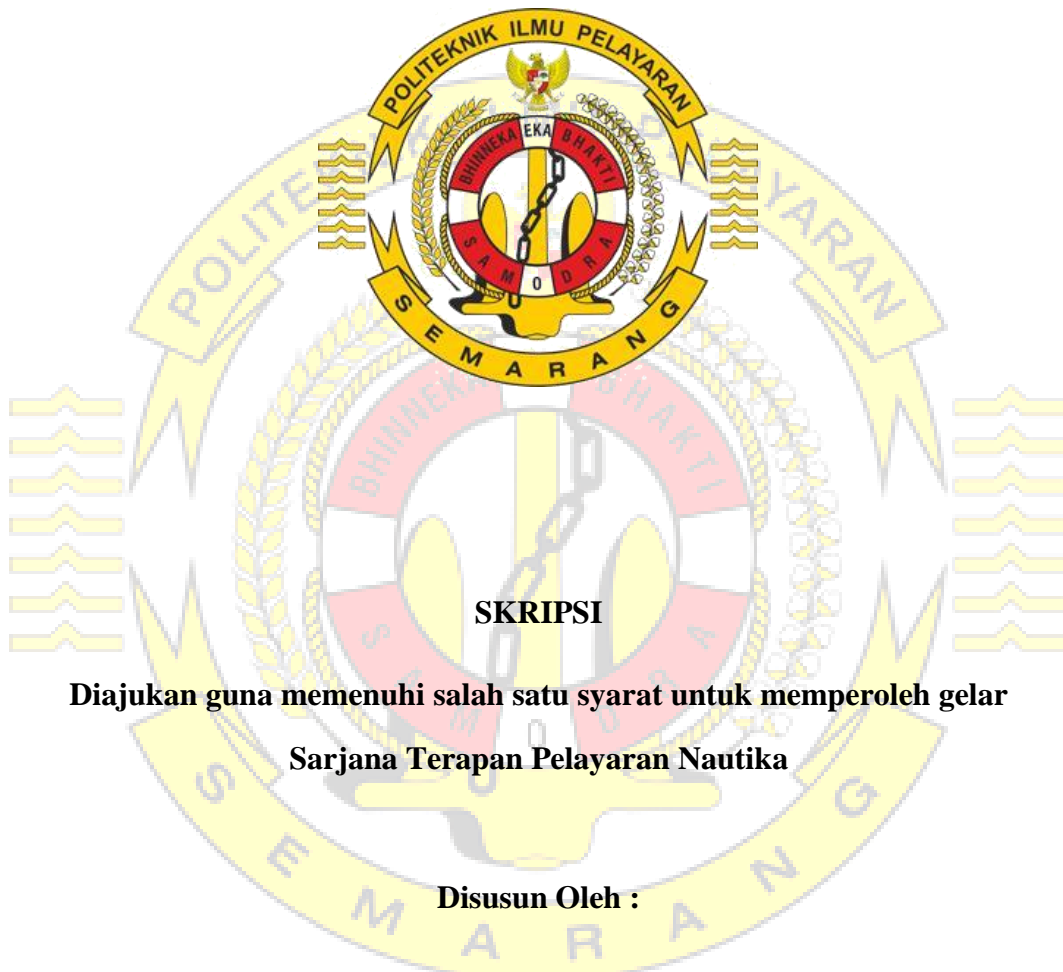


**STRATEGI OPTIMASI STANDAR LATIHAN KEADAAN
DARURAT DENGAN METODE FISHBONE DAN SWOT**



SKRIPSI

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Terapan Pelayaran Nautika**

Disusun Oleh :

MUHAMAD FIRDAUS

NIT. 52155572 N

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

HALAMAN PERSETUJUAN
STRATEGI OPTIMASI STANDAR LATIHAN KEADAAN
DARURAT DENGAN METODE FISHBONE DAN SWOT

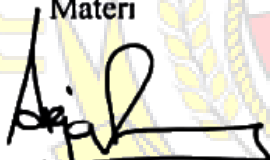
DISUSUN OLEH :

MUHAMAD FIRDAUS
NIT. 52155572 N

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

Semarang, 22 Juli 2019

Dosen Pembimbing I
Materi



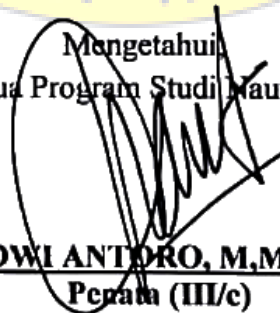
Capt. ARIKA PALAPA, M.Si.M.Mar.
Penata Tingkat 1(III/d)
NIP. 19760709 199808 1 001

Dosen Pembimbing II
Metodelogi dan Penulisan



SRI PURWANTINI, S.E, S.Pd, M.M.
Penata Tingkat 1(III/d)
NIP. 19661217198703 2 002

Mengetahui
Ketua Program Studi Nautika



Capt. DWI ANTORO, M,M,M.Mar.
Penata (III/c)
NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN
STRATEGI OPTIMASI STANDAR LATIHAN KEADAAN
DARURAT DENGAN METODE FISHBONE DAN SWOT

Disusun Oleh :

MUHAMAD FIRDAUS
NIT. 52155572. N

Telah diuji dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran
Serta dinyatakan lulus dengan nilai.....
Pada tanggal,2019

Penguji I



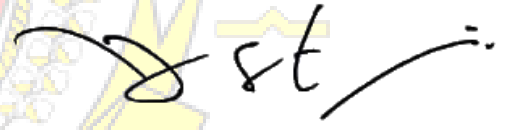
Capt. H. AGUS SUBARDI, M.Mar
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19550723 198303 1 001

Penguji II



Capt. ARHKA PALAPA, M.Sc., M.Mar.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19760709 199808 1 001

Penguji III



YUSTINA SAPANA S.ST., M.M.
Penata (III/c)
NIP. 19771129 200502 2 001

Dikukuhkan Oleh:

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG,

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc, M.Mar
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : MUHAMAD FIRDAUS

NIT : 52155572 N

Program Studi : NAUTIKA

Menyatakan bahwa penelitian yang saya buat dengan judul **“STRATEGI OPTIMASI STANDAR LATIHAN KEADAAN DARURAT DENGAN METODE FISHBONE DAN SWOT”** adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan/plagiat penelitian dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari penelitian ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat penelitian dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 22 Juli 2019

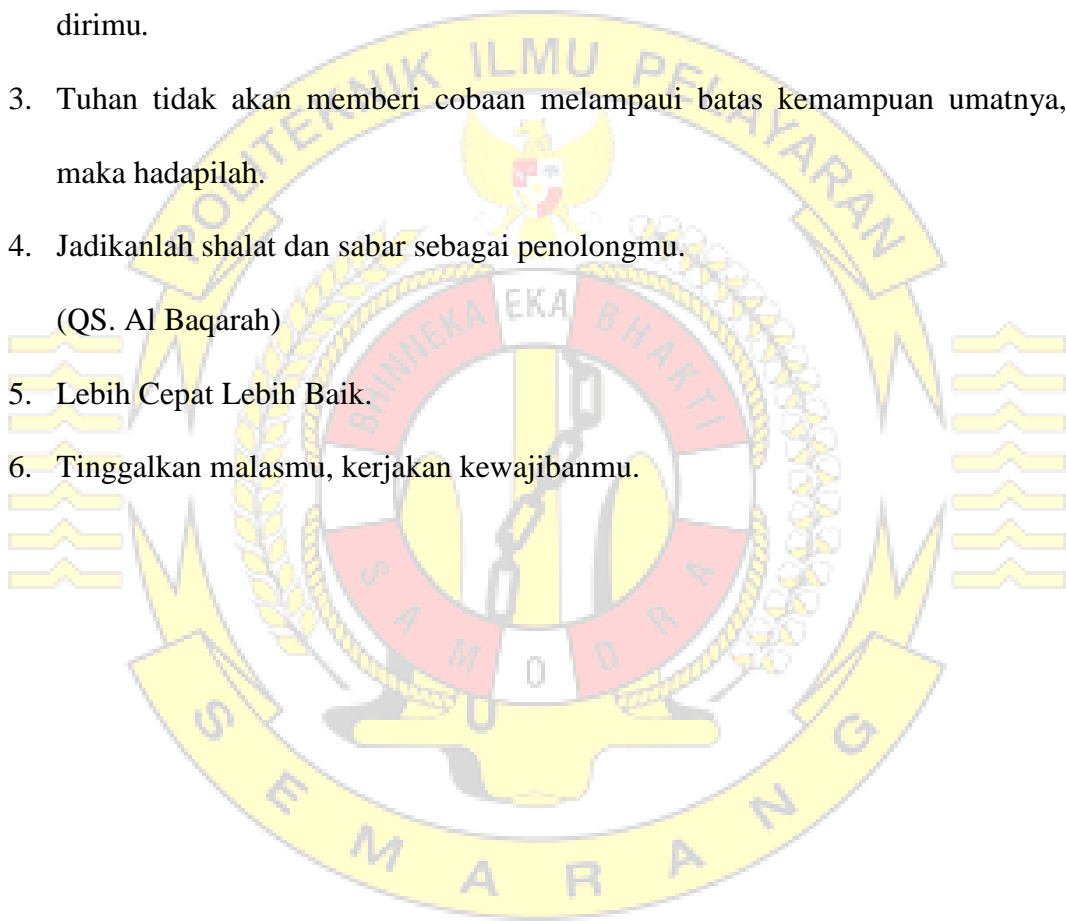
Yang menyatakan,



MUHAMAD FIRDAUS
NIT. 52155572.N

MOTTO

1. Segala sesuatunya prioritaskanlah orangtua mu, sesungguhnya kemudahan akan menyertaimu.
2. Kesuksesan hadir ketika kesempatan bertemu dengan kesiapan, maka siapkan dirimu.
3. Tuhan tidak akan memberi cobaan melampaui batas kemampuan umatnya, maka hadapilah.
4. Jadikanlah shalat dan sabar sebagai penolongmu.
(QS. Al Baqarah)
5. Lebih Cepat Lebih Baik.
6. Tinggalkan malasmu, kerjakan kewajibanmu.



HALAMAN PERSEMBAHAN

Sujud syukur ku persembahkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, Maha Agung, Maha Tinggi, Maha Adil, Maha Penyayang dan Maha Segalagalanya, atas takdirmu telah kau jadikan aku manusia yang senantiasa berfikir, berilmu, beriman, dan bersabar dalam menjalani kehidupann ini. Semoga keberhasilan ini menjadi satu langkah awal bagiku untuk meraih cita-cita besarku.

