantisipasi berbagai kemungkinan bahaya.
- c. memperkuat kemampuan tenaga kerja terkait manajemen keselamatan serta kesiagaan saat menghadapi situasi gawat.

Berdasarkan ketentuan IMO (2018:11), sistem pengelolaan keselamatan wajib memastikan terlaksananya peraturan secara tepat dengan memperhatikan kaidah, arahan, serta tolok ukur yang disarankan oleh IMO, pihak pemerintah, dan lembaga-lembaga kelautan. Beberapa keunggulan penerapan ISM CODE mencakup berbagai aspek berikut:

- a. Menciptakan suasana kapal yang terjamin dan menyenangkan bagi penghuninya.
- b. Melindungi wilayah perairan beserta ekosistem laut dari berbagai bentuk kerusakan.
- c. Mengatur pembagian wewenang serta kewajiban awak dengan lebih terperinci.
- d. Memperkecil kemungkinan terjadinya musibah di kapal.

- e. Memaksimalkan aspek keselamatan dan perlindungan selama berlayar.

3. Keselamatan

Mengacu pada ketentuan yang termuat dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia terbitan ke-6 (2020), kata keselamatan berakar dari kata dasar selamat yang mengandung makna terlindung dari musibah, ancaman, serta kemungkinan celaka yang mungkin terjadi. Suatu keadaan dapat disebut keselamatan apabila terwujud situasi yang terjamin dari segi ragawi, perasaan, aktivitas kerja, dan kejiwaan, serta tidak terpengaruh oleh faktor-faktor tersebut.

Mengacu pada pemikiran Smith, J., & Roberts, D. (2022). *The Distinction Between Safety and Health in Occupational Settings. Journal of Occupational Health and Safety*, 45(2), 120-132, Beliau memaparkan perbedaan antara keselamatan dan kesehatan, dimana keselamatan berkaitan dengan pencegahan kecelakaan dan cedera ditempat kerja sementara kesehatan berfokus pada pencegahan masalah kesehatan jangka panjang serta mengurangi resiko penyakit. Beberapa contoh bahaya terkait keselamatan di lingkungan kerja mencakup cedera memar, terkilir, retak tulang, tercebur ke laut, gangguan mata, dan berbagai risiko serupa. Sasaran utama penjagaan keselamatan tidak lain merupakan upaya mencegah musibah serta dampak merugikan yang mungkin muncul sesudahnya.

Berdasarkan ketentuan yang tercantum pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang mengatur tentang pelayaran, pengertian keselamatan

dan keamanan pelayaran mencakup terwujudnya kondisi yang terjamin bagi transportasi di wilayah perairan, area pelabuhan, berikut upaya menjaga kelestarian kawasan bahari. Pemerintah bertanggung jawab mengatur pelaksanaan keselamatan serta pengamanan pelayaran. Pengamanan dan keselamatan transportasi laut mencakup terpenuhinya syarat-syarat kelaiklautan kapal, yang didukung oleh perangkat navigasi memadai, meliputi beberapa aspek berikut:

a. Kelaiklautan Kapal

Suatu kapal dinyatakan memenuhi standar kelaiklautan bila memiliki dokumen serta sertifikat yang masih sah. Aspek kelaiklautan mencakup:

- 1) keselamatan kapal
- 2) upaya menangkal pencemaran yang berasal dari kapal
- 3) pengaturan awak kapal
- 4) batasan muatan dan cara pemuatan kapal
- 5) pemenuhan hak awak kapal serta jaminan kesehatan bagi penumpang
- 6) kedudukan hukum kapal
- 7) pengelolaan keselamatan dan upaya pencegahan pencemaran dari kapal
- 8) sistem pengelolaan pengamanan kapal.

b. Kenavigasian

Kenavigasian yang baik meliputi:

- 1) sarana bantu navigasi pelayaran.
- 2) telekomunikasi pelayaran.

- 3) hidrografi dan meteorologi.
- 4) alur dan perlintasan.
- 5) pengerukan dan reklamasi.
- 6) pemanduan.

Berdasarkan pengamatan yang telah dilaksanakan, aspek keselamatan pada sebuah kapal mencerminkan kondisi yang memenuhi beragam standar. Pemenuhan standar tersebut meliputi mutu bahan, rancangan bangunan, sistem permesinan, jaringan listrik, serta kemantapan kapal. Selain itu, kelengkapan perangkat penyelamat dan peralatan radio elektronik juga wajib sesuai ketentuan yang berlaku. Seluruh aspek ini dibuktikan melalui pengujian berkala dan masa berlaku dokumen penunjang keselamatan yang masih aktif.

Suatu keadaan bebas dari musibah serta ancaman dapat diartikan sebagai keselamatan. Pencegahan musibah melalui berbagai upaya merupakan wujud dari keselamatan, sehingga setiap orang mampu beraktivitas dalam situasi terlindungi. Sebagai bagian dari disiplin ilmu, keselamatan mengkaji beragam metode guna menekan kemungkinan terjadinya musibah serta meminimalkan dampak buruk terhadap keuangan dan kesehatan.

4. Crew

Personel yang bertugas di kapal merupakan seorang pelaut yang menghabiskan waktu di lautan atau bisa juga diartikan sebagai orang yang mengendalikan kapal serta membantu berbagai kegiatan pengoperasian,

pemeliharaan, atau pemberian layanan pada sebuah kapal. Pengertian ini meliputi seluruh pekerja yang menjalankan tugasnya di atas kapal. Mengacu pada peraturan menteri perhubungan republic indonesia nomor pm 140 TAHUN 2016 yang mengatur tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi serta Dinas Jaga Pelaut, pada Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 12 menyebutkan bahwa personel kapal merupakan tenaga kerja yang melaksanakan tugas di kapal atas penugasan dari pemilik atau pengelola kapal, dengan pembagian tugas sesuai posisi yang tertera dalam dokumen sijiil.

5. Kapal Curah (*Bulk Carrier*)

Kapal curah (*bulk carrier*) merupakan salah satu jenis sarana pengangkutan laut yang beroperasi memindahkan muatan dari suatu wilayah ke wilayah lainnya di bawah komando seorang kapten. Catatan sejarah memperlihatkan bahwa kapal telah menjadi sarana perpindahan utama umat manusia sejak masa silam untuk melintasi berbagai perairan, baik sungai maupun lautan, yang diawali dengan ditemukannya perahu sederhana. Masyarakat zaman dahulu memanfaatkan rakit, sampan, atau perahu sebagai alat penyeberangan mereka. Seiring bertambahnya keperluan akan kapasitas angkut dan perkembangan zaman, terciptalah rakit berukuran lebih besar yang kemudian dinamakan kapal.

