

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



MAKALAH

**OPTIMALISASI PENERAPAN ISM CODE UNTUK
MENINGKATKAN KETERAMPILAN ANAK BUAH
KAPAL PADA PROSES BONGKAR MUAT
DI ATAS KAPAL MT. LPG ONE**

Oleh :

DAFIDSON BIGIS

NIS. 03306/N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2024

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



MAKALAH

**OPTIMALISASI PENERAPAN ISM CODE UNTUK
MENINGKATKAN KETERAMPILAN ANAK BUAH
KAPAL PADA PROSES BONGKAR MUAT
DI ATAS KAPAL MT. LPG ONE**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Menyelesaikan Program ANT - I**

Oleh :

**DAFIDSON BIGIS
NIS. 03306/N-I**

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2024

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : DAFIDSON BIGIS
No. Induk Siswa : 03306/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PENERAPAN ISM CODE UNTUK
MENINGKATKAN KETERAMPILAN ANAK BUAH KAPAL
PADA PROSES BONGKAR MUAT DI ATAS KAPAL
MT. LPG ONE

Jakarta, 20 November 2024

Pembimbing I,

Albertus Eko Kuswinoto, S.Si.T., M.Mar

Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19830428 200912 1 005

Pembimbing II,

Drs. Sugivanto, M.M.

Penata Tk. I (III /d)
NIP. 19620715 198411 1 001

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Dr. Meilinasari N H, S.Si.T., M.M.Tr

Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDMPERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : DAFIDSON BIGIS
No. Induk Siswa : 03306/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PENERAPAN ISM CODE UNTUK
MENINGKATKAN KETERAMPILAN ANAK BUAH KAPAL
PADA PROSES BONGKAR MUAT DI ATAS KAPAL MT. LPG ONE

Ketua Penguji

Penguji I

Penguji II

Capt. Saidal Siburial, M.M

Pembina Tk. I (IV/a)
NIP. 19630509 199809 1 002

Dr. Vidya Selasдини, S.Si.T., M.M.Tr,

Penata Tk I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

**Capt. Albertus Eko
Kuswinoto, S.Si.T., M.Mar**

Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19830428 200912 1 005

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Dr. Meilinasari N H, S.Si.T., M.M.Tr

Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadiran Allah SWT. Karena atas berkat rahmat, taufik dan hidayah-Nya sehingga dapat menyelesaikan makalah ini tepat pada waktunya dan sesuai dengan yang diharapkan. Adapun penyusunan makalah ini guna memenuhi persyaratan penyelesaian Program Diklat Pelaut Ahli Nautika Tingkat I (ANT - 1) pada Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Pada penulisan makalah ini penulis tertarik untuk menyoroti atau membahas tentang keselamatan kerja dan mengambil judul :

“EVALUASI PENERAPAN ISM CODE UNTUK MENINGKATKAN KETERAMPILAN ANAK BUAH KAPAL PADA PROSES BONGKAR MUAT DI ATAS KAPAL MT. LPG ONE”

Tujuan penulisan makalah ini adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan yang wajib dilaksanakan oleh setiap perwira siswa dalam menyelesaikan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta pada jenjang terakhir pendidikan. Sesuai Keputusan Kepala Badan Pendidikan dan Latihan Perhubungan Nomor 233/HK-602/Diklat-98 dan mengacu pada ketentuan Konvensi International STCW-78 Amandemen 2010.

Makalah ini diselesaikan berdasarkan pengalaman bekerja penulis sebagai Perwira di atas kapal ditambah pengalaman lain yang penulis dapatkan dari buku-buku dan literatur. Penulis menyadari bahwa makalah ini jauh dari kesempurnaan Hal ini disebabkan oleh keterbatasan-keterbatasan yang ada Ilmu pengetahuan, data-data, buku-buku, materi serta tata bahasa yang penulis miliki.

Dalam kesempatan yang baik ini pula, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tak terhingga disertai dengan doa kepada Allah Tuhan Yang Maha Kuasa untuk semua pihak yang turut membantu hingga terselesainya penulisan makalah ini, terutama kepada Yang Terhormat :

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Ibu Dr. Meilinasari N H, S.Si.T., M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

3. Capt. Suhartini, S.Si.T., M.M., M.M.Tr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
4. Bapak Albertus Eko Kuswinoto, S.Si.T., M.Mar, sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Bapak Drs. Sugiyanto, M.M, sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
6. Para Dosen Pengajar STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
7. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXXII tahun ajaran 2024 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

Akhir kata penulis mengharapkan semoga makalah ini dapat bermanfaat bagi penulis sendiri maupun pihak-pihak yang membaca dan membutuhkan makalah ini terutama dari kalangan Akademis Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Jakarta, 20 November 2024
Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR LAMPIRAN	vii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	4
D. Metode Penelitian	5
E. Waktu dan Ternpat Penelitian	6
F. Sistematika Penulisan	6
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	8
B. Kerangka Pemikiran	24
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	25
B. Analisis Data	27
C. Pemecahan Masalah	30
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	44
B. Saran	44
DAFTAR PUSTAKA	46
LAMPIRAN	

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. *Ship Particular*
- Lampiran 2. *Crew List*
- Lampiran 3. Struktur Jabatan di Atas Kapal
- Lampiran 4. *Muster List*
- Lampiran 5. *Ship Security Plan*
- Lampiran 6. Foto kegiatan di atas kapal MT. LPG ONE

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Saat ini perkembangan transportasi laut berkembang sangat pesat. Hal ini merupakan faktor yang sangat penting sebagai sarana untuk mengangkut barang-barang yang dibutuhkan manusia yang semakin bervariasi. Untuk pengangkutan barang dengan jumlah yang banyak serta jarak yang terpisahkan oleh laut maka pengangkutan dengan kapal laut merupakan sarana yang paling efektif dengan tetap selalu memperhatikan keselamatan pelayaran. Agar kualitas barang yang diangkut tetap baik dan aman, maka diperlukan anak buah kapal yang paham dan berpengalaman dalam mengoperasikan kapal dan dalam pemuatan barang yang tidak sejenis. Baik itu pada saat bernavigasi, penataan muatan, pengaturan stabilitas kapal, cara pengikatan muatan (terutama pada cuaca buruk) serta pengawasan muat maupun bongkar dan pengawasan muatan saat berlayar.

MT. LPG ONE tempat penulis bekerja sebagai Mualim II adalah kapal tanker berbendera Indonesia milik PT. Lautan Rizky Semesta. Dalam menunjang kelancaran operasional kapal harus didukung dengan sumber daya manusia yang memadai, anak buah kapal yang disiplin, berpengetahuan, cakap dan terampil serta menerapkan prinsip-prinsip pengelolaan kapal yang mematuhi ketentuan dalam ISM Code, yang mana Peraturan/Ketentuan ini sudah disepakati oleh Negara Negara yang telah tergabung dalam IMO.

Faktor keselamatan merupakan sesuatu hal yang paling utama dalam berbagai bidang pekerjaan di kapal. Banyak kecelakaan-kecelakaan kapal yang disebabkan oleh kesalahan manusia, khususnya manajemen. Sebagai upaya agar dapat mengurangi atau bahkan menghilangkan kesalahan-kesalahan akibat kelalaian manusia, diperlukan suatu sistem manajemen keselamatan baik di darat

maupun kapal dan pelaksanaan *Safety Of Life At Sea (SOLAS) 74/78* dengan sebaik-baiknya. Karena itu, dibutuhkan penerapan ISM Code secara maksimal dalam mengatur segala aktivitas suatu perusahaan agar menunjang kelancaran kerja dengan memperhatikan keselamatan ABK dalam pengoperasian kapalnya, serta melindungi lingkungan laut dari pencemaran yang mungkin akan terjadi.

Walaupun ISM Code ini bukan merupakan hal yang baru, namun dalam pelaksanaannya masih banyak perusahaan pelayaran dalam mengoperasikan kapal tidak memperhatikan aturan yang sesuai dengan SOLAS 74/78. Untuk itu sangat dibutuhkan usaha dan kerja keras dari seluruh komponen Personel baik didarat, maupun yang di kapal.

Perlindungan keselamatan kerja anak buah kapal sangat berguna bagi mereka yang bekerja di kapal, dengan adanya bekal pengetahuan mengenai keselamatan kerja di atas kapal khususnya bagi kapal tanker diharapkan dapat dicegah kecelakaan kerja yang mungkin terjadi. Keselamatan kerja merupakan satu segi penting dari perlindungan untuk awak kapal, maka harus diperhatikan sehubungan dengan peranannya terhadap masalah keselamatan. Untuk mencapai hasil yang maksimal dalam pengoperasian kapal tanker tidak hanya ditunjang oleh alat-alat yang modern tapi juga sumber daya manusianya dalam hal ini menyangkut pengetahuan, keterampilan, pengalaman, dan disiplin serta kerja sama yang baik antara semua pihak baik pihak kapal maupun pihak darat.

Pengalaman penulis bekerja sebagai Mualim II di atas MT. LPG ONE menunjukkan bahwa dalam penerapan manajemen keselamatan di atas kapal sering terjadi hambatan/kendala yang disebabkan oleh beberapa faktor seperti sumber daya manusia yang rendah dan pihak management, dalam hal ini *Designated Person Ashore (DPA)* yang selalu menyederhanakan sistem manajemen keselamatan kapal.

Mengingat kecelakaan kerja yang sering terjadi disebabkan oleh manusia itu sendiri yang diantaranya karena kurangnya pengalaman kerja dibidangnya, ketidakhati-hatian dalam bekerja, tidak mengikuti prosedur kerja dengan benar, tidak dilakukan meeting atau diskusi sebelum dimulainya suatu pekerjaan, termasuk banyak pekerjaan yang dilakukan dengan jalan pintas (tidak mau mengikuti prosedur yang benar). Kecelakaan kerja dapat dihindari dan keselamatan kerja

dapat ditingkatkan bilamana para perwira & rating kapal atau team kerja mau mengikuti prosedur keselamatan kerja dengan benar sebagaimana telah diterbitkan *Safety Manangement Certificate (SMC)* untuk kapal sebelum kapal dioperasikan, serta *Documen of Compliace (DOC)* untuk Perusahaan kapal sebelum dikeluarkannya *Safety Manangement Certificate (SMC)*. Hal tersebut sebagai wujud dari pelaksanaan ISM Code di dalam perusahaan dan di atas kapal. Apalagi didukung oleh sumber daya manusia yang memadai dan berpengalaman serta adanya kontrol yang baik dari perusahaan/pemilik kapal dan pencarter untuk menjaga kepercayaan negara bendera dalam menerbitkan *Documen of Compliace (DOC)* & *Safety Manangement Certificate (SMC)*.

Dengan latar belakang uraian tersebut di atas, sehingga sangat menarik perhatian penulis dan berusaha menuangkannya dalam bentuk makalah dan penulis beri judul:

"OPTIMALISASI PENERAPAN ISM CODE UNTUK MENINGKATKAN KETERAMPILAN ANAK BUAH KAPAL PADA PROSES BONGKAR MUAT DI ATAS KAPAL MT. LPG ONE"

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka dapat diidentifikasi beberapa masalah yang terjadi, sebagai berikut :

- a. Kurangnya pemahaman anak buah kapal tentang pentingnya penerapan ISM Code.
- b. Kurangnya kinerja anak buah kapal dalam menjalankan tugas sesuai *job description*.
- c. Kurangnya rasa tanggung jawab anak buah kapal saat menjalankan tugas.
- d. Belum maksimalnya familiarisasi bagi anak buah kapal baru.
- e. Penerimaan anak buah kapal yang tidak sesuai kriteria.

2. Batasan Masalah

Mengingat banyak permasalahan tentang penerapan ISM Code di atas kapal, maka penulis membatasi pembahasan pada makalah ini hanya berdasarkan pengalaman penulis saat bekerja di atas kapal MT. LPG ONE sebagai Mualim II, maka pembahasan makalah ini difokuskan pada:

- a. Kurangnya pemahaman anak buah kapal tentang pentingnya penerapan ISM Code.
- b. Kurangnya kinerja anak buah kapal dalam menjalankan tugas sesuai *Job Description*.

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian identifikasi masalah dan batasan masalah di atas, maka dapat dirumuskan pembahasan pada makalah ini sebagai berikut :

- a. Bagaimana penerapan ISM Code di atas kapal MT. LPG ONE guna menunjang proses bongkar muat?
- b. Apa Penyebab kinerja anak buah kapal dalam menjalankan tugas belum sesuai *Job Description*?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk menganalisa penyebab kurang optimalnya penerapan ISM Code di atas kapal.
- b. Untuk mencari solusi terhadap ABK dalam menjalankan tugas sesuai *job description*.

2. Manfaat Penelitian

a. Manfaat Teoritis

- 1) Memperkaya pengetahuan bagi penulis sendiri maupun bagi rekan-rekan satu profesi untuk lebih mengetahui bagaimana meningkatkan penerapan ISM Code dalam menunjang keselamatan kerja di atas kapal.

- 2) Menuangkan pemikiran penulis ke dalam bentuk makalah untuk dapat mendorong kemauan serta kemampuan rekan-rekan satu profesi lebih kompeten.
- 3) Diharapkan dapat digunakan untuk menambah bahan bacaan di perpustakaan STIP.

b. Manfaat Praktis

- 1) Diharapkan dapat memberikan sumbang saran kepada Perusahaan Pelayaran dan sejenis lainnya dalam mengoptimalkan penerapan ISM Code di atas kapal.
- 2) Diharapkan dapat digunakan sebagai pedoman bagi para pelaut yang akan bekerja di atas kapal tanker.

D. METODE PENELITIAN

Untuk mendapat informasi-informasi yang berguna bagi penulis dalam melengkapi makalah ini, maka dilakukan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Metode Pendekatan

Dengan mendapatkan data-data menggunakan metode deskriptif kualitatif yang dikumpulkan berdasarkan pengamatan dan pengalaman penulis langsung di atas kapal.