Segenap penghargaan dan penghormatan dari hati yang paling dalam. Karya ini akan dipersembahkan untuk:

1. Yth. Ayahanda Daridiri, Ibunda Nurasiyah, adik M. Zia Ulkhaq, Atiatul Maula, dan M. Wildan yang selalu memberikan kasih sayang dan selalu menjadi motivasi.
2. Yth. Capt. Arika Palapa, M.Si., M.Mar., selaku dosen pembimbing materi.
3. Yth. Ibu Sri Purwantini, S.E., S.Pd, M.M., selaku dosen pembimbing penulisan.
4. Para Dosen pengajar dan Perwira yang telah membantu selama menjalani pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
5. Teman-teman sekarasidenan Jawa Tengah, rekan-rekan angkatan LII, serta kakak tingkat dan adik tingkat yang selalu memberikan dukungan dan menemani langkahku di Bumi Singosari.
6. Seluruh Perwira dan kru kapal MV. Bara Anugerah yang telah membantu selama saya melaksanakan praktek laut.
7. Pada pembaca yang budiman semoga penelitian ini dapat bermanfaat dengan baik.

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena dengan rahmat serta hidayah-Nya penulis telah mampu menyelesaikan skripsi dengan judul **“STRATEGI OPTIMASI STANDAR LATIHAN KEADAAN DARURAT DENGAN METODE FISHBONE DAN SWOT”**. Maksud dan tujuan penelitian ini adalah sebagai persyaratan untuk memperoleh gelar Profesional Sarjana Terapan dalam bidang Nautika dan sebagai tugas akhir program Diploma IV tahun ajaran 2018 s/d 2019 di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan juga merupakan salah satu kewajiban taruna yang akan lulus memperoleh ijazah Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penelitian ini, peneliti telah banyak mendapat bimbingan serta bantuan dari berbagai pihak. Untuk itu pada kesempatan ini peneliti menyampaikan rasa terima kasih kepada yang terhormat :

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc, M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Capt. Dwi Antoro, M.M., M.Mar., selaku Ketua Program Studi Nautika.
3. Bapak Capt. Arika Palapa, M.Si., M.Mar., selaku dosen pembimbing materi.
4. Ibu Sri Purwantini, S.E., S.Pd., M.M., selaku dosen pembimbing penelitian, terima kasih atas bimbingan, arahan, serta bantuannya dalam pengerjaan penelitian.
5. Segenap manajemen PT. Jaya Samudera Karunia.
6. Segenap Perwira dan kru MV. Bara Anugerah yang telah memberikan ilmu dan keterampilan pada peneliti selama praktek berlayar.
7. Teman-teman angkatan LII yang membantu memberikan motivasi sehingga penelitian ini dapat terselesaikan.
8. Teman-teman di Mess Galangan B2 yang selalu mengingatkan dan memberikan semangat kepada saya untuk mengerjakan skripsi.

9. Semua pihak yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu, yang membantu dalam kelancaran pembuatan penelitian ini.

Akhirnya, Penulis berharap semoga skripsi ini mudah dipahami oleh setiap pembaca sehingga akan bermanfaat dan berguna bagi kita semua. Aamiin.

Semarang, 22 Juli 2019

Penulis



MUHAMAD FIRDAUS

NIT. 52155572. 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 TABEL.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
ABSTRAKSI.....	xiv
ABSTRACT.....	xv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Perumusan Masalah.....	3
C. Batasan masalah.....	4
D. Tujuan Penelitian.....	4
E. Manfaat Penelitian.....	5
F. Sistematika Penelitian.....	6

BAB II LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka.....8
B. Kerangka Pikir Penelitian.....25
C. Definisi Operasional.....27

BAB III METODE PENELITIAN

A. Metode Penelitian.....29
B. Waktu dan Tempat Penelitian.....29
C. Jenis dan Sumber Data.....30
D. Metode Pengumpulan Data.....31
E. Teknik Analisa Data.....34

BAB IV ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Obyek Penelitian.....49
B. Hasil Penelitian.....50
C. Pembahasan Masalah.....68

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan.....84
B. Saran.....84

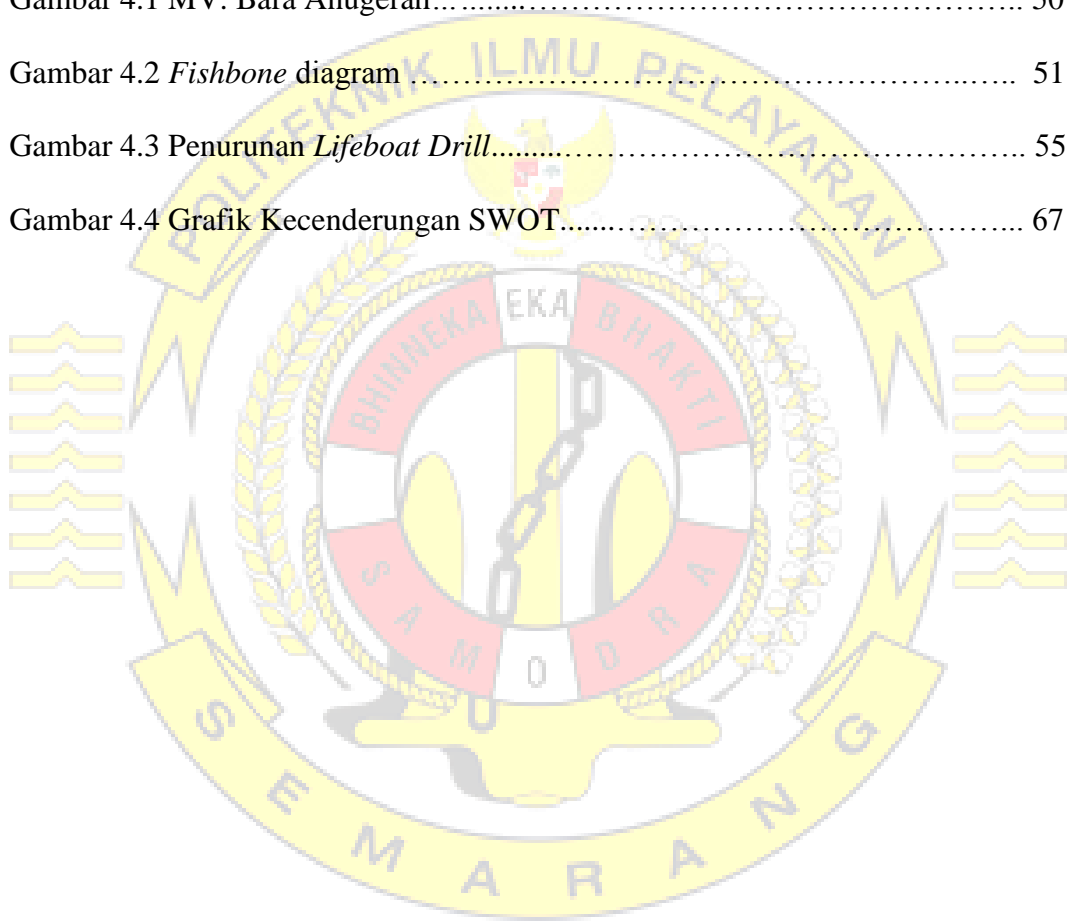
DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka pikir penelitian	26
Gambar 3.1 <i>Fishbone</i> diagram.....	36
Gambar 3.2 Matriks Strategi	41
Gambar 4.1 MV. Bara Anugerah.....	50
Gambar 4.2 <i>Fishbone</i> diagram	51
Gambar 4.3 Penurunan <i>Lifeboat Drill</i>	55
Gambar 4.4 Grafik Kecenderungan SWOT.....	67



DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Faktor internal & bobotnya.....	39
Tabel 3.2 Faktor eksternal & bobotnya	39
Tabel 3.3 <i>Internal Strategic Factor Analysis Summary (IFAS)</i>	34
Tabel 3.4 <i>External Strategic Factor Analysis Summary (EFAS)</i>	46
Tabel 3.5 Matriks SWOT.....	47
Tabel 4.1 Garis besar isi diagram <i>Fishbone Analysis</i>	52
Tabel 4.2 Faktor kekuatan IFAS.....	61
Tabel 4.3 Faktor kelemahan IFAS.....	62
Tabel 4.4 Faktor peluang EFAS	65
Tabel 4.5 Faktor ancaman EFAS.....	66
Tabel 4.6 Penggabungan IFAS dan EFAS.....	71
Tabel 4.7 Faktor-faktor Strategi (SO).....	74

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Lampiran 1.1 *Ship Particular*

Lampiran 1. Lampiran 1.2 *IMO Crew List*

Lampiran 2. Lampiran 2.1 *Launching of Life Boat*

Lampiran 2. Lampiran 2.2 *Safety Equipment*

Lampiran 3. Lampiran 3.1 Gambar *Familiarization* (pengenalan) dan *Training* (pelatihan) kepada Crew kapal.

Lampiran 3. Lampiran 3.2 Gambar Penurunan *Lifeboat*

Lampiran 3. Lampiran 3.3 Gambar *Safety Meeting* dan Pengisian Angket

Lampiran 3. Lampiran 3.4 Gambar *Maintenance Lifeboat*

Lampiran 4. Lampiran 4.1 Gambar Pelatihan *Emergency Drill*

Lampiran 4. Lampiran 4.2 Gambar MV. Bara Anugerah

ABSTRAKSI

Muhamad Firdaus, NIT 52155572 N, 2019, “*Strategi Optimasi Standar Latihan Keadaan Darurat Dengan Metode FISHBONE and SWOT*”, Skripsi Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Arika Palapa, M.Si.,M.Mar. dan Pembimbing II: Sri Purwantini, S.E, S.Pd, M.M.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui seberapa pentingnya kedisiplinan, ketertiban, dan ketrampilan dalam melaksanakan pelatihan keadaan darurat di atas kapal. Untuk menguji seberapa besar kesadaran crew terhadap standar latihan keadaan darurat di kapal. Sehingga apabila terjadi situasi berbahaya dapat ditanggulangi atau diminimalisir.

Jenis penelitian ini adalah deskriptif dan kualitatif, sedangkan analisisnya menggunakan metode *Fishbone Analysis* dan *SWOT Analysis*. Metode *Fishbone Analysis* digunakan untuk menemukan dan mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan kurang optimalnya latihan keadaan darurat dan metode *SWOT Analysis* digunakan untuk menyelesaikan permasalahan kurang optimalnya latihan keadaan darurat dari faktor – faktor yang telah ditemukan sebelumnya melalui *Fishbone Analysis*.

Hasil penelitian menunjukkan faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan optimalnya latihan keadaan darurat di MV. Bara Anugerah adalah pelatihan awak kapal sebelum on board yang lebih kompeten sesuai dengan standar perusahaan, keahlian awak kapal yang lebih merupakan suatu hal yang sangat diutamakan untuk dapat meningkatkan kepedulian dan kesadaran awak kapal tentang pentingnya latihan keadaan darurat *lifeboat drill*. Pengecekan dan perawatan peralatan *Emergency Drill* yang rutin secara berkala sangat diperlukan untuk mengetahui kondisi peralatan *Emergency Drill* yang masih layak ataupun sudah tidak layak. Tersedianya peralatan keadaan darurat yang baru serta memadai dari perusahaan merupakan suatu peluang yang sangat besar agar pelaksanaan latihan keadaan darurat berjalan dengan lancar tanpa ada hambatan peralatan yang rusak. Prosedur latihan keadaan darurat yang sesuai dan terarah, sehingga pada saat kejadian yang sesungguhnya awak kapal sudah siap dan sigap dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab masing-masing.