Pada masa silam, bahan utama pembuatan kapal berasal dari bambu dan kayu. Seiring pergantian masa serta tuntutan akan ketangguhan kapal untuk mendukung pergerakan saat melintasi lautan, maka konstruksi kapal beralih menggunakan bahan pokok besi dan baja. Sistem penggerak kapal

mengalami perkembangan berarti, mulai dari penggunaan dayung, beralih memanfaatkan hembusan angin melalui pemasangan layar sebagai daya dorong. Selanjutnya, penemuan mesin uap mengambil peran sebagai sistem penggerak pokok. Mengikuti kemajuan era dan transformasi teknologi maritim, saat ini kapal memanfaatkan tenaga diesel atau nuklir sebagai sumber daya penggerak utama. Pada masa silam, penentuan haluan kapal terbatas pada pelayaran dekat pesisir atau benua. Seiring perubahan masa, *crew* mulai memanfaatkan rasi bintang sebagai petunjuk arah pelayaran. Memasuki abad 20 dan kemajuan teknologi masa kini, penentuan posisi serta arah menjadi sangat praktis melalui perangkat GPS yang menawarkan ketepatan sangat akurat berkat dukungan sistem satelit.

Sebagai salah satu armada pengangkutan laut, kapal pengangkut muatan massal didesain secara spesifik guna memuat barang dalam volume banyak tanpa kemasan. Berbagai muatan yang dapat diangkut mencakup aneka hasil tambang seperti batu bara dan bijih besi, serta bermacam bahan mentah termasuk biji-bijian. Berbeda dengan kapal kontainer yang dilengkapi sistem penyimpanan khusus, ruang muat pada jenis kapal ini bisa berupa area terbuka atau tertutup tanpa fasilitas pengemasan. Rancangan kapal jenis ini mengutamakan kelancaran pelayaran serta pemanfaatan ruang secara maksimal saat mengangkut muatan curah. Berdasarkan dimensi serta

ragam barang
armada
terbagi menjadi
golongan,



yang diangkut,
pengangkut ini
beberapa
mencakup

handysize, supramax, dan capesize. Sebagai tulang punggung pengangkutan barang di seluruh dunia, kapal pengangkut besar memegang peran utama dalam pelayaran antarnegara. Sebagai gambaran nyata, dapat dilihat pada MV PAN HARVEST yang dimiliki oleh PAN OCEAN.

Gambar 2.1 PAN HARVEST

Sumber : Dokumen pribadi

6. DPA (*Designated Person Ashore*)

Perwakilan yang ditugaskan di daratan memiliki tanggung jawab untuk memastikan pengoperasian kapal berlangsung dengan aman serta menciptakan saluran komunikasi yang efektif antara personel darat dengan *crew* kapal. Pihak yang ditunjuk sebagai DPA memperoleh wewenang untuk berkomunikasi secara langsung dengan jajaran tertinggi manajemen perusahaan. Selain itu, seorang DPA memiliki tugas dan otoritas untuk mengawasi serta mengendalikan operasional setiap kapal, terutama yang berkaitan dengan keselamatan dan upaya mencegah kerusakan lingkungan kerja maritim. Hal ini mencakup pengawasan terhadap berkas administratif, tata laksana, serta pelatihan-pelatihan terkait keselamatan di atas kapal (Agus Wahyudi, 2022:15)

Berdasarkan panduan *ISM Code* yang diterbitkan IMO (2018:13), penugasan DPA (*Designated Person Ashore*) bertujuan menjamin

pengoperasian kapal berlangsung dengan mengutamakan keselamatan serta menciptakan jalur komunikasi antara pihak perusahaan dengan seluruh personel yang bertugas. Setiap badan usaha pelayaran wajib mengangkat satu atau beberapa perwakilan yang berkedudukan di area daratan dengan wewenang berkomunikasi secara langsung kepada jajaran pimpinan tertinggi. Pihak yang memperoleh penugasan memiliki kewajiban serta otoritas yang meliputi pengawasan terhadap aspek keselamatan dan upaya pencegahan pencemaran pada setiap kapal. Selain itu, mereka wajib memastikan tersedianya bantuan serta sumber daya yang mencukupi dari darat sesuai dengan keperluan yang ada.

7. *Safety induction*

Pengarahan *safety induction* merupakan rangkaian penyampaian keterangan serta petunjuk ringkas yang diberikan kepada seluruh penumpang kapal mengenai keselamatan. Materi yang disampaikan mencakup berbagai aspek seperti kemungkinan munculnya ancaman, metode pengawasan risiko, tata cara penggunaan alat pelindung, beragam tindakan yang tidak diperbolehkan selama berada di kapal, serta prosedur penyelamatan saat menghadapi situasi gawat, ditambah sejumlah pemberitahuan penting lainnya (Ari Eko Widianoro, 2020:15).

Safety induction bagi para penumpang yang berada di kapal umumnya memuat pemberitahuan tentang sistem peringatan orang jatuh ke laut, prosedur meninggalkan kapal, posisi titik berkumpul, serta langkah-langkah

darurat. Salah satu maksud pemberian safety induction adalah menyampaikan potensi bahaya yang muncul akibat melanggar ketentuan di kapal dan metode yang benar serta sigap dalam menghadapi situasi berbahaya.

8. *Safety meeting*

Safety meeting merupakan perbincangan yang diselenggarakan di kapal untuk membahas keselamatan, kesehatan kerja, serta beragam persoalan yang terdapat di kapal. Maksud utama *Safety meeting* ialah memperkuat kewaspadaan dan pemahaman *crew* mengenai kemungkinan bahaya dan risiko di lingkungan kerja, termasuk upaya mencegah musibah dan luka yang bisa timbul selama menjalankan tugas.