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam membuat makalah ini, Penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data yaitu:

a. Teknik Observasi (Berupa Pengamatan)

Data-data diperoleh dari pengalaman penulis yang pernah bekerja dan menjalankan ISM Code secara internal maupun eksternal, di atas kapal maupun di laut, termasuk di perusahaan PT. Lautan Rizky Semesta.

b. Teknik Komunikasi Langsung

Mengadakan konsultasi dengan sesama rekan seprofesi di kapal, serta mendapatkan saran dan arahan dosen pembimbing makalah.

c. Studi Dokumentasi

Data-data diambil dari dokumen-dokumen yang ada di atas kapal seperti *ship particular, crew list* dan lain-lain.

d. Studi Kepustakaan

Dengan mempelajari buku-buku ISM Code dan pedoman keselamatan operasional serta buku-buku penunjang lainnya dari berbagai sumber internet maupun di perpustakaan STIP.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Waktu dan tempat penelitian penulis mengambil dari pengalaman pada saat bekerja di atas kapal MT. LPG ONE sebagai Mualim II sejak 30 Juli 2023 sampai 02 September 2024.

2. Tempat penelitian

Penelitian dilakukan di atas kapal MT. LPG ONE berbendera Indonesia milik perusahaan pelayaran PT. Lautan Rizky Semesta yang beroperasi di alur pelayaran Bitung menuju Gorontalo Utara.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh STIP Jakarta. Dengan sistematika yang ada maka diharapkan untuk mempermudah penulisan makalah ini secara benar dan terperinci. Makalah ini terbagi dalam 4 (empat) bab sesuai dengan urutan penelitian ini. Adapun sistematika penulisan makalah ini adalah sebagai berikut:

BABI PENDAHULUAN

Menjelaskan pendahuluan yang mengutarakan latar belakang, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penulisan dan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Menjelaskan teori-teori yang digunakan untuk menganalisa data-data yang didapat melalui buku-buku sebagai referensi untuk mendapatkan informasi dan juga sebagai tinjauan pustaka. Pada landasan teori ini juga terdapat kerangka pemikiran yang merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Menjelaskan Deskripsi Data yang diambil dari lapangan sesuai dengan pengalaman penulis selamabekerja sebagai Mualim II di atas kapal MT. LPG ONE. Dengan digambarkan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis mengenai permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut sehingga permasalahan yang sama tidak terjadi lagi dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

BABIV KESIMPULAN DAN SARAN

Menjelaskan kesimpulan dari perumusan masalah yang dibahas dan saran yang berasal dari evaluasi pemecahan masalah yang dibahas didalam penulisan makalah ini dan merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini penulis memaparkan definisi dan teori-teori yang berhubungan dan mendukung dari pembahasan permasalahan yang akan dibahas lebih lanjut, pada masalah ini yang bersumber dari referensi buku-buku pustaka yang terkait.

1. *Optimalisasi*

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) optimalisasi adalah proses, cara atau perbuatan untuk menjadikan sesuatu optimal (paling baik, paling menguntungkan atau paling sempurna). Dengan kata lain optimalisasi bertujuan meningkatkan efisiensi, efektifitas atau kualitas sesuatu agar mencapai hasil maksimal sesuai dengan tujuan yang diinginkan.

Poerwadarminta (2020:88) mengatakan bahwa optimalisasi adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien. Optimalisasi banyak juga diartikan sebagai ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan. Ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan jika dipandang dari sudut usaha.

Tim Prima Pena (2021:562) optimalisasi ialah tertinggi, paling baik, sempurna, terbaik, paling menguntungkan, Mengoptimalkan berarti menjadikan sempurna, menjadikan paling tinggi, menjadikan maksimal, Optimalisasi berarti pengoptimalan. Sedangkan Winardi (2021:363) optimalisasi adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan. Secara umum optimalisasi adalah pencarian nilai terbaik dari yang tersedia dari beberapa fungsi yang diberikan pada suatu konteks.

Dari uraian tersebut diketahui bahwa optimalisasi hanya dapat diwujudkan apabila dilakukan secara efektif dan efisien. Dalam penyelenggaraan organisasi, senantiasa tujuan diarahkan untuk mencapai hasil secara efektif dan efisien agar optimal

2. Penerapan

Penerapan adalah perbuatan menerapkan. Sedangkan Poerwodarminto (2020:1598) berpendapat bahwa, penerapan adalah suatu perbuatan mempraktekkan suatu teori, metode, dan hal lain untuk mencapai tujuan tertentu dan untuk suatu kepentingan yang diinginkan oleh suatu kelompok atau golongan yang telah terencana dan tersusun sebelumnya. Penerapan juga diartikan sebagai hal, cara atau hasil. Penerapan adalah mempraktekkan, memasang.

Berdasarkan pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa penerapan merupakan sebuah tindakan yang dilakukan baik secara individu maupun kelompok dengan maksud untuk mencapai tujuan yang telah dirumuskan.

Adapun unsur-unsur penerapan meliputi:

- a. Adanya program yang dilaksanakan.
- b. Adanya kelompok target, yaitu masyarakat yang menjadi sasaran dan diharapkan akan menerima manfaat dari program tersebut.
- c. Adanya pelaksanaan, baik organisasi atau perorangan yang bertanggung jawab dalam pengelolaan, pelaksanaan maupun pengawasan dari proses penerapan tersebut. (Wahab, 2021:45).

3. *International Safety Management (ISM) Code*

Mengutip dari <http://synergisolusi.com> bahwa ISM Code adalah salah satu contoh standar sistem manajemen keselamatan dan Lingkungan yang diberlakukan untuk pekerjaan di laut. Lebih kurang sejajar dengan OHSAS 18001:2007 dan ISO 14001:2004. ISM Code bukanlah standar sistem manajemen yang dijalankan atas asas sukarela melainkan merupakan standar manajemen keselamatan dan Lingkungan yang dipersyaratkan melalui peraturan perundangan dan persyaratan lain. Di Republik Indonesia, sistem manajemen keselamatan 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 *Safety of Life At Sea (SOLAS)* dalam satu bab sendiri yaitu pada bab IX. SOLAS salah satu konvensi internasional untuk keselamatan di dunia maritim. 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.

Berikut adalah aturan, ketentuan, code (atau klausul) yang terdapat di ISM Code:

- a. Elemen 1 : Umum (terdiri dari Definisi, Tujuan, Aplikasi dan persyaratan fungsional untuk *safety management system*)
- b. Elemen 2 : Kebijakan Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan
- c. Elemen 3 : Tanggung Jawab dan Kewenangan Perusahaan
- d. Elemen 4 : Personil yang ditunjuk
- e. Elemen 5 : Tanggung Jawab dan Kewenangan Nakhoda
- f. Elemen 6 : Sumber Daya dan Personil
- g. Elemen 7 : Pengembangan Rencana Pengoperasian di Kapal
- h. Elemen 8 : Kesiagaan Keadaan Darurat
- i. Elemen 9: Laporan dan Analisis Ketidaksihesuaian, Kecelakaan dan Kejadian Berbahaya
- j. Elemen 10 : Pemeliharaan Kapal dan Peralatannya
- k. Elemen 11 : Dokumentasi
- l. Elemen 12 : Verifikasi, Peninjauan dan Evaluasi Perusahaan
- m. Elemen 13 : Sertifikasi, Verifikasi dan Pengendalian

Sertifikat ISM Code ini terdiri dari dua sertifikat yaitu *Document of Compliance (DOC)* dan *Safety Management Certificate (SMC)*. *Document of Compliance (DOC)* diberikan kepada Perusahaan pemilik kapal sedangkan *Safety Management Certificate (SMC)* diberikan kepada Kapal. Untuk kapal

berbendera Indonesia, baik *Document of Compliance (DOC)* dan *Safety Management Certificate (SMC)* diterbitkan oleh Pemerintah Indonesia.

Sedangkan untuk kapal berbendera asing, sertifikatnya diterbitkan oleh negara bendera. Kedua sertifikat ini berlaku selama 5 tahun. Sebagai konsekuensi kegagalan penerapan ISM Code di dunia pelayaran internasional sebagaimana telah diamanatkan melalui persyaratan perundang-undangan, apabila kapal-kapal yang tergabung dalam Organisasi IMO belum dilengkapi dengan sertifikat ISMI Code yaitu *Document of Compliance (DOC)* & *Safety Management Certificate (SMC)* maka kapal tersebut dinyatakan tidak laik laut dengan kata lain tidak di perbolehkan untuk berlayar.

4. Keterampilan

a. Definisi Keterampilan

Menurut Malayu SP Hasibuan (2019:2) bahwa pengertian keterampilan, terampil atau cekatan adalah : Kepandaian melakukan sesuatu dengan cepat dan benar. Seseorang yang dapat melakukan sesuatu dengan cepat tetapi salah tidak dapat dikatakan terampil. Demikian pula apabila seseorang dapat melakukan sesuatu dengan benar tetapi lambat, juga tidak dapat dikatakan terampil.

Setiap orang memiliki keterampilan kerja yang berbeda, tetapi semua orang pasti bisa melatih keterampilan kerja apa saja yang ingin dimiliki atau dikuasai. Semua itu hanyalah sebuah proses yang akan dilalui. Banyak sekali keterampilan kerja yang harus dimiliki seseorang untuk mampu menyelesaikan tugas-tugasnya dengan baik.

Dalam kaitannya dengan dunia kerja, pengertian keterampilan kerja lebih ditekankan kepada keterampilan yang dimiliki seseorang dalam melakukan tugasnya atau pekerjaannya. Hal ini disesuaikan dengan bidang yang digeluti.

Keterampilan manusia (*human skills*) adalah kemampuan untuk bekerja sama dengan orang lain dalam rangka mencapai tujuan. Mengembangkan keterampilan kepemimpinan dapat dimulai dengan berusaha mengetahui tipe-tipe awak kapal tersebut. Untuk itu, kita harus tau cara mengukur kemampuan orang lain secara objektif dan

menggunakan pengalaman kita sebagai bahan pertimbangan dalam mengambil keputusan.

b. Bab II Level Dukungan

Bab II adalah bagian Departemen *Deck*. Perubahan utama dalam Bab II adalah penambahan Pelaut Terampil *Able Seafarers* atau *deck rating*. Ini terpisah dari rating yang melaksanakan tugas jaga navigasi *Rating Forming Part of a Navigational Watch (RFPNW)*.

Berdasarkan persyaratan untuk bekerja di kapal, penting bagi pelaut untuk mendapatkan kualifikasi *Rating Forming Part of a Navigational Watch (RFPNW)*. sebisa mungkin pada awal sekali dari karir mereka. Pelaut tidak secara otomatis mendapat kualifikasi *Able Seafarers* sampai kualifikasi *Rating Forming Part of a Navigational Watch (RFPNW)* telah dipenuhi dan lisensi tersebut harus mendapatkan sertifikat pengukuhan (*endorsement*), ini akan membutuhkan pelatihan dan pengujian.

c. B-II/1 Poin 7 tentang Program Pelatihan Di Atas Kapal

- 1) Peserta pelatihan harus dilakukan dalam kapasitas (peserta pelatihan akan memiliki tugas lain daripada melakukan program pelatihan dan tugas darurat).
- 2) Program pelatihan onboard, harus dikelola dan dikoordinasikan oleh perusahaan yang mengelola kapal yang berlayar di laut layanan harus sedia dan akan kapal dinominasikan oleh perusahaan sebagai wadah pelatihan.

a) Job instruction training

Pelatihan ini memerlukan analisa kinerja pekerjaan secara teliti. Pelatihan ini dimulai dengan penjelasan awal tentang tujuan pekerjaan, dan menunjukkan langkah-langkah serta prosedur pelaksanaan pekerjaan.

b) Apprenticed ship

Pelatihan ini mengarah pada proses penerimaan Sumber Daya Manusia yang baru dalam hal ini anak buah kapal dek yang baru pertama kali bekerja di atas kapal. Diberikan pengarahan dan

pelatihan yang intensif dibawah bimbingan Perwira senior di atas kapal untuk beberapa waktu tertentu. Keefektifan pelatihan ini tergantung pada kemampuan Perwira dalam memberikan materi dan mengawasi proses pelatihan.

c) *Couching dan counseling*

Pelatihan ini merupakan aktifitas yang mengharapkan timbal balik dalam penampilan kerja, penjelasan secara perlahan bagaimana melakukan pekerjaan secara tepat.

5. Keselamatan

Keselamatan merupakan prioritas utama bagi seorang pelaut profesional saat bekerja di atas kapal. Penerapan ISM Code bagi semua perusahaan pelayaran untuk memastikan bahwa anak buah kapal kapal mereka mengikuti prosedur keamanan pribadi dan aturan untuk semua pengoperasian peralatan yang dibawa di atas kapal.

Untuk mencapai keamanan maksimal di kapal, langkah dasar adalah memastikan bahwa semua Perwira dan anak buah kapal kapal mampu dan cakap dalam menjalankan tugas diatas kapal baik tugas jaga di pelabuhan maupun tugas jaga di laut sesuai dengan *Job Description* masing-masing yang telah ada dan tertulis dalam *Safety Management System (SMS)* serta memahami dengan pasti tugas-tugas yang terdapat dalam *Muster list* untuk penanggulangan keadaan bahaya di atas kapal.

Menurut Goenawan Danuasmoro (20120:15), dalam buku yang berjudul Kesehatan dan Keselamatan Kerja untuk Pelaut, Untuk menghindari kecelakaan dan menjaga diri agar tetap selamat, seseorang harus membekali diri dengan penggunaan alat-alat keselamatan, meningkatkan latihan keselamatan dan memahami fungsi atau cara penggunaannya, baik alat-alat keselamatan kapal, keselamatan diri saat bekerja di atas kapal.

a. Pokok-pokok materi dalam meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal

- 1) Pengetahuan keselamatan
- 2) Pencegahan kebakaran
- 3) Prosedur keadaan darurat

- 4) Keamanan di kapal (*Security On Board*)
- 5) Gerakan/tindakan yang aman (*Safe Movement*)
- 6) Pencegahan polusi dan lain-lain.

b. Untuk keselamatan umum di atas kapal, setiap Perwira dan anak buah kapal harus menjalani pelatihan dasar-dasar keselamatan,

Di dalam pelatihan tersebut mencakup:

- 1) *Abandon Ship Drill* (Peran peninggalan Kapal)
- 2) *Fire Fighting Drill* (Latihan pemadaman Kebakaran)
- 3) *Marine Pollution Drill* (Latihan penanggulangan pencemaran laut oleh minyak)
- 4) *Exebition Safety equipment Drill* (Latihan peragaan alat alat keselamatan)
- 5) *Enclose Space Drill* (Latihan penyelamatan pada ruangan tertutup).

