



Optimalisasi Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Sesuai Standar International Safety Management (ISM) Code Dalam Menghadapi Keadaan Darurat Di MV. CK Bluebell

Bhima Siswo Putro, Naomi Louhenapessy, Ibnu Ihza Mahendra
Prody Nautika

Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta
Jl. Marunda Makmur No.1 Cilincing, Jakarta Utara. Jakarta 14150

disubmit pada :29/7/20 direvisi pada : 10/11/20 diterima pada :25/11/20

Abstrak

Penelitian ini berjudul “Optimalisasi penerapan sistem manajemen keselamatan sesuai standar *International Safety Management (ISM) Code* dalam menghadapi keadaan darurat di MV. CK BLUEBELL”. Permasalahan yang ditemukan di kapal MV. CK BLUEBELL yaitu *officer* serta *crew* belum menaati *Standard Operational Procedure (SOP)* sesuai dengan standar *International Safety Management (ISM) Code*. Dalam rangka meningkatkan pemahaman *crew* dan meningkatkan pengawasaan *officer* dalam menerapkan *International Safety Management (ISM) Code*. Metode yang digunakan pada penulisan skripsi ini adalah metode kualitatif. Upaya meningkatkan pemahaman *crew* terhadap *International Safety Management (ISM) Code* dengan cara memberikan motivasi setiap minggu tentang pentingnya menerapkan *safety meeting* sesuai SOP pada *crew* kapal.

Copyright © 2020, **METEOR STIP MARUNDA**, ISSN : 1979-4746

Kata Kunci : *ISM Code, Safety Meeting, SOP.*

Permalink/DOI : <https://doi.org/10.36101/msm.v13i2.148>

1. PENDAHULUAN

Dalam pengoperasian kapal sebagai sarana transportasi, kondisi kapal yang dikehendaki tidak hanya semata mata layak dalam sisi keamanan kapal saat beroperasi, tetapi juga harus memerhatikan keselamatan kapal yang dapat menjamin keselamatan dan keamanan kapal dan juga para *crew*-nya agar selamat, aman dan menghindari pencemaran lingkungan sekitar dalam melakukan suatu pelayaran.

Terdapat beberapa hal yang perlu diperhatikan terkait dengan keselamatan kapal, diantaranya sistem manajemen dalam pengoperasian kapal dan juga alat keselamatan yang ada di kapal. Hal-hal tersebut berkaitan dalam sistem keselamatan pengoperasian kapal agar terciptanya keselamatan, keamanan dan dapat meminimalisir terjadinya pencemaran lingkungan laut dan korban jiwa. Berdasarkan pengalaman penulis pada saat praktik di

atas kapal, pada saat MV. CK BLUEBELL melakukan bongkar muat di pelabuhan Norfolk, USA. Port State Control (PSC) datang untuk memeriksa kesiapan-kesiapan yang ada di MV. CK BLUEBELL, apakah kapal tersebut layak untuk berlayar atau tidak.

Pada saat itu Port State Control (PSC) meminta awak kapal untuk melakukan firefighting drill dengan skenario terjadi kebakaran di ruang mesin. Ketika drill dilaksanakan, para *crew* lambat dalam berkumpul di muster station dan juga tidak membawa alat/barang-barang yang sudah ditetapkan di muster list pada saat terjadi keadaan darurat kebakaran. Pada saat melakukan simulasi memadamkan api para *crew* juga belum optimal dalam bekerja sama dan berkomunikasi sesuai Standard Operational Procedure (SOP) yang tercantum pada sistem manajemen keselamatan operasional kapal yang sesuai dengan International

Safety Management (ISM) Code. Kasus yang lain saya temukan pada saat pelaksanaan abandon ship drill, crew lambat masuk kedalam life boat, hal ini dapat menyebabkan terancamnya keselamatan crew. Hal tersebut disebabkan oleh kekeliruan pelaksana yang secara langsung atau dapat menyebabkan kecelakan dan pencemaran.

