



**IMPLEMENTASI *EMERGENCY RESPONSE MANUAL*  
DEMI KESELAMATAN DAN KEAMANAN *CREW KAPAL*  
DI MV. MOL GROWTH**

**SKRIPSI**

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**ALDERS HARIMONDA**

**NIT. 52155676 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG  
TAHUN 2020**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**IMPLEMENTASI *EMERGENCY RESPONSE MANUAL* DEMI  
KESELAMATAN DAN KEAMANAN *CREW* KAPAL  
DI MV . MOL GROWTH**

**Disusun Oleh:**

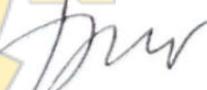
**ALDERS HARIMONDA**  
NIT. 52155676 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan  
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang  
Semarang 20-01-..... 2020

Dosen Pembimbing I  
Materi

Dosen Pembimbing II  
Penulisan

  
**Capt. HADI SUPRIYONO, MM, M.Mar**  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19561020 198303 1 002

  
**PURWANTONO, S.Psi, M.Pd.**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19661015 199703 1 002

Mengetahui,  
Ketua Program Studi Nautika Diploma IV

  
**Capt. DWI ANTORO, M.M.Mar**  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19740614 19980 1 001

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Implementasi *Emergency Response Manual* Demi Keselamatan dan Keamanan Crew Kapal di MV. MOL Growth” karya,

Nama : Alders Harimonda

NIT : 52155676 N

Program Studi : Nautika

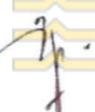
Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari ....., tanggal .....

Semarang, .....

Penguji I,

Penguji II,

Penguji III,

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

  
Capt. HADI SUPRIYONO, MM, M.Mar  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19561020 198303 1 002

  
PURWANTONO, S.Psi, M.Pd  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19661015 199703 1 002

Mengetahui  
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

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

## HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : ALDERS HARIMONDA

NIT : 52155676 N

Program Studi : NAUTIKA

Skripsi dengan judul “Implementasi *emergency response manual* demi keselamatan dan keamanan crew kapal di MV. MOL Growth” karya Alders Harimonda. Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan penulisan) saya sendiri bukan jiplakan skripsi dari orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 20 Januari 2020

Yang menyatakan,



**ALDERS HARIMONDA**  
NIT. 52155676 N

## MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. Hidup itu belajar, berusaha, dan bersyukur.
2. Sukses tidak diciptakan dalam semalam. Maka harus bersiap dari dari sekarang untuk menyambut kesempatan, karena kesempatan bukan hal yang kebetulan. Saya harus menciptakannya sendiri.
3. Pengorbanan orang tua tidaklah ternilai harganya, maka saya tidak akan mengorbankan orang tua saya sendiri.

### Persembahan:

1. Orang tua saya, Ayah Priyo Basuki Adriyanto  
dan Ibu Tuti Sriharini Meiyani
2. Almamater saya, PIP Semarang
3. Adik dan kakak kandung saya, Aurelia  
Paskalina Adriani dan Alfarel Hariandri  
Utomo

## PRAKATA

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena dengan rahmat serta hidayah-Nya penulis telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Implementasi *emergency response manual* demi keselamatan dan keamanan *crew* kapal di MV . MOL Growth”**.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc, M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar selaku Ketua Jurusan Nautika PIP Semarang
3. Bapak Capt. Hadi Supriyono, MM, M.Mar selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.
4. Bapak Purwantono, S.Psi, M.Pd selaku Dosen Pembimbing Metodologi Dan Penlisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.

5. Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermamfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
6. Ayah dan Ibu tercinta yang selalu memberikan dukungan, motivasi dan doa, serta adik dan kakak kandung saya yang selalu menyemangati.
7. Perusahaan Bernhard Schulte Shipmanagement dan seluruh *crew* kapal MV. MOL Growth yang telah memberikan saya kesempatan untuk melakukan penelitian dan praktek laut serta membantu penulisan skripsi ini.
8. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang, 20 Januari 2020

