

**PENGARUH LATIHAN PENANGGULANGAN KEADAAN
DARURAT TERHADAP KETERAMPILAN ANAK BUAH
KAPAL DALAM PENGGUNAAN PERALATAN PEMADAM
KEBAKARAN *FIXED* DAN *PORTABLE* DI MV. PAN GLOBAL**



SKRIPSI

**Diajukan Guna Memenuhi Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar
Sarjana Terapan Pelayaran**

Disusun oleh :

MUHAMMAD GHIFFARY TRISHA PUTRA
NIT. 52155627 N

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

HALAMAN PERSETUJUAN

PENGARUH LATIHAN PENANGGULANGAN KEADAAN DARURAT TERHADAP KETERAMPILAN ANAK BUAH KAPAL DALAM PENGUNAAN PERALATAN PEMADAM KEBAKARAN *FIXED* DAN *PORTABLE* DI MV. PAN GLOBAL

DISUSUN OLEH :

MUHAMMAD GHIFFARY TRISHA PUTRA
NIT. 52155627 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Pada Tanggal, *22 juli* 2019

Dosen Pembimbing I

Materi



Capt. H. AGUS HADI P., S.P1., M.Mar.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19560824 198203 1 001

Dosen Pembimbing II

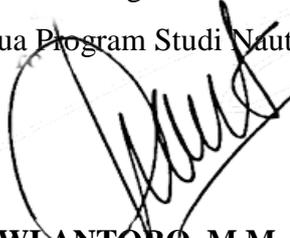
Metodologi dan Penulisan



POERNOMO DWI ATMOJO, M.H.
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19550605 198101 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi Nautika



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

HALAMAN PENGESAHAN

**PENGARUH LATIHAN PENANGGULANGAN KEADAAN DARURAT
TERHADAP KETERAMPILAN ANAK BUAH KAPAL DALAM
PENGUNAAN PERALATAN PEMADAM KEBAKARAN *FIXED* DAN
PORTABLE DI MV. PAN GLOBAL**

DISUSUN OLEH :

MUHAMMAD GHIFFARY TRISHA PUTRA
NIT. 52155627 N

Telah diujikan dan disahkan oleh Dewan Penguji

Serta dinyatakan Lulus dengan nilai ^{88,75}

Pada tanggal ^{22 Juli} 2019

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Capt. MOHAZIZ ROHMAN, M.M.M. Mar

Capt. H. AGUS HADI P., S.P1., M.Mar.

IRMA SHINTA DEWI, M.Pd

Penata Tk. I (III/d)

Pembina Utama Muda (IV/c)

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19751029 199808 1 001

NIP. 19560824 198203 1 001

NIP. 19730714 199803 2 003

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 dibawah ini :

Nama : MUHAMMAD GHIFFARY TRISHA PUTRA

NIT : 52155627.N

Program Studi : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul **“PENGARUH LATIHAN PENANGGULANGAN KEADAAN DARURAT TERHADAP KETERAMPILAN ANAK BUAH KAPAL DALAM PENGGUNAAN PERALATAN PEMADAM KEBAKARAN *FIXED* DAN *PORTABLE* DI MV. PAN GLOBAL”** Adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan/plagiat skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang,^{22 juli}.....2019

Yang menyatakan,



MUHAMMAD GHIFFARY TRISHA PUTRA
NIT.52155627 N

MOTTO

- **Tinggalkan malasmu, kerjakan kewajibanmu.**



HALAMAN PERSEMBAHAN

Segenap penghargaan dan penghormatan dari hati yang terdalam. Karya ini akan penulis persembahkan untuk :

1. Kedua orang tua saya yang amat saya sayangi yaitu Ayah Ishak Pratama dan Ibu Sulastri tercinta yang tak pernah berhenti bekerja dan berdoa untukku, Terima kasih atas semua cucuran keringat, tenaga dan doa yang kalian berikan kepadaku..
2. Saudara-saudaraku, Muhammad Firja Fadhilah dan Nur Aisha Ramadhani yang selalu menjadi motivasi dan pendukung dalam hidupku untuk menggapai cita-citaku.
3. Bapak Capt. H. AGUS HADI P., S.P1., M.Mar. selaku dosen pembimbing materi.
4. Bapak POERNOMO DWI ATMOJO, M.H. selaku dosen pembimbing metodologi penulisan.
5. Seluruh Keluarga Besar Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Terima kasih atas pendidikan dan segala pelajaran yang diberikan selama ini.
6. Segenap *crew* MV. PAN GLOBAL yang mendukung saya selama pelaksanaan praktek di atas kapal.
7. Teman-teman angkatan LII yang senasib dan seperjuangan semoga sukses selalu buat kita.
8. Yang saya sayangi Vanessa Andhani Putri yang selalu setia memberikan dorongan, motivasi dan menjadi penyemangat dalam mengerjakan skripsi ini.

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr. Wb

Salam sejahtera bagi kita semua, segala hormat kemuliaan dan puji syukur pada Tuhan Yang Maha Esa Allah SWT. Berkat kehendak-Nya tugas skripsi dengan judul “Pengaruh Latihan Penanggulangan Keadaan Darurat Terhadap Keterampilan Anak Buah Kapal Dalam Penggunaan Peralatan Pemadam Kebakaran *Fixed* dan *Portable* Di MV. Pan Global” dapat diselesaikan dengan baik.

Penulisan skripsi ini disusun bertujuan untuk memenuhi salah satu syarat dan kewajiban bagi Taruna Program Diploma IV Program Studi Nautika yang telah melaksanakan praktek laut dan sebagai persyaratan untuk mendapatkan ijazah Sarjana Terapan Pelayaran di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Pada kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih dan penghargaan setinggi-tingginya kepada, Yth :

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Capt. H. Agus Hadi Purwantomo, S.Pl., M.Mar. dan Poernomo Dwi Atmojo, M.H. selaku Dosen Pembimbing skripsi.
3. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
4. Perusahaan Pelayaran PT. Jasindo Duta Segara yang telah memberikan kesempatan penulis untuk melakukan penelitian.
5. Capt. Kim Dongwhane selaku Nahkoda di MV. Pan Global yang telah memberikan inspirasi dan dukungan dalam menyelesaikan skripsi ini.

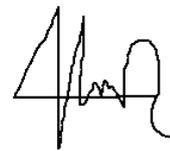
6. Teman – teman angkatan 52 yang membantu memberikan motivasi serta inspirasi sehingga penelitian ini dapat terselesaikan.
7. Senior angkatan 51 serta Adik – Adik junior angkatan 53,54, dan 55 yang selalu mendukung dan membantu dalam memberikan saran serta pemikiran sehingga dapat terselesaikan skripsi ini.
8. Semua pihak yang telah membantu hingga tugas skripsi ini selesai, yang penulis tidak dapat sebutkan satu persatu.

Penulis menyadari dalam penyusunan skripsi ini masih banyak terdapat kekurangan, sehingga penulis mengharapkan kritik dan saran agar disaat mendatang penulis dapat membuat karya tulis yang lebih baik. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan menambah wawasan serta pengetahuan bagi pembaca.

Wassalamualaikum Wr. Wb

Semarang, 22 Juli 2019

Penulis



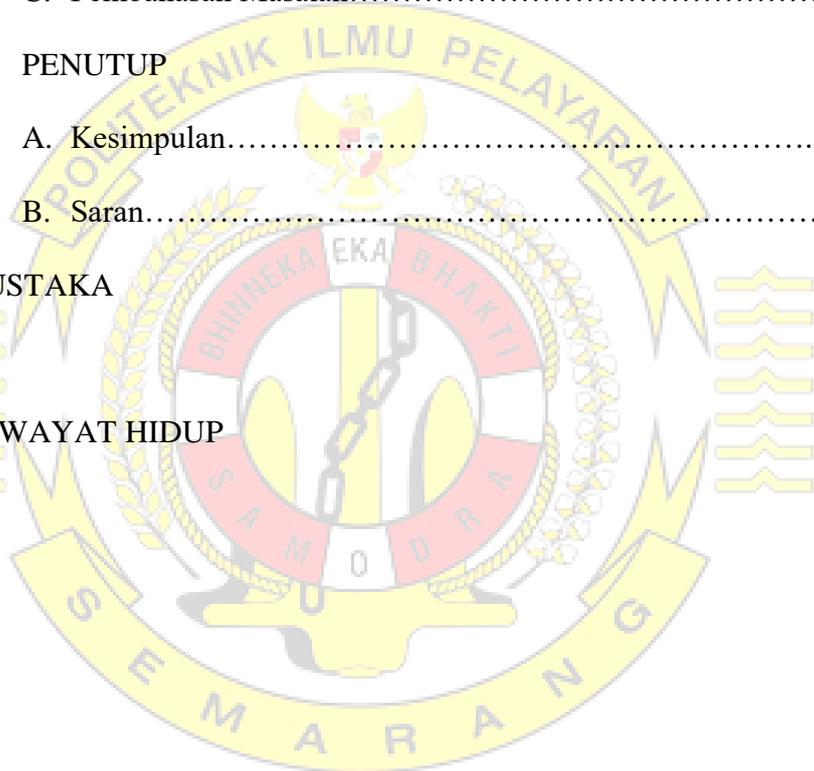
MUHAMMAD GHIFFARY TRISHA PUTRA

NIT. 52155627 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
ABSTRAKSI.....	xi
ABSTRACTION.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
DAFTAR BAGAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Perumusan Masalah.....	2
C. Tujuan Penelitian.....	3
D. Manfaat Penelitian.....	3
E. Sistematika Penulisan.....	4
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka.....	6
B. Definisi Operasional.....	20
C. Kerangka Pemikiran.....	22
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Metode Penelitian.....	25
B. Waktu dan Tempat Penelitian.....	26

	C. Jenis dan Sumber Data.....	27
	D. Metode Pengumpulan Data.....	28
	E. Teknik Analisis Data.....	31
BAB IV	ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
	A. Gambaran Umum Objek Yang Diteliti.....	34
	B. Analisa Masalah.....	38
	C. Pembahasan Masalah.....	45
BAB V	PENUTUP	
	A. Kesimpulan.....	59
	B. Saran.....	60
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN		
DAFTAR RIWAYAT HIDUP		



ABSTRAK

Muhammad Ghiffary Trisha Putra, 2019, NIT : 52155627.N, “*Pengaruh Latihan Penanggulangan Keadaan Darurat Terhadap Keterampilan Anak Buah Kapal Dalam Penggunaan Peralatan Pemadam Kebakaran Fixed Dan Portable Di MV. Pan Global*”, skripsi Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Capt. H. Agus Hadi P.,S.P1.,M.Mar. Pembimbing II : Poernomo Dwi Atmojo, M.H.

Pengetahuan Anak Buah Kapal (ABK) tentang penggunaan peralatan pemadam kebakaran diatas kapal masih kurang. Sehingga diperlukan perbaikan agar keterampilan Anak Buah Kapal dapat meningkat. Rumusan masalah penelitian ini adalah 1) Mengapa pemahaman tentang penggunaan peralatan pemadam kebakaran pada sebagian Anak Buah Kapal di MV. Pan Global masih rendah ?, 2) Upaya – upaya apa sajakah yang di perlukan untuk meningkatkan keterampilan Anak Buah Kapal tentang penggunaan alat-alat pemadam kebakaran di atas kapal?. Metode penelitian adalah deskriptif kualitatif. Penelitian data dengan cara observasi, wawancara dan dokumentasi.