Penerapan Standard Operational Procedure (SOP) yang baik dan benar sesuai dengan Sistem Manajemen Keselamatan yang telah ditetapkan di atas kapal terutama di atas MV. CK BLUEEELL saat terjadi keadaan darurat sangat penting agar dapat menghindari atau meminimalisir hilangnya nyawa, harta/benda dan mencemari lingkungan. Sehingga, jika terjadi keadaan darurat dapat diatasi dengan cepat dan tepat. Berdasarkan pengamatan yang penulis lakukan selama penulis praktik di tempat pelatihan bahwa penerapan sistem manajemen keselamatan sesuai standar International Safety Management (ISM) Code mengatur mengenai hal-hal yang berhubungan dengan keselamatan kapal, crew, pencegahan pencemaran laut dan kesiapan menghadapi keadaan darurat belum mampu menerapkan sistem manajemen keselamatan dengan baik dan benar dan penuh komitmen. Sebagian crew belum optimal didalam memahami dan melaksanakan aturan aturan yang ada pada sebuah sistem manajemen keselamatan.

Dengan alasan inilah mendorong penulis untuk menyusun skripsi yang berjudul: “OPTIMALISASI PENERAPAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN SESUAI STANDAR INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM) CODE DALAM MENGHADAPI KEADAAN DARURAT DI MV. CK BLUEBELL”

1.1. Subjek Penelitian

Subjek penelitian yang dilakukan oleh penulis adalah mengenai belum maksimalnya penerapan International Safety Management (ISM) Code dalam menghadapi keadaan darurat kebakaran di MV. CK BLUEBELL oleh crew serta bahasan mengenai cara-cara untuk mengatasi permasalahan – permasalahan yang berkaitan dengan judul penelitian ini sehingga penerapan International Safety Management (ISM) Code di atas kapal dapat optimal.

1.2. Teknik Analisis Data

Dalam pembahasan data–data dan masalah–masalah yang ada maka penulis mengambil teknik analisa yang berupa teknik deskriptif kualitatif yaitu menggambarkan suatu kejadian mengenai kurangnya optimalisasi penerapan fungsi dan tujuan International Safety Management (ISM) Code dalam menghadapi keadaan darurat tersebut yang pernah terjadi di atas kapal berdasarkan pengalaman penulis

pada waktu menjalani praktek laut di MV. CK BLUEBELL.

2. HASIL DAN PEMBAHASAN

2.1. Deskripsi Data

Berdasarkan hasil pengolahan data yang didapat dari fakta-fakta dan hasil pengamatan penulis mengenai pelaksanaan prosedur-prosedur kerja sesuai checklist maka dapat diketahui bahwa penerapan sistem manajemen keselamatan sesuai standar International Safety Management (ISM) Code di MV. CK BLUEBELL belum terlaksana dengan baik sebagaimana yang diatur dalam International Safety Management (ISM) Code. Menurut International Safety Management (ISM) Code, suatu manajemen keselamatan yang distrukturkan memungkinkan suatu perusahaan untuk memfokuskan pada peningkatan praktek-praktek keselamatan dalam pengoperasian kapal dan dalam kesiapan mendesak dan darurat, pengembangan dan pengimplementasian suatu manajemen keselamatan menunjukkan adanya suatu pengurangan dalam kesalahan-kesalahan yang dapat menyebabkan suatu ancaman terhadap personil, kerusakan lingkungan atau kerusakan harta benda yang ada di kapal (kapal dan inventarisnya beserta muatan yang dibawa) dimana dalam pelaksanaannya tidak lepas dari berbagai macam hambatan.