Dengan pengertian di atas, bahwa keadaan darurat merupakan keadaan yang tidak normal, yang mempunyai kecenderungan atau potensi tingkat yang membahayakan baik keselamatan manusia, harta benda maupun lingkungan, termasuk keadaan darurat tersebut adalah kebakaran yang terjadi di atas kapal. Sehingga untuk mencegah dan menangani keadaan darurat berupa kebakaran tersebut, diperlukannya keterampilan dan kemampuan Perwira dan anak buah kapal dalam mengatasi pemadaman kebakaran tersebut dengan pelatihan. Dengan demikian latihan yang dimaksudkan adalah dalam pengertian yang luas, sehingga tidak terbatas hanya untuk mengembangkan keterampilan semata-mata, tetapi juga sebagai bimbingan dan lain-lain.

Dengan latihan maka diharapkan pekerjaan akan terbiasa, terampil, dan adanya perubahan tingkah laku sehingga mampu melakukannya secara lebih efektif dan lebih efisien. Sebab dengan latihan tersebut diusahakan untuk dapat memperbaiki dan mengembangkan sikap, tingkah laku, keterampilan dan pengetahuan serta kesiapan Perwira dan anak buah kapal ketika terjadi kebakaran. Dalam latihan tersebut ada beberapa sasaran utama yang ingin dicapai, dimana dengan tercapainya sasaran tersebut, maka kemungkinan sasaran-sasaran yang lain akan dapat dicapai pula.

6. Awak Kapal

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia No. 66 Tahun 2024 Tentang Pelayaran.

- a. Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil.
- b. Nakhoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- c. Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nakhoda.

7. Bongkar Muat

a. Definisi Bongkar Muat

Menurut Badudu (2021:200) dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, Bongkar diartikan mengangkat, membawa keluar semua isi sesuatu, mengeluarkan semua atau memindahkan. Pengertian Muat adalah berisi, pas, cocok, masuk ada didalamnya, dapat berisi, memuat, mengisi, kedalam, menempatkan. Pembongkaran merupakan suatu pemindahan barang dari suatu tempat ke tempat lain dan bisa juga dikatakan suatu pembongkaran barang dari kapal ke dermaga, dari dermaga ke gudang atau sebaliknya dari gudang ke gudang atau dari gudang ke dermaga baru diangkut ke kapal.

Menurut Peraturan Pemerintah No.20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan Pasal 1 ayat 14, bahwa kegiatan bongkar muat barang adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar dan muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan *stevedoring, cargodoring, dan receiving/delivery*.

b. Prinsip Pemuatan

Menurut Istopo, (2020:57) pada dasarnya atau pada umumnya prinsip pemuatan adalah sebagai berikut:

1) Melindungi Kapal (*To Protect The Ship*)

Persoalan yang timbul dalam memenuhi azas ini adalah menciptakan suatu keadaan dan perimbangan pembagian muatan

kapal, sehingga kapal tetap aman dan layak laut, stabilitas baik dan kapal tetap dalam keadaan tegak tidak miring.

2) Melindungi Muatan (*To Protect The Cargo*)

Barang barang yang diterima di kapal secara kuantitas maupun kualitas harus sampai ditempat tujuan dengan selamat (diterima oleh *consigne*) oleh karena itu pada saat memuat, didalam perjalanan maupun pada waktu membongkar haruslah diambil tindakan untuk mencegah kerusakan muatan tersebut.

3) Melaksanakan Pemuatan Secara Cepat, Teratur Dan Sistematis (*To Abtain Rapid Systematic Loading And Discharging*)

Untuk melaksanakan bongkar muat secara sistematis tidaklah mudah. Salah satu caranya ialah menjaga agar tidak melakukan *stowage* satu jenis muatan yang banyak jumlahnya di dalam satu palka untuk setiap pelabuhan tujuan. Lamanya kapal di suatu pelabuhan tergantung dari jumlah maksimum buruh tiap jamnya dalam palka. Oleh karena itu pekerjaan pembongkaran harus terbagi rata diantaranya semua palka yang ada sesuai pelabuhan tujuan.

4) Melindungi Keselamatan Buruh dan ABK (*Safety Of Crew and Longshoremen*)

Untuk menjamin keamanan kerja dan keselamatan bagi buruh buruh serta ABK kapal, maka beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam operasi bongkar muat kapal, antara lain :

- a) Tugas ABK selama pemuatan dan pembongkaran
- b) Keamanan pada waktu pemuatan dan pembongkaran.
- c) Peraturan keselamatan kerja.

5) Memenuhi Ruang Muatan Sepenuh Mungkin Sesuai Daya Tampungnya (*To Abtain The Maximum Use Of Available Cubic The Ship*)

Untuk memperoleh keuntungan yang semaksimal mungkin maka tiap perusahaan perkapalan menginginkan kapalnya membawa muatan secara maksimal sehingga kapal dapat dimuati penuh pada semua palka. Dengan kata lain penggunaan ruang muat semaksimal mungkin / penataan muatan sedemikian rupa agar *broken stowage* sekecil mungkin. Untuk meminimalkan *broken stowage* perencanaan

muatan harus sedemikian rupa dilaksanakan dengan baik, terutama jika ada beberapa pelabuhan muat dan bongkar.

8. *Safety Management System (SMS)*

Safety Management System (SMS) menyediakan cara sistematis untuk mengidentifikasi bahaya dan mengendalikan resiko dengan tetap mempertahankan jaminan pengendalian resiko yang efektif. *Safety Management System (SMS)* dapat didefinisikan sebagai Proses yang sistematis, jelas dan lengkap untuk mengelola resiko keselamatan. Seperti dengan semua sistem manajemen, sistem manajemen keselamatan menyediakan penetapan tujuan, perencanaan, dan pengukuran kinerja. Sebuah sistem manajemen keselamatan ditunen menjadi kain dari sebuah organisasi.

Tujuan dari manajemen keselamatan dari perusahaan mencakup hal-hal sebagai berikut:

- a. Menyiapkan cara-cara kerja untuk menjamin keselamatan dalam pengoperasian kapal dan keselamatan harta benda.
- b. Menciptakan perlindungan terhadap segala resiko yang diketahui.
- c. Secara terus menerus meningkatkan keterampilan manajemen keselamatan seluruh personal baik di darat maupun di kapal termasuk kesiapan dalam keadaan darurat yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

Sistem manajemen keselamatan harus memastikan ketaatan pada kewajiban atas aturan dan peraturan bahwa aturan, petunjuk dan standar yang di rekomendasikan oleh IMO, pemerintah, lembaga klasifikasi dan organisasi industri maritim di masukan dalam pertimbangan dan dapat di berlakukan.

9. *Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974*

Peraturan *Safety Of Life At Sea (SOLAS)* adalah peraturan yang mengatur keselamatan maritim paling utama. Demikian untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup dilaut dimulai sejak tahun 1914, karena saat itu mulai dirasakan bertambah banyak kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa dimana-mana. Pada tahap permulaan mulai dengan memfokuskan pada peraturan kelengkapan navigasi, kekedapan dinding penyekat kapal serta

peralatan berkomunikasi, kemudian berkembang pada konstruksi dan peralatan lainnya.

Modernisasi peraturan *Safety Of Life At Sea (SOLAS)* sejak tahun 1960, mengganti Konvensi 1918 dengan *Safety Of Life At Sea (SOLAS)* 1960 dimana sejak saat itu peraturan mengenai desain untuk meningkatkan faktor keselamatan kapal mulai dimasukkan seperti :

- a. Desain konstruksi kapal
- b. Permesinan dan instalasi listrik
- c. Pencegah kebakaran
- d. Alat-alat keselamatan
- e. Alat komunikasi dan keselamatan navigasi

Usaha penyempurnaan peraturan tersebut dengan cara mengeluarkan peraturan tambahan (amandement) hasil konvensi IMO, dilakukan berturut-turut tahun 1966, 1967, 1971 dan 1973. Namun demikian usaha untuk memberlakukan peraturan-peraturan tersebut secara Internasional kurang berjalan sesuai yang diharapkan, karena hambatan prosedural yaitu diperlukannya persetujuan 2/3 dari jumlah Negara anggota untuk meratifikasi peraturan dimaksud, sulit dicapai dalam waktu yang diharapkan. Karena itu pada tahun 1974 dibuat konvensi baru *Safety Of Life At Sea (SOLAS)* 1974 dengan prosedur baru, bahwa setiap amandement diberlakukan sesuai target waktu yang sudah ditentukan, kecuali ada penolakan 1/3 dari jumlah Negara anggota atau 50 % dari pemilik tonnage yang ada di dunia.

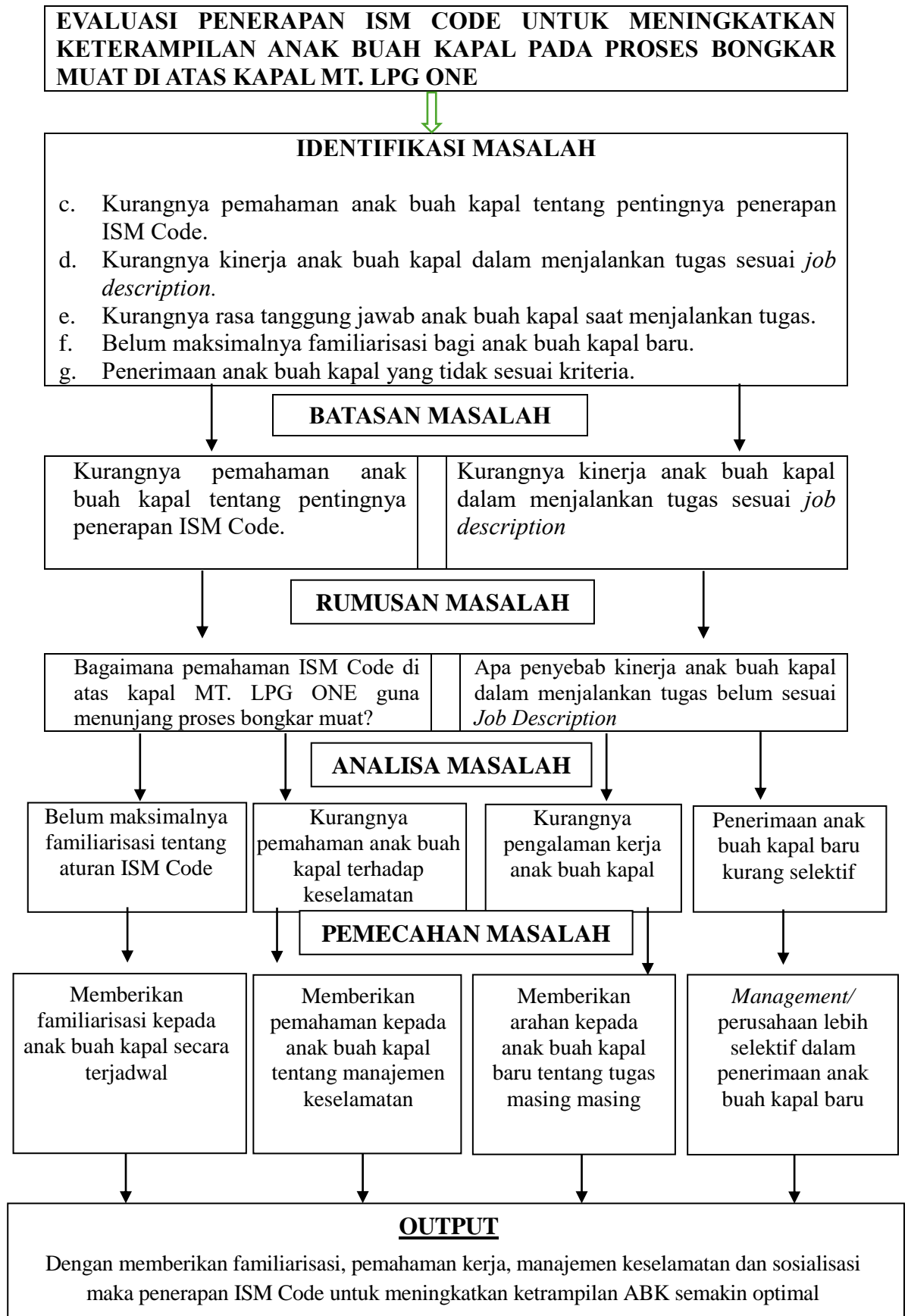
10. Sumber Daya Manusia menurut *International Safety Management (ISM)* *Code Chapter 6: Resources And Personnel (Sumber Daya dan Personil)*

- a. *Chapter 6.1* Perusahaan harus menjamin bahwa seorang Nakhoda sudah:
 - 1) Dipilih secara teliti untuk memberikan komando
 - 2) Sepenuhnya mengetahui *Safety Management System (SMS)* perusahaan dan,
 - 3) Diberi dukungan yang diperlukan, sehingga tugas-tugas Nakhoda dapat terlaksana dengan aman.
- b. *Chapter 6.2* Perusahaan harus menjamin bahwa tiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut yang berikualifikasi, bersertifikat, dan sehat secara medis

sesuai dengan persyaratan-persyaratan, baik nasional maupun internasional.