Kata Kunci: Strategi, Optimalisasi, Standar latihan keadaan darurat,

ABSTRACT

Muhamad Firdaus, NIT 52155572 N, 2019, “Standard Optimization Strategy for Emergency Drill with the SWOT and FISHBONE Method”, Nautical Department, Diploma IV Program, Merchant Marine Polytechnic of Semarang , Advisor I: Capt. Arika Palapa, M.Si.,M.Mar. and Advisor II: Sri Purwantini, S.E, S.Pd, M.M.

The purpose of this study was to find out how important discipline, order, and skills in carrying out emergency training on board. To test the crew's awareness of the standard emergency training on board. So that if a dangerous situation occurs, it can be overcome or minimized.

This type of research was descriptive qualitative, while the analysis used the Fishbone Analysis and SWOT Analysis methods. The Fishbone Analysis method is used to find and find out the factors that caused less optimal emergency training and the SWOT Analysis method was used to solve the less optimal problems of emergency training from the factors that had been found previously through Fishbone Analysis.

The results of the study showed the factors that influenced the optimal implementation of emergency training in the MV. Bara Anugerah was training the crew before on board which was more competent in accordance with company standards, the expertise of the crew was more of a priority to be able to increase the awareness. The awareness of the crew about the importance of Emergency Lifeboat Drill. Regular checking and maintenance of Emergency Drill of equipments were needed to determine the condition of Emergency Drill equipments that were still proper and not proper. The availability of adequate emergency equipments from the company was a big opportunities so that the implementation of emergency training will run smoothly without any damaged equipment. Emergency Drill procedure, to carry out the procedure of Emergency Drill that was appropriate so that when the incident happens, the crew will be ready and having readiness to carry out their duties and responsibilities.

Keywords: Strategy, Optimization, Emergency Drill Procedure.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kapal laut sebagai transportasi angkutan laut yang sangat penting yang membawa muatan dari suatu tempat ke tempat lain dengan aman, cepat, tertib, dan teratur. Dengan berkembangnya ilmu pengetahuan dan kemajuan teknologi sekarang ini banyak kapal-kapal baru dibangun dengan teknologi canggih, tetapi tidak menutup kemungkinan terjadinya musibah di laut nantinya. Banyaknya alat-alat keselamatan di kapal belum menjamin untuk mampu menanggulangi musibah yang timbul, tanpa adanya sosialisasi alat-alat tersebut. Oleh karena itu perlu adanya pelatihan-pelatihan secara rutin. Dengan diadakannya pelatihan itu akan dapat membantu kita lebih mengerti dan memahami bagaimana cara-cara mengatasi keadaan darurat dikapal bila benar-benar terjadi nantinya.

Kapal bergerak dengan daya dorong pada kecepatan bervariasi melintasi berbagai daerah pelayaran dalam kurun waktu tertentu, akan mengalami problematika yang disebabkan oleh faktor-faktor seperti cuaca buruk, keadaan alur pelayaran, manusia, peralatan dikapal, dan lain-lain yang belum dapat diduga oleh kemampuan manusia dan pada akhirnya dapat menimbulkan gangguan pelayaran tersebut, misalnya kelalaian, keteledoran, menganggap semua hal itu kurang mendapat perhatian, kurang tertib, kurang disiplin, kurang siap, kurang paham, kurangnya pengamatan sekeliling sehingga tidak akan mengerti dan memahami secara benar tentang pelatihan keadaan darurat.

Keadaan darurat adalah keadaan di luar keadaan normal yang terjadi di atas kapal yang mempunyai kecenderungan yang dapat mengancam keselamatan jiwa manusia dan harta benda atau dimana kapal mengalami musibah, sehingga semua orang harus meninggalkan kapal dengan menggunakan alat-alat penolong yang tersedia dikapal misalnya :

1. *Live saving appliances* yang meliputi *life jacket, life bouy, life boat, life raft, life line, emergency signal (parachute signal, red hand flare, smoke signal)*.
2. *Fire fighting equipment* yang meliputi *emergency fire pump, fire hydrants, hose and nozzles, fire extinguishers, smoke detector and fire detector system, CO2 installation, sprinkle system, fireman outfits and breathing apparatus*.

Keadaan darurat kapal dapat dikelompokkan berdasarkan jenis keadaan itu antara lain tubrukan, kebakaran, orang jatuh ke laut, tumpah minyak, pertolongan orang cidera, tindakan kerusakan mesin kemudi, tindakan menghadapi teroris, tindakan meninggalkan kapal, dan lain-lain.

Sedangkan faktor alat seperti kerusakan dan tidak berfungsinya peralatan dikarenakan kurang diadakannya pemeriksaan perawatan dan percobaan peralatan tersebut misalnya dengan pelatihan mengatasi keadaan darurat dikapal sehingga secara tidak langsung officer sekaligus mengadakan pemeriksaan dan perawatan bagian-bagian yang rusak, serta percobaan terhadap peralatan tersebut agar jika kapal terjadi keadaan darurat peralatan penyelamat siap digunakan. Keadaan darurat dapat terjadi karena faktor alam, misalnya cuaca yang buruk, keadaan alur pelayaran.

yang tidak baik, sehingga dapat mengakibatkan terhambatnya pelayaran.

Semua tindakan tersebut dimaksudkan agar awak kapal yang kapalnya dalam keadaan bahaya dapat menolong dirinya sendiri maupun orang lain atau pun dapat menyelamatkan kapal dan isinya secara cepat dan tepat namun pada kenyataannya banyak para awak kapal yang tidak memiliki pengetahuan yang cukup tentang bagaimana cara menyelamatkan diri di laut sehingga pada saat keadaan darurat di kapal, para awak kapal tidak menggunakan semua peralatan keselamatan jiwa dilaut, para awak kapal tidak melaksanakan dengan sungguh-sungguh dan dengan penuh kesadaran yang tinggi. Pada saat kejadian sesungguhnya, kurang disiplin dan kurang kesiapan awak kapal dalam menghadapi keadaan darurat akan menimbulkan keadaan darurat yang mempunyai resiko sangat fatal.

Berdasarkan pengalaman pada waktu taruna praktek laut di kapal MV. Bara Anugerah ternyata banyak juga awak kapal yang kurang mengetahui tentang kedisiplinan, ketertiban, dan ketrampilan dalam melaksanakan pelatihan-pelatihan. Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan keseluruhan tersebut diatas dan mengingat pentingnya mengatasi timbulnya keadaan darurat, maka penulis tertarik untuk mengadakan penelitian dengan judul : **”Strategi optimasi standar latihan keadaan darurat dengan Metode Fishbone dan SWOT”**.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya, maka masalah pokok yang akan dibahas adalah sebagai berikut :

1. Strategi apa yang digunakan untuk mengoptimalkan latihan keadaan darurat ?
2. Bagaimana usaha-usaha yang dilakukan oleh pimpinan kapal dalam mengoptimalkan latihan keadaan darurat ?

C. Batasan Masalah

Dalam penyusunan skripsi ini, agar tidak terjadi kesalahan serta mengingat luasnya ilmu pengetahuan dan opini yang berhubungan dengan permasalahan yang dikarenakan terbatasnya pengetahuan dan waktu penelitian, maka dalam penyusunan skripsi ini tidak mungkin menguraikan secara menyeluruh, melainkan hanya membahas tentang hal ihwal pelaksanaan yang berkaitan dengan latihan keadaan darurat dikapal MV. Bara Anugerah, sedang yang dibahas yaitu :

1. Optimalisasi latihan sekoci penolong agar dapat meningkatkan kedisiplinan, ketertiban, dan ketrampilan crew dalam melaksanakan latihan sekoci (*lifeboat drill*) yang sebenarnya ataupun pada saat latihan, guna menunjang keselamatan jiwa di laut selama penulis melaksanakan praktek di kapal MV. Bara Anugerah.
2. Perawatan dan pemeliharaan alat-alat sekoci penolong secara intensif dan serius.

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan pengalaman dan pengamatan peneliti selama praktek di atas kapal, maka tujuan penelitian adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui strategi yang dilakukan untuk mengoptimalkan latihan keadaan darurat di MV. Bara Anugerah.
2. Mengetahui usaha-usaha yang perlu dilakukan oleh pimpinan kapal dalam mengoptimalkan latihan keadaan darurat di atas kapal.

E. Manfaat Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang muncul di atas, maka penelitian ini dapat memberikan manfaat dan berguna bagi berbagai pihak, antara lain :

1. Manfaat secara teoritis
 - a. Menambah pengetahuan, masukan dan pengalaman bagi pembaca dalam mengembangkan wawasan dalam bidang keselamatan kerja dikapal khususnya mengenai pelaksanaan latihan keadaan darurat di atas kapal.
 - b. Menambah perbendaharaan perpustakaan PIP Semarang dan menambah pengetahuan pembaca civitas akademika terutama taruna semester IV yang akan melaksanakan prala, serta taruna semester VIII yang akan menjadi perwira diatas kapal.
2. Manfaat secara praktis
 - a. Sebagai masukan bagi crew dalam pelaksanaan *Emergency drill* dan perawatan alat sekoci penolong diatas kapal.
 - b. Memberi gambaran tentang pentingnya kedisiplinan, ketertiban, dan ketrampilan dalam melaksanakan pelatihan keadaan darurat diatas kapal.

F. Sistematika Penelitian

Untuk mengikuti dan mempermudah sistematika penelitian Skripsi ini, maka penyajian Skripsi ini dibuat terdiri dari 5 (lima) bab, dimana tiap-tiap bab selalu berkesinambungan dan merupakan suatu rangkaian yang tidak dapat terpisahkan.

BAB I PENDAHULUAN

Pendahuluan berisi hal-hal yang berkaitan dengan Latar Belakang, Perumusan Masalah, Batasan Masalah, Tujuan Penulisan, Manfaat Penulisan, dan Sistematika Penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Pada bab II peneliti menulis tentang landasan teori yang berkaitan dengan penelitian yang dibuat antara lain: Tinjauan Pustaka yaitu keterangan dari buku atau referensi yang mendukung tentang penelitian yang dibuat, dalam bab II juga memuat tentang Kerangka Pikir Penelitian yang menjadi pedoman dalam berjalannya penelitian.

BAB III METODE PENELITIAN

Dalam metodologi penelitian ini berisi tentang metode yang digunakan, waktu dan tempat penelitian, jenis dan sumber data dalam penelitian, metode pengumpulan data, teknik keabsahan data, teknik analisis data. Metode pengumpulan data merupakan cara untuk mengumpulkan data. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini sesuai dengan tujuan penelitian.

BAB IV ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam penelitian bab IV akan berisikan Hasil Penelitian dan Pembahasan atas penelitian yang dibuat yang membahas antara lain Gambaran Umum Objek Yang Diteliti, Hasil Penelitian dan Analisis Data serta Pembahasan Masalah, guna pemecahannya.

