

**ANALISIS KEGAGALAN LATIHAN KEADAAN DARURAT  
DI MV. FEDERAL KIBUNE  
PADA SAAT *PORT STATE CONTROL INSPECTION***



**SKRIPSI**

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar**

**Sarjana Terapan Pelayaran**

**Disusun Oleh:**

**BAGAS PUTRANTO TEGUH SUTOMO**

**NIT.52155616. N**

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

**2019**

**ANALISIS KEGAGALAN LATIHAN KEADAAN DARURAT  
DI MV. FEDERAL KIBUNE  
PADA SAAT *PORT STATE CONTROL INSPECTION***



**SKRIPSI**

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar**

**Sarjana Terapan Pelayaran**

**Disusun Oleh:**

**BAGAS PUTRANTO TEGUH SUTOMO**

**NIT.52155616. N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG  
2019**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**ANALISIS KEGAGALAN LATIHAN KEADAAN DARURAT DI MV.  
FEDERAL KIBUNE PADA SAAT *PORT STATE CONTROL INSPECTION***


**Disusun Oleh:**

**BAGAS PUTRANTO TEGUH SUTOMO**

**NIT. 52155616 N**

Telah disetujui dan diterima selanjutnya dapat diujikan di depan  
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran  
Semarang, 19 Juli 2019

Dosen Pembimbing I  
Materi



**Capt. Hadi Supriyono, M.M M.Mar.**

**Penata Tingkat I, (IV/b)**

**NIP. 19561020 198303 1 002**

Dosen Pembimbing II  
Metodologi dan Penulisan



**R.A.J Susilo Hadi Wibowo, S.IP.,M.M.**

**Penata Tingkat I (III/d)**

**NIP. 19560121 1981031 1 005**

Mengetahui  
Ketua Program Studi Nautika



**Capt. DWI ANTORO, M.M., M.Mar**

**Penata (III/c)**

**NIP. 19740614 199808 1 001**

**HALAMAN PENGESAHAN**

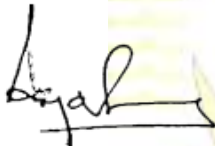
**ANALISIS KEGAGALAN LATIHAN KEADAAN DARURAT DI MV.  
FEDERAL KIBUNE PADA SAAT *PORT STATE CONTROL INSPECTION***

DISUSUN OLEH :

**BAGAS PUTRANTO TEGUH SUTOMO**  
**NIT. 52155616.N**

Telah Diuji dan disahkan oleh  
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang  
Dengan Nilai 90 Pada Tanggal 02 Agustus 2019

**Penguji I**



**Capt. Arika Palapa, M.Si, M.Mar**

**Penata Tingkat I (III/d)**

**NIP. 19760709 199808 1 001**

**Penguji II**



**Capt. Hadi Suprivono, M.M, M.Mar**

**Pembina Tingkat I (IV/b)**

**NIP. 19561020 198303 1 002**

**Penguji III**



**Slamet Rivadi, M.Si**

**Penata Tingkat I (III/d)**

**NIP. 19750502 199808 1 001**

Dikukuhkan oleh :

**DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG**

**Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.**

**Pembina Tingkat (IV/b)**

**NIP. 19670605 199808 1 001**

## HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : BAGAS PUTRANTO TEGUH SUTOMO  
NIT : 52155616 N  
Program Studi : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul, “Analisis Kegagalan Latihan Keadaan Darurat di MV. Federal Kibune Pada Saat *Port State Control Inspection*”, adalah pekerjaan saya sendiri dan sepengetahuan saya. Tidak berisi materi yang dipublikasikan atau ditulis oleh orang lain, kecuali pada bagian tertentu yang saya ambil sebagai acuan dan baha referensi. Apabila terbukti pernyataan ini tidak benar, sepenuhnya menjadi tanggung jawab saya.

Semarang, 24 Juni 2019

Yang menyatakan,



**BAGAS PUTRANTO T.S**

**NIT. 52155616 N**

## HALAMAN MOTTO

- ❖ Aku rela menjadi orang terkecil tapi memiliki impian dan keinginan untuk mewujudkannya dari pada menjadi orang yang terbesar tanpa memiliki impian dan keinginan.
- ❖ Jadilah seperti karang dilautan yang kuat dihantam ombak dan kerjakanlah hal yang bermanfaat bagi diri sendiri dan orang lain, karena hidup hanya sekali.



## HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan kepada :

1. Kedua orang tuaku, Ayahanda tercinta Alm. Sismanto dan Ibunda tercinta Erika Diah Puspitasari yang sangat aku sayangi dan aku banggakan seumur hidupku di dunia dan akherat, terima kasih atas kasih sayang, pengorbanan dan bimbingan yang tidak terbatas serta doa dan ridhonya.
2. Adikku Bara Putranto Teguh Soetomo dan Bram Putranto Teguh Soetomo, dan seluruh keluarga besarku yang aku sayangi selalu
3. Kekasihku Anugerah Permata Yunazhari yang selalu sabar dan ada dalam susah dan senangku.
4. Seluruh senior dan teman – teman angkatan LII, khususnya Nautika Bravo yang selalu kompak.
5. Kakak-kakakku Angkatan LI dan adik-adikku Angkatan LIII, LIV, LV terima kasih atas kerjasamanya.
6. Serta seluruh orang yang telah membantu dan menyemangati dalam tindakan, ucapan, dan doanya yang tidak bisa saya sebut satu persatu.

## KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat rahmat serta karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Analisis Kegagalan Latihan Keadaan Darurat di MV. Federal Kibune Pada Saat *Port State Control Inspection*”. Adapun maksud dari penulisan skripsi ini adalah untuk memenuhi persyaratan guna memperoleh Ijasah ahli nautika tingkat III (ANT-III), program Diploma IV pelayaran, di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Penyusunan skripsi ini diperoleh berdasarkan pengalaman-pengalaman dan kenyataan yang penulis alami sewaktu berada diatas kapal MV. Federal Kibune pada saat melaksanakan praktek laut, serta buku-buku yang relevan dalam penulisan skripsi ini. Penulis menyadari bahwa didalam penulisan skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan baik dalam segi bahasa, susunan kalimat, maupun cara penulisan serta pembahasan materinya. Oleh karena itu demi kesempurnaan skripsi ini, penulis sangat mengharapkan kritik, ide, maupun saran yang sifatnya membangun, dari para pembaca.

Selama masa penyelesaian skripsi ini, penulis tidak lepas dari bantuan berbagai pihak yang telah banyak memberikan dorongan sehingga skripsi ini dapat terselesaikan sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan. Sehingga pada kesempatan ini, penulis tidak lupa menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :



1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc, Selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Capt. Dwi Antoro, M.M., M.Mar, selaku Ketua Jurusan Nautika.
3. Bapak Capt. Hadi Supriyono, M.M, M.Mar, selaku dosen pembimbing 1 materi.
4. Bapak R.A.J Susilo Hadi Wibowo, S.IP., M.M. selaku dosen Pembimbing II metode penulisan.
5. Nakhoda, beserta crew MV. Federal Kibune.
6. Kedua orang tua, serta kedua adik tercinta yang telah memberikan dukungan moril dan materil dalam mewujudkan cita-cita penulis.
7. Kekasih yang selalu ada dalam mendukung penulisan skripsi ini hingga selesai.
8. Rekan taruna/taruni yang turut membantu dalam menyelesaikan skripsi ini.
9. Dan semua pihak yang membantu penulis sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.