- c. *Chapter 6.3* Perusahaan harus membuat prosedur untuk menjamin bahwa personil baru atau personil yang dipindahkan pada tugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan lingkungan diberi waktu penyesuaian yang cukup dengan tugas-tugasnya. Petunjuk-petunjuk yang penting sebelum berlayar, harus ditentukan, didokumentasikan, dan dipersiapkan.
- d. *Chapter 6.4* Perusahaan menjamin bahwa seluruh personil yang terlibat dalam *Safety Management System (SMS)* memiliki pengetahuan yang baik mengenai hukum, peraturan, Code dan petunjuk yang berlaku.
- e. *Chapter 6.5* Perusahaan harus membentuk dan memelihara prosedur yang akan digunakan untuk menetapkan jenis latihan yang mungkin diperlakukan, dalam menunjang pelaksanaan *Safety Management System (SMS)* lebih lanjut dan harus menjamin bahwa latihan dimaksud diberikan pada seluruh personil yang memerlukan.
- f. *Chapter 6.6* Perusahaan harus membuat prosedur yang memungkinkan semua personil kapal menerima informasi yang berhubungan dengan SMS dalam bahasa yang dimengerti oleh mereka.
- g. *Chapter 6.7* Perusahaan harus menjamin bahwa personil kapal dapat berkomunikasi secara efektif dalam melaksanakan tugasnya yang berhubungan dengan *Safety Management System (SMS)*.

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Beberapa kejadian yang penulis temui di atas MT. LPG ONE terkait dengan keterampilan anak buah kapal dalam menggunakan alat keselamatan diantaranya sebagai berikut :

1. Kurangnya Pemahaman Anak Buah Kapal Tentang Pentingnya Penerapan ISM Code

Pada tanggal 24 Juli 2024 pukul 10.15 WITA di pelabuhan Bitung perusahaan melakukan penggantian beberapa anak buah kapal lama dengan anak buah kapal baru yang telah habis masa kontrak. Anak buah kapal baru tersebut belum memahami atau belum familiar tentang aturan ISM Code. Hal ini terlihat pada saat serah terima jabatan, saat mereka menerima familiarisasi dari perwira tentang penggunaan alat navigasi (familiarisasi awak kapal), familiarisasi anak buah kapal untuk peran muka belakang, maupun dinas jaga baik di pelabuhan maupun di laut, serta tugas tugas yang terdapat dalam *muster list*. Mereka terasa masih banyak yang perlu diberikan pemahaman pemahaman tentang alat keselamatan seperti (*navigation equipment, APAR, winch* las) dan lain sebagainya harus banyak penjelasan dan banyaknya latihan, agar dapat dan mudah dipahami sehingga kedepannya akan lebih mengerti paham dan familiar.

Setelah proses serah terima jabatan dan familiarisasi dilaksanakan penulis selaku nakhoda melakukan dokumentasi dengan memberikan *form checklist familiarisasi* untuk diisi dan ditanda tangani. Selama proses pengisian *form checklist familiarisasi* saya selaku nakhoda memberikan semangat dan pemahaman-pemahaman tentang pentingnya diadakan latihan

keselamatan agar sewaktu waktu ada kejadian yang sebenarnya sudah siap apa yang pernah kita kerjakan dalam latihan tersebut.

Pengalaman yang sudah jelas tidak diragukan lagi dalam bekerja di atas kapal, sehingga dalam mencari peluang kerja di tempat lain tidak ragu lagi dan paham akan pentingnya latihan dalam berkeselamatan kerja.

ISM Code adalah salah satu manajemen yang tidak bisa dilepaskan dalam bekerja diatas kapal kemanapun pindah kapal atau perusahaan pelayaran tetap ISM Code harus tetap dijalankan.

Beberapa faktor penyebab kurangnya pemahaman tentang ISM CODE antara lain:

- a. Tidak diadakan latihan berkala
- b. Familisasi tidak berjalan
- c. ISM Code dianggap kurang penting sehingga fokus pada pekerjaan semata
- d. Tidak ada kepedulian tentang keselamatan kerja
- e. Proses penerimaan anak buah kapal tidak dijelaskan tentang pentingnya ISM Code

Dengan faktor faktor diatas maka akan mudah sekali sewaktu waktu adanya masalah tersebut tentu sangat membahayakan jiwa mereka karena disaat terjadi keadaan darurat anak buah kapal tidak paham apa yang harus dilakukan. Begitu juga dalam melakukan pekerjaan sehari-hari anak buah kapal tidak memahami apa dan bagaimana yang harus di kerjakan.

2. Kurangnya Kinerja Anak Buah Kapal Dalam Menjalankan Tugas Sesuai *Job Description*

MT. LPG ONE pada tanggal 13 Januari 2024 pukul 15.30 WITA tiba di pelabuhan Bitung kapal langsung sandar di dermaga, tugas dinas jaga pada saat itu yaitu Mualim 3 dan anak buah kapal baru. Saat penulis menanyakan tentang tugas/kewajiban dalam dinas jaga kepada mualim 3 dan anak buah kapal baru belum begitu memahami apa yang harus dikerjakan dan tindakan apa yang harus dilakukan pada saat akan melakukan proses pemuatan, begitu juga dengan anak buah kapal tersebut cenderung pasif dalam melakukan kegiatan dalam tugas bekerja sehingga mualim 3 harus selalu mendampingi dan memberikan pengarahan kepada anak buah kapal baru agar menyusun prosedur

untuk memastikan agar personil baru atau personil yang dipindah tugaskan mengerti tentang ISM Code.

B. ANALISIS DATA

1. Kurangnya Pemahaman Anak Buah Kapal Tentang Pentingnya Penerapan ISM Code

Analisis penyebab masalahnya adalah sebagai berikut :

a. Belum Maksimalnya Familiarisasi Tentang Aturan ISM Code

Pengarahan yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan berupa familiarisasi (pengenalan) yang efektif terhadap tugas-tugasnya. Instruksi yang penting harus disiapkan sebelum berlayar dan harus diberikan pengenalan dan harus didokumentasikan.

Anak buah kapal kurang menyadari atau kurang memperhatikan resiko atau dampak yang bisa membahayakan bila tidak mengikuti prosedur keselamatan kerja dengan baik dan benar. Mereka terkesan tidak peduli dengan hal tersebut yang disebabkan karena tidak mengerti bagaimana cara pekerja di atas kapal yang selalu menerapkan prosedur keselamatan dalam setiap langkah atau mereka sudah sangat jenuh dengan situasi bekerja tanpa adanya hiburan sebagai sarana rekreasi atau refreasing buat mereka. Namun seharusnya mereka menyadari bahwa dengan kurangnya mereka berdisiplin dalam menjalankan prosedur keselamatan kerja di atas kapal akan sangat membahayakan jiwa mereka saat bekerja.

b. Kurangnya Pemahaman Anak Buah Kapal Terhadap Keselamatan

Sebagian anak buah kapal yang masih baru bekerja di atas kapal sehingga kurangnya disiplin dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal serta pengetahuan terhadap keselamatan kerja kurang dimengerti oleh anak buah kapal tersebut. Bahkan ada anak buah kapal yang dimutasikan untuk bekerja di atas kapal baru pertama kali melihat dan sama sekali tidak mengerti tentang keselamatan kerja.

Untuk menciptakan keselamatan kerja di atas kapal diperlukan suatu tindakan yang cepat dan tepat, sedangkan untuk dapat bertindak

cepat dan tepat diperlukan pengetahuan tentang cara-cara penilaian (tafsir) resiko yang akan terjadi terhadap suatu kegiatan kerja yang akan dilakukan, pencegahan dan penanggulangan kecelakaan yang cukup maupun pengetahuan tentang cara penggunaan peralatan keselamatan.

Dengan masih kurang memadainya bimbingan yang biasa perusahaan lakukan terhadap calon anak buah kapal yang akan bekerja di kapal-kapalnya, yang pada umumnya hanya terbatas pada cara membuat laporan harian, laporan bulanan dan sistim perencanaan perawatan kapal/*Planned Maintenance System (PMS)*. Tetapi tidak disertai dengan teori teknis yang menyangkut prosedur keselamatan kerja dan penegasan mengenai pentingnya perhatian dan pengawasan yang cukup dalam pelaksanaan prosedur prosedur keselamatan kerja (*Safety Awareness & Safety Concern*) yang harus dilakukan oleh pimpinan maupun perwira perwiranya terutama oleh Mualim 1 sebagai *Ship Safety Officer (SSO)* di atas kapal.

Awak kapal yang tidak serius membaca atau mempelajari buku buku petunjuk yang ada di kapal, baik dari perusahaan maupun dari pencharter sesuai dengan yang telah dianjurkan oleh perusahaan dan pencharter sebagai bahan pengetahuan saat pengawas melakukan tugasnya. Dengan tidak memadainya pembinaan tersebut di atas membuat perwira dan anak buah kapal lainnya kurang pengetahuan tentang cara pengawasan terhadap pelaksanaan keselamatan kerja.

2. Kurangnya Kinerja Anak Buah Kapal Dalam Menjalankan Tugas Sesuai *Job Description*

Adapun analisis penyebabnya masalahnya yaitu :

a. Kurangnya Pengalaman Kerja Anak Buah Kapal

Anak buah kapal baru tidak memahami *job description* di atas kapal dikarenakan kurangnya pengalaman kerja. Ditambah lagi sosialisasi dan familisasi sebelum dan sesudah bekerja di atas kapal tidak dilakukan secara maksimal. Dengan demikian keterampilan dan pengetahuan anak buah kapal masih sangat terbatas. Minimnya sosialisasi dan familisasi di

atas kapal lebih dominan disebabkan jadwal kerja di atas kapal sangat padat sehingga sangat sedikit waktu yang digunakan untuk bersosialisasi.

Pekerjaan di atas kapal harus selesai berdasarkan target yang telah ditentukan, jadi prioritas utama adalah tugas dan pekerjaan masing-masing. Akan tetapi apabila dalam melaksanakan pekerjaan tidak diimbangi dengan pengetahuan yang memadai tentang prosedur kerja di atas kapal dan perawatan peralatan keselamatan. Untuk meningkatkan keselamatan jiwa maka mereka dibimbing untuk mengetahui teknis bekerja di atas kapal dan mengetahui jenis dan cara penggunaan alat-alat keselamatan. Kapal adalah tempat kerja dan tempat tinggal bagi para pelaut sehingga perlu diperhatikan dan selalu menerapkan unsur-unsur keselamatan dalam setiap melakukan pekerjaan di atas kapal dan terampil menggunakan alat-alat keselamatan.

Perilaku dan mental awak kapal terhadap keselamatan di atas kapal sejak dini setiap pribadi harus diarahkan dan dibimbing kearah pengenalan. Nakhoda adalah pimpinan di atas kapal yang bertanggung jawab atas segala sesuatu yang ada dan yang terjadi di atas kapal termasuk didalamnya untuk mengadakan latihan serta mensosialisasikan pelatihan-pelatihan yang ada di muster list.

b. Penerimaan Anak Buah Kapal Baru Yang Kurang Selektif

Kurangnya pemahaman anak buah kapal tentang *job description*, khususnya anak buah kapal baru yang bekerja di atas kapal dikarenakan kurang selektifnya perusahaan dalam penerimaan anak buah kapal baru. Dalam hal *recruitment* agen bekerja sama dengan kantor pusat/Manager Operasi. Berdasarkan pengamatan penulis selama bekerja di atas MT. LPG ONE, perekrutan anak buah kapal yang tidak selektif dikarenakan agen tidak memperhatikan kompetensi yang dimiliki oleh calon anak buah kapal baru. Tidak menutup kemungkinan kalau calon anak buah kapal ada sesuatu yang seharusnya tidak dilakukan oleh agen agar bisa naik/bekerja di kapal. Terlebih kapal melakukan kegiatan bongkar muat dimana kegiatan tersebut membutuhkan keterampilan guna menunjang keselamatan dan keamanan pelayaran.

Dengan tidak selektifnya pihak perusahaan dalam penerimaan anak buah kapal baru, maka masih ditemui beberapa anak buah kapal yang pengalaman kerjanya masih sangat minim sehingga belum mengetahui tugas dan tanggung jawabnya sesuai dengan *job description*. Ditambah lagi dengan tidak maksimalnya familiarisasi kepada anak buah kapal baru oleh perusahaan sebelum naik ke kapal.

C. PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan analisis data di atas, maka dapat diketahui solusi yang tepat untuk mengatasi masalah yang terjadi sehingga dapat menunjang keselamatan pelayaran, sebagai berikut :

1. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurangnya Pemahaman Anak Buah Kapal Tentang Pentingnya Penerapan ISM Code

Alternatif pemecahan masalahnya adalah:

1) Memberikan Familiarisasi Kepada Anak Buah Kapal Secara Terjadwal

Perusahaan perlu memastikan bahwa semua anak buah kapal memiliki pengetahuan yang memadai tentang prosedur keselamatan kerja dan penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal, dengan cara memberikan familiarisasi dan sosialisasi tentang teknis cara bekerja yang aman dan penyalan peralatan keselamatan. Untuk meningkatkan pemahaman anak buah kapal tentang bahaya-bahaya akibat dari tidak mengikuti prosedur keselamatan dalam bekerja dan penggunaan alat-alat keselamatan kerja dengan benar, maka dalam setiap minggu ada kegiatan yang harus dilakukan oleh *safety officer* yaitu melakukan *safety meeting* seluruh departemen di kapal.

Hal yang efektif dilakukan adalah memberikan penjelasan dengan mempertontonkan video tentang keselamatan kerja yang juga memberikan pemahaman anak buah kapal tentang resiko-resiko yang

timbul atau bahaya yang akan terjadi saat melakukan sebuah pekerjaan di kapal.

Di *mesroom* dan di atas anjungan tersedia buku-buku petunjuk atau buku-buku manual bagaimana cara menggunakan dan prosedurnya dalam menggunakan alat-alat keselamatan dan juga *cargo securing manual* yang sudah ditempel pada dinding *ship officer, mesroom dan pop deck* yang bermanfaat bagi perwira maupun anak buah kapal untuk mengetahui bagaimana cara mengoperasikan peralatan bongkar muat serta alat-alat lainnya yang menunjang pemuatan. Anak buah kapal juga diharuskan membaca *Safety Management System (SMS)* manual untuk dimengerti dan dipahami serta menandatangani apabila sudah selesai membacanya. Apabila kurang mengerti dapat ditanyakan kepada Nakhoda atau *safety officer*.