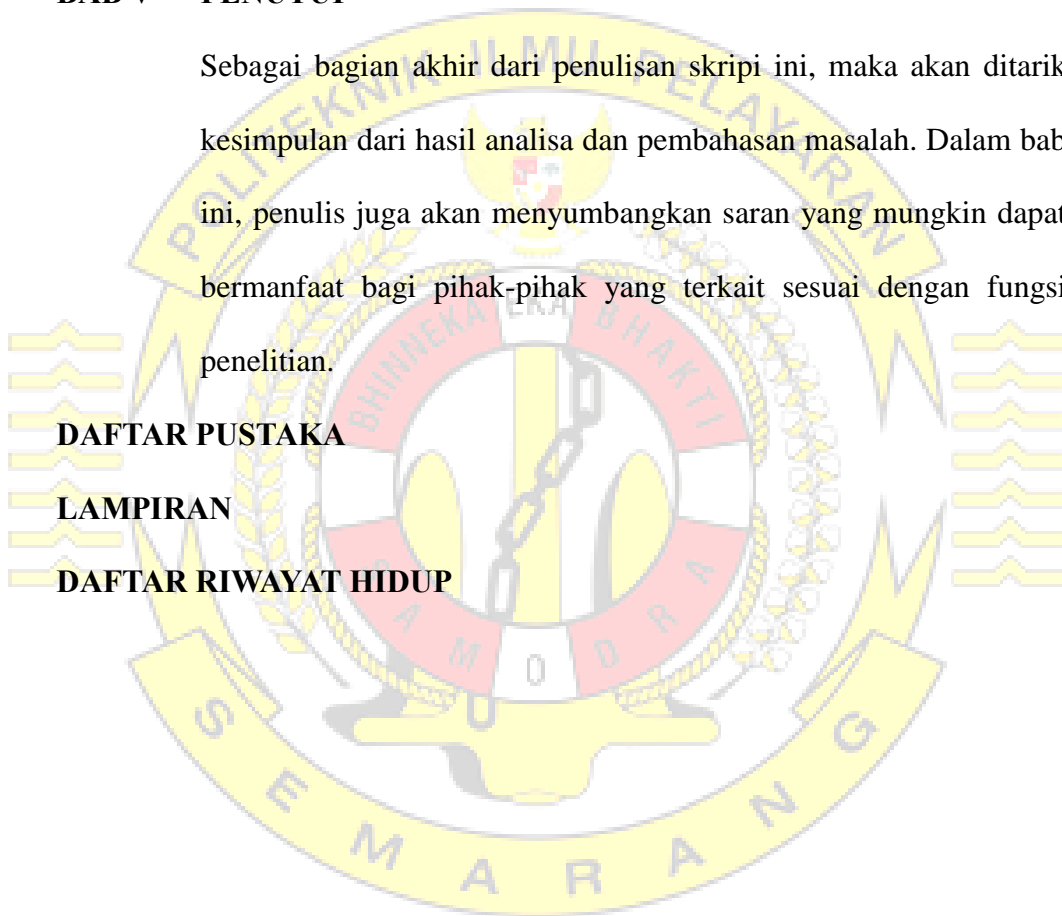
BAB V PENUTUP

Sebagai bagian akhir dari penulisan skripsi ini, maka akan ditarik kesimpulan dari hasil analisa dan pembahasan masalah. Dalam bab ini, penulis juga akan menyumbangkan saran yang mungkin dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait sesuai dengan fungsi penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Tinjauan pustaka penulisan skripsi ini yang mendukung dalam pembahasan ataupun penulisan serta yang melandasi judul penelitian, berupa pengertian-pengertian dan istilah, dikutip oleh penulis dari beberapa sumber pustaka. Penulis dalam menguraikan pembahasan berikut berharap dapat menjadi satu kesatuan utuh yang dapat dijadikan landasan dalam penyusunan kerangka pikir.

1. Strategi

Menurut Freddy Rangkuti (2014:3) strategi yaitu suatu alat untuk mencapai tujuan. Tujuan utamanya adalah supaya perusahaan dapat melihat secara obyektif kondisi-kondisi internal dan eksternal, sehingga perusahaan dapat mengantisipasi perubahan lingkungan eksternal.

Sedangkan menurut penulis, strategi di artikan sebagai suatu proses mencari cara atau solusi untuk memecahkan suatu masalah dengan tepat dan aman.

2. Optimalisasi

Optimalisasi berasal dari kata optimal yang berarti terbaik, tertinggi, paling menguntungkan, menjadikan paling baik, menjadikan paling tinggi, pengoptimalan proses. Optimalisasi adalah suatu tindakan, proses, atau metodologi untuk membuat sesuatu menjadi lebih/sepenuhnya sempurna, fungsional, atau lebih efektif dalam suatu pekerjaan dengan hasil dan keuntungan yang besar tanpa harus mengurangi kualitas dari suatu pekerjaan.

Menurut S Rao, John Wiley dan Sons dalam bukunya *Introduction to optimization* (2011:421), mengemukakan bahwa optimalisasi sebagai proses untuk mendapatkan keadilan yang memberikan nilai maksimum atau minimum dari suatu fungsi.

3. Keadaan Darurat

Suatu keadaan darurat biasanya terjadi akibat tidak bekerja normalnya suatu sistem secara procedural maupun gangguan dari alam. Menurut Capt. Agus Hadi Purwantomo MM.,M.Mar, *Emergency Prosedur dan SAR* adalah suatu keadaan diluar keadaan normal yang terjadi diatas kapal yang mempunyai tingkat kecenderungan akan dapat membahayakan jiwa manusia, harta, benda, dan lingkungan dimana kapal kapal berada.

Menurut Badan Diklat Perhubungan, Personal Safety and Social Responsibility, Basic Safety Training Modul 4 keadaan darurat adalah keadaan yang lain dari keadaan normal yang mempunyai kecenderungan atau potensi tingkat yang membahayakan baik bagi manusia, harta, benda, maupun lingkungan.

1. Macam-macam Keadaan Darurat

Kendala pada saat kapal berlayar dapat disebut sebagai keadaan darurat. Keadaan darurat adalah keadaan diluar keadaan normal yang cenderung dapat mengancam keselamatan awak kapal, kapal, dan muatannya. Sehingga keadaan darurat itu dapat dicontohkan sebagai berikut.

1). Tubrukan Kapal di Laut

Keadaan darurat karena tubrukan kapal dengan kapal atau kapal sengan dermaga maupun dengan benda terapung lainnya akan mengakibatkan terjadinya kerusakan pada kapal dan dapat menimbulkan korban manusia, tumpahan minyak ke laut pada kapal tanki, dan kebakaran. Situasi lainnya adalah kepanikan atau ketakutan bagi penumpang kapal dan justru memperlambat tindakan bagi para anak buah kapal dalam menangani atau berusaha untuk memperkecil keadaan darurat tersebut.

2). Ledakan/Kebakaran di Kapal

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 nahkoda dan ABK.

Keadaan darurat pada situasi kebakaran dan ledakan tentu sangat berbeda dengan keadaan darurat karena tubrukan, sebab pada situasi yang demikian terdapat kondisi yang panas dan ruang gerak yang terbatas dan kadangkadangkang kepanikan atau ketidaksiapan petugas untuk bertindak mengatasi keadaan maupun peralatan yang digunakan sudah tidak layak atau tempat penyimpanan telah berubah.

3). Kandas

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

Pada saat kapal kandas tidak bergerak, posisi kapal akan sangat tergantung pada permukaan dasar laut atau sungai dan situasi didalam kapal tentu akan tergantung juga pada keadaan kapal tersebut.

Pada kapal kandas terdapat kemungkinan kapal bocor dan menimbulkan pencemaran atau bahaya tenggelam kalau air masuk kedalam kapal tidak dapat diatasi, sedangkan bahaya kebakaran tentu akan dapat terjadi bahan bakar atau minyak terkontaminasi dengan jaringan listrik yang rusak menimbulkan nyala api dan tidak terdeteksi sehingga menimbulkan kebakaran.

Kemungkinan kecelakaan manusia akibat kapal kandas dapat saja terjadi karena situasi yang tidak terduga atau terjatuh pada saat terjadi perubahan posisi kapal.

Kapal kandas sifatnya dapat permanen dan dapat pula bersifat sementara tergantung pada posisi permukaan dasar laut atau sungai, ataupun cara mengatasinya sehingga keadaan darurat seperti ini akan membuat situasi di lingkungan kapal akan menjadi rumit.

4). Kebocoran atau 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.

Air yang masuk dengan cepat sementara kemampuan untuk mengatasi kebocoran terbatas, bahkan kapal menjadi miring membuat situasi sulit diatasi. Keadaan darurat ini akan menjadi rumit apabila pengambilan

keputusan dan pelaksanaannya tidak didukung sepenuhnya oleh seluruh anak buah kapal, karena upaya untuk mengatasi keadaan tidak didasarkan pada azas keselamatan dan kebersamaan.

5). Orang jatuh ke laut (*Man over boat*)

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

Pertolongan yang diberikan tidak dengan mudah dilakukan karena akan sangat tergantung pada keadaan cuaca saat itu serta kemampuan yang akan memberi pertolongan, maupun fasilitas tersedia.

6). Pencemaran

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

Upaya untuk mengatasi pencemaran yang terjadi merupakan hal yang sulit karena untuk mengatasi pencemaran yang terjadi memerlukan peralatan, tenaga manusia yang terlatih dan kemungkinan-kemungkinan risiko yang harus ditanggung oleh pihak yang melanggar ketentuan tentang pencegahan pencemaran.

2. Tata Cara Khusus dalam Prosedur Keadaan Darurat

1). Kejadian Tubrukan Kapal di Laut (*Imminent collision*) :

- a). Bunyikan sirine bahaya (*Emergency alarm sounded*)
- b). Menggerakkan kapal sedemikian rupa untuk mengurangi pengaruh tubrukan.

- c). Pintu-pintu kedap air dan pintu-pintu kebakaran otomatis ditutup.
 - d). Lampu-lampu deck dinyalakan.
 - e). Nahkoda diberitahu.
 - f). Kamar mesin diberitahu.
 - g). VHF dipindah ke channel 16.
 - h). Awak kapal dan penumpang dikumpulkan di stasiun darurat.
 - i). Posisi kapal tersedia di ruangan radio untuk diberitakan dan diperbaharui apabila ada perubahan.
 - j). Setelah tubrukan, got-got dan tangki-tangki diukur/sounding.
- 2). Kapal Kandas, Terdampar (*stranding*)
- a). Stop mesin.
 - b). Bunyikn sirine bahaya.
 - c). Pintu-pintu kedap air ditutup.
 - d). Nahkoda diberitahu
 - e). Kamar mesin diberitahu.
 - f). VHF dipindah ke channel 16.
 - g). Tanda-tanda bunyi kapal kandas dibunyikan.
 - h). Lampu dan sosok-sosok benda diperlihatkan.
 - i). Lampu deck dinyalakan.
 - j). Got-got dan tangki-tangki diukur/sounding.
 - k). Kedalaman laut disekitar kapal diukur/sounding.
 - l). Posisi kapal tersedia dikamar radio untuk diberitakan dan diperbaharui apabila ada perubahan.