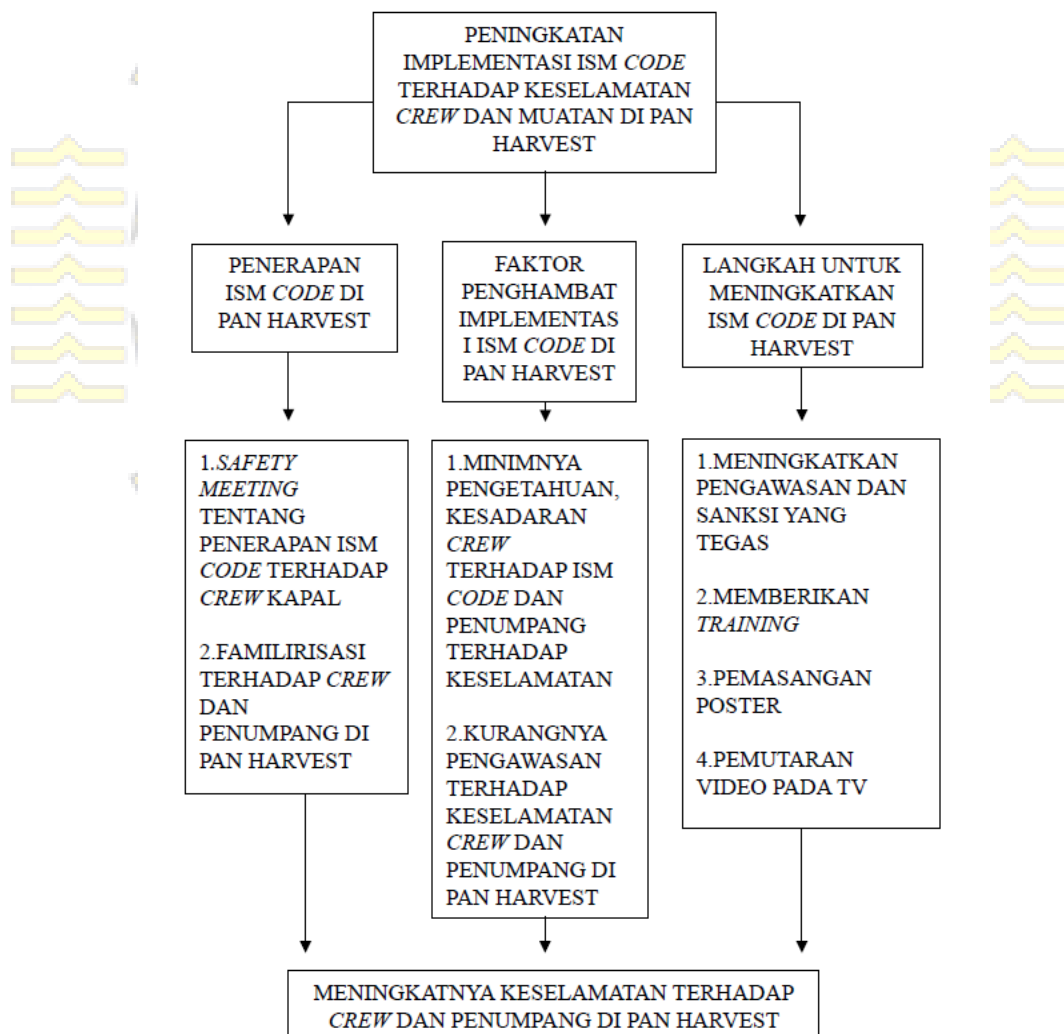
Safety meeting mempunyai maksud utama mewujudkan lingkungan kerja yang terjamin, memelihara kesehatan *crew*, serta menekan peluang terjadinya kecelakaan dan luka-luka. Sebagai sarana penyampaian berbagai keterangan mengenai keselamatan dan kesehatan *crew* saat bertugas, *Safety meeting* menghadirkan pembahasan terkait prosedur kerja serta pengenalan maupun peningkatan pemahaman tentang berbagai ketentuan yang berlaku di atas kapal. Pelaksanaan *Safety meeting* biasanya berada di bawah pimpinan Nakhoda yang merupakan pemimpin tertinggi sekaligus penanggung jawab di atas kapal, dengan melibatkan seluruh *crew* yang bertugas.

9 . Familiarisasi

Familiarisasi menjadi cara memperkenalkan, menyebarluaskan, atau upaya membiasakan suatu proses kemasyarakatan yang wajib diterapkan oleh implementasi pelaksanaannya di atas kapal, baik untuk seluruh penumpang maupun khususnya bagi setiap *crew* yang baru bergabung. Sasaran Familiarisasi ini bertujuan menyampaikan keterangan serta pemahaman kepada *crew* dan penumpang kapal terkait *muster station*, alat pelindung, metode penanggulangan bahaya, serta berbagai pantangan di atas kapal yang bisa mengancam keselamatan. Selain itu, kegiatan ini memungkinkan *crew* kapal mengetahui dan mencerna tanggung jawab utama pengoperasian kapal beserta seluruh prosedur keselamatan yang diberlakukan di atas kapal. Sasaran Familiarisasi mencakup penyampaian keterangan dan pemaparan kepada *crew* serta penumpang kapal mengenai *muster station*, alat pelindung, berikut metode penanggulangan bahaya yang berpotensi muncul, misalnya saat terjadi kebakaran atau proses penyelamatan saat kondisi genting, ditambah berbagai ketentuan yang harus dipatuhi di atas kapal yang berpotensi mengancam keselamatan.

B. Kerangka Pikir Penelitian

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



Gambar 2.2 Kerangka Pikir

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Adapun kesimpulan dari permasalahan yang ada di MV PAN HARVEST dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Implementasi *ISM Code* di atas kapal MV PAN HARVEST sudah di laksanakan namun masih kurang optimal sebab beberapa *crew* masih menganggap penggunaan *safety equipment* mengganggu kenyamanan *crew* dalam melakukan pekerjaan.
2. Faktor faktor yang menyebabkan kurang optimalnya implementasi *ISM code* di MV PAN HARVEST yaitu keterbatasan dalam pengetahuan dan kesadaran *crew* serta minimnya pengawasan terhadap keselamatan *crew* di MV PAN HARVEST menjadi faktor yang menghambat implemetasi *ISM code* di MV PAN HARVEST.
3. Upaya upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan implementasi *ISM Code* di MV PAN HARVEST yaitu dengan meningkatkan pengawasan, pemberian sanksi yang tegas, memberikan diklat pelatihan, dan pemasangan poster terkait dengan *ISM Code*.