Akhir kata dengan segala kerendahan hati penulis memohon maaf bila terdapat hal-hal yang tidak berkenan di hati. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan menambah wawasan serta pengetahuan di masa-masa yang akan datang, khususnya kepada penulis, para Taruna/i Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Semarang, 24 Juni 2019

Penulis,



BAGAS PUTRANTO T.S  
NIT. 52155616 N

## DAFTAR ISI

Halaman Judul.....	i
Halaman Persetujuan.....	ii
Halaman Pengesahan.....	iii
Halaman Pernyataan.....	iv
Halaman Motto.....	v
Halaman Persembahan.....	vi
Kata Pengantar.....	vii
Daftar Isi.....	ix
Daftar Gambar.....	xi
Daftar Lampiran.....	xii
Abstraksi.....	xiii
Abstraction.....	xiv
<b>BAB I. PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Perumusan Masalah.....	5
C. Pembatas Masalah.....	6
D. Tujuan Penelitian.....	7
E. Manfaat Penelitian.....	7
F. Sistematika Penulisan.....	8
<b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka.....	10

	B. Definisi Operasional.....	18
	C. Kerangka Pikir Penelitian.....	20
BAB III	METODOLOGI PENELITIAN	
	A. Waktu dan Tempat Penelitian.....	23
	B. Metode Penelitian.....	23
	C. Data Yang Diperlukan.....	24
	D. Metode Pengumpulan Data.....	25
	E. Teknik Analisis Data.....	27
BAB IV	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
	A. Gambaran Umum Objek Yang Diteliti.....	30
	B. Hasil Penelitian.....	32
	C. Pembahasan Masalah.....	47
BAB V	PENUTUP	
	A. Simpulan.....	55
	B. Saran.....	56
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN-LAMPIRAN		
DAFTAR RIWAYAT HIDUP		

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Diagram Kerangka Pikir.....	22
Gambar 4.1 Kapal MV. Federal Kibune.....	30
Gambar 4.2 Crew belum menggunakan <i>lifejacket</i> dengan benar.....	35
Gambar 4.3 Kesalahan <i>oiler</i> masuk <i>galley</i> terbakar tanpa <i>fireman outfit</i> .....	35
Gambar 4.4 Kesalahan tidak menutup ventilasi saat memadamkan api.....	36



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	01	<i>Ship Particular</i>
Lampiran	02	<i>Crew List</i>
Lampiran	03	Hasil Wawancara
Lampiran	04	Kapal MV. Federal Kibune
Lampiran	05	<i>Crew</i> belum menggunakan <i>lifejacket</i> dengan benar
Lampiran	06	Kesalahan <i>crew</i> kapal masuk lebih dulu ke <i>galley</i> yang terbakar hebat tanpa menggunakan <i>fireman outfit</i>
Lampiran	07	Kesalahan belum menutup ventilasi <i>bosun store</i> saat akan memadamkan kebakaran
Lampiran	08	<i>Crew</i> kurang serius saat <i>Chief Officer</i> memberikan <i>briefing</i>
Lampiran	09	<i>Chief Officer</i> memberikan <i>briefing</i> kepada seluruh <i>crew</i> sebelum latihan keadaan darurat
Lampiran	10	<i>Port State Control Officer</i> mengecek <i>emergency fire pump</i>
Lampiran	11	<i>Port State Control Office</i> , <i>crew</i> menurunkan sekoci
Lampiran	12	<i>PSC Inspection</i> menilai kemampuan <i>crew</i> dalam proses <i>releas lifeboat</i>
Lampiran	13	<i>PSC</i> berkeliling untuk memeriksa semua alat keselamatan diatas kapal
Lampiran	14	<i>PSC Inspection</i> menjelaskan kesalahan dan kekurangan di atas kapal MV. Federal Kibune kepada <i>Master</i>
Lampiran	15	<i>Safety meeting</i> oleh <i>Master</i> kepada seluruh <i>crew</i> kapal terhadap hasil <i>Inspection</i> oleh <i>PSC</i>
Lampiran	16	<i>Port State Control Inspection report at Baie Comeau, Canada</i>
Lampiran	17	<i>Port State Control Inspection report at Chile</i>
Lampiran	18	<i>Port State Control Report at Norfolk, USA</i>

## ABSTRAKSI

**Bagas Putranto Teguh Sutomo**, 2019, NIT : 52155616 N “*Analisis kegagalan latihan keadaan darurat di MV. Federal Kibune pada saat port state control inspection*”, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Pembimbing : (1) Capt. Hadi Supriyono, M.M, M.Mar (II) R.A.J Hadi Susilo Wibowo, S.IP., M.M.

Transportasi memegang peranan penting dalam perekonomian dunia, salah satunya adalah angkutan laut. Angkutan laut tidak terlepas dari keadaan darurat yang mungkin timbul. Hal ini ditanggapi serius oleh IMO dengan menerbitkan peraturan menyangkut latihan keadaan darurat yaitu SOLAS 1974 *Chapter III- Life Saving Appliances and Arrangements Part B Section I – Passanger Ships And Cargo Ships Regulation 19-Emmergency Training And Drills*. Maka dengan dasar ini penyusun telah selesai menyusun skripsi dengan judul “Analisis kegagalan latihan keadaan darurat di MV Federal Kibune pada saat *port state control inspection*” dengan permasalahan antara lain mengapa terjadi kegagalan latihan keadaan darurat di MV Federal Kibune pada saat *Port State Control Inspection* dan bagaimanakah cara yang dilakukan *crew* kapal MV Federal Kibune dalam mengatasi kegagalan latihan keadaan darurat pada saat *Port State Control Inspection*.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis dari orang-orang dan perilaku yang diamati. Dalam hal ini mengumpulkan data berupa pendekatan terhadap objek melalui observasi ,serta menggunakan data-data yang berhubungan dengan kegagalan latihan keadaan darurat di atas kapal yang berkaitan dengan *Port State Control Inspection*.

Berdasarkan hasil penelitian, Penyusun menemukan penyebab terjadinya kegagalan latihan keadaan darurat di atas kapal pada saat *Port State Control Inspection* dan juga mengenai tindakan untuk mengatasi kegagalan latihan keadaan darurat pada saat *Port State Control Inspection* sehingga dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan latihan keadaan darurat di atas kapal harus sesuai dengan ketentuan yang diterapkan yakni sesuai SOLAS 1974 *Chapter III- Life Saving Appliances and Arrangements Part B Section I – Passanger Ships And Cargo Ships Regulation 19-Emmergency Training And Drills* dan juga kesadaran dari setiap *crew* kapal terhadap tugasnya masing-masing serta keseriusan *crew* kapal saat latihan keadaan darurat mutlak dibutuhkan demi terwujudnya latihan keadaan darurat yang berjalan optimal di atas kapal pada saat *Port State Control Inspection* sehingga kapal terhindar dari *deficiency* dan penahanan. Dengan adanya kesadaran akan tanggung jawab dalam melaksanakan latihan keadaan darurat maka permasalahan dalam kegagalan latihan keadaan darurat di atas kapal pada saat *Port State Control Inspection* dapat dihindari, sehingga pelaksanaan latihan keadaan darurat berjalan dengan baik dan benar.

**Kata kunci** : analisis,kegagalan, latihan keadaan darurat, kapal, *port state control*

## ABSTRACT

**Bagas Putranto Teguh Sutomo**, 2019, NIT : 52155616 N “*Analysis of the failure of the emergency training in the MV. Federal Kibune when the port state control inspection*”, *Merchant marine polytechnic of Semarang*. Advisor : (1) Capt. Hadi Supriyono, M.M, M.Mar (II) R.A.J Hadi Susilo Wibowo, S.IP., M.M.