3). Kebakaran di Kapal (*Board on Fire*)

- a). Sirine bahaya dibunyikan;
(satu panjang dan satu pendek secara terus menerus).
- b). Regu-regu pemadam kebakaran yang bersangkutan siap dan mengetahui lokasi kebakaran.
- c). Ventilasi, pintu-pintu kebakaran otomatis, pintu-pintu kedap air ditutup.
- d). Lampu-lampu deck dinyalakan.
- e). Nahkoda diberitahu.
- f). Kamar mesin diberitahu.
- g). Posisi kapal tersedia di kamar radio untuk diberitakan dan diperbaharui apabila ada perubahan.

4). Kebocoran dikapal (*Flooding*)

- a). Sirine bahaya dibunyikan.
- b). Siap-siap dalam keadaan darurat.
- c). Pintu-pintu kedap air ditutup.
- d). Nahkoda diberitahu.
- e). Kamar mesin diberitahu.
- f). Posisi kapal tersedia di kamar radio untuk diberitakan dan diperbaharui apabila ada perubahan.
- g). Berkumpul di sekoci/rakit penolong (meninggalkan kapal).
- h). Sirine tanda berkumpul di sekoci/rakit penolong untuk meninggalkan kapal, misalnya kapal akan tenggelam yang dibunyikan atas perintah nahkoda tujuh kali panjang satu kali pendek secara terus menerus.

i). Awak kapal berkumpul di sekoci penolong/rakit penolong.

5). Orang jatuh ke laut (*Man Over Boat*)

a). Lemparkan pelampung yang sudah dilengkapi dengan lampu apung dan asap, dekat dengan orang jatuh.

b). Usahakan orang yang jatuh terhindar dari benturan kapal dan baling-baling.

c). Posisi dan letak pelampung diamati.

d). Mengatur gerak untuk menolong (bila tempat untuk mengatur gerak cukup, disarankan menggunakan metode “Williamson Turn”).

e). Tugaskan seseorang untuk mengawasi orang yang jatuh agar tetap terlihat.

f). Bunyikan tiga suling panjang dan diulang sesuai kebutuhan.

g). Regu penolong siap disekoci.

h). Nahkoda diberitahu.

i). Kamar mesin diberitahu.

j). Letak atau posisi kapal terhadap orang yang jatuh diplot.

k). Posisi kapal tersedia di kamar radio untuk diberitakan dan diperbaharui apabila ada perubahan.

6). Pencemaran

a). Bunyikan sirine/alarm bahaya, untuk memberitahukan kepada semua orang yang ada di atas kapal.

- b). Melaporkan kejadiannya kepihak-pihak terkait, seperti :
Syahbandar, *port control*, stasiun radio pantai terdekat.
- c). Menghentikan aktivitas yang sedang dilakukan.
- d). Nahkoda diberitahu, untuk *over all command*
- f). Kamar mesin diberitahu, untuk menyiapkan mesin-mesin yang diperlukan
- g). Pada malam hari lampu-lampu deck dinyalakan, untuk penerangan kerja.
- h). Regu-regu pencemaran mengatasi pencemaran dengan menggunakan semua peralatan yang ada.
- i). Bila pencemaran tidak dapat ditanggulangi, maka segera pancarkan distress message May day 3x
- j). Buat kronologi kejadian untuk pelaporan ke pihak-pihak terkait dan untuk penyelesaian asuransi.

3. Tujuan Latihan Keadaan Darurat

Menurut Capt. Agus Hadi Purwantono MM., M.Mar, tujuan dilaksanakan latihan keadaan darurat diatas kapal adalah :

- 1). Menjaga ketrampilan awak kapal dalam mempergunakan peralatan yang dapat dipakai untuk menanggulangi keadaan darurat.
- 2). Menjaga kesiapan awak kapal baik fisik maupun mental dalam menghadapi dan mengatasi keadaaan darurat.
- 3). Membiasakan diri awak kapal dalam keadaan darurat, sehingga rasa panic dapat dikurangi bila keadaan darurat benar-benar terjadi

4). Memeriksa kondisi peralatan, sehingga semua peralatan selalu dalam keadaan baik dan siap pakai.

4. Peraturan-peraturan Keselamatan

a. Menurut SOLAS 1974, BAB III, bagian A-Umum, Peraturan 25 :

Muster list dan prosedur :

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-posisi mana yang harus diambil oleh tiap anggota dan tugas-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. Turunan-turunannya harus digantungkan diberbagai bagian dari kapal, dan terutama ditempat-tempat kediaman awak kapal.

5). Sijil kumpul harus memperlihatkan tugas-tugas yang ditetapkan untuk berbagai anggota awak kapal berkenaan dengan :

a). Penutupan pintu-pintu kedap air, katup-katup dan mekanisme penutupan lubang-lubang pembuangan, lubang-lubang tuang abu dan pintu-pintu kebakaran.

b). Melengkapi sekoci-sekoci penolong (termasuk pesawat c) radio jinjing untuk pesawat penyelamatan) dan ala-alat penyelamat lain.

- c). Peluncuran sekoci penolong
 - d). Persiapan umum alat-alat penyelamat lain
 - e). Meng-apel para penumpang
 - f). Pemadam kebakaran, dengan memperhatikan bagan-bagan pengendalian kebakaran kapal
- 6). Sijil kumpul harus memperhatikan berbagai tugas yang dibebankan kepada para anggota bagian pelayanan terhadap para penumpang di dalam keadaan darurat. Tugas-tugas ini meliputi :
- a). Memperingati 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 dilorong-lorong dan ditangga-tangga tapak, dan pada umumnya, mengendalikan gerakan-gerakan para penumpang
 - e). Memastikan bahwa persediaan selimut-selimut telah dibawa ke sekoci-sekoci penolong
- 7). Tugas-tugas yang ditunjukkan oleh sijil kumpul yang berkaitan dengan pemadam kebakaran sesuai dengan subparagraph 5) (f) Peraturan ini harus meliputi segala sesuatu yang berkenaan dengan :
- a). Pengawasan regu-regu pemadam kebakaran yang dibebani tugas memadamkan kebakaran.

- b). Tugas-tugas khusus yang dibebankan berkkenaan dengan penanganan perlengkapan dan instalasi pemadam kebakaran.
- 8). Sijil kumpul harus memperinci isyarat-isyarat tertentu untuk memanggil semua awak kapal kestasiun-stasiun sekoci, stasiun rakit penolong dan stasiun pemadam kebakaran mereka, dan harus memberikan perincian iyarat-isyarat ini secara lengkap.

Isyarat-isyarat ini harus diperdengarkan dengan suling atau sirine dan, kecuali di kapal-kapal penumpang dipelayaran-pelayaran internasional jarak dekat dan di kapal-kapal barang yang panjangnya kurang dari 54,7 meter (150 kaki), isyarat-isyarat harus ditambah dengan isyarat-isyarat lain yang harus dijalankan dengan listrik. Semua isyarat ini harus dilayani dari anjungan.

- b. Peraturan 26 : mempraktekkan Muster list dan pelaksanaan latihan
 - 1). Di kapal-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.
 - 2). Di kapal-kapal, mengumpulkan para awak kapal untuk latihan sekoci dan latihan kebakaran harus dilaksanakan dengan selang-selang waktu tidak lebih dari satu bulan, dengan ketentuan bahwa mengumpulkan para awak kapal untuk latihan sekoci dan latihan

kebakaran itu harus dilaksanakan didalam waktu 24 jam sejak kapal meninggalkan suatu pelabuhan, jika lebih dari 25 persen awak kapal telah diganti di pelabuhan tersebut.

- 3). Pada pelaksanaan berkumpul bulanan di kapal-kapal barang, perlengkapan-perengkapan sekoci harus diperiksa untuk memperoleh kepastian bahwa benar-benar lengkap.
- 4). Tanggal pada waktu latihan dilaksanakan, dan perincian-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-kapal penumpang) atau bulan (untuk kapal-kapal barang) jika dilaksanakan berkumpul atau hanya sebagian saja. Pencatatan harus dilakukan yang menyatakan keadaan-keadaan dan ulasan berkumpul yang telah dilaksanakan itu. Laporan tentang pemeriksaan perlengkapan sekoci di kapal-kapal barang harus dicantumkan dalam buku harian, yang harus juga dicatat kejadian ketika sekoci-sekoci diayunkan keluar dan diturunkan sesuai dengan peraturan yang ada.
- 5). Di kapal-kapal penumpang, kecuali yang digunakan dalam pelayaran-pelayaran internasional jarak dekat. Pengumpulan penumpang harus dilaksanakan dalam 24 jam setelah kapal meninggalkan pelabuhan.

- 6). Kelompok-kelompok sekoci penolong yang berlainan harus digunakan secara bergiliran dalam latihan-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. Pengumpulan dan pemeriksaan-pemeriksaan harus didata sedemikian sehingga awak kapal benar-benar menguasai dan terlatih dalam tugas-tugas yang ditunaikan, termasuk petunjuk-petunjuk dalam menangani dan melayani rakit-rakit penolong jika dibawa.
- 7). 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-kapal penumpang, kecuali yang digunakan dalam pelayaran-pelayaran internasional jarak dekat oleh isyarat-isyarat lain yang harus dijalankan dengan listrik, meliputi seluruh kapal yang dilayani dari anjungan. Maksud semua isyarat yang diperuntukan bagi penumpang, dengan petunjuk-petunjuk yang tepat tentang apa yang harus mereka lakukan dalam keadaan darurat, harus dinyatakan secara jelas didalam kabin-kabin mereka dan ditempat-tempat yang luang, di tempat-tempat kediaman para penumpang yang lain.

5. Macam-macam alat keselamatan :

a. *Life Saving Appliance*

- 1). *Life Boat* (Sekoci Penolong).
- 2). *Life Jacket* (Rompi Penolong).
- 3). *Life Raft* (Rakit Penolong).
- 4). *Bouyant Apparatus* (Alat-alat Apung).
- 5). *Life Buoy* (Pelampung Penolong).
- 6). *Life Trowing Gun* (Alat Pelempar Tali)
- 7). *Life line* (Tali penolong).
- 8). *Emergency Signal; Parachut Signal, Red Hand Flare, Smoke Sinal*
(Cerawat Payung, Cerawat Sinyal, Cerawat Sinyal).

b. *Fire Fighting Equipment*

6. Pengertian Sekoci (*lifeboat*).

Sesuai bab III SOLAS 1974, sekoci penolong yang diijinkan ada beberapa tipe yaitu :

- a. Sekoci terbuka (*open lifeboat*)
- b. Sekoci tertutup sebagian (*partially enclosed*)
- c. Sekoci tertutup sebagian secara otomatis (*self righting partially enclosed*)
- d. Sekoci tertutup (*totaly enclosed*)
- e. Sekoci dengan sistem udara otomatis (*self contained air support system*)
- f. Sekoci dengan pelindung tahan air (*fire protected*) Dilihat dari penggeraknya sekoci dibedakan menjadi :
 - i. Sekoci dengan penggerak dayung dan layar.