Dengan diadakanya *safety meeting* secara berkala yang termasuk didalamnya sosialisasi ISM Code, apa itu ISM Code, fungsi ISM Code di atas kapal dan Resiko apa yang didapat jika ISM Code tidak berjalan, saya yakin adanya perubahan mendasar tentang cara berfikir pada anak buah kapal yang mengakibatkan perbaikan pada kecakapan dalam bekerja. Dan tentu dilakukan pendampingan yang yang intens saat bertugas supaya anak buah kapal dapat melaksanakan tugasnya sesuai dengan prosedur yang berlaku serta dibarengi dengan gaya kepemimpinan yang transformational untuk memastikan anak buah kapal tetap bekerja dalam koridor ISM Code.

Perusahaan dalam hal ini harus memastikan sebelum bekerja di kapal ABK yang akan bekerja di atas kapal diharuskan mengikuti pendidikan atau pembinaan/*safety course* untuk meningkatkan sumber daya manusia (SDM). Pembinaan untuk anak buah kapal mempunyai tujuan utama cakap dalam bekerja dan siap melaksanakan tugas di atas kapal tanpa mebebankan pada *senior officer* untuk melakukan pendampingan dalam dinas jaga pelabuhan mengingat tugas yang diemban masih sangat banyak.

2) **Memberikan Pemahaman Kepada Anak Buah Kapal Tentang Manajemen Keselamatan**

Pemahaman tentang alat-alat keselamatan harus diberikan kepada pelaut yang baru join ke kapal. Setiap pelaut atau awak kapal yang baru join di kapal harus diberikan pengetahuan, diantaranya adalah pengetahuan pada fungsi dan kegunaan dari alat-alat keselamatan.

Pengetahuan tentang fungsi dan kegunaan alat keselamatan ini sebaiknya dilakukan minimal 1 bulan sekali. Ini sejalan dengan persyaratan dari STCW 1998 yang mana pengetahuan dan pengenalan ini berlaku bagi anak buah kapal yang baru join di kapal. Dan juga untuk dapat meningkatkan pengetahuan anak buah kapal harus diberikan pelatihan singkat, membaca dan mempelajari bagaimana prosedur-prosedur penggunaan alat-alat keselamatan tersebut.

Resiko kecelakaan kerja di atas kapal dapat dikurangi melalui kesadaran awak kapal untuk disiplin dan mentaati prosedur keselamatan. Sosialisasi dan familisasi merupakan kegiatan yang berisi tentang pengenalan dan pengarahan yang sangat penting bagi anak buah kapal artinya hendaknya anak buah kapal diberikan familiarisasi oleh Mualim I mengenai pengoperasian peralatan keselamatan di atas kapal. Pengarahan ini penting sekali dilakukan agar anak buah kapal tidak mengalami kebigungan di dalam cara-cara penggunaan peralatan keselamatan. Dengan pengarahan, anak buah kapal diharapkan dapat memahami dengan teliti manfaat masing-masing peralatan keselamatan tersebut sehingga dapat menanggulangi keadaan darurat di atas kapal. Anak buah kapal yang baru naik kapal, baik yang belum berpengalaman maupun yang sudah berpengalaman perlu dilakukan sosialisasi batas latihan dan kondisi alat-alat keselamatan :

- a) Pengenalan peralatan keselamatan, cara kerja dan sistem kerja.
- b) Pengenalan letak dimana peralatan keselamatan disimpan
- c) Pengenalan fungsi dari peralatan keselamatan.
- d) Prosedur perawatan peralatan keselamatan.

- e) Diadakan latihan-latihan secara berkala dan berkesinambungan, untuk berkomunikasi secara resmi di forum untuk menyampaikan keluhan yang ada.

Dengan diberikannya pelatihan yang benar maka dapat dipastikan anak buah kapal akan mengetahui fungsi-fungsi dari alat-alat keselamatan. Sebagaimana telah dijelaskan pada analisis data di atas, bahwa latihan keselamatan tidak dapat dilaksanakan secara maksimal dikarenakan padatnya jadwal operasional kapal.

Untuk mengatasinya dapat dilakukan dengan cara menjadwalkan latihan keselamatan (*drill*) dan melaksanakannya setiap bulan sekali atau pada saat kapal tidak beroperasi. Pada saat kapal tidak beroperasi atau dengan meminta ijin untuk melakukan latihan keselamatan (*drill*). Dengan demikian latihan keselamatan dapat dilaksanakan secara maksimal sehingga anak buah kapal lebih terampil dan disiplin dalam menjalankan prosedur keselamatan sesuai aturan ISM Code.

Ada beberapa sasaran yang ingin dicapai dengan mengadakan latihan yang antara lain sebagai berikut :

- a) Penggunaan alat keselamatan diharapkan dapat lebih cepat dan lebih baik

Dengan latihan maka salah satu sarana yang diharapkan dapat dicapai agar penggunaan alat keselamatan dapat dilakukan secara lebih cepat dan lebih baik. Dengan latihan tersebut maka para anak buah kapal akan diajari atau dilatih bagaimana melaksanakan penggunaan alat keselamatan secara lebih cepat dan lebih baik dari pada yang telah dilakukan sebelumnya. Dengan melaksanakan petunjuk-petunjuk cara melaksanakan pekerjaan dalam penelitian, maka diharapkan para anak buah kapal tersebut akan dapat menyelesaikan lebih cepat dan lebih baik dari sebelumnya. Dengan pekerjaan yang lebih cepat ini maka sangat berguna bagi keselamatan jiwa di atas kapal baik diri sendiri maupun anak buah kapal lain agar dapat lebih terjamin keselamatannya.

b) Peralatan keselamatan diharapkan lebih awet dan tahan lama

Dalam latihan dapat pula diajarkan bagaimana menggunakan peralatan keselamatan sehingga dapat mengurangi kerusakan. Memperpanjang umur peralatan dan sebagainya. Sebagaimana kita ketahui bahwa alat-alat keselamatan merupakan suatu inventori yang sangat penting. Sehingga penggunaan yang baik akan dapat mengurangi kerusakan dan pemeliharaan serta memperpanjang umur peralatan tersebut.

c) Angka kecelakaan diharapkan lebih kecil

Dalam latihan ini maka anak buah kapal dapat mengetahui besarnya manfaat sebuah alat keselamatan sehingga dapat memahami benar betapa pentingnya alat keselamatan tersebut dan dengan mengetahui hal tersebut para anak buah kapal akan bekerja dengan lebih baik sehingga dapat dihindari dari segala kemungkinan hal-hal yang tidak diinginkan dalam kecelakaan kapal seperti kebakaran, kebocoran, kandas, tubrukan, dan lain-lain dapat diatasi dengan baik.

d) Tanggung jawab diharapkan lebih besar

Sebagaimana telah dikemukakan di awal maka latihan-latihan tidak hanya berusaha untuk memperbaiki dan mengembangkan pengetahuan dan keterampilan saja, tetapi juga termasuk disini untuk memperbaiki dan mengembangkan sikap. Hal ini berarti dalam latihan dapat pula diberikan pendidikan yang dapat meningkatkan rasa tanggung jawab para karyawan yang bersangkutan.

Sebenarnya rasa tanggung jawab yang lebih besar tidak semata-mata karena latihan, sebab tanggung jawab yang lebih besar itu terutama karena adanya perasaan ikut memiliki. Meskipun demikian dengan latihan akan memberikan andil yang cukup besar untuk memberikan rasa tanggung jawab yang lebih besar dan rasa memiliki.

b. Kurangnya Kinerja Anak Buah Kapal Dalam Menjalankan Tugas Sesuai *Job Description*

Alternatif Pemecahannya adalah:

1) Memberikan Arahan Kepada Anak Buah Kapal Baru Tentang Tugas Masing-Masing

Pengenalan/Familiarisasi tentang *job description* sebetulnya sudah ada pada manual *Safety Management System (SMS)* namun ada baiknya untuk membacakan dan familiarisasi ulang kepada anak buah kapal, untuk meningkatkan pemahaman anak buah kapal dalam memahami tugas dan tanggung jawab dalam bekerja di atas kapal sehingga dapat meningkatkan keterampilan anak buah kapal dalam bekerja untuk mencapai sasaran sasaran kerja yang telah ditetapkan.

Adapun *job description* masing-masing anak buah kapal baik itu perwira dan anak buah kapal yang dimaksud sebagai berikut :

a) Tugas dan Tanggung Jawab Mualim I

Mualim I bertanggung jawab kepada Nakhoda, meliputi:

- (1) Menata muatan dan menghitung stabilitas kapal. Menyelenggarakan tugas jaga navigasi.
- (2) Menyelenggarakan buku harian dek, buku olah gerak dan buku-buku catatan lainnya yang ada kaitannya dengan Departemen Dek, dengan baik dan benar.
- (3) Melakukan kontrol kegiatan bongkar muat muatan.
- (4) Memanage pemeliharaan dari semua peralatan yang ada di *deck* baik *crane*, alat-alat lashing dan seluruh compartemen yang ada di *deck* agar siap sedia digunakan.
- (5) Melaksanakan inspeksi yang dianggap perlu atau yang diperintahkan oleh Nakhoda.
- (6) Menginventarisasi semua peralatan yang ada di *deck*.
- (7) Melakukan kontrol perawatan dan pengamanan pada sekoci penolong dan perlengkapannya.
- (8) Melakukan kontrol perawatan pada baju pelampung, pelampung keselamatan dan perlengkapannya.

- (9) Melakukan kontrol pengawasan dan pengamanan pada *liferaft* dan perlengkapannya
- (10) Melaksanakan pengawasan, pengamanan dan pemeliharaan pada alat-alat isyarat bahaya, selang-selang dan *nozzle* pemadam, botol-botol pemadam api yang portable dan alat-alat keselamatan jiwa dan pemadam kebakaran lainnya.

b) Tugas dan Tanggung Jawab Mualim II

Mualim II bertanggung jawab terhadap hal-hal sebagai berikut :

- (1) Melaksanakan tugas jaga saat berlayar dan di pelabuhan dan melakukan dokumentasi mengenai barang yang rusak saat ataupun sebelum di muat dan di bongkar dan melaporkannya kepada Mualim I saat berdinas jaga di pelabuhan.
- (2) Menarik garis haluan di peta berdasarkan petunjuk dan persetujuan dari Nakhoda. Memeriksa tersedianya peta-peta dengan koreksi terakhir dan buku-buku navigasi untuk keperluan pelayaran yang direncanakan dan melakukan koreksi sesuai dengan informasi terakhir yang ada di kapal.
- (3) Menentukan posisi kapal tengah hari dan menyiapkan laporan posisi tengah hari.
- (4) Merawat semua peralatan dan perlengkapan navigasi serta menyiapkan semua laporan pencatatannya.
- (5) Melaksanakan perawatan sosok benda termasuk bendera-bendera, lampu-lampu navigasi dan alat-alat isyarat.
- (6) Melaksanakan pengamanan dan perawatan ruang kemudi, ruang peta dan navigasi serta instrumennya termasuk teropong, teleskop, lampu aldis dan *handy talky* selama kapal berada di pelabuhan.
- (7) Bekerjasama dengan kkm untuk mempersiapkan *voyage report* secara teliti dan tepat waktu.
- (8) Menyiapkan setiap laporan cuaca yang dibutuhkan.
- (9) Melaksanakan tugas sebagai Perwira Kesehatan, mempersiapkan dan menjamin bahwa persediaan peralatan

kesehatan dan obat-obatan cukup untuk pelayaran dimaksud.

c) Tugas dan Tanggung Jawab Mualim III

Mualim III bertanggung jawab terhadap hal-hal berikut :

- (1) Mualim III bertanggung jawab kepada Nakhoda mengenai hasil kerja dan tindakan yang seharusnya sebagai seorang Mualim Jaga (saat di laut).
- (2) Melakukan dokumentasi mengenai barang yang rusak saat ataupun sebelum di muat dan di bongkar dan melaporkannya kepada Mualim I saat berdinas jaga di pelabuhan.
- (3) Melaksanakan dokumentasi *drill*, *safety* meeting dan mengganti *muster list* jika terdapat anak buah kapal baru.
- (4) Melaksanakan perawatan, pemeliharaan dan pengamanan pada sekoci penolong dan perlengkapannya.
- (5) Melaksanakan perawatan dan pemeliharaan pada baju pelampung, pelampung keselamatan dan perlengkapannya.
- (6) Melaksanakan perawatan dan pengamanan pada liferaft dan perlengkapannya.
- (7) Melaksanakan pengawasan dan pengamanan pada alat-alat isyarat bahaya, selang-selang dan *nozzle* pemadam, botol-botol pemadam api yang *portable* dan alat-alat keselamatan jiwa dan pemadam kebakaran lainnya.
- (8) Menyelenggarakan dan memelihara alat-alat keselamatan jiwa dan pemadam kebakaran sesuai arahan Mualim I.

d) Tugas dan Tanggung Jawab Serang/Bosun

Serang bertanggung jawab kepada Mualim I mengenai hal-hal sebagai berikut:

- (1) Menyalurkan order pemeliharaan rutin dek, pengawasan kerja harian Juru Mudi dan kelasi.
- (2) Pengaturan tugas Juru Mudi dan kelasi dalam rangka pengaturan dinas jaga pelabuhan, peran muka belakang saat

sandar maupun bertolak dan peran jangkar sesuai order Mualim I.