Transportation is an important role in the world economy, one of them is sea transportation. Sea transportation, can not be separated from a state of emergency that might arise. It is taken seriously by the IMO by issuing regulations regarding the exercise of emergency, namely SOLAS 1974 *The Chapter III-Life Saving Appliances and Arrangements Part B Section I – Passanger Ships And Cargo Ships Regulation 19-Emmergency Training And Drills*. So on this basis the author has finished writing his research entitled "The Failure of The Emergency Drills On MV Federal Kibune during Port State Control Inspection" with problems among others, why failure occurs of the emergency drills on MV Federal Kibune at the time of Port State Control Inspection and how do the manner that is done by crew of MV Federal Kibune in addressing the failure of the emergency drills at the time of Port State Control Inspection.

The method used in this study is qualitative method. It produces descriptive data such as written words from the people and observed behavior. In this case the approach to collect data in the form of objects through observation, and use data relating to the failure of emergency drills on board with regard to Port State Control Inspection.

Based on this research, the authors found the cause of the failure of an emergency drills on board at the time of The Port State Control Inspection and also about actions to address the failure of an emergency drills at the time of The Port State Control Inspection so it can be concluded that the implementation of an emergency drills on board must comply with the provisions applicable to the corresponding SOLAS 1974 *The Chapter III-Life Saving Appliances and Arrangements Part B Section I – Passanger Ships And Cargo Ships Regulation 19-Emmergency Training And Drills* and also the consciousness of each ship's crew against their respective task as well as the seriousness of the ship's crew during emergency drills required for the attainment of absolute emergency drills which runs optimally on board at the time of The Port State Control Inspection so that ships avoid the deficiency and detention. By the presence of awareness of the responsibility of carrying out of the emergency drills the troubles in the failure of the emergency drills on board at the time of The Port State Control Inspection can be avoided so the implementation of the emergency drills run well and right.

Keywords: analysis, failure, emergency drill, ship, port state control

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar belakang**

Di era modern seperti saat ini transportasi laut merupakan suatu kebutuhan dan merupakan alternatif terbaik dalam mata rantai perdagangan dunia, oleh sebab itu pelayaran yang aman dan nyaman sangat dibutuhkan, Keselamatan pelayaran merupakan salah satu faktor mutlak yang harus dipenuhi agar kapal dapat beroperasi dengan baik. Di mana apabila seluruh persyaratan keselamatan pelayaran terpenuhi maka seluruh awak kapal dapat bekerja dengan maksimal.

Namun kapal laut sebagai bangunan terapung yang bergerak dengan menggunakan mesin dorong pada kecepatan bervariasi melintas di berbagai wilayah pelayaran dalam kurun waktu tertentu akan mengalami berbagai permasalahan yang dapat disebabkan oleh berbagai faktor seperti cuaca, keadaan alur pelayaran, manusia, kapal dan lain-lain yang belum dapat diduga oleh kemampuan manusia dan pada akhirnya menimbulkan gangguan pelayaran dari kapal.

Gangguan pada waktu kapal berlayar banyak dikarenakan faktor dari kesalahan manusia, namun tidak menutup kemungkinan dapat disebabkan karena faktor dari alam. Gangguan apapun pada saat kapal berlayar merupakan keadaan darurat karena akan memperlambat kapal tiba tepat pada waktunya. Yang dimaksud dengan keadaan darurat adalah keadaan di luar keadaan normal



yang terjadi di atas kapal dan mempunyai tingkat kecenderungan akan dapat membahayakan keselamatan jiwa manusia, harta benda, dan lingkungan di mana kapal berada yang harus diatasi dengan secepatnya agar tidak menimbulkan situasi krisis di atas kapal. Menurut buku Agus Hadi Purwantomo dalam buku Prosedur Keadaan Darurat dan SAR (2004) Keadaan darurat dapat disebabkan oleh :

1. Kesalahan Manusia ( *Human Error* ).
2. Kesalahan Peralatan ( *Technical Error* )
3. Kesalahan Prosedur.
4. Pelanggaran Terhadap Peraturan.
5. Eksternal Action
6. Kehendak Tuhan Yang Maha Esa ( *Act of God* )

Keadaan darurat di kapal haruslah segera diatasi oleh awak kapal supaya tidak memakan korban karena kesalahan yang fatal. Namun awak kapal sebagai manusia juga mempunyai kemampuan yang terbatas dalam mengatasi keadaan darurat tersebut dan dikarenakan kerusakan yang sangat parah sehingga menyebabkan kapal tersebut akan tenggelam, maka nahkoda sebagai pimpinan di atas kapal mempunyai kewenangan untuk mengambil keputusan meninggalkan kapal.

Pada waktu peran meninggalkan kapal tersebut, tiap-tiap individu yang terlibat didalamnya harus memiliki pengetahuan dan keterampilan yang tinggi tentang penyelamatan diri di laut. Hal tersebut juga ditekankan dalam UU Nomor 17 Tahun 2008, bahwa setiap awak kapal harus memiliki keterampilan

tentang penyelamatan diri di laut.

Teknik menyelamatkan diri sendiri maupun orang lain dalam keadaan darurat merupakan suatu pengetahuan praktis yang harus diketahui dan dikuasai oleh seluruh *crew* kapal. Di dalam proses-proses penyelamatan ini awak kapal harus tahu dan paham benar akan cara menggunakan berbagai alat penolong/keselamatan yang ada di kapalnya, persiapan-persiapan dan tindakan yang harus diambil sebelum dan sesudah menerjunkan diri ke laut (meninggalkan kapal) serta peran-peran apa yang harus dijalankan sesuai yang tercantum dalam Sijil (*Muster List*) dan tindakan-tindakan pada waktu menaiki/menurunkan *life boat* atau rakit penolong.

Untuk mencapai hasil yang maksimal pada waktu menurunkan/menaikkan *life boat* dan keselamatan pada waktu berlayar, IMO (*International Maritime Organization*) sebagai organisasi dunia dalam bidang maritim mengeluarkan SOLAS 1974 (*Safety of Life at Sea*). Di dalam SOLAS 1974 *Chapter III-Life Saving Appliances and arrangements Part B Section I-Passanger Ships And Cargo Ships Regulation 19-Emmergency Training and drills* tentang petunjuk-petunjuk latihan keadaan darurat. Ketentuan-ketentuan tentang latihan *abandon ship* dan *firedrill* yang harus dilaksanakan oleh setiap kapal agar para awak kapal siap apabila ada perintah meninggalkan kapal, isi dari ketentuan SOLAS tersebut diantaranya latihan *abandon ship* dan *firedrill* harus dilaksanakan satu kali seminggu jika hal itu dimungkinkan bagi kapal penumpang. Sedangkan bagi kapal-kapal barang latihan *abandon ship* dan latihan *firedrill* harus dilaksanakan satu kali satu bulan. Latihan-latihan tersebut

juga harus dilaksanakan dalam jangka waktu dua puluh empat jam setelah kapal meninggalkan pelabuhan bila terdapat pergantian ABK lebih dari dua puluh lima persen.

Dengan adanya latihan tersebut keterampilan anak buah kapal akan terjaga dan meningkatkan kesiapsiagaan baik personil maupun awak kapal yang dalam keadaan bahaya, serta perlengkapan dan alat-alat penolong di atas kapal. Menyangkut kesiapsiagaan para awak kapal, *Convention International STCW 1978 Annex Chapter II Standarts Regarding the Master and Deck Departement* telah memberikan rekomendasi mengenai porsi latihan bagi para pelaut. Resolusi tersebut mengharuskan semua pelaut untuk memahami bahwa sebelum ditempatkan di atas kapal harus diberi latihan yang sungguh-sungguh mengenai teknik penyelamatan manusia di laut.