B. Keterbatasan Penelitian

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

1. Peneliti tidak dapat mendapatkan bukti dokumentasi pada beberapa kecelakaan kerja yang terjadi di lapangan yang disebabkan oleh kelalaian *crew* dalam menggunakan alat keselamatan, dikarenakan pada saat bekerja tidak diperkenan untuk membawa kamera.
2. Terbatasnya literatur terdahulu yang membahas tentang implementasi ISM *Code* sehingga peneliti mengalami kesulitan dalam mendapatkan referensi pendukung yang termutakhir terutama dalam bentuk jurnal atau publikasi ilmiah.

C. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang peneliti jabarkan sebagai Langkah perbaikan di masa yang akan mendatang berikut peneliti jabarkan beberapa saran dengan harapan implementasi ISM *Code* dapat berjalan dengan baik sebagaimana mestinya sehingga dapat meningkatkan keselamatan *crew* kapal MV PAN HARVEST.

1. Hendaknya perwira yang bertanggung jawab selalu melakukan TBM (*Tool Box Meeting*) sebelum melakukan pekerjaan untuk menganalisis resiko resiko yang ada pada saat bekerja dan mengantisipasinya dengan *safety equipment* yang sesuai prosedur .
2. Sebaiknya perusahaan menerapkan *training* kepada *crew* sebelum naik ke atas kapal terkait dengan ISM *Code* minimal 1 minggu sebelum naik ke atas kapal sehingga *crew* yang akan naik ke kapal sudah dibekali pengetahuan tentang keselamatan .
3. Poster poster keselamatan hendaknya ditempatkan ditempat yang mudah dilihat dengan jelas dan tidak boleh terhalang oleh sesuatu .

DAFTAR PUSTAKA

Andi Hendrawan. 2021. *Keselamatan Kerja di Atas Kapal: Tanggung Jawab dan Prosedur Operasional*. Jakarta: Penerbit Maju Sejahtera.

Smith, J., & Roberts, D. 2022. *The Distinction Between Safety and Health in Occupational Settings*. Journal of Occupational Health and Safety, 45(2), 120-132.)

Undang Undang / Nomor 17 / tahun 2008 tentang pengaturan pelayaran

Capt. Sulistijo M.Pd, 2022. *Kecelakaan Kapal dan Faktor Penyebabnya*. Jakarta: Pelita Maritim.

Grindle, 2015. *Implementasi Kebijakan: Teori dan Praktik*. Yogyakarta: Pustaka Belajar.

IMO (International Maritime Organization). 2018. *International Safety Management (ISM) Code and Guidelines on Implementation of the ISM Code*. London: IMO Publications.

International Maritime Organization (IMO). 2019. *International Safety Management (ISM) Code and Guidelines on Implementation of the ISM Code*. London: International Maritime Organization.

Kamús Besar Bahasa Indonesia Edisi ke-6 2020 (*Kamus Besar Bahasa Indonesia*). Jakarta: Balai Pustaka.

Kurniawan. 2020. *Peranan International Safety Management Code Dalam Menunjang Keselamatan Para Awak Kapal. Peranan International Safety Management*.

Kristanto, Lilik. 2018. *Metode Penelitian Kualitatif: Teori dan Aplikasi*. Semarang: Universitas Semarang Press.

Miles, Matthew B., & Huberman, A. Michael. 2017. *Qualitative Data Analysis: A Methods Sourcebook*. 3rd Edition. Thousand Oaks, CA: SAGE Publications.

Seto. 2021. *Metode Penelitian Kualitatif: Perspektif, Teknik, dan Penggunaan dalam Ilmu Sosial*. Yogyakarta: Andi Offset.

Peraturan menteri perhubungan republik indonesia nomor pm 140
TAHUN 2016

Saputra, M. 2021. *Penerapan ISM Code dalam Pengelolaan Keselamatan Kerja di Kapal*. Yogyakarta: Pustaka Ilmu.

Suparlan, Parlan. 2020. *Teknik Pengamatan dalam Penelitian Sosial*. Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia.

Sujarweni, V. W. 2023. *Metode Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif dalam Ilmu Sosial dan Pendidikan*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Sugiyono. 2020. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Sugiyono. 2020. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Syuhida. 2022. *Kebijakan Publik dan Implementasi: Analisis dan Konsep*. Jakarta: Gramedia.

Tanzeh, Ahmad. 2023. *Pengumpulan Data dalam Penelitian Ilmiah*. Jakarta: RajaGrafindo Persada.

Yuni, M. 2021. *Penyajian Data dalam Penelitian Kualitatif*. Malang:
UMM Press.



LAMPIRAN

Lampiran 1

Laporan Hasil Wawancara Informan 1

Peneliti : Pandu Setyaji (Cadet)

Informan : Capt. Chae Seung Hyeob (Nakhoda)

Hasil wawancara peneliti dengan Informan adalah sebagai berikut :

Peneliti : Selamat siang capt

Informan 1: Iya, Siang

Peneliti : Mohon izin capt, apakah capt ada waktu senggang ? saya hendak melakukan wawancara terkait implementasi ISM code di kapal ini

Informan 1 : iya silahkan pandu, tidak masalah

Peneliti : menurut kapten, berdasarkan pengalaman kapten, bagaimana implementasi ISM code terhadap keselamatan crew di kapal ini?

Informan 1 : Mengenai saya implementasi ism code terhadap keselamatan di kapal ini sudah terlaksanakan, hanya saja ada beberapa crew yang masih memiliki pemikiran bahwa mengenakan safety equipment Ketika bekerja hanya membuat perasaan tidak nyaman Ketika bekerja, hal ini sangat disayangkan padahal penggunaan safety equipment saat mereka melakukan pekerjaan bertujuan untuk melindungi mereka dan meminimalisir kecelakaan kerja yang bisa terjadi Ketika mereka

bekerja, mereka melupakan hal yang sangat penting bagi pelaut dimana pelaut seharusnya selalu berpikiran untuk berangkat dan pulang dalam keadaan utuh, selamat dan sehat.

Peneliti : Menurut kapten apa penyebab utama crew tidak mengenakan safety equipment? Dan apa yang dilakukan kapten untuk mencegah hal tersebut?

Informan 1 : Penyebab utama crew tidak mengenakan safety equipment yang sesuai kebanyakan dari mereka beralasan bahwa mengenakan safety equipment kurang nyaman atau bahkan berfikir kalo pekerjaannya itu tidak beresiko sehingga mereka memandang remeh resiko resiko kecelakaan kerja yang bisa saja membuat mereka cacat bahkan sampai kehilangan nyawa, untuk menanggulangi hal ini itulah kenapa dikapal ini saya selalu memberikan familiarisasi kepada seluruh crew setiap sebulan sekali atau Ketika ada crew yang baru saja join kapal, serta selalu melakukan TBM sebelum crew melakukan pekerjaan..