- (3) Melaksanakan pekerjaan reparasi kecil-kecilan, melaksanakan pekerjaan pemberian Gemuk pada *block-block* batang pemuat, sekoci dan peralatan dek lainnya.
 - (4) Menerima dan menghitung secara rutin dengan teliti mengenai air tawar di atas kapal.
 - (5) Membantu Mualim I dalam menginventarisasi peralatan bongkar muat maupun tali temali maupun peralatan lainnya di *deck*.
- e) Tugas dan Tanggung Jawab Kelasi
- Kelasi bertanggung jawab kepada Mualim I mengenai hal-hal berikut:
- (1) Menjaga kebersihan dek, gang akomodasi, ruangan kamar mandi dan WC umum serta membuang sampah.
 - (2) Mengetok, menyikat dan mengecat dek, lambung, reling pipa-pipa, struktur serta peralatan dek lainnya.
 - (3) Memberi pelumasan sling derek, engsel-engsel pintu dan peralatan dek lainnya.
 - (4) Siaga di haluan/buritan pada saat kapal olah gerak dan menyiapkan jangkar dan tali tambat dalam rangka sandar dan labuh.
 - (5) Memantau bongkar muat pada waktu jaga.
 - (6) Mengawasi ketegangan tali pada waktu kapal sandar.
 - (7) Mengawasi tangga kapal dan tangga pandu pada waktu kapal berlabuh/sandar.
 - (8) Melaksanakan/menjaga keselamatan kapal, ronda keliling dek pada saat kapal sandar/berlabuh.
- f) Tugas dan Tanggung Jawab Juru Mudi

Juru mudi bertanggung jawab kepada Mualim I mengenai hal-hal berikut:

- (1) Pada saat kapal berlayar, bertugas jaga di anjungan melaksanakan siaga dan menangani kemudi kapal.
- (2) Menyiapkan bendera-bendera, alat-alat pemadam di dek dan perlengkapan lainnya seperti yang diperintahkan oleh Mualim Jaga.
- (3) Memelihara dan menjaga kebersihan di anjungan serta bagian-bagian kapal lainnya seperti yang diperintahkan oleh Mualim .
- (4) Menghidupkan/mematikan penerangan di dek dan navigasi.

Untuk dapat meningkatkan pemahaman anak buah kapal tentang tugas yang terdapat dalam *muster list* dan keterampilan anak buah kapal dalam pencegahan keadaan darurat di atas kapal maka perlu diadakan latihan keselamatan di atas kapal secara terjadwal. Latihan ini juga dipersyaratkan dalam STCW 1978 Amandemen 2010 Chapter VI/1 dan Chapter VI/3. Selain latihan di atas kapal, latihan juga dapat dilakukan sebelum anak buah kapal naik ke kapal. Disini perusahaan memberikan sponsor bagi awak kapal untuk mengikuti pelatihan keselamatan dengan tujuan untuk menunjang tugasnya di atas kapal. Pelatihan yang disponsori oleh perusahaan ini sama dengan penyegaran bagi anak buah kapal yang akan kembali bekerja, karena beberapa anak buah kapal sudah lama istirahat di rumah. Dengan adanya latihan sebelum naik/join di kapal dan dilanjutkan dengan latihan keselamatan di atas kapal, maka keterampilan anak buah kapal dalam penggunaan alat keselamatan akan menjadi lebih baik.

2) Manajemen/Perusahaan Agar Lebih Selektif Dalam Penerimaan Anak Buah Kapal Baru

Yang dimaksud dengan seleksi adalah proses memilih calon anak buah kapal baru yang memiliki kualifikasi sesuai dengan persyaratan sesuai jabatannya sesuai dengan *safe maning*. Kegiatan seleksi dilakukan untuk mengurangi sebagian jumlah pelamar, sehingga diperoleh calon anak buah kapal yang terbaik. Perusahaan mendapatkan keuntungan dari proses pemilihan anak buah kapal baru dalam suatu rekrutmen yang selektif sehingga mendapatkan pekerja

profesional yang diharapkan oleh Perusahaan. Tanpa awak kapal yang berkualitas, sulit bagi perusahaan untuk mencapai keberhasilan.

Untuk mencapai tujuan tersebut, melihat fakta yang terjadi sebagaimana telah dijelaskan pada analisis data di atas maka Nakhoda perlu memberikan masukan kepada perusahaan agar lebih selektif dalam perekrutan anak buah kapal baru. Perusahaan perlu memperhatikan kompetensi awak kapal baru sesuai dengan jabatannya. Dengan demikian setelah anak buah kapal baru naik ke atas kapal, maka ia sudah memahami apa saja tugas dan tanggung jawab yang diemban sesuai jabatannya.

2. Evaluasi Terhadap Pemecahan Masalah

Berdasarkan alternatif pemecahan masalah di atas, penulis dapat mengevaluasi dari masing-masing masalah tersebut sebagai berikut:

a. Kurangnya Pemahaman Anak Buah Kapal Tentang Pentingnya Penerapan ISM Code

Evaluasi pemecahan masalahnya adalah:

1) Memberikan Familiarisasi Kepada Anak Buah Kapal Secara Terjadwal

Keuntungannya :

- a) Menciptakan struktur dan konsistensi.
- b) Meningkatkan kemampuan manajemen waktu.
- c) Pengembangan kebiasaan positif.
- d) Mengurangi kecemasan.
- e) Mempermudah penyesuaian sosial.

Kerugiannya :

- a) Kurangnya fleksibilitas.
- b) Kehilangan kreativitas
- c) Kurang peka terhadap perubahan.
- d) Gangguan terhadap operasional kapal
- e) Kehilangan waktu untuk interaksi sosial spontan.

2) Memberikan Pemahaman Kepada Anak Buah Kapal Tentang Manajemen Keselamatan

Keuntungan :

- a) Meningkatkan kesadaran diri.
- b) Mengajarkan kemandirian.
- c) Mengurangi resiko kecelakaan.
- d) Meningkatkan tanggung jawab.
- e) Mempersiapkan diri untuk situasi darurat.

Kerugiannya :

- a) Kecemasan yang berlebihan.
- b) Overaktif atau kurangnya rasa percaya diri
- c) Pembatasan kreativitas dan eksplorasi
- d) Komunikasi yang tidak tepat dapat menyulitkan pemahaman
- e) Mengabaikan resiko kecil

b. Kurangnya Kinerja Anak Buah Kapal Dalam Menjalankan Tugas Sesuai *Job Description*

1) Memberikan Arahan Kepada Anak Buah Kapal Tentang Tugas Masing-Masing

Keuntungan :

- a) Meningkatkan rasa tanggung jawab.
- b) Mengembangkan kemandirian.
- c) Meningkatkan disiplin dan manajemen waktu.
- d) Membangun kepercayaan diri.
- e) Mengajarkan kolaborasi.

Kerugiannya :

- a) Menyebabkan stress atau tekanan.
- b) Menghambat kreativitas.
- c) Ketergantungan kepada arahanPotensi ketidakadilan.
- d) Menurunkan motivasi intrinsik.

2) **Manajemen/Perusahaan Agar Lebih Selektif Dalam Penerimaan Anak Buah Kapal Baru**

Keuntungan :

- a) Peningkatan kualitas tenaga kerja.
- b) Mengurangi resiko kecelakaan.
- c) Produktivitas yang lebih tinggi.
- d) Mengurangi biaya pelatihan.
- e) Reputasi perusahaan meningkat.

Kerugiannya :

- a) Mempersempit jumlah pelamar.
- b) Memerlukan waktu rekrutmen yang lebih lama.
- c) Biaya seleksi yang lebih tinggi.
- d) Resiko kehilangan kandidat yang potensial.
- e) Ketegangan internal.

3. **Pemecahan Masalah Yang Dipilih**

Berdasarkan evaluasi pemecahan masalah di atas, penulis dapat memilih pemecahan masalahnya sebagai berikut :

a. **Kurangnya Pemahaman Anak Buah Kapal Tentang Pentingnya Penerapan ISM Code**

Untuk mengatasi masalah kurangnya pemahaman anak buah kapal tentang pentingnya penerapan ISM Code, maka pemecahan masalahnya adalah dengan memberikan familiarisasi kepada anak buah kapal secara terjadwal dan memberikan pemahaman kepada anak buah kapal tentang manajemen keselamatan.

b. **Kurangnya Kinerja Anak Buah Kapal Dalam Menjalankan Tugas Sesuai *Job Description***

Untuk mengatasi masalah kurangnya kinerja anak buah kapal dalam menjalankan tugas sesuai *job description* pemecahan masalahnya adalah memberikan arahan kepada anak buah kapal tentang tugas masing-masing dan agar manajemen/perusahaan agar lebih selektif dalam penerimaan anak buah kapal baru.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

1. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan apa yang menjadi penyebab anak buah kapal tidak menjalankan tugasnya sesuai *Job Description*, maka Penulis mengambil kesimpulan kurangnya pemahaman anak buah kapal disebabkan belum maksimalnya familiarisasi dan kurangnya pemahaman disebabkan kurangnya pengalaman kerja anak buah kapal dan sistem penerimaan kurang selektif.

2. SARAN

Dari kesimpulan dan permasalahan yang terjadi, untuk mengoptimalkan penerapan ISM Code guna menunjang keselamatan di atas MT. LPG ONE penulis memberikan beberapa saran sebagai berikut :

1. Untuk meningkatkan pemahaman Anak Buah Kapal tentang pentingnya penerapan ISM Code disarankan:
 - a. Perwira memberikan familiarisasi kepada anak buah kapal secara maksimal sesuai dengan *Safety Management Manual (SMM)* sehingga dapat meningkatkan pemahaman anak buah kapal tentang ISM Code.
 - b. Nakhoda sebaiknya memberikan pemahaman kepada anak buah kapal tentang manajemen keselamatan sehingga mereka lebih peduli dan selalu mengedepankan faktor keselamatan dalam bekerja di atas kapal.
2. Untuk meningkatkan kinerja anak buah kapal dalam menjalankan tugas sesuai *Job Description*, disarankan untuk :
 - a. Memberikan sosialisasi kepada anak buah kapal baru tentang tugas masing-masing.

- b. Memberikan masukan kepada perusahaan agar lebih selektif dalam penerimaan anak buah kapal baru.

DAFTAR PUSTAKA

- Bloom Benyamin, (2020).Taxonomi of Educational objectives:*The Classification goals, hand book I Cognitive Domain*.Newyork: Longmans,Green and Co
- Danoasmoro, Goenawan, (2020), Kesehatan Keselamatan Kerja, Jakarta,Yayasan Bina Citra Samudera.
- Nana Sudjana, (2020), Penilaian Hasil Proses Belajar Mengajar, Bandung, Remaja Rosdakarya
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
- Wahab, (2021)Prinsip-Prinsip Manajemen, Jakarta : Raja Grafindo Persada
- Yatim, Rozaimi, (2020), Kodefikasi Manajemen Keselamatan Internasional (ISM Code),
Jakarta,Penerbit Yayasan Bina Citra Samudra.
- _____(2016);*International Safety Management Code (ISM Code) 2016 edition,*
- _____(2009);SOLAS 1974 and 1988, Amendments 2000
- _____(2010);*Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW) 1978 Amandement 2010*

Lampiran 1
Ship Particular



PT. LAUTAN RIZKY SEMESTA

Office : Jl. Wisler Mangroveidi Kel Wangrove LA 1, Kec. Mandide Kota Bitung
Telp : 08431138405 - email : pu.lautanrizky@gmail.com

SHIP'S PARTICULAR

SHIP'S NAME	M T LPG ONE	
NATIONALITY	INDONESIA	
REGISTRY	BITUNG	
CALL SIGN	P L G P	
I M O No.	8921511	
SHIP'S BUILDER	SHINHAMA DOCKYARD CO.LTD.JAPAN	
MARK OF SELAR	GT.1003 No.1932/ KKB	
MMSI	525003600	
INMARSAT NUMBER	435174511	
DATE OF BUILD	1989	
CLASSIFICATION	FGAS PETROL JOIT STOCK COMPANY	
GROSS TONNAGE (G.R.T)	1003 T	
NET TONNAGE (N.R.T)	339 T	
DEAD WEIGHT	1091 T	
DISPLACEMENT FULL LOAD (SUMMER)	2.023,80 T	
DEPTH MOLDED	4.90 M	
SUMMER DRAFT	4.05 M	
L.O.A / L.B.P	61.95/58.00 M	
BREADTH	12 M	
HEIGHT	21.40 M	
ENGINE (CPP)	HANSHIN DIESEL (1.323 KW)	
SERVICE SPEED	13.0 KNOTS-BALLAST 11.7 KT LOADED	
CARGO PUMPS	200 CBM / HR x 4 DEEP WELL PUMP	
BALLAST PUMP	360 M ³ /HR x 2	
FUEL OIL 100%	97.00 CBM	
DIESEL OIL (100%)	62.91 CBM	
F.W CAPACITY	56.00 CBM	
CARGO PIPE LINE FKLANGE SIZE : LIQ	8" ANSI 300 PSIG	
: VAP	5" ANSI 300 PSIG	
CARGO CAPACITY 100%	1402 CBM	"MT. LPG ONE"
CARGO TANK CAPACITY NO: 1	685.272 M ³	IMO No. 8921511
CARGO TANK CAPACITY NO : 2	848.992 M ³	Registry BITUNG
PORT ANCHOR / STARTBOARD ANCHOR	8 SHACKLES	Call Sign PLGP
		GRT 1003

Sumber : File di atas kapal

Lampiran 2 Crew List

IMMIGRATION REGULATIONS

CREW LIST

Name of Vessel / Nama Kapal : MT. LPG ONE
 Gross Tonnage / GT Kapal : 1003 T
 Kedudukan Kapal/ Registry : BITUNG
 Owner's / Pemilik : LAUTAN RIZKY SEMESTA
 Date Of Arrival / Tgl Tiba : 13 AGUSTUS 2024
 Date Of Depart / Tgl Berangkat : 24 AGUSTUS 2024
 Last Port / Pel. Sebelumnya : MAKASSAR
 Next Port / Pel. Selanjutnya : MAKASSAR
 Keagenan Kapal : LAUTAN RIZKY SEMESTA