Hasil penelitian adalah 1) Kurangnya kesadaran serta kedisiplinan Anak Buah Kapal dalam melaksanakan latihan penanggulangan keadaan darurat di atas kapal 2) Upaya yang dapat dilakukan agar keterampilan Anak Buah Kapal meningkat yaitu dengan melaksanakan latihan secara rutin, menonton *safety movie* serta memberikan motivasi.

Kesimpulan dari penelitian ini adalah 1) Pemahaman Anak Buah Kapal terhadap penggunaan peralatan pemadam kebakaran masih kurang karena rendahnya kesadaran pada crew kapal akan pentingnya penguasaan penggunaan alat pemadam kebakaran, 2) Upaya – upaya yang di perlukan untuk meningkatkan keterampilan Anak Buah Kapal tentang penggunaan alat – alat pemadam kebakaran di atas kapal yaitu dengan melaksanakan drill dengan rutin, memberikan motivasi kepada ABK, serta menampilkan video *Safety Movie* secara rutin. Saran dari penelitian ini adalah 1) Sebaiknya agar pemahaman anak buah kapal dalam penggunaan alat pemadam kebakaran meningkat maka perlu di laksanakan familiarisasi yang dilakukan secara rutin, 2) Sebaiknya agar tercapai keterampilan yang maksimal dalam menanggulangi kebakaran maka anak buah kapal hendaknya melaksanakan *fire drill* dengan sungguh-sungguh..

Kata Kunci: Latihan keadaan darurat, keterampilan, peralatan pemadam kebakaran

ABSTRACT

Muhammad Ghiffary Trisha Putra, 2019, NIT : 52155627.N, “*The influence of drill on crew skills for using fire extinguisher fixed and portable in vessel MV. Pan Global*”, nautical thesis, Diploma IV Program, PIP Semarang, Advisor I : Capt. H. Agus Hadi P.,S.P1.,M.Mar, and Advisor II : Poernomo Dwi Atmojo, M.H.

Knowledge of ship’s crew about procedure of using fire extinguisher is still lacking. So we need to improve their knowledge. The formulation of the problem is 1) Why crew’s knowledge about procedure of using fire extinguisher still need to be improved ?, 2) What efforts are needed to improve crew’s skill on using fire extinguisher?. The method using descriptive qualitative. The method of collecting data is using observation, interview and documentation.

The research results are 1) Lack of crew’s awareness and lack of discipline when doing drill on board, 2) To improve crew’s knowledge we can hold fire drill every month, watching safety movie and give them a motivation.

The conclusion of this research are 1) Lack of crew’s awareness when using fire extinguisher still need to be improved because of their awareness about procedure of using fire extinguisher still low, 2) To improve crew’s skill about using fire extinguisher is to hold fire drill every month, giving a motivation to another crew,also watching a safety movie. Suggestion of this researches are 1) To make crew’s knowledge to be improved we need to give the crew familiarization in routine, 2) To reach the maximum of crew’s skill for fire extinguisher so better if hold fire drill in routine.

Keyword: *Drill, Proficiency, Fire extinguisher equipment.*

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 *Crew List*
- Lampiran 2 *Ship's Particular*
- Lampiran 3 *Wawancara*
- Lampiran 4 *Foto drill dan safety meeting*
- Lampiran 5 *Annual Shipboard Education And Training Program*
- Lampiran 6 *Fire Locker List*
- Lampiran 7 *Checklist for Fire Fighting Drill*



DAFTAR BAGAN

Bagan 2.1 Kerangka Pikir.....	25
-------------------------------	----



BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Dewasa ini transportasi laut merupakan kebutuhan dan menjadi alternatif terbaik dalam rantai perdagangan dunia. Oleh sebab itu pelayaran yang aman dan nyaman sangat dibutuhkan. Keselamatan pelayaran merupakan salah satu faktor yang mutlak yang harus dipenuhi agar kapal dapat beroperasi dengan baik, didukung dengan pengetahuan dan keterampilan anak buah kapal yang cepat dan tepat dalam menanggulangi situasi bahaya di atas kapal terutama bahaya kebakaran. Untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan tersebut diperlukan latihan – latihan penanggulangan keadaan darurat yang dilakukan secara rutin di atas kapal, khususnya latihan pemadaman kebakaran, latihan tersebut bertujuan untuk membuat anak buah kapal menjadi cekatan serta terampil dalam menggunakan peralatan pemadam kebakaran yang ada di atas kapal.

Tetapi kenyataannya sering sekali ditemukan kesalahan-kesalahan pada awak kapal pada saat menggunakan alat pemadam kebakaran tersebut sehingga dapat merugikan kepada seluruh awak kapal itu dan tentunya pemilik kapal juga pemilik muatan. Seperti dalam kasus yang dialami oleh penulis ketika praktek di atas kapal saat berada di Hadong, Korea Selatan Muallim tiga di beri pertanyaan oleh PSC (*Port State Control*) officer tentang bagaimana prosedur menggunakan *portable fire extinguisher* jenis CO₂.

Mualim tiga mengatakan bahwa memegang *portable fire extinguisher* jenis CO₂ adalah dengan meletakkan tangan di selang penyambung dengan pangkal kepala, sedangkan jawaban yang benar yaitu dengan memegang ujung pangkal kepala dan mengarahkannya ke arah target api yang akan dipadamkan. PSC *officer* segera memanggil nahkoda untuk menjelaskannya kepada Mualim tiga. Sedangkan alat – alat pemadam kebakaran tersebut merupakan tanggung jawab dari Mualim tiga, tetapi dia sendiri belum menguasai peralatan yang merupakan tanggung jawab nya tersebut.

Dari kejadian di atas dapat dilihat bahwa keterampilan anak buah kapal dalam menggunakan peralatan pemadam kebakaran di atas kapal masih belum sepenuhnya maksimal. Berdasarkan hal tersebut, penulis memutuskan untuk mengambil judul:

“Pengaruh Latihan Penanggulangan Keadaan Darurat Terhadap Keterampilan Anak Buah Kapal Dalam Penggunaan Peralatan Pemadam Kebakaran *Fixed* dan *Portable* Di MV. Pan Global”.

B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan judul dan latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya maka penulis merumuskan pokok-pokok masalah dari judul yang penulis ambil yaitu:

1. Mengapa pemahaman tentang penggunaan peralatan pemadam kebakaran pada sebagian Anak Buah Kapal di MV. PAN GLOBAL masih kurang?

2. Upaya – upaya apa sajakah yang di perlukan untuk meningkatkan keterampilan Anak Buah Kapal tentang penggunaan alat-alat pemadam kebakaran di atas kapal?

C. TUJUAN PENELITIAN

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penyusunan skripsi ini adalah :

- a. Untuk mengetahui penyebab kurangnya pemahaman Anak Buah Kapal dalam penggunaan alat pemadam kebakaran.
- b. Untuk mengetahui upaya-upaya yang diperlukan untuk meningkatkan keterampilan ABK dalam penggunaan alat pemadam kebakaran.

D. MANFAAT PENELITIAN

Manfaat yang dapat diperoleh dari penyusunan skripsi ini adalah :

1. Manfaat secara teoritis

Perwira kapal dapat menambah pengetahuan mengenai upaya – upaya yang dapat di lakukan agar keterampilan Anak Buah Kapal dalam penggunaan peralatan pemadam kebakaran bisa meningkat.

2. Manfaat secara praktis

Pihak kapal dan perusahaan dapat mengurangi kesalahan yang di lakukan oleh Anak Buah Kapal dalam menggunakan peralatan pemadam kebakaran di atas kapal yang menyebabkan tidak maksimalnya Anak Buah Kapal dalam menanggulangi kebakaran.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Skripsi ini penulis sajikan dalam 5 (lima) bab yang saling berkaitan satu sama lain, dengan harapan agar para pembaca dapat dengan mudah memahami seluruh uraian dan bahasan. Adapun sistematika tersebut adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini menjelaskan tentang latar belakang dari masalah yang terjadi diatas kapal MV. PAN GLOBAL, tujuan dan kegunaan dari penelitian serta perumusan masalah, pembatasan masalah dan sistematika penulisan skripsi.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam landasan teori terdiri dari: penelitian terdahulu menerangkan apakah ada penelitian sebelumnya oleh peneliti yang lain apakah pernah dilakukan, tinjauan pustaka menerangkan teori-teori yang mendasari penelitian, kerangka pemikiran dari penulis mengenai kenapa masalah itu timbul.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Dalam bab metode penelitian terdiri dari: waktu dan tempat penelitian dimana penelitian itu dilakukan dan seberapa lama waktu yang diperlukan untuk penelitian itu dilakukan, tempat dimana penelitian itu dilakukan mulai dari perusahaan dan kapal

yang digunakan untuk melakukan penelitian, teknik pengumpulan data dan teknik-teknik apa yang dipakai dalam melakukan penelitian. Teknik penelitian yang digunakan dalam metode penelitian meliputi teknik observasi, wawancara, dokumentasi populasi dan studi kepustakaan. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan studi kasus, teknik analisis, dan analisis yang digunakan oleh penulis untuk melakukan penelitian. Analisis yang dipakai menggunakan teknik analisis deskriptif kualitatif.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Hasil analisis penelitian dan pembahasan terdiri dari: deskripsi data menerangkan dari fakta-fakta yang ada mengenai kondisi dan keadaan dari kapal yang akan beroperasi. Pelatihan (*drill*) pemadam kebakaran yang dilakukan di atas kapal yang dilakukan dari mingguan hingga tahunan, analisis data yaitu menganalisis dari kapal apa yang menjadi kelemahan kapal, alternatif pemecahan masalah yang ada dalam analisis data dan evaluasi pemecahan masalah.

BAB V KESIMPULAN & SARAN

Penutup terdiri dari: kesimpulan-kesimpulan yang ditarik dari permasalahan yang ada dan langkah-langkah apa saja yang akan diambil untuk mengatasinya yaitu berupa saran-saran.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. Pengertian Penanggulangan

Penanggulangan adalah suatu tindakan yang berguna untuk mengantisipasi maupun mengatasi suatu kejadian seperti ketika terjadi keadaan darurat di atas kapal. Lalu ada pula pengertian lain nya yaitu “Penanggulangan berasal dari kata “tanggulang” yang berarti menghadapi, mengatasi. Kemudian ditambah awalan “pe” dan akhiran “an”, sehingga menjadi “penanggulangan” yang berarti proses, cara, perbuatan menanggulangi”, hal tersebut berdasarkan *Kamus Besar Bahasa Indonesia*.