Semua tindakan tersebut dimaksudkan agar anak buah kapal yang kapalnya dalam keadaan bahaya/darurat dapat menolong dirinya sendiri maupun orang lain ataupun dapat menyelamatkan kapal beserta isinya secara tepat dan cepat. Namun pada kenyataannya banyak anak buah kapal yang tidak mempunyai pengetahuan yang cukup tentang bagaimana cara menyelamatkan diri di laut sesuai ketentuan yang diberlakukan. Sehingga pada saat kapal dalam keadaan bahaya/darurat tidak menggunakan peralatan keselamatan di kapal dikarenakan pada saat latihan keadaan darurat tidak dilaksanakan dengan sungguh-sungguh dan dengan kesadaran yang tinggi atau pelaksanaan hanya formalitas di atas kertas dan tidak dilakukan secara sebenarnya di kapal, keteledoran dan kurang disiplinnya anak buah kapal dalam menanggulangi

keadaan darurat yang akan berakibat fatal dan dapat membahayakan jiwa manusia serta kapal itu sendiri

Dengan kenyataan ini penulis terdorong membahas tentang kegagalan latihan menghadapi keadaan darurat di MV. Federal Kibune dengan tujuan agar dalam pelaksanaan latihan berikutnya tidak terjadi kesalahan dan dapat berguna saat kejadian yang sebenarnya sehingga jiwa anak buah kapal, penumpang, kapal dan lingkungan dapat terselamatkan, juga agar dapat meningkatkan kesadaran anak buah kapal tentang pentingnya latihan keselamatan di atas kapal sebagai salah satu cara untuk meningkatkan keterampilan yang mereka miliki. Dengan alasan inilah, mendorong penulis untuk mengangkat masalah ini untuk diteliti dan kemudian menuangkan dalam skripsi yang berjudul:

“Analisis kegagalan latihan keadaan darurat di MV. Federal Kibune pada saat *Port State Control Inspection*”

## **B. Perumusan masalah**

Keadaan darurat di kapal haruslah segera diatasi oleh awak kapal supaya tidak memakan korban karena kesalahan yang fatal. Namun awak kapal sebagai manusia juga mempunyai kemampuan yang terbatas dalam mengatasi keadaan darurat tersebut. Teknik menyelamatkan diri sendiri maupun orang lain dalam keadaan darurat merupakan suatu pengetahuan praktis yang harus diketahui dan dikuasai oleh seluruh *crew* kapal. PSC (*Port State Control*) memiliki salah satu tugas melakukan kegiatan pengawasan terhadap *crew* kapal dalam menanggulangi keadaan darurat dan teknik menyelamatkan diri sendiri maupun

orang lain dalam keadaan darurat agar memenuhi ketentuan tentang keselamatan jiwa dan lingkungan laut.

Permasalahan yang akan dibahas dalam skripsi ini adalah :

1. Mengapa terjadi kegagalan latihan keadaan darurat di MV. Federal Kibune pada saat *Port State Control Inspection*?
2. Bagaimanakah cara yang dilakukan crew kapal MV. Federal Kibune dalam mengatasi kegagalan latihan keadaan darurat pada saat *Port State Control Inspection*?

### **C. Pembatasan masalah**

Latihan keadaan darurat adalah latihan keadaan di luar keadaan normal yang terjadi di atas kapal dan mempunyai tingkat kecenderungan akan dapat membahayakan keselamatan jiwa manusia, harta benda, dan lingkungan di mana kapal berada yang harus diatasi dengan secepatnya agar tidak menimbulkan situasi krisis di atas kapal. Berdasarkan pengertian judul skripsi, maka penulis membatasi permasalahan yang diangkat dari pengalaman praktek laut serta penelitian di atas kapal MV. Federal Kibune tentang latihan keadaan darurat di mana penelitian tersebut difokuskan pada latihan *abandon ship* dan latihan keadaan darurat kebakaran (*fire drill*) di atas kapal pada saat sandar terutama saat *Port State Control Inspection*.

### **D. Tujuan penelitian**

Adapun tujuan penelitian di atas kapal MV Federal Kibune tentang kegagalan latihan keadaan darurat pada saat *Port State Control Inspection* adalah :

1. Untuk mengetahui penyebab kegagalan latihan keadaan darurat di MV Federal Kibune pada saat *Port State Control Inspection*.
2. Untuk mengetahui cara yang dilakukan *crew* kapal MV Federal Kibune dalam mengatasi kegagalan latihan keadaan darurat pada saat *Port State Control Inspection*.

#### **E. Manfaat penelitian**

Dari hasil penelitian mengenai kegagalan latihan keadaan darurat di kapal MV Federal Kibune pada saat *Port State Control Inspection* diharapkan dapat diperoleh manfaat sebagai berikut :

1. Manfaat penelitian secara teoritis.
  - a. Taruna dapat mengetahui tentang penyebab kegagalan latihan keadaan darurat pada saat *Port State Control Inspection* di atas kapal MV Federal Kibune.
  - b. Taruna dapat mengetahui cara yang dilakukan *crew* kapal MV Federal Kibune dalam mengatasi kegagalan latihan keadaan darurat pada saat *Port State Control Inspection*.
2. Manfaat secara praktis.
  - a. Sebagai masukan untuk para taruna dalam memahami tentang sistem/cara latihan *abandon ship* dan latihan kebakaran (*fire drill*) di atas kapal yang baik dan benar pada saat *Port State Control Inspection*.
  - b. Sebagai masukan untuk lebih memperhatikan proses pembelajaran baik secara teori maupun praktek di kampus, khususnya yang berkaitan dengan latihan keadaan darurat *abandon ship* dan *fire drill*.

## **F. Sistematika penulisan**

Sistematika penulisan dalam pembahasan skripsi ini bertujuan agar mempermudah pembaca dalam memahami uraian serta pembahasan yang ada pada skripsi sehingga mencegah terjadinya kebingungan pembaca terhadap isi skripsi secara keseluruhan. Dalam skripsi ini juga dicantumkan halaman persetujuan, halaman pengesahan, halaman pernyataan, halaman motto, halaman persembahan, kata pengantar, daftar isi, daftar gambar, daftar riwayat hidup, daftar lampiran dan serta pada akhir skripsi ini juga diberikan simpulan dan saran sesuai pokok permasalahan yang menjadi pembahasan dalam penulisan skripsi.

Secara garis besar penyusun menyusun pembahasan skripsi dengan sistematika penulisan sebagai berikut :

### **BAB I PENDAHULUAN**

- A. Latar Belakang
- B. Perumusan Masalah
- C. Pembatasan Masalah
- D. Tujuan Penelitian
- E. Manfaat Penelitian
- F. Sistematika Penulisan

### **BAB II LANDASAN TEORI**

- A. Tinjauan Pustaka
- B. Definisi Operasional
- C. Kerangka Pikir Penelitian

**BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

- A. Waktu dan Tempat Penelitian
- B. Metode Penelitian
- C. Data Yang Diperlukan
- D. Metode Pengumpulan Data
- E. Teknik Analisis Data

**BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

- A. Gambaran Umum Objek Yang Diteliti
- B. Hasil Penelitian
- C. Pembahasan Masalah

**BAB V PENUTUP**

- A. Simpulan
- B. Saran





## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. Tinjauan pustaka**

##### **1. Kegagalan**

Menurut Darmadi Darmawangsa (2008: 342) kegagalan adalah suatu sikap sebelum menjadi suatu hasil. Kegagalan adalah biaya dari sebuah kemajuan. Kegagalan adalah sebuah kesempatan untuk memulai lagi dengan lebih cerdas.