Dari pengamatan yang telah dilakukan, penulis melihat ada beberapa kejadian yang diakibatkan oleh hambatan-hambatan pelaksanaan Safety Management System (SMS) diatas yang berhubungan keselamatan jiwa personil, kapal dan pencegahan pencemaran laut. Berdasarkan hasil dari kumpulan data yang penulis dapat di MV. CK BLUEBELL milik CHANG MYUNG SHIPPING CO.,LTD, maka penulis dapat mengkaji beberapa temuan penelitian seperti:

1. Kasus pertama adalah pada saat kapal melakukan kegiatan membongkar muatan di pelabuhan Norfolk, USA pada tanggal 21 Maret 2019. Port State Control (PSC) datang untuk memeriksa kesiapan-kesiapan yang ada di kapal MV. CK BLUEBELL, untuk menyatakan apakah kapal tersebut layak untuk berlayar atau tidak. Ketika Port State Control (PSC) mencoba kesiapan crew untuk melakukan fire fighting drill, dengan skenario terjadi kebakaran di ruang mesin. Ketika drill dilaksanakan, para crew lambat dalam berkumpul di muster station dan juga tidak membawa alat/barang-barang yang sudah ditetapkan di muster list pada saat terjadi keadaan darurat kebakaran. Pada saat melakukan simulasi memadamkan api para crew juga belum optimal dalam bekerja sama dan berkomunikasi sesuai Standard Operational Procedure (SOP) yang

tercantum pada sistem manajemen keselamatan operasional kapal yang sesuai dengan International Safety Management (ISM) Code. Pada saat pelaksanaan drill berlangsung, perwira juga tidak mengawasi dengan benar kepada crew kapal. Sehingga terdapat beberapa kekurangan yang terjadi saat drill tersebut dilaksanakan, seperti :

- a. Kerjasama dan komunikasi yang belum maksimal antar crew.
- b. Crew lambat dalam melaksanakan tugasnya masing-masing.
- c. Kurangnya pengawasan dari perwira di atas kapal pada saat drill. Kekurangan tersebut dikarenakan oleh perencanaan yang digunakan untuk melakukan latihan darurat kebakaran, adalah data perencanaan yang telah digunakan berkali-kali, dan dilakukan pada tempat yang sama. Yang mengakibatkan para crew tidak familiar dengan tempat-tempat yang lain, yang berkemungkinan terjadinya kebakaran.

2. Kasus kedua adalah pada saat Port State Control (PSC) meminta waktu mengadakan safety meeting untuk membahas kesalahan-kesalahan yang terjadi pada saat peragaan fire fighting drill dilaksanakan. Semua crew diumumkan agar berkumpul di mess room. Lalu Port State Control (PSC) langsung memberitahu kepada seluruh crew tentang kesalahan yang dilakukan crew ketika drill, dan memberikan sebuah pertanyaan kepadanya, apa itu International Safety Management (ISM) Code dan hubungannya dengan fire fighting drill, apa tujuan dan manfaat dari International Safety Management (ISM) Code tersebut. Dan crew pun tidak ada yang menjawab pertanyaan dari Port State Control (PSC), diketahui banyak crew yang belum dapat memahami isi dari International Safety Management (ISM) Code.

2.2. Analisis Data

Dalam pengoperasian suatu kapal sering ditemukan adanya kendala dan masalah yang bersifat berbeda satu sama lain. Kendala dan masalah tersebut mempunyai pengaruh terhadap kondisi di kapal, di darat dan di lingkungan sekitar. Dari kendala dan masalah yang terjadi dalam skripsi ini merupakan fakta yang harus dicari suatu solusi yang baik dan tepat, karena jika suatu tindakan penanganan terhadap kendala dan masalah tersebut tidak dilakukan secara optimal, maka dapat diidentifikasi adanya kesalahan dalam pengerjaan sistem tersebut. Dalam pelaksanaan sebuah drill sering ditemukan adanya kendala dan masalah yang bersifat berbeda satu sama lain. Kendala tersebut mempunyai pengaruh terhadap keselamatan jiwa, harta benda dan lingkungan.

Dari kendala dan masalah tersebut harus dicari

solusinya dan penyelesaian yang baik dan tepat, karena jika suatu tindakan penanganan terhadap kendala dan masalah tersebut tidak dilakukan secara benar dan optimal, maka diasumsikan adanya kesalahan dalam pengerjaan sistem tersebut. Seperti fakta-fakta tentang kejadian yang dibahas sebelumnya yang memiliki kasus yang berbeda dan akibat yang berbeda.