2. Keadaan Darurat

a. Pengertian keadaan darurat

Keadaan darurat adalah keadaan dimana bahwa akan terjadi sesuatu ataupun kecelakaan dan apabila tidak ditangani dengan tepat maka akan terjadi kecelakaan. Didukung dengan pendapat ahli yaitu, “Keadaan darurat adalah keadaan di luar keadaan normal yang terjadi di atas kapal yang mempunyai tingkat kecenderungan untuk dapat mengancam keselamatan jiwa manusia dan harta benda yang ada di atas kapal serta lingkungan dimana kapal itu mengalami musibah.” Menurut

Capt. Agus Hadi dalam bukunya yang berjudul *Prosedur Darurat dan Sar*,

b. Macam keadaan darurat:

1. Kebakaran
2. Tubrukan
3. Kandas
4. Kebocoran
5. Orang jatuh ke laut
6. Pencemaran

3. Pengertian Keterampilan

Keterampilan adalah suatu bakat atau kemampuan seseorang dalam melakukan suatu hal, yang baik atau buruk nya kemampuan setiap orang itu berbeda - beda.

Menurut Ghazali dalam bukunya yang berjudul *Pembelajaran Keterampilan Berbahasa* . “Keterampilan atau *skill* dianalogikan dengan seorang pengendara motor mobil, atau kendaraan lain yang perlu mengetahui di mana alat pengendali, apa yang dikendalikan dengan tangan, apa yang dikendalikan dengan kaki, di mana letaknya, dan bagaimana menjalankannya, kesemua itu merupakan latihan keseimbangan penggunaan otak kanan dan kiri. Dengan pengetahuan itu kemudian dia menjalankannya di jalan tanpa menabrak sesuatu dan dijalankan dengan kecepatan wajar, nyaman, serta dapat menghindari hambatan atau rintangan di jalan dengan aman. Semakin sering melakukan

kegiatan menjalankan kendaraan maka akan terbentuk keterampilan yang dapat membedakannya dengan orang yang hanya sesekali menjalankannya

4. Anak Buah Kapal (ABK)

a. Pengertian Anak Buah Kapal (ABK)

Anak Buah Kapal adalah orang yang bekerja di atas kapal yang memiliki tugas sebagai perawat maupun yang menjalankan kapal dibawah pimpinan nahkoda maupun Kepala Kamar Mesin. Pengertian menurut undang-undang yaitu, "Anak buah kapal adalah orang yang bekerja atau di pekerjakan diatas kapal oleh pemilik, atau operator kapal untuk melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji!" (UU No.17 tahun 2008).

b. Pembagian Departemen Anak Buah Kapal

Anak Buah Kapal terbagi menjadi Departemen Dek dan Departemen Mesin, Masing-masing departemen mempunyai Perwira dan *Ratings* yang bertanggung jawab dan mempunyai tugas masing-masing.

a. Perwira Departemen Dek

- 1) Kapten/Nakhoda/Master adalah pimpinan dan penanggung jawab pelayaran
- 2) Mualim I / *Chief Officer/Chief Mate* bertugas pengatur muatan, persediaan air tawar dan sebagai pengatur arah navigasi

- 3) Mualim 2/*Second Officer/Second Mate* bertugas membuat jalur / *route* peta pelayaran yang akan di lakukan dan pengatur arah navigasi.
- 4) Mualim 3/*Third Officer/Third Mate* bertugas sebagai pengatur, memeriksa, memelihara semua alat alat keselamatan kapal dan juga bertugas sebagai pengatur arah navigasi

b. Perwira Departemen Mesin :

- 1) KKM (Kepala Kamar Mesin)/*Chief Engineer*, pimpinan dan penanggung jawab atas semua mesin yang ada di kapal baik itu mesin induk, mesin bantu, mesin pompa, mesin *crane*, mesin sekoci, mesin kemudi, mesin *freezer*, dll.
- 2) Masinis 1/*First Engineer* bertanggung jawab atas mesin induk
- 3) Masinis 2/*Second Engineer* bertanggung jawab atas semua mesin bantu.
- 4) Masinis 3/*Third Engineer* bertanggung jawab atas semua mesin pompa.

c. Ratings atau bawahan

- 1) Bagian dek:
 - a) *Boatswain* atau Bosun atau Serang (Kepala kerja bawahan)
 - b) *Able Bodied Seaman* (AB) atau Juru mudi
 - c) *Ordinary Seaman* (OS) atau Kelasi atau *Sailor*
 - d) *Pumpman* atau Juru Pompa, khusus kapal-kapal tanker
- 2) Bagian mesin:

- a) Mandor (Kepala Kerja *Oiler* dan *Wiper*)
 - b) *Fitter* atau Juru Las
 - c) *Oiler* atau Juru Minyak
 - d) *Wiper*
- 3) Bagian Permakanan:
- a) Juru masak/ *cook* bertanggung jawab atas segala makanan, baik itu memasak, pengaturan menu makanan, dan persediaan makanan.
 - b) *Mess boy* / pembantu bertugas membantu Juru masak

6. Bahaya Kebakaran

a. Pengertian Bahaya Kebakaran

Bahwa kebakaran merupakan kejadian timbulnya api yang tidak diinginkan dimana unsur-unsur yang membentuknya terdiri dari bahan bakar, oksigen dan sumber panas yang membentuk suatu reaksi oksidasi dan menimbulkan kerugian materiil dan moril. Pengertian lainnya yaitu, “Bahaya kebakaran adalah bahaya yang diakibatkan oleh adanya ancaman potensial dan derajat terkena pancaran api sejak awal kebakaran hingga penjalaran api yang menimbulkan asap dan gas.” Berdasarkan Peraturan Menteri No.26/PRT/M/2008 Tentang Persyaratan Teknis Sistem Proteksi Kebakaran Pada Bangunan Gedung Dan Lingkungan,

b. Prinsip pemadaman kebakaran

Pada prinsipnya pemadaman kebakaran bertujuan untuk :

- 1) Menghilangkan bahan bakar.
- 2) Memisahkan uap bahan bakar dengan udara.
- 3) Mendinginkan.
- 4) Memutuskan rantai reaksi pembakaran, sedapat mungkin dalam memadamkan kebakaran, salah satu unsur dari segitiga api (bahan bakar – panas – udara) dihilangkan.

Dengan memahami prinsip terjadinya api, yaitu segitiga api / segitiga kebakaran maka pemadaman kebakaran adalah dengan prinsip

merusak atau menghilangkan salah satu unsur dari segitiga tersebut.

Sebagaimana diketahui, bahwa nyala api adalah suatu reaksi dari tiga unsur :

- 1) Bahan bakar.
- 2) Panas.
- 3) Oksigen.

Panas adalah salah satu penyebab timbulnya kebakaran. Dengan adanya panas, maka suatu bahan akan mengalami perubahan temperatur, sehingga akhirnya mencapai titik nyala. Bahan yang telah mencapai titik nyala menjadi mudah sekali terbakar. Dan disebut titik bakar, yaitu suatu temperatur terendah dimana suatu zat atau bahan bakar cukup mengeluarkan uap dan terbakar (menyala terus menerus) bila diberi

sumber panas. Windi Noermala (2009 : 25) Sumber - sumber panas antara lain :

- 1) Sinar matahari.
- 2) Listrik
- 3) Panas yang berasal dari energi mekanik.
- 4) Panas yang berasal dari reaksi kimia.
- 5) Kompresi udara.

Pemanasan langsung oleh sinar matahari biasanya dapat menyebabkan bahaya kebakaran dan sering juga menyebabkan peristiwa ledakan dari bahan-bahan yang mudah meledak. Panas yang berasal dari sumber-sumber yang disebut diatas dapat berpindah melalui tiga cara yaitu :

- 1) Radiasi : adalah perpindahan panas yang memancar ke segala arah.
- 2) Konduksi : adalah proses perpindahan panas yang melalui benda – benda (perambatan panas).
- 3) Konveksi : adalah perpindahan panas yang menyebabkan perbedaan tekanan udara.

Selain bahan bakar dan panas, oksigen adalah unsur ketiga yang dapat menyebabkan nyala api. Oksigen atau gas O_2 terdapat di udara bebas. Dalam keadaan normal, presentase oksigen di udara bebas adalah 21 %. Karena oksigen sebenarnya adalah suatu gas pembakar, maka sangat menentukan kadar atau keaktifan dan pembakaran. Suatu tempat dinyatakan masih mempunyai keaktifan pembakaran, bila kadar

oksigenya lebih dari 15 %. Sedangkan pembakaran tidak akan terjadi bila kadar oksigen di udara kurang dari 12 %. Oleh sebab itu salah satu teknik pemadaman api menggunakan cara penurunan kadar keaktifan pembakaran. Dalam hal ini adalah dengan cara menurunkan kadar oksigen di udara bebas menjadi kurang dari 12 %.

Dengan demikian api suatu reaksi kimia yang diikuti dengan evolusi pengeluaran cahaya dan panas. Reaksi dari ketiga unsur tersebut hanya akan menghasilkan nyala bila berjalan dengan cepat dan seimbang. Bila satu unsur ditiadakan atau kadarnya berkurang, maka dengan sendirinya nyala api akan padam. Reaksi ketiga unsur tersebut digambarkan dalam satu segitiga yang disebut segitiga api. Ketiga unsur segitiga api meliputi : Oksigen, Panas, dan Bahan bakar. Bila keseimbangan reaksi dari segitiga api tersebut diganggu, maka reaksi akan terhenti atau api akan padam. Oleh karena itu dasar - dasar dan metoda pemadaman api sesungguhnya adalah perusakan keseimbangan reaksi api.

c. Media pemadam kebakaran

Peralatan pemadam kebakaran di atas kapal dibagi kedalam 4 (empat) jenis berdasarkan Saputra. D, dalam bukunya yang berjudul *Prosedur Darurat dan SAR.*, yaitu:

a. *Portable & Semi Portable fire Extinguishers*

Kebakaran kecil yang terjadi di atas kapal harus segera dipadamkan dan biasanya dapat dipadamkan dengan mudah memakai *portable fire*

extinguisher berupa Alat Pemadam Api Ringan (APAR). *Semi portable fire extinguisher* (APAR beroda) dipakai bila diperlukan media pemadam dengan jumlah yang lebih banyak untuk pemadaman. APAR (Alat Pemadam Api Ringan) biasanya digunakan untuk api yang mula (kecil), karena keterbatasan waktu dan penggunaannya yang singkat, maka akan berhasil apabila dapat menguasai kebakaran dalam waktu satu menit atau kurang. Untuk alasan itu, penting untuk mem”*back up*” penggunaan APAR dengan selang kebakaran (Pancaran tirai). Kemudian jika APAR tidak cukup kapasitasnya untuk menyudahi kebakaran yang terjadi, maka selang kebakaran dapat digunakan untuk menyelesaikan pemadaman tersebut.

a. Macam-macam APAR

1) Jenis kebakaran yang dapat dipadamkan dengan APAR adalah :

- a) Kelas A untuk kebakaran bahan bukan logam.
- b) Kelas B untuk kebakaran bahan cair atau gas.
- c) Kelas C untuk kebakaran instalasi listrik bertegangan.
- d) Kelas D untuk kebakaran logam.

