BAB I
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Keselamatan kerja di atas kapal sangat dipengaruhi oleh penerapan ISM Code dan SMS. Keselamatan kerja di kapal berhubungan langsung dengan prosedur yang diterapkan dalam setiap aktivitas, mulai dari proses pemuatan muatan hingga perawatan peralatan kapal. Penerapan standar keselamatan yang ketat tidak hanya menjaga keselamatan awak kapal, tetapi juga memastikan muatan yang diangkut tetap aman selama perjalanan. Oleh karena itu, keselamatan kerja yang optimal di atas kapal memerlukan koordinasi yang baik antara awak kapal, manajemen kapal, dan perusahaan pelayaran.

ISM Code (*International Safety Management Code*) adalah regulasi internasional yang diperkenalkan oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO) untuk meningkatkan keselamatan kapal dan mencegah terjadinya pencemaran lingkungan selama operasional kapal. Penerapan ISM Code bertujuan untuk memberikan pedoman bagi perusahaan pelayaran dan awak kapal dalam mengelola keselamatan kapal, mulai dari kebijakan keselamatan, pelatihan awak kapal, hingga pengelolaan risiko dalam setiap tahap operasional. Penerapan ISM Code ini diharapkan dapat menciptakan budaya keselamatan yang berkelanjutan di seluruh kapal yang beroperasi dalam industri pelayaran. Secara keseluruhan, ISM Code mengharuskan setiap kapal untuk memiliki sistem manajemen keselamatan (SMS) yang terintegrasi, yang mencakup prosedur operasional yang baku, pelatihan berkala, serta pemeliharaan peralatan yang teratur untuk mencegah kecelakaan dan kerusakan (IMO, 1993; MCA, 2024).

Salah satu elemen utama dalam ISM Code adalah penerapan *Safety Management System* (SMS). SMS merupakan suatu sistem yang mengatur keseluruhan aktivitas di atas kapal yang berhubungan dengan keselamatan dan lingkungan. Sistem ini mencakup kebijakan keselamatan kapal, prosedur keselamatan dalam operasional sehari-hari, serta cara mengelola dan mengatasi risiko yang mungkin timbul. SMS mengharuskan setiap anggota kru kapal untuk memiliki pemahaman yang baik mengenal prosedur keselamatan dan pengelolaan risiko, yang harus dijalankan sesuai dengan pedoman ISM Code. Penerapan SMS yang efektif diharapkan dapat meminimalkan potensi terjadinya kecelakaan atau insiden yang membahayakan kapal dan awaknya (ICS, 2024; MCA, 2024).

MV. Mabah adalah kapal jenis Cargo Reefer yang dioperasikan oleh Khana Marine Ltd. Kapal ini dibangun pada tahun 1995 dengan spesifikasi panjang keseluruhan 120 meter dan lebar 16 meter, dirancang khusus untuk mengangkut muatan yang memerlukan sistem pendinginan, seperti produk perikanan beku. Sistem refrigerasi kapal ini mampu mempertahankan suhu muatan pada kisaran -25°C hingga +12°C, tergantung pada jenis kargo yang diangkut. Pada operasionalnya, MV. Mabah mengangkut berbagai jenis muatan yang memerlukan pengaturan suhu, termasuk produk perikanan yang dikemas dalam karung atau kantong dan disusun secara teratur di dalam palka pendingin kapal. Proses pemuatan dan pembongkaran muatan di kapal ini harus dilakukan dengan sangat hati-hati, mengingat sifat muatan yang dapat terpengaruh oleh perubahan suhu yang drastis.

Kapal MV. Mabah, dengan kapasitas sistem pendinginan yang memadai, memiliki peran penting dalam menjaga kualitas produk perikanan selama pengangkutan, sehingga penerapan ISM Code pada kapal ini sangat diperlukan untuk memastikan proses

pengangkutan berjalan dengan aman. Penerapan prosedur keselamatan yang ketat dalam sistem manajemen keselamatan akan memastikan bahwa semua prosedur operasional dilakukan dengan tepat, termasuk pengendalian suhu dan pengaturan beban muatan, sehingga tidak terjadi kerusakan pada muatan atau bahaya terhadap awak kapal. Proses pemuatan dan pembongkaran muatan di MV. Mabah harus diawasi secara ketat agar tekanan dalam sistem refrigerasi tidak terganggu dan suhu muatan tetap terjaga.

Pada tanggal 20 Oktober 2024, tepat pada tengah malam, MV. Mabah sedang melakukan kegiatan pemuatan kargo di Dutch Harbor Anchorage Area, Alaska, Amerika Serikat. Kegiatan pemuatan ini dilakukan dengan cara *Ship to Ship* (STS), yaitu proses pemindahan muatan langsung dari satu kapal ke kapal lainnya di tengah perairan. Hal ini dilakukan karena kapal ikan yang membawa produk perikanan beku tidak dapat masuk dan bersandar di dermaga pelabuhan, sehingga kedua kapal memilih untuk berlabuh jangkar di area labuh yang telah ditentukan. Dengan berlabuh jangkar, posisi kedua kapal menjadi lebih stabil dan aman selama proses pemindahan muatan berlangsung.