- ii. Sekoci mekanik, yaitu tenaga penggerak mekanik dan bukan motor.
- iii. Sekoci motor. Pada umumnya sekoci yang dilengkapi motor di luar badan sekoci dapat digunakan untuk “*Rescue boat*” bila memenuhi persyaratan sebagaimana diatur dalam aturan 47 bab III SOLAS 1974.

7. Cara menyiapkan sekoci penolong (terlampir).

Cara menyiapkan sekoci penolong sangat tergantung dari tipe dewi-dewi, perlengkapan sekoci, dan letak serta penempatan dewi-dewi di deck.

Menyiapkan sekoci dengan dewi-dewi gaya berat (*gravity davit*).

Pelaksanaanya dapat dilakukan dengan satu orang juru mudi dan lima orang ABK :

- a. Periksa dan cabut *harbour safety pins* (alat pengaman dan penahan seperti roda, pada davit sekaligus untuk menurunkan dan menaikkan kembali sekoci pada posisi semula)
- b. Lepaskan *lashing grips* sekoci (pengikat *life boat* pada waktu sekoci duduk terpasang pada davit, menyilang melalui sisi luar *life boat*), periksa *trigger* (roda penggerak yang digunakan untuk tempat wire).
- c. Periksa tali penahan (*tricing pendants*) yaitu berguna sebagai penahan lifeboat agar tidak terayun jauh dari lambung kapal, pada waktu lifeboat di turunkan ke deck embarkasi.
- d. Dengan mengangkat *handle* rem, lengan dewi-dewi segera keluar, secara maksimum, *block* lopor (sebagai tali penghantar, pada waktu

lifeboat di turunkan dan di naikkan ke kapal) sekoci terlepas dari kait ujung dewi-dewi. Selanjutnya sekoci bebas diarea sampai kegeladak embarkasi.

- e. Pasang *bousing tackle* (alat seperti takal atau *chain block* yang digunakan untuk menderek atau menarik sekoci) dan rapatkan sekoci ke lambung kapal.
- f. Lepaskan *tricing pendants* yaitu tali penahan, berguna sebagai penahan lifeboat agar tidak terayun jauh dari lambung kapal, pada waktu lifeboat di turunkan ke deck embarkasi.
- g. ABK segera naik/masuk ke sekoci, duduk ditempat yang rendah dengan tenang.
- h. Area *bousing tackle* lepaskan dari *block* tali lopor, dan lemparkan ke kapal.
- i. Turunkan sekoci sampai di permukaan air, perhatikan ombak.
- j. Lepaskan ganco tali lopor *hook falls* (alat berbentuk seperti pengait berguna untuk merilis sekoci terletak di bagian depan dan belakang), dahulukan yang di buritan atau bersamaan, dan segera pasang kemudi dan pasak kemudi (*ruder and tiller*).
- k. Lepaskan / cabut pasak tali tangkap *toggle painter* (tali yang terletak dibagian depan sekoci, digunakan untuk menambatkan sekoci), kemudian tarik tali tangkap untuk memberikan laju terhadap sekoci. Tukang ganco dihaluan segera menolak tangga atau lambung kapal agar sekoci bebas dari lambung.
- l. Dayung sekoci untuk menjauh dari kapal untuk menghindari

penghisapan jika kapal tenggelam, perhatikan arus, dan pasang jangkar apung (*sea anchor*), selanjutnya menunggu bantuan / pertolongan.

B. KERANGKA PIKIR PENELITIAN

Untuk mempermudah memahami skripsi ini maka penulis membuat suatu kerangka berpikir yang merupakan pemaparan secara kronologis dalam menjawab pokok permasalahan penelitian berdasarkan pemahaman teori dan konsep-konsep. Pemaparan ini di gambarkan dalam bentuk bagan alur yang sederhana yang disertai dengan penjelasan singkat mengenai bagan tersebut. Dimana dalam bagan tersebut dijelaskan tentang kesiapannya pelaksanaan kegiatan, apakah pelaksanaannya sudah sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan oleh pihak *crew*.

Dalam skripsi ini akan dibahas mengenai masalah pada sekoci dan *crew* dalam rangka kesiapan sebuah sekoci penolong pada saat pelaksanaan keadaan darurat khususnya yang berkaitan dengan perencanaan yang menyebabkan terganggunya proses pelaksanaan keadaan darurat tersebut. Dimana dalam masalah pelaksanaan kegiatan tersebut, maka dari itu akan dicari penyebab dari tidak optimalnya keadaan darurat. Setelah penyebab-penyebab dari permasalahan tersebut diketahui, maka diharapkan akan ada solusi yang tepat dalam mencegah terulangnya kembali permasalahan tersebut, sehingga permasalahan dapat ditanggulangi kemungkinan keadaan darurat dapat terjadi sewaktu-waktu.



Gambar 2.1

Kerangka Fikir

C. DEFINISI OPERASIONAL

Berikut ini adalah istilah-istilah yang berkaitan dengan *Emergency*

Drill, diantaranya :

1. SOLAS 1974

Internasional Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS). Adopted 1974 dan mulai diberlakukan 1980 SOLAS dilengkapi dengan tambahan beberapa prosedur mengenai *survey, sub division and stability, construction, fire fighting, life saving, radio communication* dan sebagainya.

2. Kapal

Adalah jenis kendaraan air, termasuk kapal keruk atau alat apung lain demikian yang menggunakan alat-alat penggerak sendiri atau ditunda, kecuali pesawat-pesawat terbang air, rakit-rakit dan kendaraan air yang hanya digerakan dengan dayung, kayuh atau galah dorong.

3. Sekoci

Sekoci adalah alat penolong yang dapat digunakan untuk evakuasi seluruh awak kapal dan penumpang karena memiliki konstruksi yang lebih kuat dari alat penolong lainnya dan kapasitasnya sampai dengan max 150 orang tergantung ukuran sekoci yang konstruksi, daya angkut, spesifikasi serta perlengkapannya sesuai dengan ketentuan *International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS)*,

4. Safety Appliance

Adalah Segala jenis alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal.

5. *Muster List*

Adalah Data-data yang berisi tentang peran dan tugas tiap-tiap awak kapal dalam menghadapi keadaan darurat.

6. *Muster Station*

Tempat berkumpulnya regu pemadam kebakaran untuk menerima perintah lebih lanjut dari komandan regu.

7. *Safety Plan*

Rencana keselamatan atau bagan kapal keseluruhan yang menunjukkan tempat atau posisi semua alat-alat keselamatan (safety appliances).

8. *Portable Fire xtiEnguishers*

Alat-alat pemadam kebakaran jinjing yang terdiri dari *fire extinguishers dry powder, portable fire extinguishers foam, portable fire extinguishers CO2*.

9. *Safety meeting*

Adalah suatu perkumpulan atau rapat yang dilakukan sebelum dan sesudah dilakukannya *drill* (pelatihan) saat dalam keadaan darurat, guna didalam pelaksanaannya dapat berjalan dengan teratur, tertib dan sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan.

10. *Emergency drill*

Program latihan yang dilaksanakan di atas kapal untuk melatih awak kapal agar selalu siap dalam menghadapi keadaan darurat.

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan uraian dan pembahasan masalah pada bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Strategi yang didapatkan dari menggunakan input analisis matriks SWOT dengan penggabungan IFAS dan EFAS, serta pencocokan dari analisis SWOT dan grafik analisis SWOT, menunjukkan bahwa strategi SO (*strength opportunities*) lebih mendukung dalam penelitian ini. Strategi SO adalah strategi yang dibuat untuk memanfaatkan seluruh kekuatan dari dalam yang dimiliki oleh kapal dan peluang yang berasal dari luar sebesar-besarnya.
2. Usaha – usaha yang dilakukan untuk mengoptimalkan sekaligus menumbuhkan kesadaran awak kapal dalam melaksanakan Latihan Keadaan Darurat adalah, dengan cara mengadakan pengenalan dan pelatihan kepada seluruh Crew kapal mengenai pentingnya *Emergency Drill*, dan melakukan perawatan yang berkala terhadap peralatan *lifeboat drill*, melakukan prinsip – prinsip *emergency drill* sesuai dengan aturan serta memberi pengarahan tentang bagaimana cara pengoperasian *lifeboat drill* yang sesuai dengan prosedur dan dengan penuh kesadaran.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan diatas untuk mengoptimalkan latihan keadaan darurat peneliti memberikan saran :

1. Dilihat dari aspek-aspek Strategi SO (*Strengths opportunity*), maka hal yang sebaiknya dilakukan adalah :
 - a. Pelatihan awak kapal sebelum *on board* disertai awak kapal yang kompeten atau yang biasa disebut dengan BJST (*Before Join Ship Training*).
 - b. Dengan adanya mualim yang sudah berpengalaman dalam pengecekan alat-alat *emergency drill (lifeboat drill)* secara berkala sebelum terjadi inspeksi oleh auditor diluar perusahaan.
 - c. Melakukan pembaharuan peralatan keselamatan *emergency drill (lifeboat drill)* secara berkala dan keteersediaan peralatan *emergency drill (lifeboat drill)*
 - d. Selalu kerjasama akan keadaan darurat diatas kapal pada saat keadaan darurat terjadi dan bagaimana menangani situasi *lifeboat drill*.
2. Menambah intensitas *Emergency drill* sesuai dengan prosedur yang ada, sehingga awak kapal dapat lebih memahami tentang fungsi dan tata cara pemakaian dari masing - masing alat-alat keselamatan, membuat suatu program terencana untuk meningkatkan kesadaran, ketrampilan, kedisiplinan dan pengetahuan para awwak kapal seperti, familiarisasi, pelatihan formal, mengadakan *safety meeting* dan mengadakan evaluasi setelah selesai dalam setiap latihan keadaan darurat,serta pada saat pelaksanaannya dilakukan secara mendadak tanpa memberitahu crew terlebih dahulu atau secara tiba-tiba sehingga pada saat kejadian yang sesungguhnya awak kapal sudah siap dan sigap dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab masing – masing.