2) Jenis media pemadam api, antara lain:

- a) Bahan padat : *Dry Powder* atau *Dry Chemical* atau Tepung kering.
- b) Bahan cair :
 - i) Air bertekanan.
 - ii) Cairan yang mudah menguap, seperti BCF (*Bromo Chlorodifluoro Methane*), CBM

(*Chloro Bromo Methane*), BTM (*Bromo Trifluoro Methane*).

iii) Soda acid.

c) Busa Foam : i) Busa kimia (*chemical foam*)

ii) Busa mekanik (*mechanical foam*)

d) Gas : CO₂ (*Carbon Dioxide*/Gas Asam Arang)

3) Menurut konstruksi umumnya :

a) *Dry Powder* : i) *gas cartridge type* (*catridge* berisi CO₂)

ii) *stored pressure type* (botolnya bertekanan CO₂ atau nitrogen)

b) Air bertekanan : i) *stored pressure type*

ii) *gas cartridge type*

c) Busa kimia : i) jenis balik tanpa seal (sekat)

ii) jenis balik dengan seal

iii) jenis karangan (*valve*)

d) Busa mekanik : i) *stored pressure type* (*mechanical type*)

ii) *gas cartridge type*

e) Cairan mudah : i) pompa (CTC)

menguap ii) *stored pressure type* (BCF)

iii) *gas cartridge type* (BCF,CTC)

f) Gas CO₂ : *stored pressure type*

b. Kemampuan APAR

Dalam kemampuan jangkauan maupun waktu penggunaan, setiap APAR memiliki kemampuan yang berbeda-beda bergantung pada jenis dan ukuran dari APAR tersebut.

“APAR mempunyai kemampuan berbeda dalam pemadaman. Kemampuan APAR antara lain adalah jarak dan waktu semprot. Adanya pendorong dalam APAR menyebabkan media yang tersimpan dapat disemprotkan pada jarak yang jauh. APAR yang sudah lama tidak dipakai, tenaga pendorongnya akan semakin berkurang. Waktu semprot adalah lamanya APAR dipakai untuk memadamkan sampai habis medianya. Lama semprotan tergantung dari kapasitas APAR itu sendiri. APAR yang beroda memiliki kemampuan yang lebih tinggi. Sedangkan APAR air tanpa roda yang memiliki jarak semprot paling jauh” Berdasarkan buku yang ditulis oleh Drs. Capt. H. Datep Purwa Saputra, MBA, MM dalam bukunya yang berjudul *Prosedur Darurat Dan SAR*

b. *Fixed Fire Extinguisher System* (Sistem Pemadaman Api Tetap/APAT)

Tujuan utama pemadaman adalah cepat mengontrol kebakaran dan menyelesaikan pemadaman tersebut. Hal ini hanya dapat dilaksanakan jika media pemadamnya dibawa ketempat kebakaran dengan cepat dan dalam jumlah yang banyak. Dengan menggunakan *system* pemadam api tetap, maka pekerjaan itu dapat dilakukan dengan akurat tanpa

melibatkan awak kapal. Untuk perlindungan bahaya kebakaran di atas kapal maka SOLAS (*Safety Of Life At Sea*) 1974 mengatur tentang APAR ini sebagai berikut:

1) Penggunaan media pemadam yang dapat menimbulkan gas-gas dalam jumlah banyak sehingga dapat membahayakan orang tidak boleh diijinkan.

2) Dilengkapi kontrol *valve*, petunjuk operasi, diagram yang menunjukkan kompartemen mana pipa-pipa disalurkan dan konstruksinya sedemikian rupa sehingga dapat dicegah gas yang ditimbulkan masuk kompartemen lain tanpa sengaja.

3) Bilamana digunakan media pemadam CO₂

a) Di ruang muatan, kapasitasnya harus cukup untuk mengisi minimum 30% volume dari pada kompartemen muatan yang ditutup rapat.

b) Di kamar mesin kapasitasnya harus mampu untuk mengisi minimum 40% dari isi kotor ruang terbesar. Kapal barang <2000 GRT minimum kapasitas 30%.

1) Pelepasan media CO₂ 85%nya harus dapat dilakukan dalam waktu 2 menit.

2) Dilengkapi sarana peringatan (*Alarm*) kesemua ruangan sebelum digunakan..

3) Ruangan penyimpanan botol CO₂ harus diletakkan ditempat yang aman, mudah dimasuki dan diberi ventilasi yang baik.

- 4) Semua pelepasan media gas tidak boleh dioperasikan secara otomatis.
- 5) Perintah mengoperasikan system ini hanya diberikan oleh nakhoda atau perwira senior.

Banyak faktor harus dianalisa bila sistem pemadam api tetap (sistem kombinasi) dipasang di atas kapal. Semua pertimbangan berdasarkan desain jenis kapal dan potensi bahaya-bahayanya, oleh karena itu didesain didasarkan.

- 1) Kelas kebakaran (A, B, C, dan D) dari potensi bahayanya
- 2) Media pemadam yang digunakan
- 3) Lokasi dari bahaya-bahaya spesifik
- 4) Potensi peledakan
- 5) Efek terhadap stabilitas kapal
- 6) Metode pemadaman
- 7) Perlindungan terhadap keselamatan crew.

Umumnya jenis sistem pemadaman api tetap yang dipasang di kapal adalah:

- 1) *Fire main systems*
- 2) *Automatic and manual spinkler systems*
- 3) *Spray systems*
- 4) *Foam systems*
- 5) *Carbon dioxide systems (CO₂ system)*
- 6) *Halon 1301*

7) *Dry chemical system.*

c. *Fire hose* (Selang Kebakaran)

Fungsi selang kebakaran adalah menyalurkan air dari sumber air keujung *nozzle* untuk kegunaan memadamkan kebakaran.

Jenis selang kebakaran:

- 1) Selang isap (*Suction hose*), digunakan pada bagian isap dari pompa.
- 2) Selang tekan (*Discharge hose*), digunakan pada bagian tekan dari pompa.

Jenis bahan selang kebakaran:

- 1) Rembes (*Unlined hose/percolating hose*)
- 2) Tidak rembes (*Non percolating hose*)
- 3) Selang *hosereel type*.

Ukuran selang kebakaran:

- 1) Diameter : bermacam-macam, namun yang sering digunakan adalah ukuran 2" dan 1,5" (inchi)
- 2) Panjang : bervariasi dari 50', 60', 70', 100' (kaki)

d. Penyemprot (*Nozzle*)

Fungsi penyemprot (*nozzle*) adalah:

- 1) Mempercepat aliran air yang keluar dari ujung selang.
- 2) Membentuk pancaran air yang tertentu.

Jenis penyemprot.

- 1) Penyemprot monitor (*Monitor nozzle*)
- 2) Yang dapat dipindah-pindah (*Portable*)
- 3) Yang terpasang tetap (*Fixed*).
 - a) Penyemprot tangan (*Handling nozzle*)
 - i) Tak dapat diatur (*Non adjustable spray nozzle*). Bentuk pancaran tirai sudah tetap, tak dapat diatur.
 - ii) Dapat diatur (*Adjustable spray nozzle*). Bentuk aliran dapat diatur mulai dari pancaran utuh sampai pancaran 90^0 . dengan kapasitas tetap atau dengan kapasitas yang berubah sesuai perubahan bentuk pancaran.
 - iii) Kombinasi khusus (*Combinasi spray nozzle*). Pada saat yang bersamaan, dapat diperoleh pancaran utuh dan pancaran tirai.
 - Penyemprot khusus (*Special type nozzle*). Digunakan untuk keperluan-keperluan khusus.

B. Definisi Operasional

Definisi operasional adalah semacam petunjuk kepada kita tentang bagaimana caranya mengukur suatu variable. Menurut ahli berpendapat bahwa “suatu definisi yang diberikan kepada suatu variabel atau konstruk dengan cara memberikan arti, atau menspesifikasikan kegiatan ataupun memberikan suatu operasional yang diperlukan untuk mengukur konstruk atau variabel tersebut.” Menurut Nazir dalam bukunya yang berjudul *Metode Penelitian*.

1. Kebakaran: Kebakaran adalah suatu keadaan darurat yang terjadi di atas kapal pada daerah rawan yang merupakan nyala api yang tidak terkendali sehingga dapat mengancam jiwa serta harta.

“Keadaan darurat yang terjadi di tempat-tempat yang rawan yang ada di atas kapal, seperti: dapur, palkah-palkah yang di isi muatan berbahaya, kamar mesin, kamar *laundry* yang mempunyai tingkat kecenderungan akan dapat membahayakan keselamatan jiwa manusia dan harta benda yang ada di atas kapal serta lingkungan dimana kapal itu berada yang harus di atasi dengan secepatnya agar tidak menimbulkan situasi kritis.” Berdasarkan Capt. Agus Hadi dalam bukunya yang berjudul

Prosedur Darurat & SAR

2. *Emergency Drill* (Latihan-latihan darurat): adalah suatu latihan penanggulangan keadaan darurat yang bertujuan untuk melatih sikap dan kesiapan crew kapal ketika akan terjadi keadaan darurat yang sesungguhnya

“*Emergency Drill* adalah bertujuan untuk menjaga kesiapan crew kapal baik fisik maupun mental dan membiasakan diri crew kapal dalam keadaan darurat sehingga rasa panik dapat dikurangi bila keadaan darurat benar-benar terjadi, memeriksa kondisi peralatan sehingga selalu dalam kondisi baik dan siap pakai, dan melaksanakan ketentuan – ketentuan yang terkait dengan keselamatan dan kesehatan kerja.” Berdasarkan pendapat Capt. Agus Hadi dalam bukunya yang berjudul *Prosedur Darurat & SAR*

3. Keadaan darurat: Yaitu suatu keadaan yang berbahaya dan tidak dapat diatasi yang dapat mengancam keselamatan jiwa dan harta di atas kapal.