Pada bagian ini penulis akan menguraikan data-data yang ada dan menjelaskan penyebab dari permasalahan tersebut. 1. Kasus pertama Pada kasus pertama ini, kurangnya pengawasan oleh para perwira kapal yang harus dilakukan oleh perwira kapal dalam penerapan International Safety Management (ISM) Code dalam menanggulangi keadaan darurat kebakaran di MV. CK BLUEBELL. Pada masalah ini terdapat beberapa analisis :

- a) Kurangnya kepedulian perwira dikapal terhadap crew.
- b) Kurangnya pemahaman perwira mengenai standart operational procedure (SOP) yang sesuai dengan isi dan tujuan dari international safety management (ISM) code.
- c) Kurangnya peran safety officer untuk menjalankan tanggung jawabnya. Melakukan latihan prosedur darurat dan dalam melaksanakan latihan-latihan prosedur darurat hendaknya perwira memberikan arahan dan pengawasan kepada setiap crew agar bisa dan mampu menggunakan alat keselamatan dan tanggung jawabnya selama kegiatan berlangsung. Terdapat beberapa tindakan yang harus dilaksanakan sebagai perwira dikapal :

1) Pengawasan langsung dari perwira.

Dalam suatu management peran pengawasan sangatlah penting, untuk mencapai standar yang ditetapkan maka diperlukan pengawasan yang baik, prosedur yang baik, dan tindakan yang baik. Kurangnya pengawasan dari perwira terhadap ABK pada saat dilaksanakan fire drill juga menjadi penyebab ABK kurang disiplin, dikarenakan mereka mempunyai pemikiran bahwa hal tersebut hanya latihan dan tidak akan ditegur bahkan dikenakan sanksi oleh perwira jika mereka tidak disiplin. Kurangnya pengetahuan yang dimiliki oleh anak buah kapal jelas sangat mempengaruhi keberhasilan dalam melaksanakan tugas-tugasnya di atas kapal, baik tugas rutin maupun tugas yang sifatnya sementara.

Meskipun mereka mempunyai pengetahuan yang baik tetapi jika tidak ditunjang oleh keterampilan yang memadai sesuai dengan panduan keselamatan dari perusahaan, maka tetap akan menjadi kendala di dalam pelaksanaan tugas-tugasnya. Oleh karena itu, faktor pengetahuan dan keterampilan ABK

kapal harus mendapat perhatian yang besar dari pihak-pihak yang bertanggung jawab dalam hal tersebut.

2) Pemberian sanksi apabila pengawasan sudah diterapkan.

Dalam pemberian sanksi-sanksi kepada ABK yang melanggar peraturan harus bersifat tegas, tidak memandang siapa orangnya, jabatan maupun lamanya masa kerja agar ABK yang menyalahi aturan tidak melakukan pelanggaran lagi dan memperbaiki kesalahannya serta mencegah para ABK yang lain untuk melakukan pelanggaran yang sama. Tindakan dan sanksi ini dapat berupa suatu tindakan peringatan, dengan membuat suatu pernyataan atau teguran. Jika ABK masih saja tidak memperbaiki kesalahan yang dilakukan maka perwira harus memberikan surat peringatan secara tertulis, tindakan terakhir apabila ABK tidak bisa lagi mematuhi peraturan yang telah ditetapkan adalah menurunkan siapa saja yang melanggar tersebut dari kapal.