Peneliti : bagaimana cara mencegah terulangnya kesalahan yang sama?

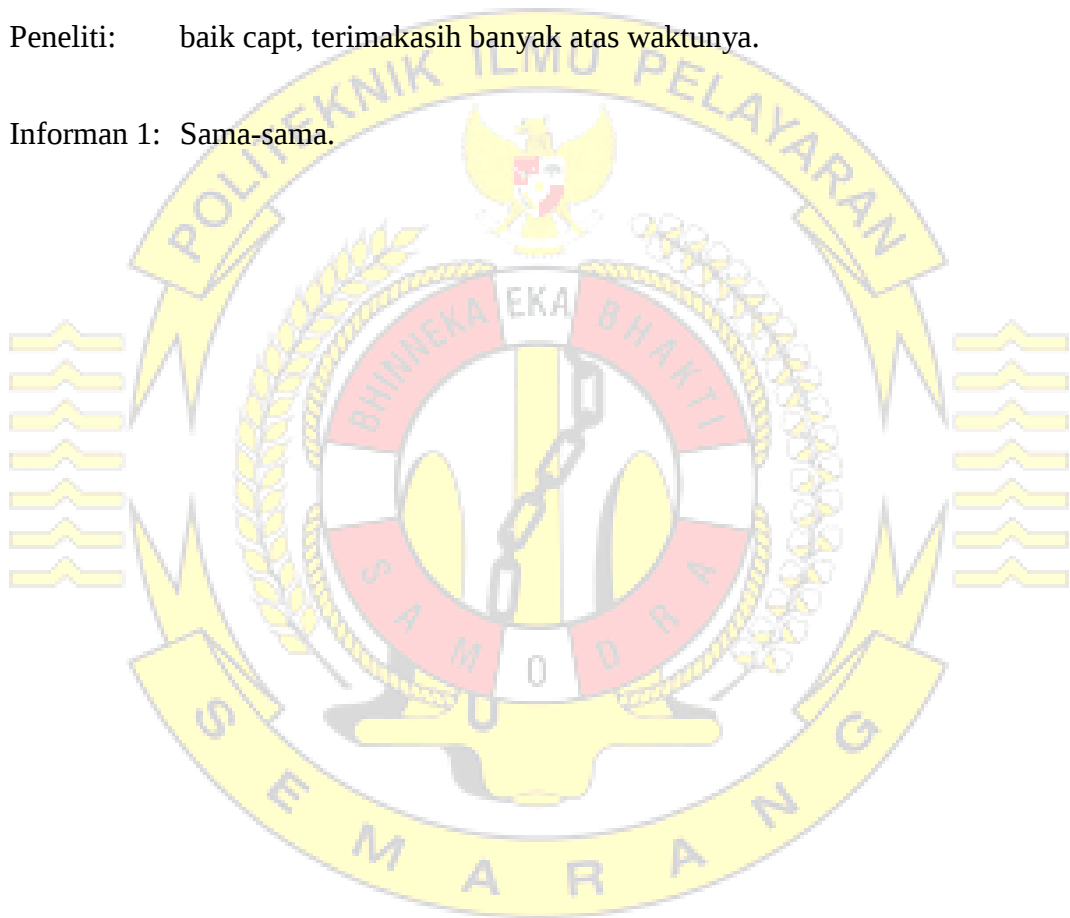
Informan 1: Cara mencegah kesalahan yang sama sebenarnya cukup jelas kuncinya adalah kesadaran dan komunikasi antar crew untuk saling mengingatkan satu sama lain agar selalu menaati aturan ISM code dalam keselamatan saat bekerja serta mematuhi poster poster yang sudah ditempelkan dimana poster tersebut biasanya bergambar.

Peneliti : Jadi intinya, semua kru harus lebih meningkatkan kesadaran dalam mengikuti prosedur dan lebih meningkatkan komunikasi antar kru saat bekerja di lapangan capt ?

Informan 1: Tepat. Kesadaran dan komunikasi adalah kunci untuk mencegah kesalahan yang sama terulang.

Peneliti: baik capt, terimakasih banyak atas waktunya.

Informan 1: Sama-sama.



Lampiran 2

Laporan Hasil Wawancara Informan 2

Peneliti : Pandu Setyaji (Cadet)

Informan : Wawan Wahyudi (*Chief Officer*)

Hasil wawancara peneliti dengan Informan adalah sebagai berikut :

Peneliti : permisi chief

Informan 2: iya, kenapa ndu?

Peneliti : izin chief saya mau wawancara sama chief untuk tugas skripsi saya

Informan 2: ohh begitu, oke silahkan

Peneliti: Saya ingin menanyakan tentang banyaknya insiden kecelakaan kerja yang terjadi yang disebabkan oleh kru yang tidak memakai safety equipment sesuai prosedur yang ada

Informan 2: Ya, insiden ini cukup mengganggu operasional kapal, terutama karena berpotensi menyebabkan luka sementara maupun permanent dan bahkan parahnya lagi bisa meninggal.

Peneliti : Bisa dijelaskan lebih lanjut apa langkah yang Chief lakukan setelah menerima laporan tentang adanya kru yang mengalami near miss tadi?

Informan 2: Langkah pertama yang saya lakukan adalah memeriksa kondisi kru yang bersangkutan apakah ada luka atau cedera yang terjadi yang

disebabkan oleh insiden ini atau tidak, lalu yang kedua adalah dengan mengobservasi penyebab terjadinya near miss tersebut apakah disebabkan oleh equipment yang sudah tidak layak pakai atau factor human error, setelah melakukan Langkah Langkah tersebut hal selanjutnya yang saya lakukan adalah mengumpulkan semua kru untuk melakukan familiarisasi Kembali untuk mencegah terjadinya hal yang serupa.

Peneliti : Apakah ada saran Chief untuk meningkatkan kesadaran para crew dalam menerapkan ISM code pada keselamatan kerja kru?