“Suatu keadaan di luar keadaan normal yang mempunyai tingkat kecenderungan akan dapat mengancam keselamatan jiwa manusia, dan harta benda yang ada di atas kapal serta lingkungan dimana kapal itu mengalami musibah yang harus di atasi secara cepat agar tidak menimbulkan situasi krisis (*unstable situation*) yaitu situasi yang tidak dapat di kontrol lagi yang terjadi diatas kapal, dimana dalam situasi yang demikian itu semua orang yang ada di atas kapal mengalami kepanikan/kecemasan/ketakutan yang dapat membahayakan keselamatannya.” Berdasarkan pendapat Capt. Agus Hadi dalam bukunya yang berjudul *Prosedur Darurat & SAR*

C. KERANGKA PIKIRAN

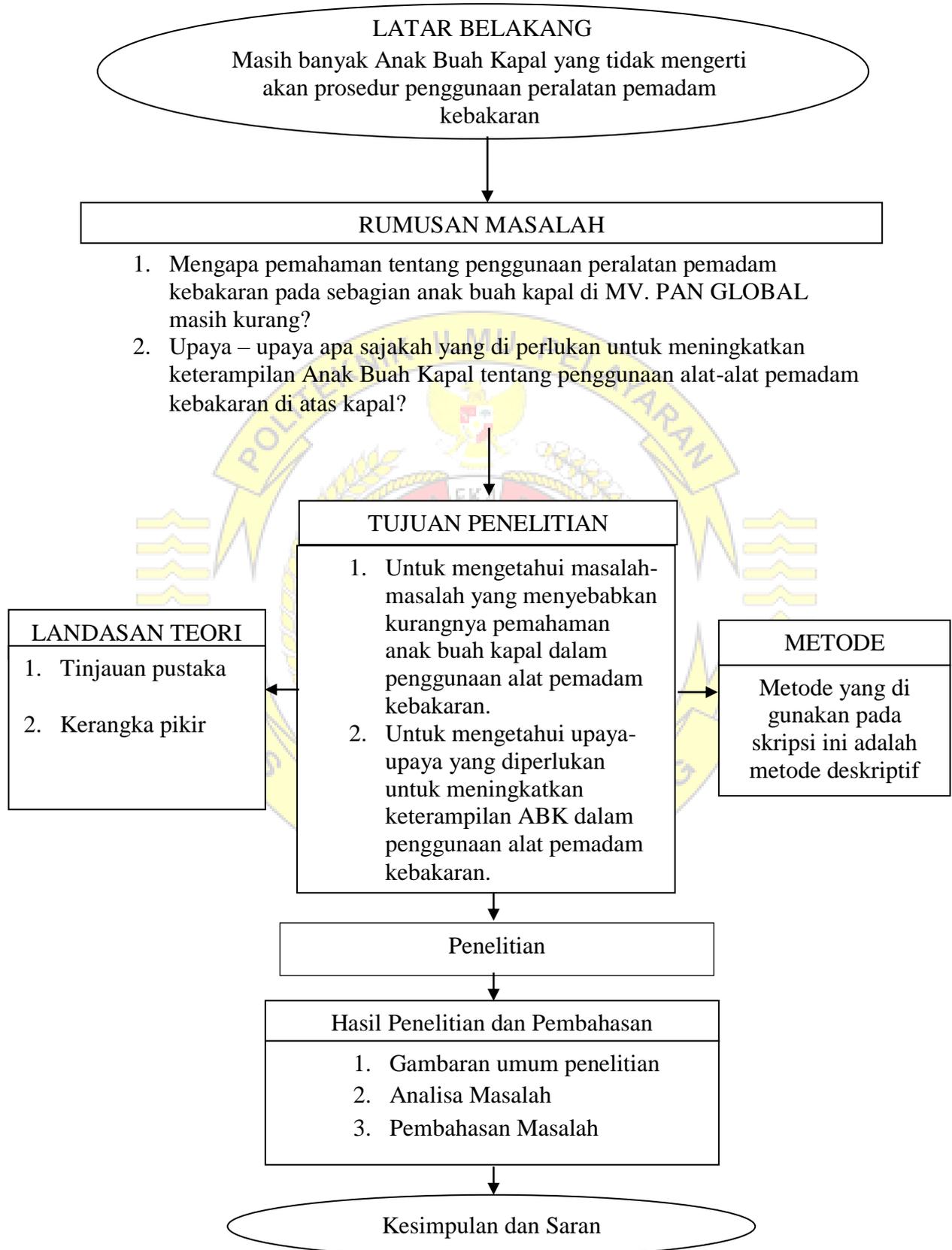
Umumnya setiap kapal kargo dilakukan latihan pemadam kebakaran minimal satu bulan sekali dan dilaksanakan secara rutin, dan juga setiap awak kapal ikut berpartisipasi dalam melakukan latihan pemadam kebakaran sehingga setiap awak kapal akan terbiasa dan terampil dalam menggunakan alat pemadam kebakaran dalam latihan maupun dalam melakukan pemadaman ketika terjadi kebakaran yang sebenarnya sesuai dengan aturan yang berlaku.

Penulis mencoba menjelaskan tentang konseptual dari penulisan skripsi ini sehingga jelas bagaimana teori berhubungan dengan berbagai fakta yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting dan akan memudahkan

penulis untuk memecahkan masalah-masalah yang ada. Serta mencari solusi-solusi yang dapat disimpulkan dengan tujuan membantu mengupayakan meningkatkan keterampilan *crew* kapal dalam menggunakan peralatan pemadam kebakaran dan mengerti arti penting dari prosedur keselamatan.



KERANGKA PIKIR



Bagan 2.1 Kerangka Pikir

BAB V

PENUTUP

1. Kesimpulan

Berdasarkan analisis dan pembahasan pada bab-bab sebelumnya tentang pengaruh latihan penanggulangan keadaan darurat terhadap keterampilan ABK tentang prosedur penggunaan alat-alat pemadam kebakaran. Maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Pemahaman Anak Buah Kapal terhadap penggunaan peralatan pemadam kebakaran masih kurang karena rendahnya kesadaran pada *crew* kapal akan pentingnya penguasaan penggunaan alat pemadam kebakaran, dan kurangnya kedisiplinan anak buah kapal pada saat mengikuti latihan keadaan darurat di atas kapal, serta pengawasan yang kurang dari para *Officer*.
2. Upaya – upaya yang di perlukan untuk meningkatkan keterampilan Anak Buah Kapal tentang penggunaan alat – alat pemadam kebakaran di atas kapal yaitu dengan melaksanakan *drill* dengan rutin, memberikan motivasi serta dorongan kepada *crew* kapal agar memiliki rasa tanggung jawab dalam melaksanakan latihan-latihan keselamatan yang dilakukan diatas kapal, serta menampilkan *safety movie* kepada *crew* agar menjadi lebih sadar akan pentingnya keselamatan bagi diri mereka sendiri maupun orang lain.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan hasil penelitian diatas, maka penulis memberikan saran yang sekiranya dapat bermanfaat dan dapat meningkatkan pengetahuan dan keterampilan ABK tentang penggunaan alat-alat pemadam kebakaran diatas kapal MV.Pan Global. Adapun saran-saran tersebut sebagai berikut :

1. Sebaiknya agar pemahaman anak buah kapal dalam penggunaan alat pemadam kebakaran meningkat maka perlu di laksanakan familiarisasi yang dilakukan secara rutin, serta memberikan pengawasan yang ketat ketika melaksanakan *drill* agar dapat dimengerti dan dipahami oleh *crew* kapal.
2. Sebaiknya agar upaya – upaya yang dilakukan untuk meningkatkan keterampilan *crew* kapal tersebut bisa diterapkan secara maksimal maka anak buah kapal sebaiknya melaksanakan *fire drill* dengan sungguh-sungguh dan selalu diawasi dengan ketat oleh perwira serta paham dan mengerti akan prosedur penggunaan alat pemadam kebakaran, jadi ketika terjadi bahaya yang sesungguhnya *crew* sudah siap dalam menghadapi bahaya kebakaran.

DAFTAR PUSTAKA

- Ghazali, , Syukur H A, 2010, *Pembelajaran Keterampilan Bahasa*, Bandung: PT. Refika Aditama
- Moleong, L.J., 2009, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: PT. Remaja Rosdakarya
- Nazir Moh, 2005, *Metode Penelitian*, Jakarta: Ghalia Indonesia
- Purwantomo, Agus Hadi, 2018, *Prosedur Darurat & SAR*, Semarang: PIP Semarang
- Ridwan, 2009, *Rumus Dan Data Dalam Analisis Statistika Untuk Penelitian*, Bandung: Alfabeta
- Saputra, Datep Purwa, 2014, *Prosedur Darurat & SAR*, Jakarta: Dee Publish
- Sugiyono, 2016, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Bandung: Alfabeta
- Suma'mur, 1981, *Keselamatan Kerja Dan Pencegahan Kecelakaan*, Jakarta: CV. Haji Masagung
- Supardi, 2008, *Penelitian Tindakan Kelas*, Jakarta: PT. Bumi Aksara
- Widoyoko, Eko Putro, 2012, *Evaluasi Program Pembelajaran*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Wiratna, 2014, *Metode Penelitian Lengkap, Praktis, Dan Mudah Dipahami*, Yogyakarta: Pustaka Baru Press

LAMPIRAN 1

IMO CREW LIST

		Arrival		Departure		Page No.
						1/1
1.1 Name of ship		PAN GLOBAL		2. next port		3. Date
1.2 IMO number		9625853				
1.3 Call sign		3ETU2				
4. Flag state of ship			5. Last port of call			6. Nature and No. of identity document (Passport) & EXP. Date
PANAMA			HADONG, S. KOREA			
7. No.	8. Family names, given names	9. Seaman's book No. & exp. Date	10. Rank/ Nationality & SEX	11. Date and place of birth & Embarkation date / place		
1	KIM DONGWHANE	BS135-02030 UNLIMITED	MASTER/ S. KOREA MALE	08-AUG-1960 / S.KOREA 04-JUN-2018 / S.KOREA		M37904029 17TH JAN 2028
2	SURYA GANDHI	E065491 28TH MAR 2021	C/O / INDONESIA MALE	09-JUL-1986 / INDONESIA 19-MAY-2018 / INDONESIA		C0275052 12TH APR 2023
3	ARYA NUGRAHA	B067158 03RD JUN 2020	2/O / INDONESIA MALE	07-MAY-1993 / INDONESIA 11-FEB-2018 / INDONESIA		B8593641 15TH DEC 2022
4	KIVLAN ALJECHIN RUZSKY	D060634 22ND APR 2020	3/O / INDONESIA MALE	01-FEB-1996 / INDONESIA 28-OCT-2017 / INDONESIA		B8298537 16TH OCT 2022
5	MOON SEONGHO	BS925-47041 UNLIMITED	C/E / S. KOREA MALE	18-JUN-1966 / S.KOREA 05-JUL-2018/ S.KOREA		M36819251 25TH JUN 2028
6	JOIKE JEFRI JONNY TAMBANI	E140291 22ND DEC 2019	1/E / INDONESIA MALE	12-JAN-1976/ INDONESIA 11-FEB-2018/ INDONESIA		B2070694 14TH SEP 2020
7	DADANG SUPRIADI	E141432 13TH JAN 2020	2/E / INDONESIA MALE	07-APR-1976 / INDONESIA 03-DEC-2017 / INDONESIA		B6065083 27TH JAN 2022
8	AHMAD ZAKARIA	D060737 22ND APR 2020	3/E / INDONESIA MALE	19-SEP-1994/ INDONESIA 19-MAY-2018/ INDONESIA		B0912932 17TH APR 2020
9	ABDUL GANI	B019626 19TH NOV 2019	BSN / INDONESIA MALE	09-AUG-1961 / INDONESIA 28-SEP-2017 / INDONESIA		B0354530 16TH JAN 2020
10	PURWANTO	E078895 17TH MAY 2019	AB / INDONESIA MALE	10-APR-1972 / INDONESIA 01-OCT-2017 / INDONESIA		B7609048 24TH JUL 2022
11	EDO MULIA	E074172 23RD MAR 2019	AB / INDONESIA MALE	18-FEB-1974 / INDONESIA 03-DEC-2017 / INDONESIA		A9578424 13TH JAN 2020
12	WAHIDUN	E134465 01ST DEC 2019	AB / INDONESIA MALE	15-APR-1981 / INDONESIA 11-FEB-2018 / INDONESIA		B2402682 20TH NOV 2020
13	HASAN	E134940 07TH DEC 2019	OS / INDONESIA MALE	16-FEB-1974 / INDONESIA 19-MAY-2018 / INDONESIA		B0235037 05TH JAN 2020
14	ARLIS SYARIF	D019139 12TH NOV 2019	NO.1OLR / INDONESIA MALE	13-OCT-1973 / INDONESIA 19-MAY-2018 / INDONESIA		B9775614 22ND MAR 2023
15	SOFYAN HADI	D088437 19TH JUN 2020	OLR / INDONESIA MALE	25-MAY-1980 / INDONESIA 11-FEB-2018 / INDONESIA		B1663909 27TH JUL 2020
16	ALLANDS SHEEVARD FERDINANDUS	F139889 15TH MAY 2021	OLR / INDONESIA MALE	08-AUG-1974 / INDONESIA 19-MAY-2018 / INDONESIA		B3693000 22ND APR 2021
17	SYARIFUDDIN MIRDAN	E108272 12TH AUG 2019	OLR / INDONESIA MALE	12-AUG-1976 / INDONESIA 03-DEC-2017 / INDONESIA		B8177435 04TH OCT 2022
18	ANDI ANWAR MAPPATUJU	E103657 02ND AUG 2019	WPR / INDONESIA MALE	26-SEP-1983 / INDONESIA 03-DEC-2017 / INDONESIA		B8528083 10TH NOV 2022
19	AGUS SYAIFUDIN	C031356 31ST DEC 2020	CS / INDONESIA MALE	03-SEP-1965 / INDONESIA 28-OCT-2017 / INDONESIA		B3984657 10TH MAY 2021
20	AHMAD ZAINI	E094396 22ND JUL 2019	2/CK / INDONESIA MALE	05-MAY-1976 / INDONESIA 28-OCT-2017 / INDONESIA		B7904390 24TH AUG 2022
21	MUHAMMAD GHIFFARY TRISHA PUTRA	E150027 31ST MAY 2020	D/CDT / INDONESIA MALE	07-MAY-1997 / INDONESIA 04-SEP-2017 / S.KOREA		B7141496 02ND JUN 2022
22	ESRA SEMBIRING	F003074 15TH MAR 2020	D/CDT / INDONESIA MALE	24-OCT-1997 / INDONESIA 28-SEP-2017 / INDONESIA		B7163008 26TH MAY 2022
23	ARIF BUDI UTAMA	E150025 31ST MAY 2020	E/CDT / INDONESIA MALE	20-OCT-1996 / INDONESIA 04-SEP-2017 / S.KOREA		B7141643 05TH JUN 2022
12. Date and signature by master, authorized agent or officer						
Signed						