2. Kasus kedua

Dan pada kasus kedua, diketahui para crew belum dapat memahami, isi dari International Safety Management (ISM) Code. Crew tidak memahami isi dan manfaat dari International Safety Management (ISM) Code dan hal-hal yang harus diperhatikan untuk meningkatkan pengetahuan dan pemahaman isi dari International Safety Management (ISM) Code di atas kapal seperti pertanyaan-pertanyaan yang diberikan oleh Port State Control (PSC), yaitu : Penjelasan International Safety Management (ISM) Code Adapun isi International Safety Management (ISM) Code itu merupakan kode yang dipakai oleh International Maritime Organization (IMO) dengan Resolusi A-741 (18) untuk keselamatan operasi kapal dan pencegahan polusi. Pada buku Safety Of Life At Sea (SOLAS) Consolidated 2009 Convention yang berhubungan dengan Safety Management System (SMS). Alasan-alasan yang mendasar ditetapkan International Safety Management (ISM) Code, yaitu :

- a. Menjadikan kapal sebagai tempat yang aman untuk bekerja.
- b. Menjaga laut dan lingkungan sekitar.
- c. Memperjelas pekerjaan dan mempermudah pekerjaan.
- d. Mengurangi kecelakaan kerja di atas kapal dan kerugian bagi perusahaan.

Dari alasan-alasan tersebut berarti dituntut suatu kondisi kerja yang aman bagi crew, melestarikan laut dan lingkungannya serta masing-masing crew kapal mempunyai tugas yang jelas. Pada kasus ini, terdapat beberapa analisis sehingga pada saat drill

kurangnya pemahaman crew ;

1) Kurangnya familiarisasi terhadap anak buah kapal. Familiarisasi adalah suatu metode pengenalan yang sangat dianjurkan dan harus diterapkan pelaksanaannya di atas kapal, khususnya bagi para setiap anak buah kapal yang baru bekerja di atas kapal. Adapun tujuan familiarisasi tersebut adalah, untuk memberikan penjelasan kepada setiap anak buah kapal yang berkenaan tentang Muster station (tempat berkumpul), tempat alat-alat keselamatan berupa Fire Fighting Appliance (FFA) dan Life Saving Appliance (LSA), hingga bagaimana cara pengoperasiannya sesuai Safety of Life at Sea (SOLAS). Kurangnya familiarisasi mengakibatkan anak buah kapal tidak siap menghadapi darurat. Hal ini seharusnya tidak terjadi dan bisa diminimalisir sedini mungkin untuk mencegah terjadinya hal-hal yang bersifat fatal dan merugikan, baik pada saat drill maupun dalam pelaksanaan menghadapi darurat yang sebenarnya. Berdasarkan SOLAS, setiap anak buah kapal yang akan bekerja di atas kapal harus disertai dengan familiarisasi sesuai dengan International Safety Management (ISM) code, 016, 17, 18 dan 029.

2.3. Pemecahan Masalah

Dari kesimpulan yang telah diambil di atas, dimana penulis menitikberatkan masalah pada kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) dalam menginterpretasikan penerapan International Safety Management (ISM) Code di atas kapal, khususnya MV. BLUEBELL, maka penulis menganalisa bahwa crew kapal sebagai Sumber Daya Manusia (SDM) di atas kapal tidak memahami, menyadari dan melaksanakan isi dari International Safety Management (ISM) Code.

1. Masalah di atas, dapat dicarikan solusi dengan cara perwira di atas kapal harus memberikan perhatian lebih kepada crew pada saat pelaksanaan drill berlangsung. Ketika drill, perwira harus tetap melakukan pengawasan kepada crew pada saat latihan. Dengan adanya pengawasan yang lebih dari perwira, ketika crew melakukan kesalahan pada saat drill, baiknya sebagai perwira juga memberikan edukasi kepada crew dengan memberikan contoh yang benar sesuai dengan standard operational procedure (SOP) yang berlaku. Pada saat perwira sudah mengawasi dengan benar dapat meminimalisir kesalahan – kesalahan crew. Pada kasus ini dapat diatasi dengan melihat panduan Peran Safety Officer atau Perwira Diatas Kapal Untuk Meningkatkan Pemahaman Crew Mengenai ISM Code Terhadap Situasi Keadaan Darurat Diatas Kapal Menurut Code Of Safe Working Practice For Merchant Seafarers 2015 Edition – Amandement 3, October

2018.terdapat beberapa point untuk meningkatkan peran perwira diatas kapal;

1) Safety officer diwajibkan dalam regulasi untuk mencoba, memastikan kepatuhan dengan ketentuan kode etik, dan setiap petunjuk, instruksi, kesehatan dan keamanan kapal.