DAFTAR PUSTAKA

- International Maritime Organization, Amandements 2010 and 2011. *SOLAS 1974*, University of Minnesota. Amerika Serikat.
- Mulyana, Deddy. 2014. *Ilmu Komunikasi: Suatu Pengantar*. Cetakan ke 18. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Moh. Nazir, Ph.D. 2011. *Metodologi Penelitian*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Nasehudin. 2012. *Pengantar Metode Penelitian*. Jakarta. Grafindo.
- Purwantomo, Agus Hadi, SP.1, M.Mar, Capt. 2018, *Prosedur Darurat & SAR*, PIP Semarang, Semarang.
- PIP Semarang. 2018. *Pedoman Penyusunan Skripsi*. PIP Semarang: Semarang.
- Rangkuti, Freddy. 2015. *Personal SWOT Analysis*. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Rangkuti, Freddy. Cetakan Ketigabelas 2018, *SWOT Balanced Scorecard*. Gramedia Utama, Jakarta.
- Rangkuti, Freddy. 2014. *Analisis Swot Teknik Membedah Kasus Bisnis*. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Rangkuti, Freddy. 2011. *Teknik Membeda Kasus Bisnis Analisis Swot*. Jakarta. Gramedia.
- Rao S., Singiresu John Wiley And Son. *Engineering Optimization Theory And Practice*. Hoboken. New Jersey.
- Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Manajemen*. Yogyakarta: PT. Alfabeta.
- Sugiyono. 2015. *Metode Penelitian Kuantitatif Dan Kualitatif*. Bandung: PT. Alfabeta.
- Sugiyono. 2010. *Metodologi Penelitian*. Bandung: PT. Alfabeta

Lampiran 1

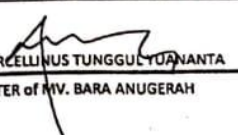
SHIP'S PARTICULARS					
SHIP NAME	M.V. BARA ANUGERAH				
CALL SIGN	PNBQ				
I.M.O.NO	9041461				
MMSI NO	525016538				
OFFICIAL NO	2009 Pst No.5899/L				
NATIONALITY	INDONESIA				
PORT OF REGISTRY	JAKARTA				
OWNER	PT. SEJAHTERA KARUNIA LINES				
OPERATOR	PT. JAYA SAMUDRA KARUNIA SHIPPING				
Address	AIA Central, 33rd Floor. Jl. Jend. Sudirman Kav. 48A Jakarta Selatan, 12930. Phone : +62 21 2520528, Fax : +62 21 2520526				
MANAGEMENT	PT. JAYA SAMUDRA KARUNIA SHIPPING				
Address	AIA Central, 33rd Floor. Jl. Jend. Sudirman Kav. 48A Jakarta Selatan, 12930. Phone : +62 21 2520528, Fax : +62 21 2520526				
BUILDER	BRODOSPLIT SHIPYARD LTD.				
TYPE OF SHIP	BULK CARRIER				
CLASS.SOCIETY	KOREAN REGISTER OF SHIPPING				
CLASS.SOCIETY NO(KR)	9467868				
CLASSIFICATION	BULK CARRIER 'ESP' -HC/E ID Grab CHA				
YEAR BUILT	1994				
				CONTACT NUMBERS	
DIMENSION	INM-C , Tlx: 45202987				
LENGTH (over all)	192.0 mtr.	INM-mini M			
LENGTH (LBP)	183.0 mtr.	+870 773 157 706 (RADIO ROOM)			
BREATH (moulded)	32.0 mtr.	Fax: +870 783 201 066			
DEPTH (moulded)	16.70 mtr.	E - Mail anugerah@amosconnect.com			
TPC	55.7 mts/cm				
FWA	244 mm				
MAX HEIGHT	44.82 m				
LIGHT SHIP	10283 mts				
TONNAGE		GROSS TONNAGE		NET TONNAGE	
INTERNATIONAL		28420.00		15034.00	
SUEZ		29523.92		25766.38	
PANAMA		29365.51		21987.16	
LOAD LINE MARK	Freeboard	Draft	Displ.	Dead weight	
	(mtr.)	(mtr.)	MT	MT	
TROPICAL FRESH	4.484	12.2160	59.749	49.466	
FRESH WATER	4.728	11.9720	58.416	48.133	
TROPICAL	4.746	11.9540	59.776	49.493	
SUMMER	4.990	11.7100	58.414	48.131	
WINTER	5.234	11.4660	57.056	46.773	
MAIN ENGINE	BRODO SPLIT - MAN- B&W 6L 60MC 9180 KW X 111 RPM			1 SET R.P.M.	
SPEED	12.5 KTS	Ballast			
	11.0 KTS	Loaded			
FUEL CONSUMPTION	At Sea : MFO M/E Abt. 26 mt/day G/E Abt. 1.3 mt/day MDO G/E Abt. 0.3 mt/day				
	In Port: MFO M/E NIL MDO for Crane Abt. 3.7 mt/day Idle Abt. 1.4 mt/day MDO for Boiler Abt. 1.9 mt/day (24 hrs before V/L's departure)				
GRAIN CAPACITY	HOLD NO	CAPACITY			
	NO. 1	9467.6			
	NO. 2	12008.5			
	NO. 3	11964.8			
	NO. 4	11972.6			
	NO. 5	12001.7			
		57415.2			

Gambar 1.1


Ship Particular

IMO CREW LIST

LJ Arrival		V Departure					
1. Name of Ship		2. Date of Departure					
3. Nationality of Ship		4. Name of Departure					
5. Next port		6. Nature & No. of identity document					
7. No.	B Full Name	Rank	10. Nationality	11. Date and place of birth	Placed Joined & Date of Embarkation	Seaman's book & Expiry date	Passport & Expiry date
M.V. BARA ANUGERAH		SURALAYA - INDONESIA		7 MAY 2018			
INDONESIA		TANJUNG BARA - INDONESIA					
1	MARCELLINUS TUNGGUL YUANANTA	Master	INDONESIA	02 APRIL 1964 YOGYAKARTA, INDONESIA	CILACAP, INDONESIA 15 JUN 2017	D 026258 29 APR 2018	B 0238135 26 FEB 2020
2	HAFID EKTO SUMPOKO	CO	INDONESIA	26 OCTOBER 1978 SRAGEN, INDONESIA	CILACAP, INDONESIA 31 JAN 2018	C 078736 16 JUL 2019	B 4867910 24 AUG 2021
3	WELLY BROUDUS	2/O	INDONESIA	03 MAY 1979 SENAKEN, INDONESIA	BOJONEGARA, INDONESIA 05 OCT 2017	E 012379 28 DEC 2018	B 8037257 05 OCT 2022
4	ARBIANSYAH	3/O	INDONESIA	07 FEBRUARY 1987 JAKARTA, INDONESIA	CILACAP, INDONESIA 01 NOV 2017	E 133870 22 NOV 2019	A 7943959 14 APR 2019
5	AGUSTINUS SRI RAHMADI	C/E	INDONESIA	06 AUGUST 1965 KLATEN, INDONESIA	CILACAP, INDONESIA 01 NOV 2017	F 063648 14 AUG 2019	B 0539224 12 MAR 2020
6	SYAIFUL AHMAD ELLY	2/E	INDONESIA	26 APRIL 1971 LUHU, INDONESIA	SURALAYA, INDONESIA 02 APR 2018	E 015286 09 FEB 2019	A 8545660 27 JUN 2019
7	ARY SETYAWAN	3/E	INDONESIA	22 JANUARY 1984 SEMARANG, INDONESIA	CILACAP, INDONESIA 21 NOV 2017	F 051886 19 SEP 2020	B 1295211 04 JUN 2020
8	DIDIK	4/E	INDONESIA	15 MARCH 1989 BLORA, INDONESIA	CILACAP, INDONESIA 21 NOV 2017	E 105090 11 AUG 2019	B 6659844 29 MAR 2022
9	SUPRIYONO	ELECT. A	INDONESIA	28 OCTOBER 1975 MAGETAN, INDONESIA	SURALAYA, INDONESIA 03 MAY 2018	B 057692 14 APR 2018	B 1374395 29 JUL 2020
10	ARMEN	ELECT. B	INDONESIA	02 FEBRUARY 1966 PADANG PANJANG, INDONESIA	CILACAP, INDONESIA 14 MAY 2017	B 060887 07 MAY 2018	B 1810272 22 SEP 2020
11	UNTUNG SUDARMAJI	BSN	INDONESIA	29 AUGUST 1979 KEBUMEN, INDONESIA	CIGADING, INDONESIA 08 JAN 2018	E 133877 23 NOV 2019	B 5385001 23 NOV 2021
12	RUDI HARTONO	AB A	INDONESIA	06 NOVEMBER 1976 BANGKALAN, INDONESIA	CILACAP, INDONESIA 01 NOV 2017	A 063648 14 AUG 2019	B 8098170 25 SEP 2022
13	HARTANTO	AB B	INDONESIA	04 JANUARY 1978 BANYUMAS, INDONESIA	CILACAP, INDONESIA 04 JUL 2017	B 068163 13 MAY 2018	B 51828640 05 OCT 2021
14	BUDY HARTONO	AB C	INDONESIA	23 MARCH 1973 PURWAKARTA, INDONESIA	CILACAP, INDONESIA 21 NOV 2017	E 034409 25 NOV 2018	A 7376162 21 JAN 2019
15	ASEP	OS	INDONESIA	12 JULY 1976 JAKARTA, INDONESIA	CIGADING, INDONESIA 08 JAN 2018	A 041879 21 MAY 2019	B 0144880 23 DEC 2019
16	ASEP MUHAMAD SUDRAJAT	OIL NO.1	INDONESIA	11 JUNE 1968 TASIKMALAYA, INDONESIA	SURALAYA, INDONESIA 02 APR 2018	E 096953 14 JUN 2019	A 6828607 26 NOV 2018
17	SLAMET TRYONO	OLR A	INDONESIA	17 JULY 1980 TEGAL, INDONESIA	CILACAP, INDONESIA 18 FEB 2018	F 058918 19 DEC 2020	A 6743141 25 NOV 2018
18	RIFAI	OLR.B	INDONESIA	20 MAY 1981 SOROAKO, INDONESIA	CILACAP, INDONESIA 01 NOV 2017	F 072710 19 OCT 2020	A 8715293 07 AUG 2019
19	HERY ANGGA PAMUJI	OLR C	INDONESIA	28 AUGUST 1986 BANYUWANGI, INDONESIA	CILACAP, INDONESIA 01 NOV 2017	A 058899 19 JUL 2019	A 9593805 20 NOV 2019
20	EDI BAMBANG SETIAWAN	WIPER	INDONESIA	26 JANUARY 1996 BANGKALAN, INDONESIA	CILACAP, INDONESIA 01 NOV 2017	D 008474 16 OCT 2019	B 1892692 09 SEP 2019
21	SARYAMA	FITTER	INDONESIA	03 JUNE 1974 JAKARTA, INDONESIA	CILACAP, INDONESIA 01 NOV 2017	A 051930 28 JUN 2019	A 7340364 12 FEB 2019
22	MOH. NIKMAT ARIFIN	C.COOK	INDONESIA	12 DECEMBER 1979 BANGKALAN, INDONESIA	CILACAP, INDONESIA 08 SEP 2017	F 043754 31 JUL 2020	B 2527392 10 FEB 2021
23	YUSUP SUNTORO	M.BOY	INDONESIA	07 JULY 1989 JAKARTA, INDONESIA	CIGADING, INDONESIA 08 JAN 2018	D 026619 02 DEC 2019	B 3842240 18 APR 2021
24	WAHYU AJI PRASETYO	D.CADET-A	INDONESIA	06 MARCH 1997 JAKARTA, INDONESIA	CILACAP, INDONESIA 17 AUG 2017	F 029772 02 JUN 2020	F 029772 02 JUN 2020
25	MUHAMAD FIRDAUS	D.CADET. B	INDONESIA	13 NOVEMBER 1996 TEGAL, INDONESIA	CILACAP, INDONESIA 08 SEP 2017	F 028498 19 JUN 2020	B 7143116 12 JUN 2022
26	IBNU HARIZ UTAMA	D.CADET. C	INDONESIA	11 SEPTEMBER 1996 PADANG, INDONESIA	CILACAP, INDONESIA 01 NOV 2017	F 017043 24 APR 2020	B 5761620 30 DEC 2021
27	FAHMI IRFAN AR RASYID	E.CADET. A	INDONESIA	19 AUGUST 1997 TANGERANG, INDONESIA	CILACAP, INDONESIA 17 AUG 2017	E 157719 28 FEB 2020	E 157719 28 FEB 2020
28	VERANDO VERSENIUS SIBORO	E.CADET. B	INDONESIA	13 FEBRUARY 1997 PATI, INDONESIA	CILACAP, INDONESIA 08 SEP 2017	F 028579 03 JUN 2020	B 7143116 06 JUL 2022