##### **2. Latihan**

Menurut Heri D. J. Maulana (2009: 243) latihan adalah penyempurnaan potensi tenaga yang ada dengan mengulang-ulang aktivitas tertentu. Latihan adalah suatu perbuatan pokok dalam kegiatan belajar, sama dengan pembiasaan.

##### **3. Keadaan Darurat**

###### **a. Definisi Keadaan Darurat**

Menurut Badan Diklat Perhubungan (2000:8) keadaan darurat adalah keadaan yang lain dari keadaan normal yang mempunyai kecenderungan atau potensi tingkat yang membahayakan baik bagi keselamatan manusia, harta benda maupun lingkungan.

###### **b. Jenis-jenis keadaan darurat.**

Menurut Badan Diklat Perhubungan (2000:8) dijelaskan bahwa kapal laut sebagai bangunan terapung yang bergerak dengan daya dorong pada kecepatan yang bervariasi melintasi berbagai daerah pelayaran dalam

kurun waktu tertentu, akan mengalami berbagai masalah yang dapat disebabkan oleh beberapa faktor seperti cuaca, keadaan alur pelayaran, manusia, kapal dan lain-lain yang belum dapat diduga oleh kemampuan manusia dan pada akhirnya menimbulkan gangguan pelayaran pada kapal.

Keadaan gangguan pelayaran tersebut sesuai situasi dapat dikelompokkan menjadi keadaan darurat yang didasarkan pada jenis kejadian itu sendiri, sehingga keadaan darurat ini dapat disusun sebagai berikut :

1) Tubrukan.

Keadaan darurat karena tubrukan kapal dengan kapal atau kapal dengan dermaga maupun dengan benda tertentu akan mungkin terdapat situasi kerusakan pada kapal, korban manusia, tumpahan minyak ke laut, pencemaran dan kebakaran. Situasi lainnya adalah kepanikan atau ketakutan petugas di kapal yang justru memperlambat tindakan, pengamanan, penyelamatan, dan penanggulangan keadaan darurat tersebut.

2) Kebakaran/Ledakan.

Kebakaran di kapal dapat terjadi di berbagai lokasi yang rawan terhadap kebakaran, misalnya di kamar mesin, ruang muatan , gudang penyimpanan perlengkapan kapal, instalasi listrik dan tempat akomodasi Nakhoda dan anak buah kapal.

3) Kandas

Kapal kandas pada umumnya didahului dengan dengan tanda-tanda putaran baling-baling terasa berat, asap dicerobong mendadak menghitam, badan kapal bergetar dan kecepatan kapal berubah kemudian berhenti mendadak.

4) Kebocoran/Tenggelam.

Kebocoran pada kapal dapat terjadi karena kapal kandas, tetapi dapat juga terjadi karena tubrukan maupun kebakaran serta kerusakan kulit pelat kapal karena korosi, sehingga kalau tidak segera diatasi kapal akan segera tenggelam.

5) Orang jatuh ke laut (*man over board*).

Orang jatuh ke laut merupakan salah satu bentuk kecelakaan yang membuat situasi menjadi darurat dalam upaya melakukan penyelamatan.

6) Pencemaran .

Pencemaran laut dapat terjadi karena pembuangan sampah dan tumpahan minyak saat *bunkering*, buangan limbah muatan, buangan limbah kamar mesin yang melebihi ambang 15 ppm dan karena muatan kapal yang tertumpah akibat tubrukan.

4. Peraturan-peraturan keselamatan :

Menurut SOLAS 1974, BAB III, bagian A-Umum

a. Peraturan 25 : Muster list dan Prosedur darurat.

- 1) Tugas-tugas khusus yang dilakukan di dalam keadaan darurat harus dibagikan kepada masing-masing anggota awak kapal.

- 2) Sijil kumpul harus memperlihatkan semua tugas khusus dan harus memperlihatkan, khususnya posisi mana yang harus diambil oleh tiap anggota dan tugas yang harus dilakukan.
- 3) Sijil kumpul untuk tiap kapal penumpang harus dalam bentuk yang disetujui oleh badan pemerintah.
- 4) Sebelum kapal berlayar, sijil kumpul harus sudah dirampungkan. Turunannya harus digantungkan diberbagai bagian dari kapal, dan terutama di tempat-tempat kediaman awak kapal.
- 5) Sijil kumpul harus memperlihatkan tugas-tugas yang ditetapkan untuk berbagai anggota awak kapal.
- 6) Sijil kumpul harus memperhatikan berbagai tugas yang dibebankan kepada para anggota bagian pelayanan terhadap para penumpang di dalam keadaan darurat. Tugas ini harus meliputi :
  - a). Memperingatkan para penumpang.
  - b). Memeriksa apakah mereka telah berpakaian dengan layak dan telah mengenakan baju penolong dengan cara semestinya.
  - c). Mengumpulkan para penumpang di pos kumpul.
  - d). Menjaga ketertiban di lorong dan di tangga, dan mengendalikan gerakan para penumpang.
  - e). Memastikan bahwa persediaan selimut telah dibawa ke sekoci penolong.
- 7) Tugas yang ditunjukkan oleh sijil kumpul yang berkaitan dengan

pemadam kebakaran sesuai dengan sub paragraf (5) (f). Peraturan ini harus meliputi segala sesuatu yang berkenaan dengan :

- a). Pengawakan regu pemadam kebakaran yang dibebani tugas memadamkan kebakaran.
- b). Tugas khusus yang dibebankan berkenaan dengan penanganan perlengkapan dan instalasi pemadam kebakaran.

8) Sijil kumpul harus memperinci isyarat tertentu untuk memanggil semua awak kapal ke stasiun-stasiun sekoci, stasiun rakit penolong dan stasiun pemadam kebakaran mereka, dan harus memberikan perincian isyarat ini secara lengkap. Isyarat ini harus diperdengarkan dengan suling atau sirene dan, kecuali di kapal penumpang di pelayaran internasional jarak dekat dan di kapal barang yang panjangnya kurang dari 54,7 meter (150 kaki), isyarat harus ditambah dengan isyarat lain yang harus dijalankan dengan listrik. Semua isyarat ini harus dapat dilayani dari anjungan.

b. Peraturan 26 : Mempraktekkan *Muster list* dan pelaksanaan latihan.

- 1) a). Di kapal penumpang mengumpulkan para awak kapal untuk latihan sekoci dan latihan kebakaran harus dilaksanakan setiap minggu, jika dapat dilaksanakan dan dapat berkumpul demikian itu harus dilaksanakan bilamana sebuah kapal penumpang meninggalkan pelabuhan terakhir untuk mulai suatu pelayaran internasional yang bukan pelayaran internasional jarak dekat.
- b). Di kapal barang, mengumpulkan para awak kapal untuk latihan

sekoci dan latihan kebakaran harus dilaksanakan dengan selang waktu tidak lebih dari satu bulan, dengan ketentuan bahwa mengumpulkan para awak kapal untuk latihan sekoci dan latihan kebakaran itu harus dilaksanakan di dalam waktu 24 jam sejak kapal meninggalkan sebuah pelabuhan jika lebih dari 25 persen awak kapal telah diganti di pelabuhan tersebut.