Penulis



**ALDERS HARIMONDA**

**NIT. 52155676 N**

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PERSETUJUAN .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN .....	iii
HALAMAN PERNYATAAN .....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....	v
PRAKATA .....	vi
DAFTAR ISI .....	vii
DAFTAR GAMBAR .....	
DAFTAR TABEL .....	
DAFTAR LAMPIRAN .....	
ABSTRAKSI .....	
<i>ABSTRACT</i> .....	
BAB I PENDAHULUAN .....	1
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Perumusan Masalah .....	3
1.3 Tujuan Penelitian .....	4
1.4 Manfaat Penelitian .....	4
1.4.1 Manfaat teoritis .....	4
1.4.2 Manfaat secara praktis .....	5
1.5 Sistematika Penulisan .....	5
BAB II LANDASAN TEORI .....	8
2.1 Tinjauan Pustaka .....	8
2.1.1 Implementasi .....	8
2.1.2 Emergency response manual .....	8
2.1.2.1 Macam-macam keadaan darurat dikapal .....	9
2.1.2.1.1 Kebakaran/ledakan.....	9
2.1.2.1.2 Tubrukan .....	9
2.1.2.1.3 Kandas.....	10

2.1.2.1.4 Kebocoran .....	10
2.1.2.1.5 Orang jatuh kelaut.....	11
2.1.2.1.6 Pencemaran .....	11
2.1.2.2 Penyebab terjadinya keadaan darurat diatas kapal.....	12
2.1.2.1.1 Kesalahan manusia .....	12
2.1.2.1.2 Kesalahan peralatan .....	13
2.1.2.1.3 Kesalahan prosedur.....	13
2.1.2.1.4 Pelanggaran terhadap peraturan.....	14
2.1.2.1.5 <i>Exteral action</i> .....	14
2.1.2.1.6 Kehendak Tuhan Yang Maha Kuasa .....	14
2.1.3 Kesehatan dan Keselamatan kerja .....	14
2.1.3.1 Definisi K3.....	14
2.1.3.2 Fungsi keselamatan kerja .....	16
2.1.3.2.1 <i>Occupational health</i> .....	17
2.1.3.2.2 <i>Safety</i> .....	17
2.1.3.2.3 <i>Industrial hygiene</i> .....	18
2.1.3.2.4 Egonomic .....	18
2.1.3.3 Tujuan keselamatan kerja .....	19
2.1.3.4 ISM Code .....	20
2.1.3.5 <i>Safety of life at sea</i> .....	22
2.2 Definisi Operasional .....	23
2.4 Kerangka Pikir Penelitian .....	24
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>25</b>
3.1 Pendekatan dan Desain Penelitian.....	25
3.1.1 Pendekatan penelitian <i>observasional</i> .....	25
3.1.2 Desain penelitian deskriptif kualitatif .....	26
3.2 Fokus dan Lokus Penelitian .....	26
3.2.1 Fokus penelitian.....	26
3.2.2 Lokus penelitian.....	27
3.3 Sumber Data Penelitian .....	28

3.3.1 Data primer.....	29
3.3.2 Data skunder.....	30
3.4 Teknik Pengumpulan Data.....	32
3.4.1 Metode wawancara.....	31
3.4.2 Metode observasi.....	32
3.4.3 Studi dokumenter.....	33
3.4.4 Riset kepustakaan.....	34
3.4.5 <i>Browsing</i> internet.....	34
3.5 Teknik Keabsahan Data.....	34
3.5.1 <i>Credibility</i> .....	35
3.5.2 <i>Transferability</i> .....	39
3.5.3 <i>Confirmability</i> .....	40
3.6 Teknik Pengumpulan Data.....	41
3.6.1 <i>Fishbone Analysis</i> .....	42
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>47</b>
4.1 Gambaran Umum Objek yang Di Teliti.....	47
4.1.1 Profil perusahaan.....	47
4.1.1.1 Struktur organisasi.....	48
4.1.2 Gambaran umum tentang kapal MV. MOL Growth.....	49
4.1.3 Gambaran umum <i>Emergency Response Manual</i> .....	52
4.1.3.1 Tanggung jawab.....	52
4.1.3.2 Alarm keadaan darurat.....	52
4.1.3.3 Narkotik dan alcohol test.....	53
4.1.3.4 Komunikasi dengan media.....	53
4.1.3.5 Perencanaan dan keadaan siap-siaga.....	54
4.2 Analisa Hasil Penelitian.....	55
4.2.1 Dampak jika tidak mengimplementasikan prosedur <i>emergency response manual</i> .....	55
4.2.2 Kendala dalam penerapan <i>emergency response manual</i> .....	58