2) Peran safety officer haruslah peran yang positif, berusaha untuk memulai atau mengembangkan tindakan keselamatan sebelum insiden terjadi, bukan setelah insiden terjadi, ia harus :

a) Mewaspadai potensi bahaya dan cara pencegahannya.

b) Mencoba mengembangkan dan mempertahankan kesadaran keselamatan yang tinggi diantara para crew sehingga individu bekerja, dan bereaksi secara naruliah dengan cara yang aman, dan sepenuhnya memperhatikan keselamatan, tidak hanya untuk diri sendiri tapi untuk orang lain. Tujuannya untuk menjadi orang yang memberikan nasehat dan prosedur cara kerja yang aman.

c) Ketika pekerjaan yang tidak aman diamati, dekati individu atau officer yang bertanggung jawab yang terkait untuk menyerahkan peningkatan dalam metode kerjanya. 40 d) Memastikan bahwa setiap crew yang bergabung dengan kapal diinstruksikan dala semua pengatutran kesehatan dan keselamatan yang relevan, sebelum memulai pekerjaan,

3) Safety officer juga harus mempromosikan keselamatan diatas kapal dan patuh terhadap persetujuan master, dengan :

a) Membagikan selebaran atau buku mengenai instruksi keselamatan diatas kapal.

b) Mengawasi tampilan poster dan pemberitahuan, mengganti dan memperbaruinya secara teratur.

c) Mengatur untuk pemutaran film edukasi mengenai keselamatan.

d) Mendorong anggota crew agar untuk mengirim ide dan saran untuk meningkatkan keselamatan dan meminta dukungan mereka untuk setiap tindakan keselamatan yang diusulkan agar dapat bermanfaat bagi seluruh crew.

4) Pengawasan langsung dari perwira Dalam suatu management peran pengawasan sangatlah penting, untuk mencapai standar yang ditetapkan maka diperlukan pengawasan yang baik, prosedur yang baik, dan tindakan yang baik. Kurangnya pengawasan dari perwira terhadap ABK pada saat dilaksanakan fire drill juga menjadi penyebab ABK kurang disiplin, dikarenakan mereka mempunyai pemikiran bahwa hal tersebut hanya latihan dan tidak akan ditegur bahkan dikenakan sanksi oleh perwira jika mereka tidak disiplin. Kurangnya

pengetahuan yang dimiliki oleh anak buah kapal jelas sangat mempengaruhi keberhasilan dalam melaksanakan tugas-tugasnya di atas kapal, baik tugas rutin maupun tugas yang sifatnya sementara. Meskipun mereka mempunyai pengetahuan yang baik tetapi jika tidak ditunjang oleh keterampilan yang memadai sesuai dengan panduan keselamatan dari perusahaan, maka tetap akan menjadi kendala di dalam pelaksanaan tugas-tugasnya. Oleh karena itu, faktor pengetahuan dan keterampilan ABK kapal harus mendapat perhatian yang besar dari pihak-pihak yang bertanggung jawab dalam hal tersebut.