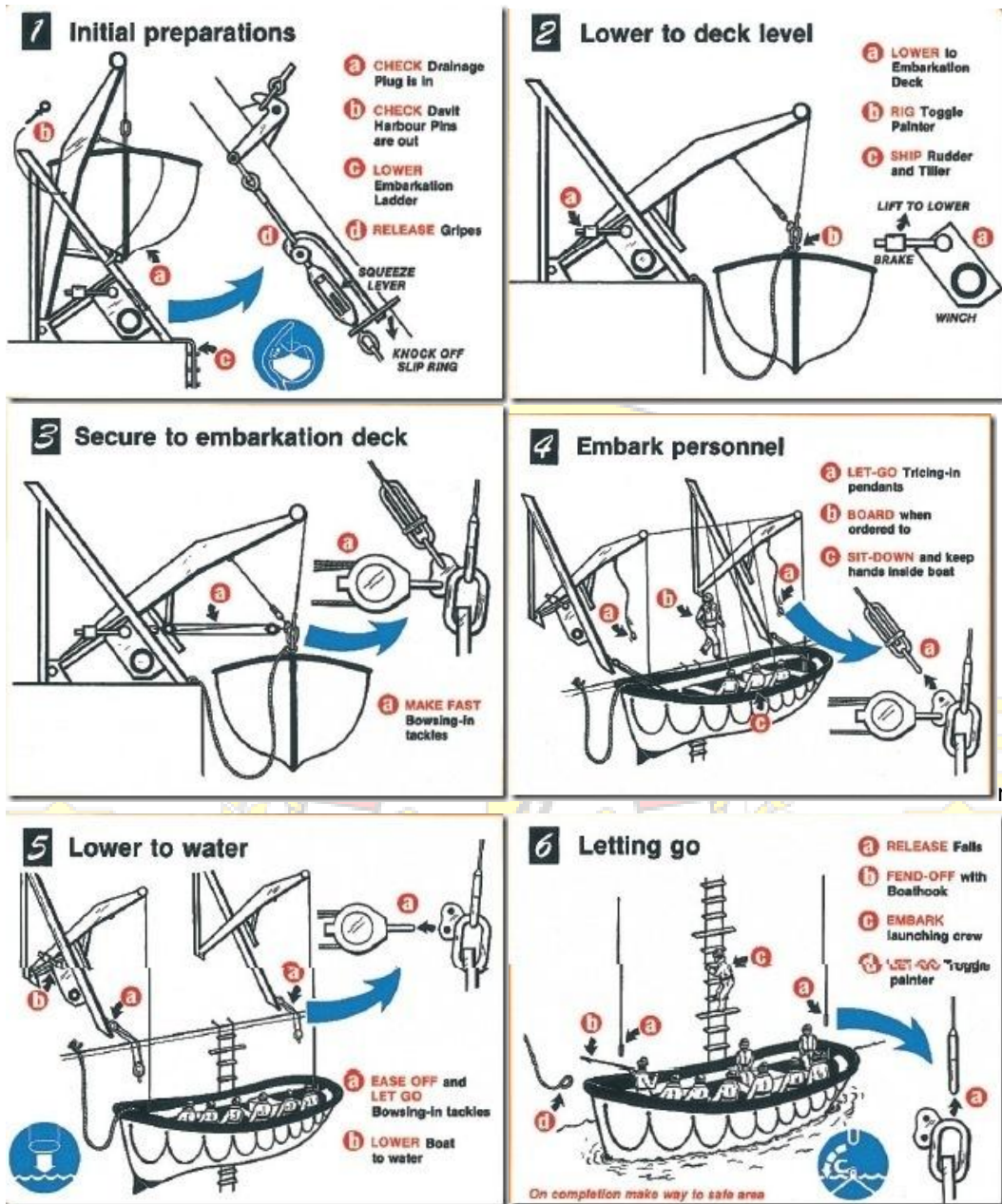
Capt. MARCELLINUS TUNGGUL YUANANTA
MASTER of M.V. BARA ANUGERAH



Scanned with
CamScanner

Gambar 1.2

IMO Crew List



Gambar 2.1

Launching Of Life Boat

Lampiran 2

SAFETY EQUIPMENTS EXPIRATION RECORDS					
DATE ON :		31 AUGUST 2016		VESSEL NAME:	
				MV. BARA ANUGERAH	
				1/1	
A. BRIDGE DISTRESS SIGNALS					
NO	ITEMS	UNIT	QTY	EXPIRATION	MAKER
1	Rocket parachute flares	PC	12	JAN 2018	Pains Wessex (MK8A) Rcvd Paiton 26 Mar 2015)
2	Rocket star signal	PC	NA	NA	NA
3	Self-activation smoke signals(Bridge locker)	PC	NA	NA	NA
4	Self-activation smoke signals(STBD)	PC	1	AUG 2016	QINGDAO GOOD BROTHER LSA CO.,LTD
5	Self-activation smoke signals(PORT)	PC	1	AUG 2016	QINGDAO GOOD BROTHER LSA CO.,LTD
6	Rocket for line throwing appliance	PC	4	Jan 2019	Hanson pyrotecnic
7	SART Battery	PC	1	Mei-20	Mc. Murdo (Rcvd Paiton 26 Mar 2015)
	SART Battery	PC	1	Sep 2018	Samyung.enc.co.ltd
8	EPIRB (Battery)	SET	1	Sep 2017	Samyung.enc.co.ltd
9	EPIRB (Sensor unit) & HRU	SET	1	Augst2017	Samyung.enc.co.ltd
10	Red Hand Flare	PC	6	FEB.2018	HHY60-Good Brother, China
B. LIFE BOAT EQUIPMENTS (NO.1 & 2)					
NO	ITEMS	UNIT	QTY	EXPIRATION	REMARKS
1	Rocket parachute flares (1)	PC	4	Feb-19	MK-3 , China (Rcvd Cilacap 17 Jun 2016)
	Rocket parachute flares (2)	PC	4	Jan 2018	Pains wessex (Rcvd Paiton 26 Mar 2015)
2	Hand flares (1)	PC	6	Agust-18	MK-6 , China (Rcvd Cilacap 17 Jun 2016)
			3	Oct 2017	
	Hand flares (2)	PC	2	Dec 2017	Huahai marine co.ltd, China
			1	March 2018	& Pains Wessex
3	Bouyant smoke signals (1)	PC	2	Jan 2018	HUAHAI(Rcvd at Paiton 26 Mar 2015)
	Bouyant smoke signals (2)	PC	2	Jan 2018	HUAHAI(Rcvd at Paiton 26 Mar 2015)
4	Food rations (1)	PC	30	Okt-17	
	Food rations (2)	PC	30	Jan 2017/Oct2017	
5	First aid outfit(Pack-A)	SET	1	Oct 2017	
6	First aid outfit(Pack-B)	SET	1	Jan 2017	
7	Anti seasickness medicine	TAB.	100	Mei-18	
C. FIRE EXTINGUISHING MATERIALS					
NO	ITEMS	UNIT	QTY	EXPIRATION	REMARKS
1	Foam portable fire extinguishers(contents 9L)	PC	22	N/A	Next inspection jun 2017
2	Foam portable fire extinguishers(contents 45L)	PC	2	N/A	Next inspection jun 2017
3	Foam portable fire extinguishers(contents 140L)	PC	2	N/A	Next inspection jun 2017
4	Foam applicator agent 20L/Gal	PC	1	N/A	Next inspection jun 2017
5	Dry powder(contents 9kg)	PC	21	N/A	Next inspection jun 2017
6	Dry powder (contents 6kg)	PC	1	N/A	Next inspection jun 2017
7	Dry powder (contents 2kg)	PC	2	N/A	Next inspection jun 2017
8	CO2 extinguisher 5 kg	PC	20	N/A	Next inspection jun 2017
9	Self contained breathing apparatus	SET	2	N/A	Next inspection jun 2017
10	Spare bottles for SCBA	BTL	10	N/A	Next inspection jun 2017
11	Fixed CO2 system 45 kg	PC	147	N/A	Next inspection jun 2017
D. OTHER					
NO	ITEMS	UNIT	QTY	EXPIRATION	REMARKS
1	Life jacket with light	PC	36	May 17	DFYD dongfang mar/lalizas
2	Immersion light	PC	NIL	N/A	
3	Life raft service	Last inspected date:jun 2016			
4	Operation for release gear of life boat	Last inspected date:jun 2016			
5	Dynamic test of life boat davit winch brake	Last inspected date:jun 2016			
PREPARED BY: Ricy F.W				NOTED BY:	Capt.M.Tunggul Yuananta
3rd Officer					Master

Gambar 2.2

Safety Equipment



Gambar 3.1

Familiarization (pengenalan) dan *Training* (pelatihan) kepada Crew kapal.



Gambar 3.2

Penurunan *Lifeboat*



Gambar 3.3

Safety Meeting dan Pengisian Angket



Gambar 3.4

Maintenance Lifeboat



Gambar 4.1

Pelatihan *Emergency Drill*



Gambar 4.2

MV. Bara Anugerah

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : MUHAMAD FIRDAUS
NIT : 52155572 N
Tempat/Tanggal lahir : Kota Tegal, 13 November 1996
Jenis kelamin : Laki-laki



Agama : Islam
Alamat : JL. Dua anak cukup RT 09 /02
Kel. Banjaranyar
Kec. Balapulang, Kota Tegal.

Nama Orang Tua

Nama Ayah : Dardiri

Nama Ibu : Nur Asiyah

Alamat : JL. Dua anak cukup RT 09 /02
Kel. Banjaranyar
Kec. Balapulang, Kota Tegal.

Riwayat Pendidikan

1. SD N 1 BANJARANYAR : Lulus tahun 2008
2. SMP N 1 BALAPULANG : Lulus tahun 2011
3. SMA N 1 BALAPULANG : Lulus tahun 2014
4. PIP Semarang : 2015 – Sekarang

Pengalaman Praktek Laut

1. Nama Perusahaan :PT. JAYA SAMUDERA KARUNIA
2. Nama Kapal : MV. Bara Anugerah
3. Masa Layar : 06 September 2017 – 07 September 2018