4.2.3 Upaya yang dilakukan agar <i>emergency response manual</i> dapat dilaksanakan dengan maksimal .....	65
4.3 Pembahasan Masalah.....	69
4.3.1 Dampak jika tidak mengimplementasikan <i>prosedur emergency response manual</i> bagi <i>crew</i> kapal di MV. MOL Growth .....	70
4.3.1.1 Kebakaran .....	70
4.3.1.2 Tubrukan.....	72
4.3.1.3 Kandas .....	73
4.3.2 Kendala dalam pelaksanaan <i>emergency response manual</i> berangsur.....	74
4.3.2.1 Faktor manusia .....	74
4.3.2.2 Faktor peralatan.....	75
4.3.2.3 Faktor lingkungan .....	76
4.3.2.4 Faktor prosedur .....	77
4.3.3 Upaya yang dilakukan agar <i>emergency response manual</i> dapat dilaksanakan dengan maksimal .....	78
4.3.3.1 Peningkatan kesadaran <i>crew</i> kapal terhadap keselamatan .	78
4.3.3.1.1 <i>Safety meeting</i> .....	79
4.3.3.1.2 Pemutaran film atau slide.....	79
4.3.3.1.3 Pemasangan poster.....	80
4.3.3.1.4 Pengawasan kerja <i>crew</i> .....	81
4.3.3.2 Peranan perusahaan dalam penerapan ERM.....	82
BAB V PENUTUP .....	86
5.1 Kesimpulan .....	86
5.2 Saran .....	87
DAFTAR PUSTAKA .....	
LAMPIRAN .....	

## ABSTRAKSI

**Alders Harimonda**, 2019, NIT: 52155676.N, “*Implementasi Emergency Response Manual demi keselamatan dan keamanan crew kapal di MV. MOL Growth*”, Skripsi, Program Diploma IV Jurusan Nautika, PIP Semarang, Pembimbing I: Capt. Hadi Supriyono, M.M., M.Mar. Pembimbing II: Purwantonno, S.Psi, M.Pd.

Keselamatan merupakan satu bagian terpenting dalam pengoperasian kapal pada umumnya. Keselamatan dalam hal ini meliputi *crew*, kapal, muatan dan lingkungan alam laut. Semua akan berjalan baik apabila prosedur *emergency response manual* telah diikuti dengan baik juga, tetapi dalam mengimplementasikannya terdapat berbagai kendala yang kemudian dirumuskan dalam beberapa permasalahan, adapun permasalahannya adalah dampak yang akan ditimbulkan bila tidak mengimplementasikan prosedur tersebut, faktor kendala dalam penerapan dan upaya yang harus dilakukan agar lebih maksimal. Menurut landasan teoritis dari aturan-aturan yang mengatur keselamatan kerja di atas kapal yaitu: *International Safety Management Code* (ISM Code), mengenai prosedur kamanan dan keselamatan bagi pelaut. Ditinjau dari bidang lapangan, tanggung jawab nahkoda juga berperan penting untuk memantau dan mengawasi penerapan *emergency response manual* di kapal pada *crew* kapal MV. MOL Growth yang melaksanakan tugas di lapangan. Beberapa metode pengumpulan data dalam penelitian yaitu observasi, *interview*, studi kepustakaan, dokumentasi, dan cara analisa data. Penelitian dilakukan di atas kapal MV. MOL Growth.

Hasil penulis melakukan penelitian bahwa implementasi *emergency response manual* tidak berjalan dengan dengan baik disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu sumber daya manusianya dalam hal ini meliputi kurangnya kedisiplinan dan kesadaran *crew* kapal terhadap prosedur keselamatan di kapal, yang dapat menyebabkan kecelakaan terhadap *crew* kapal itu sendiri. Yang kedua adalah kurangnya familiarisasi terhadap *crew* baru terutama mengenai keselamatan dan peranan perusahaan dalam pengawasannya.

Hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa implementasi *emergency response manual* di kapal MV. MOL Growth tidak berjalan dengan baik. Penulis mengajukan beberapa saran untuk direalisasikan, yaitu meningkatkan kedisiplinan dan kesadaran *crew* kapal terhadap keselamatan, mengadakan familiarisasi terhadap *crew* baru dan peranan perusahaan dalam pengawasan.

**Kata kunci:** Implementasi, *emergency response*, keselamatan

## ABSTRACT

**Alders Harimonda**, 2019, NIT: 52155676.N, "Implementation Emergency Response Manual for the safety and security crew onboard on MV. MOL Growth", Thesis, Diploma IV Nautical, Merchant Marine Polytechnic Semarang, Supervisor I: Capt. Hadi Supriyono, M.M., M.Mar. Supervisor II: Purwantono, S.Psi, M.Pd.