Informan 2: Yang paling penting, mereka harus sadar akan resiko resiko yang bisa terjadi Ketika terjadi kecelakaan pada diri mereka entah itu menyebabkan cedera ringan maupun serius ataupun kehilangan nyawa selalu ingatlah keluarga yang menunggu pulang dan ingatlah Ketika ada kru yang meninggal perusahaan tinggal cari pengganti.

Peneliti: Terima kasih banyak, Chief, atas penjelasannya. Ini sangat membantu untuk skripsi saya.

Informan 2: Sama-sama, ndu Semoga lancar skripsinya, dan ingat, selalu fokus dan teliti di setiap tugas jaga.

Lampiran 3

Laporan Hasil Wawancara Informan 3

Peneliti : Pandu Setyaji

Informan : Maranatha Pebriandi Simamora dan Hagus Gunawan (AB)

Hasil wawancara peneliti dengan Informan adalah sebagai berikut :

Peneliti: selamat malam pak

Informan 3: malam juga ndu

Peneliti: Pak ini saya mau wawancara ke pak maranatha sama pak hagus untuk memenuhi tugas kuliah saya bisa?

Informan 3: iya boleh, silahkan

Peneliti: Jadi begini pak ini menurut bapak apa penyebab ketidak mauan kru untuk menggunakan alat keselamatan pada saat bekerja?

Informan 3: Menurut saya pribadi itu karena missal kalo pake helm pas kerja panas panas gerah sampe keringetan banyak itu bikin kepala gatal dan lepek jadi ganyaman kalo kerja pake safety helmet makanya kadang saya waktu kerja sering nyopot helm pas gaada perwira yang liat.

(AB Maranatha)

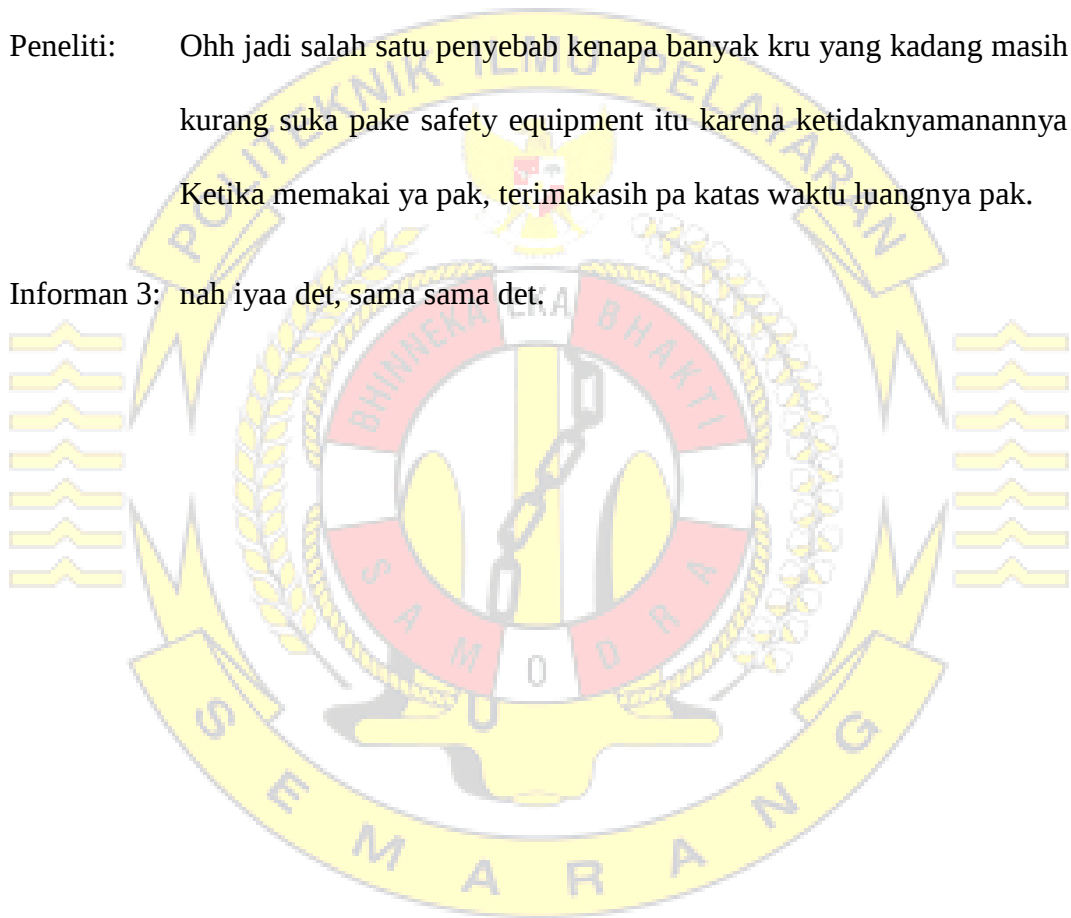
Bener itu det kata pak maranatha kadang safety equipment itu malah bikin kita ganyaman pas kerja kaya contohnya kerja harus pake sepatu

terus sama safety harness juga malah ribet jadinya pake sepatu kadang tali lepas terus sepatu berat gaenak dipake terus safety harness itu juga makenya ribet lepasnya juga kadang di kaki tangan sama badan tu gaenak dipake.

(AB Hagus)

Peneliti: Ohh jadi salah satu penyebab kenapa banyak kru yang kadang masih kurang suka pake safety equipment itu karena ketidaknyamanannya. Ketika memakai ya pak, terimakasih pa katas waktu luangnya pak.

Informan 3: nah iyaa det, sama sama det.