- c). Pada pelaksanaan berkumpul bulanan di kapal barang, perlengkapan sekoci harus diperiksa untuk memperoleh kepastian bahwa benar-benar lengkap.
  - d). Tanggal pada waktu latihan dilaksanakan, dan perincian dari setiap latihan dan untuk memadamkan kebakaran yang dilakukan di kapal harus dicatat di dalam buku harian sebagaimana ditetapkan oleh Badan Pemerintah. Jika disuatu minggu (untuk kapal penumpang) atau bulan (untuk kapal barang) tidak dilaksanakan berkumpul atau hanya sebagian saja. Pencatatan harus dilakukan yang menyatakan keadaan dan ulasan berkumpul yang telah dilaksanakan itu. Laporan tentang pemeriksaan perlengkapan sekoci di kapal barang harus dicantumkan dalam buku harian, yang harus juga dicatat kejadian ketika sekoci diayunkan keluar dan diturunkan sesuai dengan paragraf (c) peraturan ini.
- 2) Kelompok sekoci penolong yang berlainan harus digunakan secara bergiliran dalam latihan sekoci yang dilaksanakan secara beruntun dan tiap sekoci penolong harus diayun keluar. Dan jika praktis dapat

dilaksanakan dan wajar. Diturunkan sekurang-kurangnya sekali setiap empat bulan.

- 3) Isyarat darurat untuk memanggil para penumpang ke pos berkumpul harus terdiri dari tujuh tiup pendek atau lebih secara beruntun disusul oleh satu tiup panjang suling atau sirene. Isyarat ini harus dilengkapi di kapal penumpang, kecuali yang digunakan dalam pelayaran internasional jarak dekat oleh isyarat lain yang harus dijalankan dengan listrik, meliputi seluruh kapal yang dilayani dari anjungan. Maksud semua isyarat yang diperuntukkan bagi penumpang, dengan petunjuk yang tepat tentang apa yang harus mereka lakukan dalam keadaan darurat, harus dinyatakan secara jelas di dalam kabin mereka dan di tempat yang luang, di tempat kediaman para penumpang yang lain.

#### 5. Kapal

Menurut UU no. 17 th 2008 tentang pelayaran kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, angin atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

#### 6. PSC (*Port State Control*)

Menurut *International Maritime Organization*, PSC adalah suatu kegiatan pengawasan terhadap pengoperasian kapal agar memenuhi ketentuan tentang keselamatan jiwa dan lingkungan laut. Dibentuknya *Port*

*State Control* dilatarbelakangi karena adanya kapal-kapal yang beroperasi secara sub standar. Adapun tujuan dari dibentuknya *Port State Control* adalah untuk menghapuskan pengoperasian kapal-kapal yang sub standar, agar setiap kapal dapat beroperasi secara aman dan lingkungan laut terjaga sesuai ketentuan internasional.

#### 7. PSC Inspection

Menurut *International Maritime Organization*, PSC Inspection atau pemeriksaan kapal oleh PSC pada prinsipnya tidak mengganggu jadwal pengoperasian kapal, namun keselamatan jiwa, barang muatan, kapal dan lingkungan laut terjaga.

Pemeriksaan kapal oleh PSC meliputi :

- 1) Dokumen kapal keseluruhan, jurnal, ROB.
- 2) Kondisi fisik luar kapal.
- 3) Perlengkapan anjungan.
- 4) Alat-alat penolong (individu dan massal).
- 5) Listrik darurat.
- 6) Alat-alat pemadam kebakaran (*portable* dan instalasi).
- 7) Palka/ruang muat dan perangkat bongkar muat.
- 8) Pintu kedap dan ruang akomodasi serta ruang santai.
- 9) Tangki (FO, LO, FW, *Ballast*) dan pipa-pipanya.
- 10) Ketel uap dan bejana udara tekan.
- 11) Tanda bahaya/*alarm* (*Emergency* dan *General*).
- 12) Mesin kemudi, mesin jangkar, *bow thruster*.



- 13) Gangway, tangga pandu dan sejenisnya.
- 14) OWS/ODM, *sewage treatment and plan*.
- 15) *Inert gas generator and system* dan *cow system*
- 16) Teknis pengoperasian dan komunikasi awak kapal.

## **B. Definisi operasional**

1. Solas 1974 adalah singkatan dari "*Safety of Life at Sea 1974*" adalah perjanjian maritim internasional yang menetapkan standar keselamatan minimum dalam konstruksi, peralatan, dan pengoperasian kapal dagang. Konvensi tersebut mensyaratkan negara-negara penandatangan bendera untuk memastikan bahwa kapal-kapal yang ditandai oleh mereka mematuhi setidaknya standar ini.
2. *Port State Control* adalah pemeriksaan untuk kapal-kapal berbendera asing terhadap faktor keselamatan dan keamanan maritim serta perlindungan lingkungan laut, yang ketentuannya diatur oleh IMO.
3. *Abandon Ship* adalah meninggalkan kapal merupakan suatu perintah nakhoda yang diambil bilamana keadaan darurat yang terjadi di atas kapal seperti : terbakar, bocor, tidak dapat diatasi dan mengancam keselamatan jiwa di atas kapal.
4. *Fire Drill* adalah latihan pemadaman kebakaran di atas kapal
5. *Muster Station* adalah tempat berkumpul semua crew apabila ada perintah dari nakhoda untuk meninggalkan kapal ketika keadaan darurat.
6. *Muster List* (sijil keadaan darurat) adalah daftar yang berisi informasi dan perincian tugas atau tanggung jawab setiap awak kapal dalam menghadapi

keadaan darurat.

7. *Lifeboat* (sekoci keselamatan) adalah suatu pesawat yang mempunyai kemampuan untuk mempertahankan jiwa manusia dalam keadaan bahaya dan biasanya dilengkapi dengan motor penggerak.
8. *Lifejacket* (jaket keselamatan) adalah suatu alat yang terbuat dari gabus atau bahan lain yang sepadan sehingga dapat menahan tubuh seseorang 25% (dua puluh lima persen) anggota tubuh diatas permukaan air.
9. *Liferaft* (Rakit Penolong) adalah suatu pesawat yang mempunyai kemampuan untuk mempertahankan jiwa manusia dalam keadaan bahaya, alat tersebut dibiarkan mengembang hingga saatnya siap dipakai.
10. *Survival Craft* adalah pesawat keselamatan berupa sekoci dan sekoci karet.
11. *Rescue Boat* merupakan kapal penyelamat yang biasanya digunakan pada saat terjadi peristiwa orang terjatuh dari atas kapal.
12. *Hatch Cover* adalah tutup palkah pada kapal. Perlengkapan ini berfungsi untuk penutup lubang palkah di kapal dan untuk melindungi muatan di dalamnya dari air laut yang dapat masuk ke dalam palkah.
13. *Folding Type* adalah salah satu jenis tutup palkah untuk kapal yang memiliki palkah panjang, ruangan penyimpanan yang pendek untuk papan penutup palkah dan pengoperasian eksternal. Sistem ini dioperasikan dengan silinder hidrolik dan *crocodile arm*.
14. *Cabin* adalah ruang akomodasi di kapal untuk tempat tinggal awak kapal.
15. *Pilot Cabin* adalah ruang tinggal di dalam kapal untuk pandu.
16. *Hospital* adalah ruangan di dalam kapal untuk melakukan perawatan dan

pengobatan jika ada yang sakit di kapal.