No.	Name / Nama Awak	Sex / Jenis Kelamin	Date of Birth / Tanggal Lahir	Nationality / Kebangsaan	Travel Document No. / No. Buku Pelaut	Doc. Of Travel Expired / Tgl Berakhir Buku Pelaut	Duties on Board / Jabatan		Seafarer Code / Kode Pelaut	No. PKL	Date of Sign On / Tanggal Sign On	Certificate / Jajazh Pelaut	Certificate No. / No. Sertifikat Ijazah Pelaut
1	VEMLY JACOB	M	27-Nov-1977	INDONESIA	F 215726	28-Mar-2026	NAKHODA	6200510248	PK 3064/19KOSP-BTG-2024	12-Apr-2018	ANT-II	6200510248K0221	
2	RYAN F. MARAMPA	M	15-01-2000	INDONESIA	F 028411	24-Jul-2027	MUALIM II	6211733318	PK 3064/11KOSP-BTG-2024	05-12-2022	ANT - III	6211733318015210.00	
3	DAFDSON BIGIS	M	15-07-1987	INDONESIA	F 186780	31-Oct-2025	MUALIM II	6201456521	PK 3064/13KOSP-BTG-2024	28-10-2023	ANT - III	6201456521M00618	
4	MUSLIMIN	M	9-Nov-1980	INDONESIA	I 034543	6-Mar-2026	KKM	6201324543	PK 3064/16KOSP-BTG-2024	21-Jun-2023	ATT-III M	6201324543S0216	
5	SYAMSUL ALAM	M	4-Jan-1986	INDONESIA	F 194521	25-Jan-2026	MASININIS I	6211806214	PK 306 / 4 / 15 KOSP-BTG / 2024	18-Apr-2022	ATT - III M	6211806214S35322	
6	SYAMSUL	M	28-Apr-1984	INDONESIA	I 061553	19-Jun-2026	MASINIS II	6211511785	PK 3064/18KOSP-BTG-2024	15-Jul-23	ATT - III M	6211511785S0423	
7	HAMZAH	M	14-Sep-1979	INDONESIA	C 018064	26-Nov-2025	JURU MUJDI	6201488703	PK 2090/410KOSP-BTG-2024	9-Sep-2014	RATING DECK	620148870330716	
8	STENLY SASELA	M	17-Sep-1989	INDONESIA	F 232620	4-Jul-2026	JURU MUJDI	6201456127	PK 3064/16KOSP-BTG-2024	27-Aug-2021	RATING DECK	6201456127030716.00	
9	TRI PUTRA RUYADI ALING	M	5-Jun-1999	INDONESIA	F 164650	28-Feb-2026	JURU MUJDI	6211830498	PK 3064/17KOSP-BTG-2024	5-Jan-2024	ANT-IV	6211830498N45220	
10	MICHAEL M.WONLANG	M	5-May-1998	INDONESIA	F 144384	4-Jul-2025	JURU MINYAK	6211819975	PK 3064/14KOSP-BTG-2024	8-Jul-2022	RATING ENG	6211819975015210.00	
11	DRISANTOFIA R.MAMONDOL	M	17-Apr-2000	INDONESIA	G 045512	20-Nov-2025	JURU MINYAK	6212015404	PK 3064/12KOSP-BTG-2024	2-Apr-2023	RATING-ENG	6212015404015220.00	
12	MANSYUR LADARA	M	3-Nov-1992	INDONESIA	I 38541	2-Aug-2026	JURU MINYAK	6211936689	PK 3064/08KOSP-BTG-2024	12-Jan-2024	RATING ENG	62119366890120	
13	AGUZALIM	M	22-Aug-2001	INDONESIA	I 104496	26-Oct-2026	JURU MASAK	6212345966	PK 3064/07KOSP-BTG-2024	12-Jan-2024	RATING DECK	6212345966010423.00	
14	EZRALOUIS N.ROBING	M	21-Nov-2007	INDONESIA	J 065885	29-Jul-2027	KADET DECK	6212426654		2-Aug-2024	BST	6212426654015224	
Total Crews / Total Awak : 14 Person included Master													

BITUNG, 24 AGUSTUS 2024

"MT. LPG ONE"
IMO No. 8921511
Registry BITUNG
Call Sign PLGP
GRT 1003

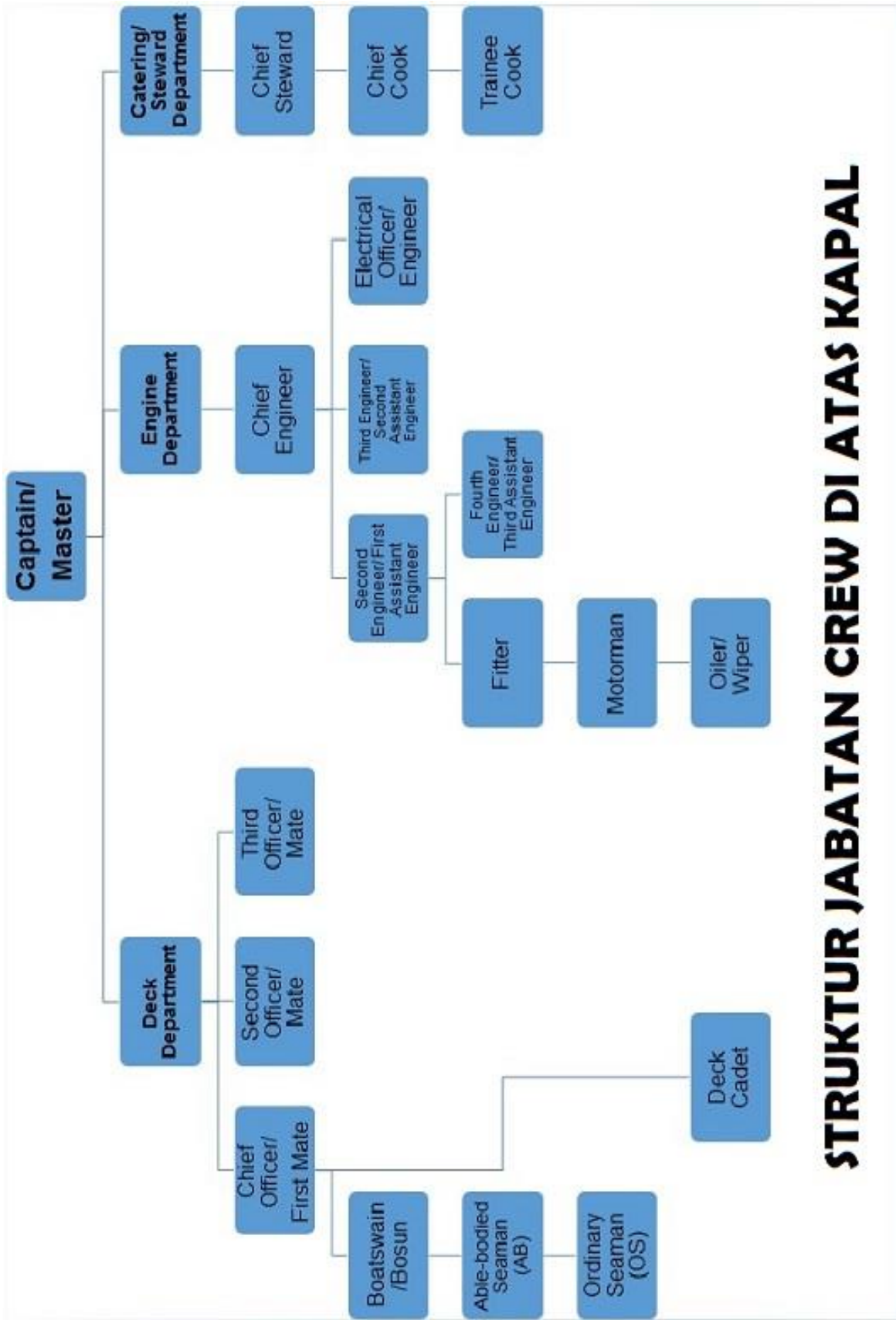
Acknowledge
Harbour Master

Master/Nakhoda

VEMLY JACOB

Sumber : File dokumen diatas kapal

Lampiran 3
Struktur Jabatan di atas kapal



STRUKTUR JABATAN CREW DI ATAS KAPAL

Sumber : Dokumen pribadi

Lampiran 4
Muster List

MUSTER LIST
(MUSTER STATION - ON THE BRIDGE)

SHIP Name: " " CALL SIGN: IMO: MMSI:

GENERAL ALARM / FIRE

"Seven (7) short blast followed by one (1) long blast on ship's whistle continuously"

MAN OVERBOARD



"Three (3) prolong blast on ship's whistle"

NO.	NAME	RANK	SUBSTITUTE FOR KEY PERSON	FIRE STATION DUTIES	MAN OVERBOARD DUTIES	ABANDON SHIP DUTIES
1	As per crewlist	MASTER	CH. OFFICER	Bridge. Overall in Command. Start FF pumps, stop ventilations.	Bridge. Overall in Command.	Bridge. Overall in Command.
2	As per crewlist	CH. OFF	CH. ENGINEER	On scene Commander. Emergency Team Leader. Report Master.	Leader of Rescue Boat team. Communication with bridge by VHF.	On scene Commander. In-charge of life raft launching, provide GMDSS VHF
3	As per crewlist	CH. ENG	CH. OFFICER	Engine room attended. Release CO2 on request. Report to bridge.	Stand-by Engine room prior ship's maneuvering.	Provide Engine Log. Assistant/ Back-up Ch. Officer
4	As per crewlist	TH.OFF.J	A/B	Emergency Team. Fireman #2 BA wearer. Provide fire outfit.	Unlashing. R/B team. In Charge of rescue boat motor.	Provide EPIRB, SART, ship's pyrotechnics.
5	As per crewlist	A/B	A/B - Cook	Emergency Team. Fireman #1 BA wearer. Provide fire outfit.	in-charge of launching R/B, davit operator	Prepare PS life raft & in-charge embarkation ladder.
6	As per crewlist	A/B - Cook	OSWI	Assist fireman #2 Closing fire flaps; Eng.Room, Main, Poop & Boat decks. Stop vent. in galley.	Made fast FWD painter. Main deck look out. Provide Stretcher.	Provide First Aid kit, additional provisions, water & blankets.
7	As per crewlist	IMO/No. Registry	"MT. LPG ONE" A/B 8921511 BITUNG	Assist fireman #1 Fire Hose operator, prepare portable fire extinguishers & spare air bottles.	Made fast AFT painter. Bridge look out. Provide stretcher.	Prepare SB life raft & in-charge embarkation ladder.
8	As per crewlist	Call Sign GRT	PLGP I003	Assistant / Helping hand	Assistant / Helping hand	Assistant / Helping hand

Appearance at muster station bridge side, carry survival suit, Life Jacket and proper shoes

M/Y " "

CAPTAIN CABIN CARD



GENERAL / FIRE ALARM:	 " Seven short blast followed by one long blast on ship's whistle continuously. "
MAN OVER BOARD	 " Three (3) prolong blast on ship's whistle"
GENERAL / FIRE	Bridge. Overall in command. Start FF pumps, stop ventilations.
MAN OVER BOARD	Bridge. Overall in command.
ABANDON SHIP	Bridge. Overall in command.
SOPEP DRILL	Overall in charge of operation on board dealing with an oil spill; responsible for all steps to be taken especially for the two main categories: reporting and action.
SECURITY DUTIES	In overall command, responsible for issuing keys, logbook, is in possession of master key.

"MT. LPG ONE"	
IMO No.	8921511
Registry	BITUNG
Call Sign	PLGP
GRT	1003

**APPEARANCE AT MUSTER STATION BRIDGE DECK PORT SIDE, CARRY SURVIVAL SUIT,
LIFE JACKET, HELMET AND PROPER SHOES.**

M/Y " "

CH.OFFICER CABIN CARD



GENERAL / FIRE ALARM:	 <p>" Seven short blast followed by one long blast on ship's whistle continuously. "</p>	<div style="border: 1px solid purple; padding: 5px;"> <p style="text-align: center; margin: 0;">"MT. LPG ONE"</p> <p>IMO No. 8921511</p> <p>Registry BITUNG</p> <p>Call Sign PLGP</p> <p>GRT 1003</p> </div>	
MAN OVER BOARD	 <p>" Three (3) prolong blast on ship's whistle"</p>		
GENERAL / FIRE	On scene Commander. Emergency Team Leader. Report to Master.		
MAN OVER BOARD	Leader of Rescue Boat team. Communication with bridge by VHF. R/B helmsman		
ABANDON SHIP	On scene Commander. In-charge of life raft launching provide GMDSS VHF		
SOPEP DRILL	As Deck Duty Officer: substitutes Leader of the Spill Response Team, mobilizes crew of team to the best position for avoiding escape oil over the ship's side, supplies oil fighting means, mobilizes off duty crew as necessary.		
SECURITY DUTIES	<p><u>Level 1</u> Normal ship activities</p>	<p><u>Level 2</u> Bridge, cargo operation</p>	<p><u>Level 3</u> Bridge, patrolling with VHF, cargo operation</p> <p><u>Searching team</u> Cargo hold & entries, Forecastle stores &</p>

**GET PROPER DRESSED AND PUT ON PROPER SHOES. GET SAFETY HELMET AND LIFE-JACKET.
REPORT ANY OBSERVATIONS ABOUT THE EMERGENCY.**

Ch, Chief

M/Y " "

Ch.Eng Cabin Card

GENERAL / FIRE ALARM:	 <p>" Seven short blast followed by one long blast on ship's</p>
MAN OVER BOARD	 <p>" Three (3) prolong blast on ship's whistle"</p>



"MT. LPG ONE"	
IMO No.	8921511
Registry	BITUNG
Call Sign	PLGP
GRT	1003

GENERAL / FIRE	Engine room attended. Release CO2 on request. Report to bridge.			
MAN OVER BOARD	Stand-by Engine room prior ship's maneuvering.			
ABANDON SHIP	Provide Engine Log. Assistant / Back-up Ch. Officer			
SOPEP DRILL	In charge of deck operation. Keep the Master informed and updated on the situation and the results from action taken to stop or minimize a spill. Leader of the Spill Response Team. In charge of bunker operation. Organize on board clean-up procedures.			
SECURITY DUTIES	<p>Level 1 Normal ship activities</p>	<p>Level 2 Engine room</p>	<p>Level 3 Engine, air-condition, steering gear & EM.generator,Laundry.</p>	<p>Searching team Engine, air-condition, steering gear & EM.generator,Laundry, CO2 rooms.</p>

**APPEARANCE AT MUSTER STATION BRIDGE DECK PORT SIDE, CARRY SURVIVAL SUIT,
LIFE JACKET, HELMET AND PROPER SHOES.**

-M/Y " "

3rd. / Jr. Officer Cabin Card

GENERAL / FIRE ALARM:	 <p>"Seven short blasts followed by one long blast on ship's whistle continuously."</p>	<div style="border: 1px solid purple; padding: 5px;"> <p style="text-align: center; margin: 0;">"MT. LPG ONE"</p> <p>IMO No. 8921511</p> <p>Registry BITUNG</p> <p>Call Sign PLGP</p> <p>GRT 1003</p> </div>
MAN OVER BOARD	 <p>" Three (3) prolonged blast on ship's whistle"</p>	

GENERAL / FIRE	Emergency Team. Fireman #2 BA wearer. Provide fire outfit.		
MAN OVER BOARD	In-charge of launching R/B. Davit operator. Communication with bridge by VHF.		
ABANDON SHIP	Provide EPIRB, SART, GMDSS VHF, ship's pyrotechnics.		
SOPEP DRILL	As deck duty officer: Alert Ch.Off & Ch.Eng. Mobilize "off duty crew". Progress of actions.		
SECURITY DUTIES	Level 1	Level 2	Level 3
	Normal ship activities	Bridge, cargo operation	Bridge, patrolling with VHF, cargo operation
	Searching team Galley, provisions store, messroom, toilet, cabins, lockers		

APPEARANCE AT MUSTER STATION BRIDGE DECK PORT SIDE, CARRY SURVIVAL SUIT, LIFE JACKET, HELMET AND PROPER SHOES.