IMO Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

LAMPIRAN 2

SHIP'S PARTICULARS

1	NAME OF SHIP	PAN GLOBAL			
2	FLAG	PANAMA			
3	IMO NO. (OFFICIAL NO)	9625853 (44620-13-A)			
4	PORT OF REGISTRY	PANAMA			
5	SIGNAL LETTER	CALL SIGN - 3ETU2 / MMSI - 355 693 000			
6	KIND OF VESSEL.	BULK CARRIER			
7	GROSS TANNAGE	45,055.00 MT / SUEZ 46,396.02 MT / PANAMA 39,288 MT			
8	NET TONNAGE	26,973.00 MT			
9	SUMMER DEADWEIGHT/DISPLACEMENT/DRAFT	82,765.524 MT / 96,524.20 MT / 14.500 M(MLD.)			
10	LIGHT WEIGHT / TPC	13,758.676 MT / TPC 71.9 TON			
11	L.O.A.	229.00 MTRS			
12	BREADTH (MLD)	32.24 MTRS			
13	DEPTH(MLD)	20.20 MTRS			
14	L.B.P	225.52 MTRS			
15	SUMMER FREEBOARD	5.725 MTRS			
16	MAX HEIGHT ABOVE BL	53.99 MTRS			
17	KEEL LAID/LAUNCHING/BUILT	2012.06.01 / 2012.09.12 / 2012.12.07			
18	CAPACITY (GRAIN) M3	H1=12759.7/ H2=13982.2/ H3=13990.8/ H4=13990.7/ H5=13990.8/ H6=13990.7/ H7=13825.3 TOTAL= 96,530.2 M3			
19	WHERE BUILT	STX DALIAN SHIPBUILDING CO.,LTD. CHANGHINGDAO, DALIAN, CHINA			
20	MAIN ENGINE TYPE	DIESEL, STX-DALIAN ENGINE 6S60MC-C8 MCR 9659 KW X 89 RPM / NCR 8210 KW X 84.3 RPM(85% MCR)			
21	GENERATOR	STX DALIAN ENGINE STX-MAN B&W 5L23/30H(650KW) x 3 SETS			
22	SERVICE SPEED	14.10 KTS			
23	CLASSIFICATION	KR(Korean Register of Shipping)			
24	CLASS NO. DATE	5689496 / 07 DEC 2012			
25	NAME & ADDRESS OF OWNER	POS MARITIME ZA S.A. STX NAMSAM TOWER, 631, NAMDAEMUNNO 5GA, JUNGJU, SEOUL, KOREA			
26	NAME OF OPERATOR	PANOCEAN CO.,LTD. TOWER 8, 7, JONG-RO 5-GIL, JONGNO-GU, SEOUL, 03157, KOREA			
27	NAME OF TECHNICAL MANAGER.	POS SM CO.,LTD. 102, JUNGANG-DAERO, JUNG-GU, BUSAN, KOREA			
28	P & I	UK P & I CLUB			
29	ACCOMMODATION	24 Persons			
30	PROPELLER	7000mm / Pitch 5355mm / Propeller Immersion 7.319M			
31	TEL/FAX/TELEX	(TEL) +82 70 7435 2122-4 (TLX) 435 569 310/311 (E-MAIL) panglobal@networkship.com			
CERTIFICATE	ISSUED	VALID	CERTIFICATE	ISSUED	VALID
DOC	27 JUN 2016	11 APR 2021	IOPP	02 FEB 2015	06 DEC 2017
SMC	01 JUN 2016	31 MAY 2021	ISPP	20 SEP 2017	06 DEC 2022
ISSC	10 JUN 2016	31 MAY 2021	IAPP	20 SEP 2017	06 DEC 2022
ITC	10 JAN 2014		EIAPP	04 JUL 2012	
ILL	20 SEP 2017	06 DEC 2022	IGPP	20 SEP 2017	06 DEC 2022
SC	20 SEP 2017	06 DEC 2022	BCLC	22 JAN 2017	20 FEB 2018
SE	20 SEP 2017	06 DEC 2022	SSCEC	09 AUG 2017	08 FEB 2018
SR	06 SEP 2017	06 DEC 2022	DOC WITH MLC	02 JUN 2016	01 JUN 2021

CAPT. KIM DONGHANE
MASTER OF M/V PAN GLOBAL

LAMPIRAN 3 HASIL WAWANCARA

Dalam proses pengumpulan data-data skripsi dengan judul “Pengaruh Latihan Penanggulangan Keadaan Darurat Terhadap Keterampilan Anak Buah Kapal Dalam Penggunaan Peralatan Pemadam Kebakaran *Fixed* Dan *Portable* Di MV. Pan Global”. Penulis mengambil metode pengumpulan data dengan cara wawancara kepada beberapa informan baik dari perwira maupun anak buah kapal di MV. Pan Global Daftar wawancara yang penulis lakukan adalah sebagai berikut:

WAWANCARA I

- Nama : Kim Dongwhane
- Jabatan : Nahkoda
- Tempat : Hosan, Korea Selatan
- Waktu : 7 April 2018
- Pewawancara : Muhammad Ghiffary Trisha Putra (Penulis)
- Penulis : “Selamat siang *capt*. Mohon ijin meminta waktu sebentar untuk wawancara dalam penulisan tugas skripsi saya *capt* apakah berkenan?”
- Nahkoda : “Tentu saja, silahkan bertanya”
- Penulis : “Mohon ijin *capt*. Bagaimana pendapat anda tentang pengetahuan dan keterampilan anak buah kapal tentang penggunaan peralatan pemadam kebakaran di kapal ini *capt*?”
- Nahkoda : “Menurut saya sebagian besar pengetahuan serta keterampilan mereka masih kurang, karena bisa dilihat ketika sedang

melaksanakan *fire drill* mereka masih bingung bagaimana cara menggunakan alat pemadam kebakaran. Tetapi tidak semua juga yang tidak mengerti, ada sebagian yang telah paham dan mengerti cara penggunaan alat pemadam kebakaran tersebut, meskipun hanya sedikit saja.

Penulis : “Lalu menurut anda sendiri capt, kenapa masih banyak anak buah kapal yang memiliki kemampuan dan keterampilan yang masih kurang?”

Nahkoda : “Mengenai hal tersebut menurut saya ada beberapa faktor, misalnya mereka tidak serius ketika melaksanakan *fire drill*, ketika *safety meeting* mereka malah tidak memperhatikan, dan kendala Bahasa yang memang sangat bisa dimaklumi, karena kita berkomunikasi menggunakan Bahasa Inggris.”

Penulis : “Apakah faktor tersebut bisa diatasi? Dan apabila bisa bagaimanakah cara agar faktor-faktor tersebut dapat diatasi capt?”

Nahkoda : “Tentu bisa diatasi, walaupun tidak sepenuhnya bisa diatasi 100%, karena semua itu bergantung kepada individu masing-masing. Caranya yaitu dengan selalu melaksanakan drill dengan rutin, memberikan familiarisasi kepada anak buah kapal, dan masih banyak lagi.”

Penulis : “Baik capt terimakasih atas waktu dan jawabannya”

Nahkoda : “Iya sama-sama”

WAWANCARA II

Nama : Surya Gandhi

Jabatan : *Chief Officer*

Tempat : Samarinda, Kalimantan Timur

Waktu : 17 Maret 2018

Pewawancara : Muhammad Ghiffary Trisha Putra (Penulis)

Penulis : “Selamat siang *chief*, mohon ijin minta waktunya sebentar untuk wawancara untuk penyusunan tugas skripsi saya, apakah *chief* berkenan?”

Chief Officer : “Selamat siang, ya silahkan saja”

Penulis : “Mohon ijin *chief*. Bagaimana pendapat anda tentang pengetahuan dan keterampilan anak buah kapal tentang penggunaan peralatan pemadam kebakaran di kapal ini *chief*?”

Chief Officer : “Ya menurut saya masih kurang, karena banyak sekali kesalahan – kesalahan yang dilakukan oleh anak buah kapal pada saat latihan penanggulangan pemadaman kebakaran”

Penulis : “Kesalahan yang bagaimana *chief* yang dilakukan oleh anak buah kapal ketika melaksanakan latihan pemadaman tersebut?”