17. *Rating* adalah bawahan bagian dek kapal.
18. *Gymnasium* adalah ruangan untuk berolahraga di kapal.
19. *Store Boatswain* yaitu ruangan gudang perlengkapan bosun/mandor.
20. *Store Chief Officer* yaitu ruangan gudang perlengkapan mualim I.
21. *Emergency Generator Room* yaitu ruangan generator darurat.
22. *Ship Office* yaitu ruangan kantor di kapal.
23. *Paint Store* yaitu ruangan gudang tempat menyimpan cat.
24. *CO2 Room* yaitu ruangan tempat menyimpan tabung gas CO2.
25. *Galley* yaitu ruangan dapur di kapal.
26. *Laundry Room* yaitu ruangan tempat mencuci pakaian di kapal.
27. *Tally Room* yaitu ruangan untuk melakukan pencatatan dan penghitungan muatan di atas kapal.
28. *Refrigerator Room* yaitu ruangan pendingin bahan makanan di atas kapal.

### **C. Kerangka pikir penelitian**

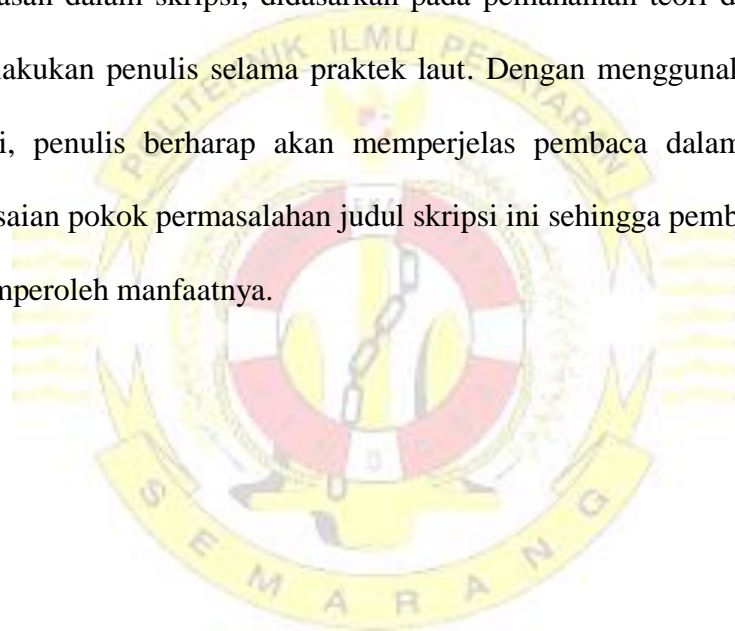
Pembahasan teori kaitannya dengan penulisan skripsi ini telah dijabarkan pada kajian pustaka, di mana terdapat uraian tentang keadaan darurat, peraturan keselamatan dan *Port State Control*.

Tujuan dari latihan keadaan darurat adalah untuk mencegah atau meminimalkan kerusakan yang diakibatkan dari keadaan darurat tersebut sehingga diperlukannya anak buah kapal yang cekatan dan terampil dalam menanggulangi dari keadaan darurat yang terjadi di atas kapal.

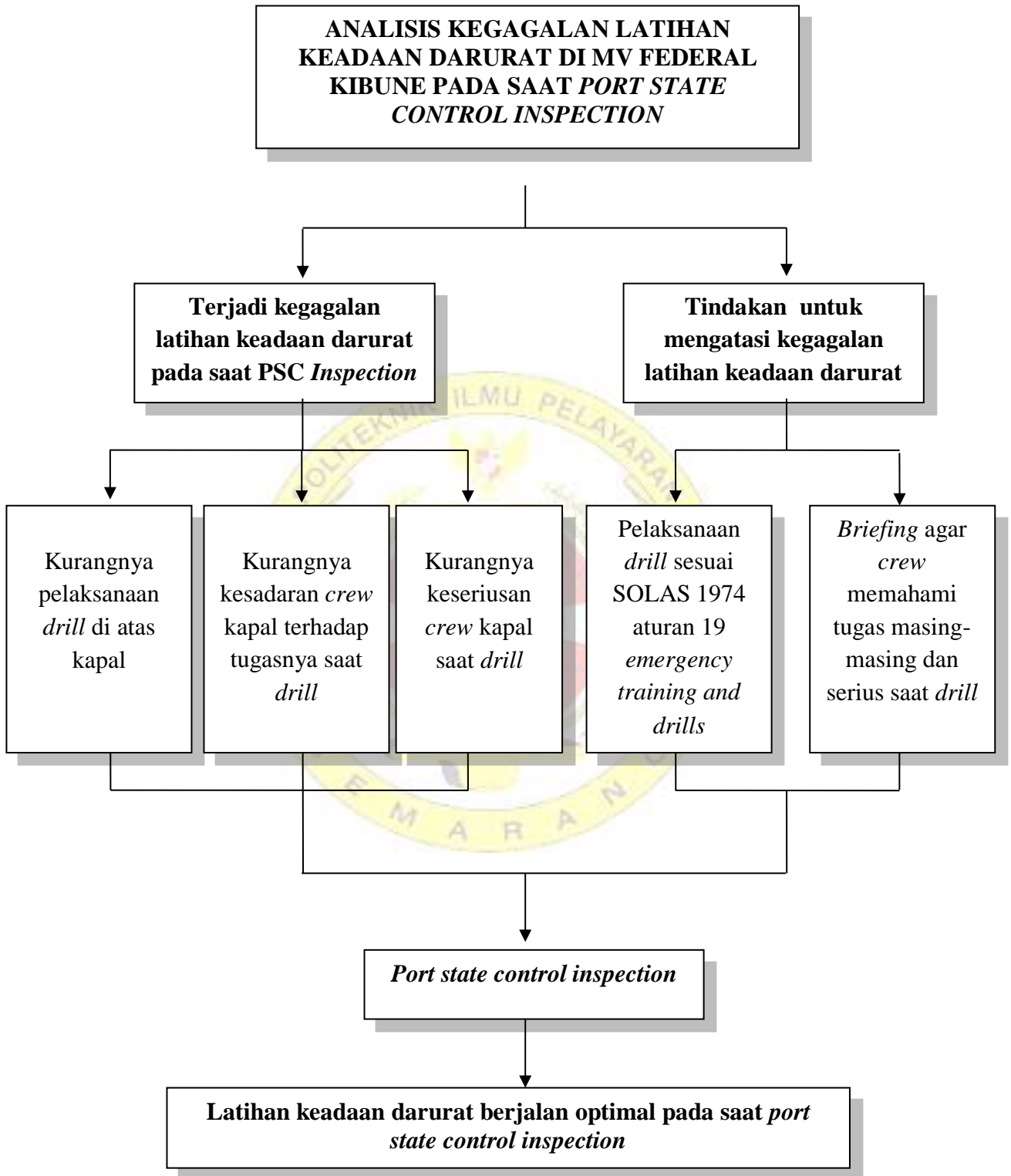
Untuk memenuhi tuntutan di atas maka secara berkala *Port State Control*

melaksanakan salah satu tugasnya yaitu melaksanakan pemeriksaan latihan keadaan darurat di atas kapal. *Port State Control* meminta pihak kapal melaksanakan latihan keadaan darurat. Hal ini dilakukan untuk memastikan bahwa *crew* benar-benar terampil dalam menanggulangi keadaan darurat sesuai SOLAS.

Dalam penulisan skripsi ini, penulis menggunakan kerangka berpikir untuk mempermudah penyelesaian pokok permasalahan yang menjadi pembahasan dalam skripsi, didasarkan pada pemahaman teori dan penelitian yang dilakukan penulis selama praktek laut. Dengan menggunakan kerangka pikir ini, penulis berharap akan memperjelas pembaca dalam memahami penyelesaian pokok permasalahan judul skripsi ini sehingga pembaca mengerti dan memperoleh manfaatnya.