BA



Breathing apparatus

R/B

Rope/Buoy

M/Y " "

A/B CABIN CARD

GENERAL / FIRE ALARM:	 " Seven short blast followed by one long blast on ship's whistle	"MT. LPG ONE" IMO No. 8921511 Registry BITUNG Call Sign PLGP GRT 1003
MAN OVER BOARD	 " Three (3) prolong blast on ship's whistle "	



GENERAL / FIRE	Emergency Team. Fireman. BA wearer. Provide fire outfit.		
MAN OVER BOARD	Unlashing. R/B team. Closed plug. Engage release hook.		
ABANDON SHIP	Prepare life raft & in-charge embarkation ladder.		
SOPEP DRILL	As Duty Rating: Watch & Fireman, stands by bunker position, if any oil leakage is detected alert immediately by all possible means. Inform Duty Officer immediately. Position absorbent material/clean-up material to prevent any escape oil from reaching the railing. Commences clean-up by using as far as available on board, the on board clean-up equipment.		
SECURITY DUTIES	Level 1 Normal ship activities	Level 2 Gangway watch, waterside & shore side lookouts	Level 3 Gangway, waterside & shore side lookouts, patrolling with VHF

APPEARANCE AT MUSTER STATION BRIDGE DECK PORT SIDE, CARRY SURVIVAL SUIT, LIFE JACKET, HELMET AND PROPER SHOES.

A/B Able seaman

M/Y " "

OSWI CABIN CARD

GENERAL / FIRE ALARM:	 <p>" Seven short blast followed by one long blast on ship's whistle continuously. "</p>	<p>"MT. LPG ONE"</p> <p>IMO No. 8921511 Registry BITUNG Call Sign PLGP GRT 1003</p>
MAN OVER BOARD	 <p>" Three (3) prolong blast on ship's whistle"</p>	



GENERAL / FIRE	Assist fireman # 1 Fire Hose operator, prepare portable fire extinguishers & spare air bottles.			
MAN OVER BOARD	Made fast AFT painter. Bridge look out. Provide Stretcher.			
ABANDON SHIP	Prepare SS life raft & in-charge embarkation ladder.			
SOPEP DRILL	As Duty Rating: Watch & Fireman, stands by bunker position, if any oil leakage is detected alert immediately by all possible means. Inform Duty Officer immediately. Position absorbent material/clean-up material to prevent any escape oil from reaching the railing. Commences clean-up by using as far as available on board clean-up equipment.			
SECURITY DUTIES	<p>Level 1</p> <p>Normal ship activities</p>	<p>Level 2</p> <p>Gangway watch, water- & shoreside lookouts</p>	<p>Level 3</p> <p>Gangway, waterside & shoreside lookouts, <small>patrolling with VHF</small></p>	<p>Searching team</p> <p>Following Captains or SSU orders. Cargo hold & entries. <small>Forecastle stores & rooms</small></p>

APPEARANCE AT MUSTER STATION BRIDGE DECK PORT SIDE, CARRY SURVIVAL SUIT, LIFE JACKET, HELMET AND PROPER SHOES.

OSWI

Ordinary seamen Wipper

M/Y " " A/B(COOK)s CABIN CARD

GENERAL / FIRE ALARM:	 <p>" Seven short blast followed by one long blast on ship's whistle continuously. "</p>										
MAN OVER BOARD	 <p>" Three (3) prolong blast on ship's whistle "</p>										
<table border="1"> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">"MT. LPG ONE"</td> </tr> <tr> <td>IMO No.</td> <td>8921511</td> </tr> <tr> <td>Registry</td> <td>BITUNG</td> </tr> <tr> <td>Call Sign</td> <td>PLGP</td> </tr> <tr> <td>GRT</td> <td>1003</td> </tr> </table>		"MT. LPG ONE"		IMO No.	8921511	Registry	BITUNG	Call Sign	PLGP	GRT	1003
"MT. LPG ONE"											
IMO No.	8921511										
Registry	BITUNG										
Call Sign	PLGP										
GRT	1003										
GENERAL / FIRE	Assist fireman #2 Closing fire flaps; Eng.Room, Main, Poop & Boat decks. Stop vent. in galley.										
MAN OVER BOARD	Made fast FWD painter. Main deck look out. Provide Stretcher.										
ABANDON SHIP	Provide First Aid kit, additional provisions, water & blankets.										
SOPEP DRILL	Take actions according Watch Officer orders										
SECURITY DUTIES	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1106 1265 1225 1563"> <p>Level 1</p> <p>Normal ship activities</p> </td> <td data-bbox="1106 958 1225 1265"> <p>Level 2</p> <p>Galley, provisions store, messroom, toilet, cabins, lockers</p> </td> <td data-bbox="1106 555 1225 958"> <p>Level 3</p> <p>Galley, provisions store, messroom, toilet, cabins, lockers</p> </td> <td data-bbox="1106 241 1225 555"> <p>Searching team</p> <p>Galley, provisions store, messroom, toilet, cabins, lockers</p> </td> </tr> </table>	<p>Level 1</p> <p>Normal ship activities</p>	<p>Level 2</p> <p>Galley, provisions store, messroom, toilet, cabins, lockers</p>	<p>Level 3</p> <p>Galley, provisions store, messroom, toilet, cabins, lockers</p>	<p>Searching team</p> <p>Galley, provisions store, messroom, toilet, cabins, lockers</p>						
<p>Level 1</p> <p>Normal ship activities</p>	<p>Level 2</p> <p>Galley, provisions store, messroom, toilet, cabins, lockers</p>	<p>Level 3</p> <p>Galley, provisions store, messroom, toilet, cabins, lockers</p>	<p>Searching team</p> <p>Galley, provisions store, messroom, toilet, cabins, lockers</p>								

APPEARANCE AT MUSTER STATION BRIDGE DECK PORT SIDE, CARRY SURVIVAL SUIT, LIFE JACKET, HELMET AND PROPER SHOES.

A/B Able seaman

Lampiran 5
Ship Security Plan

Ship Security Plan

	Watch schedule		Level 1	Level 2	Level 3	Bomb/stowaways
	At sea	In the port				
1	08:00 - 12:00 20:00 - 24:00	08:00 - 17:00	Normal, the level at which the ship or port facility normally operates In overall command, Logbook / Masterkey	Heightened, the level applying for as long as there is a heightened risk of a security incident In overall command, Logbook / Masterkey	Exceptional, the level applying for the period of time when there is the probable risk of a security incident In overall command, Logbook / Masterkey	Action to be taken for re/searching & prevent of stowaways, unidentified objects/explosives Bridge (deck), monkey island.
2	04:00 - 08:00 16:00 - 20:00	06:00 - 12:00 18:00 - 24:00	Normal ship's activities	Bridge, Cargo operations	Bridge, patrolling with VHF	Cargo hold & entries. Forecastle stores & rooms.
3	08:00 - 12:00 13:00 - 17:00	08:00 - 12:00 13:00 - 17:00	Normal ship's activities	Engine room	Engine, air-condition, steering gear & EM.generator, Laundry, CO2 rooms, Casino/Funnel	Engine, air-condition, steering gear & EM.generator, Laundry, CO2 rooms, Casing/Funnel
4	00:00 - 04:00 12:00 - 16:00	00:00 - 06:00 12:00 - 18:00	Normal ship's activities	Bridge, Cargo operations	Bridge, patrolling with VHF	Galley, provisions store, messroom, toilet, cabins, lockers
5	2000-2400	06:00 - 12:00 18:00 - 24:00	Normal ship's activities	Gangway watch, waterside & shore side	Gangway watch, waterside & shore side lookout, patrolling with VHF	Following Captain's or SSO orders. Cargo hold & entries. Forecastle stores & rooms.
6	As Required	As Required	Normal ship's activities	Galley, provisions store, messroom, toilet, cabins, lockers	Galley, provisions store, messroom, toilet, cabins, lockers	Galley, provisions store, messroom, toilet, cabins, lockers
7	0000-0600	00:00 - 06:00 12:00 - 18:00	Normal ship's activities	Gangway watch, waterside & shore side	Gangway watch, waterside & shore side lookout, patrolling with VHF	Following Captain's or SSO orders. Cargo hold & entries. Forecastle stores & rooms.

IMO No.	8921511
Registry	BITUNG
Call Sign	PLGP
GRT	1003

SSP Ship Security Plan

Sumber : Dokumen di atas kapal

Lampiran 6
Foto kegiatan di atas kapal LPG ONE



Gambar 6.1

Safety Briefing sebelum kegiatan STS dengan MT Arimbi
Sumber : dokumen HSEQ di atas kapal



Gambar 6.2

Kegiatan survey Pertamina team sebelum kegiatan Bongkar muat
Sumber : Dokumen HSEQ di atas kapal



Gambar 6.3
Kegiatan STS dengan kapal MT. Arimbi
Sumber : Dokumen HSEQ diambil saat di atas kapal



Gambar 6.4
Foto kapal saat sandar di Gorontalo Utara
Sumber : Dokumen HSEQ di atas kapal



PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : DAFIDSON BIGIS
NIS : 03306/N-I
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT-I

Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut

A. Judul

OPTIMALISASI PENERAPAN ISM CODE UNTUK MENINGKATKAN KETERAMPILAN ANAK BUAH KAPAL PADA PROSES BONGKAR MUAT DI ATAS KAPAL MT. LPG ONE

B. Masalah Pokok

1. Kurangnya pemahaman anak buah kapal tentang pentingnya penerapan ISM Code
2. Kurangnya kinerja anak buah kapal dalam menjalankan tugas sesuai *job description*

C. Pendekatan Pemecahan Masalah

1. Memberikan familiarisasi kepada anak buah kapal secara terjadwal.
2. Memberikan sosialisasi kepada anak buah kapal tentang tugas masing-masing.

Menyetujui :

Dosen Pembimbing I

Albertus Eko Kuswinoto, S.Si.T., M.Mar
Pembina Tk. I (III/d)
NIP. 19830428 200912 1 005

Dosen Pembimbing II

Drs. Sugiyanto, M.M
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19620715 198411 1 001

Jakarta, 18 November 2024

Penulis

Dafidson Bigis
NIS : 03306/N-I

Kepala Divisi Pengembangan Usaha



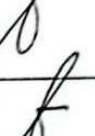
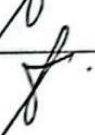
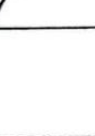
Capt. Suhartini, M.M., M.M.Tr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19800307 200502 2 002

**SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I**

Judul Makalah : EVALUASI PENERAPAN ISM CODE UNTUK MENINGKATKAN KETERAMPILAN ANAK BUAH KAPAL DI ATAS KAPAL MT. LPG ONE

Dosen Pembimbing I : Albertus Eko Kuswinoto, S.Si.T., M.Mar

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1.	15/11/2024	Persetujuan judul Pembahasan Bab I	
2	20/11/2024	Pembahasan Bab I. Pembahasan Bab II.	
3.	21/11/2024	Pembahasan Bab II Pembahasan Bab III.	
4	25/11/2024	Pembahasan Bab III. Pembahasan Bab IV.	
5.	26/11/2024	Pembahasan Bab IV	

Catatan :

.....

.....

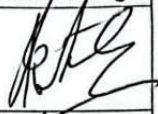
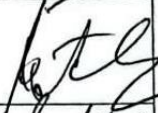



.....

**SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I**

Judul Makalah : OPTIMALISASI PENERAPAN ISM CODE UNTUK MENINGKATKAN KETERAMPILAN ANAK BUAH KAPAL PADA PROSES BONGKAR MUAT DI ATAS KAPAL MT. LPG ONE

Dosen Pembimbing II : Drs. Sugiyanto, M.M

Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
	14/11/2024	Pemeriksaan judul dan pembahasan BAB I	
	17/11/2024	Persetujuan bab I pembahasan Bab II	
	23/11/2024	persetujuan Bab II pembahasan Bab III	
	25/11/2024	Pembahasan Bab III persetujuan Bab IV	
	26/11/2024	persetujuan Bab IV	

Catatan :

.....

.....

.....