Chief Officer : “Seperti hendak menggunakan *portable fire extinguisher* jenis karbondioksida, banyak anak buah kapal yang terburu – buru dalam menggunakannya sehingga lupa mencabut pin yang ada di *handle* alat tersebut, sehingga *handle* tersebut tidak bisa di tekan”

Penulis : “Menurut anda mengapa anak buah kapal masih kurang pemahamannya tentang penggunaan peralatan pemadam kebakaran tersebut *chief*?”

Chief Officer : “Karena mereka masih kurang kesadarannya akan bahaya – bahaya yang akan terjadi di hadapan mereka, jadi mereka menyepelekan akan pentingnya pengetahuan tentang penggunaan peralatan pemadam kebakaran”

Penulis : “Apakah ada cara agar kesadaran mereka akan penggunaan peralatan pemadam kebakaran meningkat *chief*? Mengingat ini untuk keselamatan mereka sendiri”

Chief Officer : “Ada, yaitu dengan melakukan sosialisasi secara rutin serta menayangkan video - video keselamatan tentang bahaya kebakaran yang terjadi di atas kapal, agar mereka tersadar akan bahayanya apabila terjadi kebakaran di atas kapal”

Penulis : “Apakah program tersebut telah terlaksana di atas kapal kita *chief*?”

Chief Officer : “Sudah terlaksana selama kurang lebih dua bulan, semoga program seperti ini bisa bertahan sampai esok kelak”

Penulis : “Baik *chief* terimakasih banyak atas waktu serta jawaban yang telah diberikan”

Chief Officer : “Oke sama-sama”

WAWANCARA III

Nama : Kivlan Aljechin R.

Jabatan : *Third Officer*

Tempat : Samarinda, Kalimantan Timur

Waktu : 17 April 2018

Pewawancara : Muhammad Ghiffary Trisha Putra (Penulis)

Penulis : “Selamat sore *third*, mohon ijin mewawancarai untuk penyusunan skripsi saya, apakah anda berkenan?”

Third Officer : “Ya selamat sore, silahkan saja bertanya”

Penulis : “Menurut anda sendiri, bagaimana keterampilan seluruh anak buah kapal di kapal ini *third*?”

Third Officer : “Menurut saya sendiri masih kurang, karena saya sendiri sebagai *Third Officer* di kapal ini masih sering melakukan kesalahan dan lupa akan prosedur penggunaan peralatan pemadam kebakaran diatas kapal”

Penulis : “Apakah salah satu penyebab anda masih sering melakukan kesalahan karena anda masih *fresh graduate*?”

Third Officer : “Sebenarnya yang menjadi penyebab utama saya melakukan kesalahan yaitu karena kurangnya pengalaman saya dalam menggunakan peralatan pemadam kebakaran, karena saya masih meraba-raba dalam menggunakan peralatan tersebut, karena ketika di kampus lebih banyak teori yang diberikan daripada praktek

langsung untuk menggunakan peralatan pemadam kebakaran tersebut”

Penulis : “Lalu adakah cara dari *third* sendiri untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan anak buah kapal agar tidak terjadi hal yang sama dengan anda?”

Third Officer : “Tentu saja ada, saya akan lebih sering lagi membaca buku tentang prosedur penggunaan peralatan pemadam kebakaran, lalu saya akan melaksanakan *sharing* atau familiarisasi dengan anak buah kapal, jadi tidak hanya saya yang mengerti tetapi mereka juga diharapkan dapat lebih mengerti lagi, jadi kita bisa saling bertukar pikiran ketika mengadakan familiarisasi tersebut”

Penulis : “Bagaimana tanggapan anak buah kapal akan dilaksanakannya program familiarisasi tersebut?”

Third Officer : “Mereka tidak disangka-sangka mendukung penuh saya akan program yang saya buat ini, karena mereka merasa terbantu dengan diadakannya program tersebut”

Penulis : “Sudah berapa lama program ini dilaksanakan?”

Third Officer : “Baru berjalan satu bulan”

Penulis : “Baik *third* terimakasih atas waktu dan kesempatan yang telah diberikan kepada saya”

Third Officer : “Iya sama-sama”

WAWANCARA IV

Nama : Abdul Ghani

Jabatan : Bosun

Tempat : Balikpapan, Kalimantan Timur

Waktu : 20 April 2018

Pewawancara : Muhammad Ghiffary Trisha Putra (Penulis)

Penulis : “Selamat siang bosun, mohon ijin untuk melakukan wawancara kepada bosun untuk penulisan skripsi saya, apakah bosun berkenan?”

Bosun : “Oh ya silahkan”

Penulis : “Menurut anda bagaimana pengetahuan serta keterampilan anak buah kapal di kapal ini tentang penggunaan peralatan pemadam kebakaran?”

Bosun : “Menurut saya sebagian masih perlu belajar lagi akan penggunaan peralatan pemadam kebakaran, karena masih ada beberapa *crew* yang kurang paham akan prosedur penggunaannya”

Penulis : “Menurut anda apakah karena alasan pengalaman dalam penggunaan peralatan pemadam kebakaran tersebut sehingga yang berpengalaman lebih mengerti prosedurnya?”

Bosun : “Saya rasa ada benarnya, karena *crew* yang mengerti dan paham prosedur penggunaan alat pemadam kebakaran sudah memiliki pengalaman yang sangat lama akan penggunaan alat pemadam kebakaran tersebut, tetapi juga tidak menutup kemungkinan yang

memiliki pengalaman sedikit tidak bisa menggunakan alat pemadam kebakaran, karena juga perlu adanya kemauan untuk belajar menggunakan peralatan pemadam kebakaran”

Penulis : “Baiklah terimakasih bosun atas waktu dan jawaban yang telah diberikan”

Bosun : “Oke siap dengan senang hati”.



LAMPIRAN 4
FOTO PELAKSANAAN *FIRE DRILL* DAN *SAFETY MEETING*



Pelaksanaan fire drill



Crew tidak serius ketika melaksanakan fire drill



Pelaksanaan fire drill di ruang mesin



Pelaksanaan fire drill di dapur kapal



Pelaksanaan safety meeting



Praktek penggunaan breathing apparatus



Pelaksanaan menonton safety movie



Crew tidak memperhatikan dengan serius

Type	Title		Interval	Instructor	Participants	When														
						Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec			
1. Familiarization with SHEQ System	Shipboard Familiarization		Anytime	Master	Newly joined Crew	When newly joined crew member onboard														
	Additional Training in SHEQ System		Anytime	Master	All Staff	On delivery of important official doc. and the revision & amendment doc.														
2. Emergency Drills at Sea	Fire Fighting Drill (Note 1)	1) Fire in Accommodation Area	Every Month	Master	All Staff															
		2) Fire in Engine Room																		
		3) Fire in Cargo Holds																		
	Life Boat/Rescue Boat Drill	4) Abandon Ship Drill	Every Month	Master	All Staff															
		5.1) L/Boat Lowering & Launching Drill	Every 3 Months																	
		5.2) Simulated Launching Drill (Free Fall Type L/Boat only)	Every 6 Months																	
	5.3) R/Boat Lowering & Launching Drill (Note 2)	Every Month	Master	All Staff																
	6) Davit-launched Life Raft using Drill (Note 3)	Every 4 Months	Master	All Staff																
	7) Survival at Sea	Every Month	Master	All Staff																
	8) Response on Hull Damage and Education of Abandon Procedures (Bulk) (Note 4)	Every 3 Months	Master	All Staff																
3. Emergency Response Drill	9) Collision/Contact																			
	10) Aground																			
	11) Fire/Explosion (Note 1)	On Deck	Once a year for each drill	Master	All Staff															
		Engine Room																		
		Cargo Hold																		
		Pump Room (Tanker)																		
		Accommodation																		
	12) Flooding																			
	13) Heavy Weather Damage																			
	14) Hull Damage																			
	15) Main Engine Trouble																			
	16) Critical Machinery Failure																			
	17) Emergency Towing Drill																			
	18) Pollution Accident (Note 5)																			
	19) Accident control by Helicopter using																			
20) Gas or Toxic Vapor Release (Tanker)																				
	21) Steering Failure	Emergency Steering Drill (Note 6)	Every 3 Months	Master	All Staff															
	Human Life Accident	22) Man Overboard	Every 3 Months (In turns)	Master	All Staff															
		23) Serious Injury																		
		24) Medical evacuation (SSHCC only)				Every 6 Months														
		25) Enclosed Space Entry and Rescue Drill (Note 7)				Every 2 Months														
4. Oil Spill Response Drill	26) Education and Training for shipboard oil response team (Including MARPOL Education)		Every Month (Tanker in turns)	Chief Engineer (Cargo: C/O)	All Staff															
	Bunker Spill																			
	Oil or Chemical Spill (Tanker only)																			

(Note 1) Fire/Explosion included on fire-fighting drill.

(Note 2) It means use only rescue boat except life boat, in all cases this requirement shall be complied with at least once every 3 months. (If fitted)

(Note 3) On-board training in the use of davit-launched liferafts shall take place at intervals of not more than 4 months on every ship fitted with such appliances(SOLAS III/19.4.3). Whenever practicable this shall include the inflation and lowering of a liferaft. However, this

training should be replaced with simulation test(on how to extend and lowering) and education for ship's safety.

(Note 4) Including familiarization of MSC Circ. 1143 'Guideline of Early assessment and decision of abandon on Bulk Carrier Hull Damage'.

(Note 5) Including Oil Spill Response drill.

(Note 6) Must be conducted within 48 hours prior to entering U.S. navigable waters and logged in the vessels logbook, unless the drill is conducted and logged on a regular basis at least once every three months. (According to 33 CFR 164.25(d)),

(Note 7) Refer to the Chapter 5, 6.13.13 'Enclosed space entry and rescue drills' of SHEQ-2.6 'Safety and Health Manual' and the Chapter 5, 2.17.4 'Enclosed space entry and rescue' of SHEQ-2.8 'Contingency/Drill and Insurance Manual'.

(Note 8) Early timing between quarter and 72hrs in advance on arrival U.S port.