**DIAGRAM KERANGKA PIKIR**



## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Simpulan**

Penelitian terhadap latihan keadaan darurat di atas kapal MV. Federal Kibune saat *port state control inspection* menemukan bahwa latihan keadaan darurat mengalami kegagalan dan harus diulang saat *port state control inspection*, kegagalan tersebut dalam hal pelaksanaan latihan keadaan darurat diatas kapal yang masih belum sesuai dengan peraturan yang ada. Hasil penelitian juga menggambarkan adanya tindakan-tindakan yang diambil untuk mengatasi kegagalan latihan keadaan darurat selama adanya kegiatan *port state control inspection*.

Berdasarkan penjabaran hasil penelitian pada bab sebelumnya penulis dapat menyimpulkan bahwa :

1. Penyebab terjadi kegagalan latihan keadaan darurat di MV. Federal Kibune pada saat *Port State Control Inspection* adalah :
  - a. Kurangnya pemahaman SOLAS 1974 *Chapter III-Life Saving Appliances and arrangements Part B Section I- Passenger Ships And Cargo Ships* aturan 19 tentang latihan keadaan darurat.
  - b. Kesadaran akan tugas dan tanggung jawab anak buah kapal terhadap tugasnya masing-masing saat pelaksanaan latihan keadaan darurat kurang baik. Hal ini mengakibatkan kegagalan latihan keadaan darurat yang membuat kapal mendapatkan *deficiency* dari *PSC Officer*.

- c. Pada saat dilaksanakan *briefing* tentang skenario latihan keadaan darurat, *crew* kurang memahami maksud dan tujuan yang disampaikan oleh *Chief Officer*.
2. Cara yang dilakukan *crew* kapal MV. Federal Kibune dalam mengatasi kegagalan latihan keadaan darurat pada saat *Port State Control Inspection* adalah :
- a. Pada saat *safety meeting* memberikan pemahaman kepada seluruh *crew* kapal tentang SOLAS 1974 *Chapter III* aturan 19 tentang latihan keadaan darurat, sampai *crew* benar-benar memahaminya.
  - b. Dengan membagikan *print out* tentang tugas dan tanggung jawab sesuai *muster list* kepada seluruh *crew*, agar pelaksanaan latihan keadaan darurat *crew* kapal dapat memahami tugas dan tanggung jawab masing-masing.
  - c. *Chief Officer* memberikan *briefing* tentang skenario pelaksanaan latihan keadaan darurat dengan terperinci dan menanyakan tugas dan tanggung jawab masing-masing sesuai dengan *muster list* yang sudah diberikan kepada seluruh *crew* kapal. Ketika *chief officer* menanyakan tugas kepada setiap *crew* kapal, maka *crew* kapal harus dapat menjawab sesuai dengan tugasnya yang tertera di *muster list*.

## **B. Saran**

Berdasarkan hasil penelitian yang telah diuraikan pada bab sebelumnya dimana telah ditemukan permasalahan dalam latihan keadaan darurat saat *port state control inspection* serta dilengkapi dengan pemecahan masalah tersebut.

1. Sebaiknya *Master* serta *officer* memberikan pelatihan keadaan darurat yang sering mengalami kegagalan pada saat *port state control inspection*. Pelatihan dilakukan oleh seluruh *crew* kapal dan dilakukan sesuai jadwal yang telah dibuat dan sebaiknya mengikuti SOLAS 1974 *Chapter III-Life Saving Appliances and arrangements Part B Section I- Passenger Ships and Cargo Ships* aturan 19 tentang latihan keadaan darurat. Sehingga jika sewaktu-waktu *port state control officer* melaksanakan *inspection* diatas kapal, maka seluruh *crew* kapal dapat melaksanakan latihan keadaan darurat secara optimal tanpa adanya kegagalan.
2. Seluruh *crew* kapal harus memiliki komitmen kerja yang mencakup beberapa aspek, yaitu :
  - a. *Crew* harus memiliki kesadaran akan tugas dan tanggung jawab pada saat pelaksanaan latihan keadaan darurat diatas kapal.
  - b. *Crew* harus memahami tentang organisasi keadaan darurat dalam pelaksanaan latihan keadaan darurat diatas kapal.
  - c. Membahas tentang kegagalan latihan keadaan darurat pada saat *safety meeting*.
  - d. Masing-masing *crew* kapal harus mempunyai etos kerja guna meningkatkan keberhasilan dalam pelaksanaan latihan keadaan darurat.



## Daftar Pustaka

Badan Diklat Perhubungan, 2000, *Kode Manajemen Keselamatan Internasional*, Jakarta

Darmawangsa, Darmadi, 2008, *Fight Like A Tiger Win Like A Champion : 8 Kekuatan Dahsyat Meraih Sukses Sejati*, Komputindo, Jakarta

IMO, 2001, *Safety Of Life at Sea SOLAS 1974*, London

IMO, 2001, *Procedure For Port State Control*, London

Kartini, Kartono, 2000, *Pengantar Metodologi Riset Sosial*, Maju Mandar, Bandung

Maulana, Heri D.J, 2009, *Promosi Kesehatan*, EGC, Jakarta

Moleong, Lexy, 2004, *Metedologi Penelitian Kualitatif*, Remaja Rosdakarya, Bandung

Nazir, 2005, *Metodologi Penelitian*, Ghalia Indonesia, Bogor

Purwantomo, A.H, 2004, *Prosedur Keadaan Darurat dan SAR*, Semarang.

Suryabrata, Sumadi, 2003, *Metodologi Penelitian*, Rajawali Press, Jakarta

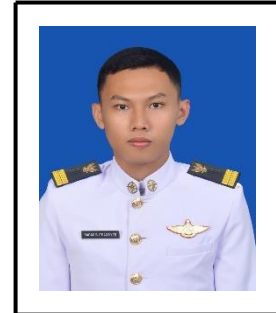
[https://www.researchgate.net/publication/277169966\\_Review\\_Michael\\_Huberma\\_n\\_Matthew\\_B\\_Miles\\_Eds\\_2002](https://www.researchgate.net/publication/277169966_Review_Michael_Huberma_n_Matthew_B_Miles_Eds_2002) diakses pada tanggal 7 April 2019

<http://docplayer.info/51338489-Iii-metode-penelitian-yaitu-winarno-surakhmad-metode-adalah-merupakan-cara-utama-yang.html> diakses pada tanggal 11 April 2019

<https://jalinankata.wordpress.com/2015/11/18/teknik-analisis-data-kualitatif/> diakses pada tanggal 12 April 2019

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Bagas Putranto Teguh Sutomo  
NIT : 52155616 N  
Tempat/Tgl. Lahir : Kab. Semarang / 21 Desember 1997  
Jenis Kelamin : Laki-laki  
Anak ke- : Pertama dari Tiga bersaudara



### Orang Tua

Ayah : Alm. Sismanto  
Ibu : Erika Diah Puspitasari  
Alamat : Sraten RT 003 RW 004 Kec. Tuntang Kab. Semarang

### Pendidikan

1. SDN Sidorejo Lor 03 ( 2003 – 2009 )
2. SMP Negeri 1 Salatiga ( 2009 – 2012 )
3. SMA Negeri 1 Salatiga ( 2012 – 2015 )
4. PIP Semarang ( 2015 – 2019 )

### Pengalaman Praktek Laut

Nama Kapal : MV. FEDERAL KIBUNE  
Perusahaan : ROSEX MARITIME SA/ OSAKA ASAHI KAIUN CO.LTD  
Masa Layar : 28 AGUSTUS 2018 – 28 AGUSTUS 2019