Lampiran 4 : Crew List

IMO CREW LIST								
1 Name of ship - Call Sign PAN HARVEST 3E3445			2 Port of Departure FUKUYAMA, JAPAN			3 Gross Tonnage 36468 GT	7 Date of Departure 2023.12.13	
4 Nationality of ship PANAMA			5 Next Port SINGAPORE			6 IMO Number 9699335		
No	Family name, given name	Rank	Gender	Nationality	PLACE AND DATE OF BIRTH	Passport no Expiry	Panama Seamans Book Expiry	Date of Join Ship/Place
1	CHAE SEUNG HYEON	MASTER	M	REPUBLIC OF KOREA	GYEONGGI-DO, PAJU-SI 1965 12 06	M39518719 2031 02 17	PA0437024 2026 03 21	2023 07 19 Singapore
2	WAWAN WAHYUDI	C/OFF	M	INDONESIA	BOGOR 1977 08 15	E2603971 2033 05 04	P0538377 2025 06 16	2023 05 14 Santos, Brazil
3	WAHYU PRAMUJI	2/OFF	M	INDONESIA	KLATEN 1967 02 03	C7308440 2025 08 03	PA0192671 2026 09 30	2023 05 14 Santos, Brazil
4	SYAHRAN RAMADHAN	3/OFF	M	INDONESIA	GIJONGENG 1989 05 08	C6536756 2025 06 19	P0537559 2025 06 16	2023 04 10 SINGAPORE
5	HAN CHOONGKEUN	C/ENG	M	REPUBLIC OF KOREA	KOREA 1968 05 14	M50198003 2029 10 21	PA0439550 2027 08 11	2023 12 07 FUKUYAMA, JAPAN
6	HELM BAGAS PRASTOWO	1/ENG	M	INDONESIA	MAGELANG 1985 01 10	C4906308 2024 10 17	PA0193422 2026 07 30	2022 12 27 KAWASAKI, JAPAN
7	JULIAN VALENTINO RANDONGKIR	2/ENG	M	INDONESIA	JAKARTA 1995 07 13	C6789565 2025 06 22	PA0379948 2027 01 20	2023 04 10 SINGAPORE
8	ARIF BUDI UTAMA	3/ENG	M	INDONESIA	MAGELANG 1996 10 20	C7841600 2026 11 17	PA0380067 2028 02 22	2023 05 14 Santos, Brazil
9	JAMALUDIN ROHALI DUL	BSN	M	INDONESIA	JAKARTA 1967 10 11	C6790552 2025 07 13	PA0379527 2028 04 05	2023 04 10 SINGAPORE
10	HAGUS GUNAWAN	A/B	M	INDONESIA	KARANGANYAR 1977 03 30	C6980769 2025 08 12	PA0353248 2028 02 21	2023 10 04 Jakarta, Indonesia
11	TOMI IRAWAN	A/B	M	INDONESIA	BANGKALAN 1984 09 05	C8426355 2027 01 06	PA0203081 2027 05 30	2023 10 04 Jakarta, Indonesia
12	MARANATHA PEBRIANDI SIMAMORA	A/B	M	INDONESIA	BELAWAN 1993 02 04	C8095541 2026 09 16	PA0460698 2025 02 21	2023 04 10 SINGAPORE
13	MUHAMMAD NURUL KAUSAR	OS	M	INDONESIA	SEMARANG 1999 10 22	C6459994 2025 02 27	PA0460677 2028 10 02	2023 10 04 Jakarta, Indonesia
14	ISWANTORO ICHWAN	NO 1 OLR	M	INDONESIA	TULUNGAGUNG 1980 01 15	E1409418 2032 11 15	PA0152353 2028 11 17	2023 05 14 Santos, Brazil
15	BENY JERMY	OILER	M	INDONESIA	KLATEN 1979 05 09	C7782426 2026 09 17	PA0380151 2028 05 08	2023 05 14 Santos, Brazil
16	ABDUL ROFIQ	OILER	M	INDONESIA	CILALLANG 1991 06 18	E4377245 2033 08 07	P0540223 2026 01 14	2023 10 04 Jakarta, Indonesia
17	EMAN SOLEMAN	OILER	M	INDONESIA	CIREBON 1980 12 03	C9662275 2027 07 22	PA0272874 2027 08 24	2023 10 04 Jakarta, Indonesia
18	LUTFI WISHU BROTO	C/CK	M	INDONESIA	JAKARTA 1982 03 31	C8677868 2027 04 18	PA0194957 2027 04 21	2023 04 10 SINGAPORE
19	MORTALAM	MM	M	INDONESIA	BANGKALAN 1979 09 02	C7152414 2026 09 29	P0200426 2024 07 01	2023 10 04 Jakarta, Indonesia
20	PANDU SETYAJI	A/O	M	INDONESIA	KLATEN 2001 08 15	C8541911 2027 04 20	PA0379529 2028 04 05	2023 04 10 SINGAPORE
21	MEIKO VIGI SETIAWAN	A/E	M	INDONESIA	KEBUMEN 2001 05 25	C8427130 2027 01 20	PA0379528 2028 04 05	2023 04 10 SINGAPORE

TOTAL CREW MEMBER : 21 PERSONS

CREW NATIONALITY :

KOREAN : 2 PERSONS

INDONESIAN : 19 PERSONS

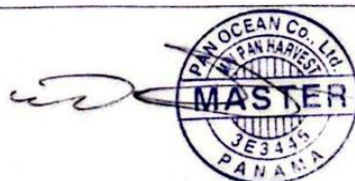
12 Date and signature by master, authorized agent or officer