Dalam pelaksanaan kegiatan pemuatan tersebut, seluruh awak kapal dilibatkan secara aktif tanpa terkecuali, baik dari departemen deck maupun departemen mesin, kecuali Kapten (*Master*) dan *Chief Engineer* yang menjalankan fungsi komando dan pengawasan di tingkat tertinggi masing-masing departemen. Keterlibatan seluruh awak kapal dari dua departemen yang berbeda ini menunjukkan besarnya skala operasi pemuatan yang dilaksanakan.

Di tengah kesibukan kegiatan pemuatan tersebut, terjadi kecelakaan kerja yang menimpa salah satu awak kapal, yaitu *Third Engineer*. Pada saat itu, *Third Engineer* bersama beberapa awak kapal lainnya sedang menyusun dan menata tumpukan muatan

produk perikanan beku di atas geladak kapal. Ketika tumpukan muatan sudah mencapai ketinggian tertentu, tumpukan tersebut tiba-tiba kehilangan keseimbangan dan runtuh secara tidak terduga. *Third Engineer* yang berada tepat di area tersebut tidak sempat menghindar, sehingga kakinya tertimpa tumpukan muatan yang jatuh. Akibatnya, *Third Engineer* mengalami keseleo pada pergelangan kaki dan memar yang cukup serius.

Kejadian kecelakaan tersebut tidak terjadi begitu saja, melainkan dipengaruhi oleh beberapa faktor. Pertama, kru kurang disiplin dalam menjalankan prosedur keselamatan yang sudah ditetapkan, karena lebih fokus mengejar target waktu penyelesaian pekerjaan. Kedua, kru tidak mendapatkan pelatihan khusus mengenai cara menangani muatan perikanan beku dengan benar dan aman, sehingga pekerjaan dilakukan hanya berdasarkan pengalaman masing-masing. Ketiga, beberapa kru tidak menggunakan alat pelindung diri secara lengkap saat bekerja, seperti sarung tangan dan rompi keselamatan, dengan alasan mengganggu kenyamanan saat bekerja. Keempat, pengawasan dari perwira yang bertanggung jawab tidak dilakukan secara terus-menerus selama proses pemuatan berlangsung. Kelima, kru yang sebenarnya sudah merasakan ada tanda-tanda bahaya tidak segera melaporkannya kepada perwira yang bertugas. Berbagai faktor inilah yang menunjukkan bahwa penerapan ISM Code di kapal MV. Mabah belum berjalan dengan baik, sehingga perlu dikaji lebih dalam agar keselamatan kerja di atas kapal dapat lebih terjamin.

Kecelakaan kerja tersebut terjadi pada tanggal 20 Oktober 2024, sekitar tengah malam, saat MV. Mabah sedang berlabuh jangkar di Dutch Harbor Anchorage Area, Alaska, Amerika Serikat, dalam rangka melaksanakan operasi pemuatan secara *Ship to Ship* (STS). Ketika itu, *Third Engineer* bersama sejumlah awak kapal sedang menata tumpukan muatan produk perikanan beku di atas

geladak, hingga tumpukan tersebut tiba-tiba runtuh dan menimpa kaki *Third Engineer* sehingga mengalami keseleo dan memar yang cukup serius.

Berdasarkan latar belakang tersebut, peneliti tertarik untuk mengetahui dan menganalisis kendala yang muncul pada proses pemuatan produk perikanan di kapal MV. Mabah yang memerlukan pengaturan suhu yang ketat. Dengan mengambil judul penelitian: "**Analisis Penerapan ISM Code Guna Menunjang Keselamatan Kerja di MV. Mabah**" untuk dilaksanakan dalam praktek kapal.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah: Bagaimana penerapan ISM Code terhadap keselamatan kerja di MV. Mabah?

C. Tujuan Penelitian

Sebagaimana yang telah diuraikan diatas, adapun tujuan penilitian yaitu: Untuk mengetahui penerapan ISM Code terhadap keselamatan kerja di MV. Mabah.

D. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat sebagai berikut :

1. Manfaat Teoretis

Secara teoritis, penelitian ini memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai penerapan ISM Code dalam keselamatan kerja kapal cargo reefer, serta memperkaya literatur terkait manajemen keselamatan di industri pelayaran.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi peneliti

Penelitian ini dapat digunakan sebagai pengalaman dan pembelajaran dalam menganalisis penerapan ISM Code serta

mengidentifikasi kendala dan upaya peningkatan keselamatan kerja di kapal.

b. Bagi perusahaan pelayaran

Penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan evaluasi dan referensi untuk meningkatkan implementasi ISM Code, mengurangi risiko kecelakaan kerja, dan memperbaiki prosedur keselamatan kapal.

c. Bagi kru kapal

Penelitian ini dapat ditunjukkan sebagai panduan praktis dalam melaksanakan prosedur keselamatan kerja, serta meningkatkan kesadaran awak kapal mengenai pentingnya penerapan ISM Code.