(Note 9) Applied on Non-tanker which is receiving bunker in California, U.S.A

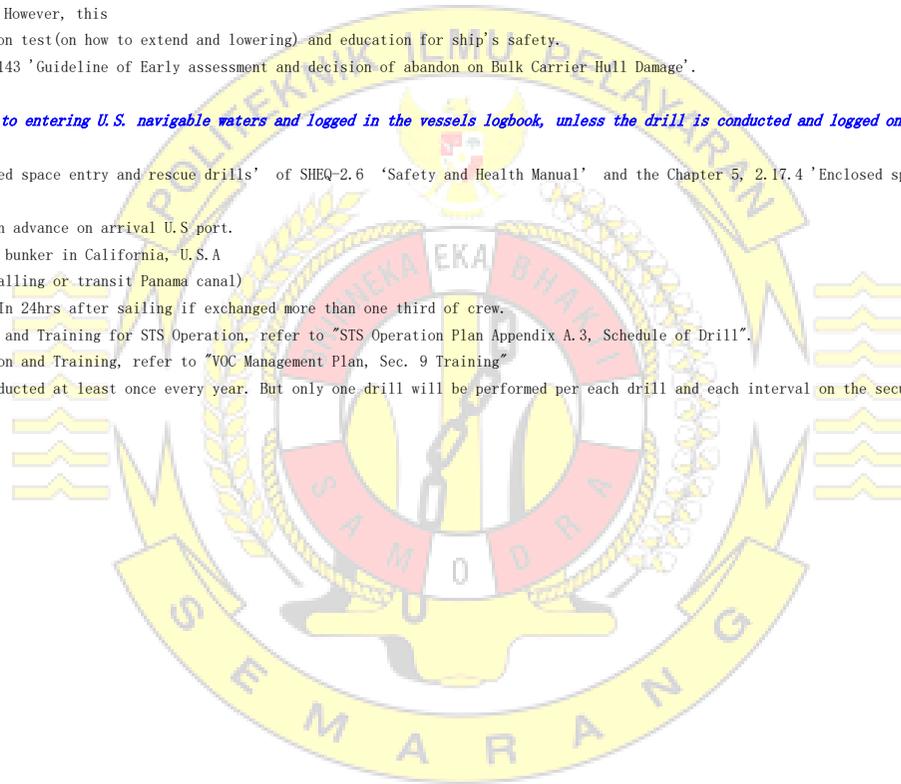
(Note 10) Newly approved vessel by PCSOPEP(only calling or transit Panama canal)

(Note 11) Every month for U.S.A calling vessel / In 24hrs after sailing if exchanged more than one third of crew.

(Note 12) Details of Emergency Response Education and Training for STS Operation, refer to "STS Operation Plan Appendix A.3, Schedule of Drill".

(Note 13) Details of VOC Emission Control Education and Training, refer to "VOC Management Plan, Sec. 9 Training"

(Note 14) Each identified drill item shall be conducted at least once every year. But only one drill will be performed per each drill and each interval on the security drills should be less than three months.



KIM DONGWHANE
Master of
M/V PAN GLOBAL

LAMPIRAN 6
FIRE LOCKER LIST

NO.	NAME	QUANTITY	REMARK
1.	CO2 EXTINGUISHER 5 KG	13 BTL	ANNUAL SERVICE : 04 TH SEP 2017
2	FOAM 9 LTR (NEW SPARE)	2 BTL	ANNUAL SERVICE : 04 TH SEP 2017
3	SPARE POWDER FOR DRY POWDER FIRE EXT 6 KG	12 BAG	
4	DRY POWDER EXTINGUISHER 3 KG (NEW SPARE)	1 BTL	ANNUAL SERVICE : 04 TH SEP 2017
5	DRY POWDER EXTINGUISHER 2 KG	1 BTL	
6	0.9 LTR FOAM AFFF 6%	46 BTL	SMALL BOTTLE WITHOUT EXP DATE (RECEIPT IN HADONG, 04 TH SEP 2017)
7	0.9 LTR FOAM AFFF 6%	1 PCS	JERRY CAN MEDIUM WITHOUT EXP DATE (RECEIPT IN HADONG, 04 TH SEP 2017)
8	0.9 LTR FOAM AFFF 6%	1 PCS	JERRY CAN BIG WITHOUT EXP DATE (RECEIPT IN HADONG, 04 TH SEP 2017)
9	CO2 CATRIDGE 909 GR	25 PCS	
10	CO2 CATRIDGE 345 GR	1 PC	
11	FIRE HOSE BOX	3 BOX	
12	SELF IGNITING LIGHT FOR LIFE BUOY(DANIAMANT L90 BATTERY)	5 PCS	
13	LIFE BUOY OVER THROW 2,5KG	2 PCS	
14	LIFE JACKET IGNITTING LIGHT SLIDE SWITCH	9 PCS	
15	AUTO FLASHING LIFE JACKET LIGHT	6 PCS	
16	L/JACKET WHISTLE	1 PCS	
17	HYDRANT CAP	7 PC	
18	HYDRANT SPANNER	6 PCS	
19	FIRE HOSE JIS TYPE 15 MTR	6 ROLL	
20	FIRE HOSE JIS TYPE 18 MTR	5 ROLL	
21	NOZZLE TYPE N40A JET & SPRAY	1 PC	
22	NOZZLE TYPE FN JET & SPRAY 50A	1 PCS	2 ND HAND
23	NOZZLE TYPE ALLUM ALLOY NAKAJIMA 3 POSITION 50A	2 PCS	
24	FLAME DETECTOR	1 PC	3 RD ENGINER LOCKER
25	HEAT DETECTOR	2 PCS	3 RD ENGINER LOCKER
26	SMOKE DETECTOR	2 PCS	3 RD ENGINER LOCKER
27	BREAK GLASSES FOR MANUAL CALL POINT	10 PCS	3 RD ENGINER LOCKER
28	HEAT DETECTOR TESTER	2 PCS	SHIP OFFICE & BRIDGE
29	FLAME DETECTOR TESTER	1 PCS	SHIP OFFICE LOCKER

30	SMOKE DETECTOR TESTER	1 PCS	SHIP OFFICE LOCKER
31	SMOKE DETECTOR SPRAY	8 PCS	SHIP OFFICE LOCKER
32	RUBBER PACKINGS FOR HOSE COUPLING 50A	13 PCS	
33	RETRO REFLECTIVE TAPES	3 ROLLS	
34	PHOTOLUMINESCENT GREEN DIAGONAL TAPE	1 ROLL	
35	LIFE JACKET FOR CHILDREN	2 PCS	
36	PRESSURE GAUGE FOR B.A BOTTLE	1 PCS	SHIP OFFICE LOCKER
37	LIFE JACKET SPARE	3 PCS	2 ND HAND
38	BRACKET FOR LIFE BUOY LIGHT	6 PCS	
39	STAND FOR PORTABLE FOAM EXT 9L & CO2 EXT 5KG	5 PCS	
40	SPARE HELMET FOR FIREMAN'S OUTFIT	2 PCS	
41	SPARE GLOVES FOR FIREMAN'S OUTFIT	2 PAIRS	
42	SPARE RUBBER BOOT	2 PAIRS	
43	EEBD SPARE ONLY CYL, PRESSURE GAUGE (2 ND HAND)	1 SET	F.C.S (RECEIPT AFTER ANNUAL INSPECTION AT HADONG, FROM KISSCO 4 TH SEP 2017)
44	DUAL PURPOSE NOZZLE 50 MM JIS TYPE (KOSCO) 12MM	2 PC	
45	DUAL PURPOSE NOZZLE 50 MM JIS TYPE (KOSCO) 19MM	1 PC	
46	MARKING FOR L/B AND R/B	1 SET	

LAMPIRAN 7
CHECKLIST FOR FIRE FIGHTING DRILL

No	Action	Result	
		Yes	No
1. Muster Station & Mustering			
1-1	Controlled approach with no panic or running		
1-2	Attention paid to the closure of doors and hatches		
1-3	Life Jacket / Immersion Suit brought		
1-4	Fire fighting equipment brought		
1-5	First Aid equipment brought		
1-6	Duty Crew members attended (Gangway/ER)		
1-7	Audible & visual confirmation of attendance		
1-8	Fresh roll call list with marker pen/pencil		
1-9	Efficient communications		
1-10	Missing person/s identified and confirmed		
1-11	Emergency team dressed within expected time		
1-12	All crew attentive and organised correctly		
2. Command & Control			
2-1	Manual Fire Alarm sounded		
2-2	Public Address information to the crew		
2-3	Officer attending (3 rd)		
2-4	AB attending		
2-5	Radio emergency distress alert (PAN PAN)		
2-6	Hand steering & necessary action		
2-7	Bridge check list opened & utilized		
2-8	Incident Log opened & utilized		
2-9	Fire plan apparent & utilized		
2-10	Communications established with ship's officers		
2-11	Remote capabilities utilized (Fire pump / ventilation etc)		
2-12	Master calm & decisive		
2-13	Bridge team calm & effective		
2-14	Contingency Plans		

POS	Checklist for Fire Fighting Drill	Form Number	TRA - 12
		Revision Number	00
		Revision Date	2015.10.15

3. Fire-Fighting Team			
3-1	BA Pre-donning checks		
3-2	BA pressures recorded and accurate		



POS	Checklist for Fire Fighting Drill	Form Number	TRA - 12
		Revision Number	00
		Revision Date	2015.10.15

No	Action	Result	
		Yes	No
3-3	All equipment as necessary + spare BA cylinders		
3-4	C/O utilising BA control board		
3-5	C/O brief to fireman before entry		
3-6	Correct BA donning		
3-7	Correct door checks and entries		
3-8	Correct hose handling and application		
3-9	Correct team work and protocols		
3-10	Correct BA pressure monitoring & reaction		
3-11	Correct search & rescue application		
3-12	Correct snatch rescue application		
3-13	Communication & action before / upon exit		
4. Support Team			
4-1	Clear of dangerous, non-designated areas		
4-2	Correct connection, location & lengths of hose		
4-3	Correct application of boundary cooling hose / monitor		
4-4	Good awareness of potential hazards		
4-5	All team members utilized		
4-6	Correct organization and communication		
5. Technical Team			
5-1	Clear of dangerous, non-designated areas		
5-2	Initiated start of correct fire pump		
5-3	Initiated closure of necessary ventilation		
5-4	Initiated closure of necessary dampers & skylights		
5-5	Initiated isolation of necessary electrical power		
5-6	Monitoring of water ingress (Fire hose / interior cooling)		
5-7	Comm's & Contingency plan with bridge command		
5-8	Awareness of potential risks and effects		
6. First-aid Team			
6-1	Clear of dangerous, non-designated areas		

POS	Checklist for Fire Fighting Drill	Form Number	TRA - 12
		Revision Number	00
		Revision Date	2015.10.15

6-2	Equipment brought to muster as required		
6-3	Correct location choice for Casualty Handling Station		
6-4	Correct set up of equipment and hazard awareness		
6-5	Correct treatment to fire-fighters		
6-6	Correct treatment to casualty		
6-7	Correct use of stretcher		
6-8	Correct organization and competence		



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : MUHAMMAD GHIFFARY TRISHA PUTRA
NIT : 52155627 N
Tempat/Tanggal Lahir : Pangkalan Bun, 07 Mei 1997
Jenis Kelamiin : Laki-laki
Agama : Islam
Alamat : Jl. Dewi Sartika Timur V, No B8,
Gunung pati, Semarang, Jawa tengah.



Nama Orang Tua

Nama Ayah : Ishak Pratama

Nama Ibu : Sulastri

Alamat : Jl. Dewi Sartika Timur V , No B8,
Gunung pati, Semarang, Jawa Tengah.

Riwayat Pendidikan

- 1.SD N ANJASMORO : Lulus Tahun 2009
- 2.SMP N 1 SEMARANG : Lulus Tahun 2012
- 3.SMA N 1 SEMARANG : Lulus Tahun 2015
- 4.PIP SEMARANG : 2015 - Sekarang

Pengalaman Praktek Laut

1. Nama Perusahaan : PT. JASINDO DUTA SEGARA
2. Nama Kapal : MV. PAN GLOBAL
3. Masa Layar : 15 Agustus 2017 – 16 Agustus 2018