5) Safety officer memiliki beberapa tanggung jawab terhadap seluruh crew untuk terlaksananya kegiatan yang sesuai dengan safety management system (SMS) ; i. Untuk mensurvei kapal terkait semua bahaya potensial yang secara langsung mempengaruhi kesehatan dan keselamatan awak kapal. ii. Mengawasi dan memastikan kepatuhan dengan safety management system (SMS) kapal dan setiap aspeknya termasuk pembaruan dan amandemen yang melibatkan penghubung dengan Master dan perwakilan keselamatan perusahaan. iii. Mengkoordinasikan langkah-langkah keselamatan yang harus dipertahankan ketika pekerjaan kargo sedang berlangsung dengan bekerja sama perwakilan pelabuhan. Sekali lagi, kepatuhan terhadap safety management system (SMS) penting dalam hal ini. iv. Menunjukkan kekurangan dalam setiap rencana / tindakan keamanan yang ada dan membawa perubahan dengan mengkomunikasikan hal yang sama kepada Master Untuk melakukan inspeksi keselamatan secara berkala (setidaknya sekali dalam setiap tiga bulan). v. Melaporkan kepada Master tentang ketidaksesuaian dengan safety management system (SMS) termasuk deficiency.

3. KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan uraian dari pemasalahan tentang “OPTIMALISASI PENERAPAN INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM) CODE DALAM MENGHADAPI KEADAAN DARURAT DI MV. CK BLUEBELL” guna untuk penerapan International Safety Management (ISM) Code maka, penulis mencoba memberikan beberapa simpulan dan saran yang berkaitan dengan masalah yang dibahas dalam skripsi ini sebagai berikut:

1. Kurangnya pemahaman crew dalam menerapkan standard operational procedure (SOP) yang tercantum pada sistem manajemen keselamatan sesuai standar international safety management (ISM) code dalam menghadapi

keadaan darurat.

2. Kurangnya pengawasan perwira di atas kapal terhadap crew mengenai pelaksanaan isi dan tujuan dari international safety management (ISM) code.

B. SARAN

Dari kesimpulan yang telah diambil di atas maka dapat ditarik beberapa saran agar dapat terwujud “OPTIMALISASI PENERAPAN INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM) CODE DALAM MENGHADAPI KEADAAN DARURAT DI MV. CK BLUEBELL.” Maka penulis memberikan saran yang bermanfaat yang dapat dipakai oleh setiap orang yang bersangkutan mengenai penerapan International Safety Management (ISM) Code ini, yaitu : 54 1. Perwira.

1) Para perwira di atas kapal hendaknya memberikan keteladanan dalam menjalankan disiplin sehingga anak buah kapal melaksanakan pekerjaan mereka sehari - hari dengan disiplin yang baik.

2) Para perwira di atas kapal hendaknya mempunyai kesadaran terhadap tugas nya masing - masing dan melakukan tugas tersebut dengan sebaik - baiknya. 2. Anak buah kapal.

3) Sebaiknya anak buah kapal harus memperhatikan dengan benar familiarisasi yang dilakukan oleh perwira keselamatan.

4) Mempunyai motivasi untuk menambah pengetahuan tentang keselamatan kerja melalui buku-buku yang ada di atas kapal. Jika saran-saran tersebut di atas dijalankan dengan baik,

maka akan menghasilkan suatu tujuan dan pengawasan serta pemahaman yang baik dimana akan berdampak positif terhadap penerapan fungsi International Safety Management (ISM) Code dalam menghadapi keadaan darurat di MV. CK BLUEBELL.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Diklat Perhubungan, Fire Prevention and Fire Fighting, Jakarta : BST, Modul-2, 2000
- IMO (International Maritime Organization), International Safety Management Code (ISM Code), Consolidated Edition 2010, London.
- IMO (International Maritime Organization), Safety Of Life At Sea (SOLAS), Consolidated Edition 2009.
- IMO (International Maritime Organization), Standards of Training Certification and Watchkeeping (STCW), Amandement 2010, Manila
- John M. Downard, Manajemen Kapal, Fairplay Publications 2008, London. MCA (Maritime and Coastguard Agency), Code of Safe Working Practices for Merchant Seamen, Consolidated Edition 2009, United Kingdom.
- Code of safe working practice for merchant seafarers 2015 edition – amandement 3, October 2018.
- T. Hani Handoko, Manajemen Edisi II, 2010.
<https://kreasidedi.wordpress.com/2012/06/10/keadaan-darurat-di-atas-kapal/>
- Pedoman penulisan skripsi STIP JAKARTA