CAPT. CHAE SEUNG HYEON
Master of m/v PAN HARVEST

Lampiran 5 : Ship Particulars

Vessel's Particulars					
Part B - Bulk Carrier					
Name of Vessel		Call Sign		IMO Number	
MV PAN HARVEST (EX. NAUTICAL RUNA)		3E3445		9699335	
Flag	Port of Registry	Classification Society			
PANAMA	PANAMA	KR (Korea register of shipping)			
Owner		Operator			
POS MARITIME WE S.A.		PAN OCEAN CO.LTD			
Type of Vessel	Date of Delivery	Yard of Built / Number of Built			
BULK CARRIER	04 SEP 2015	Jiangsu New Hantong Shipbuilding, China / HT64-153			
Length o.a.	Length b.p.	Beam	Max. Draft		
199.90 m	194.80 m	32.26 m	13.30 m		
Depth	Air Draft	Gross Tonnage	Net Tonnage		
18.51 m	49.136 m	36468 GT	21580 NT		
Deadweight	Light Ship	Displacement	Crew		
63,577.04 t(metric)	11,619.56 t(metric)	75,196.60 t(metric)	21 Persons		
No. of Holds	Total Capacity	Character of Class			
	Bale	Grain	Hull	Machinery	
5	73,680 m³	78,928.87 m³	100A1, Bulk Carrier, Single Hull CSR BC-A GRAB (20)	LMC - UMS	
Main Engines		Aux. Generator Diesels			
Number, Output	Type	Number, Output	Type		
1x8050 kW	MAN B & W 5S60ME-C8.2	3x770 kW	Daihatsu 6DK-20E		
Propeller		Shaft Generator			
Number, Type	Diameter	Number, Output	Type		
1xFIXED PITCH	6.70 mm	N/A	N/A		
Bow Thruster		Speed			
Number, Output	Type	In Ballast	Laden		
N/A	N/A	14.50 kn	13.75 kn		
CRANE	4 CRANE	MAKER : TTS BOHAI MACHINERY CO.	SWL HOOK 36 MT GRAB 28 MT		
LOADLINE	FREE BOARD	DRAFT	Displacement (mt)	Deadweight (mt)	FWT (m3)
Summer S	5234 mm	13.300 m	75196.6 mt	63577.0 mt	FWT P = 253.90
Summer Fresh Water F	4932 mm	13.602 m	75200.8 mt	63581.2 mt	FTW S = 212.40
Tropic T	4957 mm	13.577 m	76924.7 mt	65305.1 mt	Distilled = 41.50
Tropic F. Water TF	4655 mm	13.879 m	76888.2 mt	65268.6 mt	Total = 507.80 m3
Winter W	5511 mm	13.023 m	73469.8 mt	61850.2 mt	
VOLUME OF HOLDS	CBM	VCG/M3	BALLAST TANK/M3	FRESH WATER ALLOWANCE	DIST. DRAFT MARKS TO A.P.
1	13957.77	10.832	FPT - 1372.9	302.0 mm	FWD = - 5.38 m
2	17668.26	10.622	WBT 1P/S - 3262.4	TPC SUMMER	MID = - 1.07 m
3	16362.95	10.666	WBT 2P/S - 3668.4	62.38 mt	AFT = + 11.08 M
4	16839.57	10.522	WBT 3P/S - 3680.8		
5	16942.04	10.921	WBT 4P/S - 2234.6		
			WBT 5P/S - 2346.8		
			APT - 1136.09		
	TOTAL 78,750.59	TOTAL 10.666	TOTAL 17701.8		
Communication Numbers:					
INMART-C TLX : 437 401 725(LRIT) / 437 401 724 (SSAS)			MMSI No. 352 001 184		
FBB PHONE : 006870773060167			VSAT: +82 070 8897 3672 (BRDIGE)		
EMAIL : panharvest@panocean.com			+82 070 8897 3673 (Capt.)		
			+82 070 8897 3674 (ECR)		



Lampiran 6 : Bosun memindahkan *liferaft* baru tanpa menggunakan *safety equipment*



Lampiran 7: Familirisasi alat-alat keselamatan kepada *crew* yang dilakukan selama sebulan sekali atau ketika ada *crew* yang baru *join*



Lampiran 8: Familiarisasi crew tentang cara mengatasi insiden oil spill



Lampiran 9: Tool box meeting yang dilakukan setiap sebelum melakukan pekerjaan



Lampiran 10: Safety Management Certificate (SMC)



Page 1 of 3

Certificate No. **24LA-M000500SMC**

SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE

REPUBLIC OF SINGAPORE

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended
Under the authority of the Government of the Republic of Singapore
by NIPPON KAIJI KYOKAI

Name of ship :	NYK JOANNA
Distinctive number or letters :	393353
Port of registry :	Singapore
Type of ship* :	Other cargo ship
Gross tonnage :	27,003
IMO Number :	IMO 9387449
Name and address of the Company :	NYK SHIPMANAGEMENT PTE LTD
(see paragraph 1.1.2 of the ISM Code)	1 HarbourFront Place, #15-01 HarbourFront Tower One, Singapore 098633
Company identification number :	IMO 1968365

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.

This Safety Management Certificate is valid until **5th July 2029** , subject to periodical verification and the Document of Compliance remaining valid.

Completion date of the verification on which this certificate is based: **21st May 2024**

Issued at **Los Angeles**
Date of issue **21st May 2024**
Anniversary Date : **5th July**



Naoshi Takemasa, Auditor

NIPPON KAIJI KYOKAI

* Insert the type of ship from among the following: passenger ship; passenger high-speed craft; cargo high-speed craft; bulk carrier; oil tanker; chemical tanker; gas carrier; mobile offshore drilling unit; other cargo ship.

SMC(2024.01)

<https://e-certificate.classnk.or.jp/verification.aspx?imo=9387449&tid=99459-99583-32545-84373>


Lampiran 11: Document of Compliance (DOC)



Certificate No. 23SP-M030100SGPDOG

DOCUMENT OF COMPLIANCE

REPUBLIC OF SINGAPORE

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended,
Under the authority of the Government of the Republic of Singapore
by NIPPON KAIJI KYOKAI

Name and address of the Company : **NYK SHIPMANAGEMENT PTE LTD**
(see paragraph 1.1.2 of the ISM Code) **1 HarbourFront Place, #15-01 HarbourFront Tower One,
Singapore 098633**

Company identification number : **IMO 1968365**

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 (delete as appropriate):

~~Passenger ship~~
~~Passenger high-speed craft~~
~~Cargo high-speed craft~~
Bulk carrier
Oil tanker
Chemical tanker
Gas carrier
~~Mobile offshore drilling unit~~
Other cargo ship

This Document of Compliance is valid until **11th June 2027**, subject to periodical verification.

Completion date of the verification on which this certificate is based: **7th June 2022**

Issued at **Singapore**
Date of issue **21st September 2023**
Anniversary Date : **11th June**



Alex Tan, Auditor



See Note(s) on the following page.

NIPPON KAIJI KYOKAI

DOC (2024.01)

<https://e-certificate.classnk.or.jp/verification.aspx?imo=1968365&tid=29345-73295-05151-01503>



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Pandu Setyaji
2. Tempat, Tanggal Lahir : Klaten, 15 Agustus 2001
3. N I T : 572011127829 N
4. Program Studi : Nautika
5. Agama : Islam
6. Alamat : Susuhan RT16/RW03 Gedaren
Jatinom, Klaten
Kode pos 57481
7. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : (Alm) Trimanto
 - b. Ibu : Nuryanti
8. Riwayat Pendidikan
 - a. SDN 1 Gedaren (2008–2014)
 - b. MTs N Jatinom (2014–2017)
 - c. SMA N 1 Jatinom (2017–2020)
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2020 – 2025)
9. Pengalaman Praktik Laut (Prala)

Perusahaan : PT. JASINDO DUTA SEGARA

Nama Kapal Pertama : PAN DIVA

Masa Layar : 11 Oktober 2022 – 20 Maret 2023

Nama Kapal Kedua : PAN HARVEST

Masa Layar : 09 April 2023 – 20 Desember 2023