Safety is one of the important thing on the ship operation. Safety in this thing mean safety for the crews, vessel, cargoes and environments. All will be going well if the procedure of emergency response manual is followed, but in implemented of emergency response manual found some problem which is formulated in research questions. The research question is about the effect will be appear if not implemented procedure of emergency response manual, problem factor in application and the efforts must be doing to get maximal result. According of theory from the rules that arranged the work safety on ship, that are: International Safety Management Code (ISM Code) about safety management for sailor. Observation from real condition, Master has important responsibility to keep and control emergency response manual application on MV. MOL Growth. The method to collect all data there are observation, interview, document, documentation, and file analysis. Observation did on MV. MOL Growth.

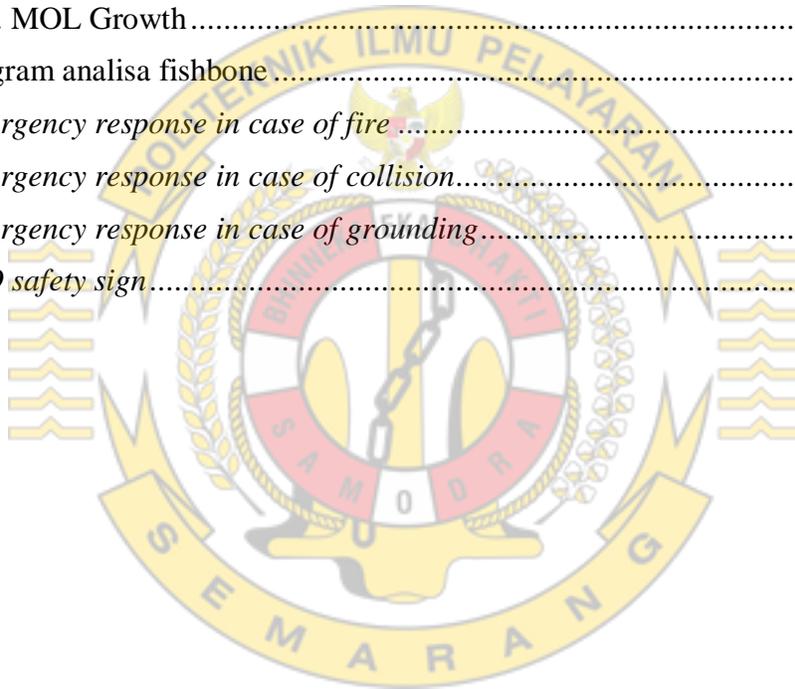
The result of the research is application of the emergency response manual not doing well because many factors, there are: First is human resources factor include less of discipline and awareness ship's crew to the safety procedure on the ship that can make an accident to the crew itself. Second is less familiarization for new crew especially about safety and participate from company to make supervisor.

The conclusions that implementation emergency response manual on MV. MOL Growth not applicated well. Writer submit some advice for a realization, there are: Increase the discipline and the awareness of the ship crew to the safety, make some familiarization for new crew and participate of the company for the supervision.

**Key words:** Implementation, emergency response, safety

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1 Persiapan terhadap pelaksanaan <i>safety meeting</i> .....	29
Gambar 3.2 Pelaksanaan diskusi dan wawancara.....	29
Gambar 3.3 Crew melakukan simulasi kebakaran.....	33
Gambar 3.4 Diagram <i>fishbone</i> .....	42
Gambar 3.5 Diagram analisa <i>fishbone</i> .....	46
Gambar 4.1 Peta lokasi BSM <i>Center</i> dan CSC .....	48
Gambar 4.2 Diagram struktur organisasi BSM CSC .....	36
Gambar 4.3 MV. MOL Growth.....	40
Gambar 4.4 Diagram analisa <i>fishbone</i> .....	59
Gambar 4.5 <i>Emergency response in case of fire</i> .....	71
Gambar 4.6 <i>Emergency response in case of collision</i> .....	72
Gambar 4.7 <i>Emergency response in case of grounding</i> .....	73
Gambar 4.8 <i>IMO safety sign</i> .....	81



## DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 <i>Ship Particular</i> MV. MOL Growth.....	50
Tabel 4.2 Data <i>crew list</i> kapal MV. MOL Growth.....	51
Tabel 4.3 Hasil <i>Fisbone Analysis</i> .....	61



# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Transportasi laut merupakan unsur yang penting dalam dunia perdagangan, sehingga kebutuhan atas transportasi khususnya dibidang kelautan sangat besar. Pada saat ini transportasi laut merupakan suatu alat transportasi yang paling efisien, sebab dapat mengangkut barang atau penumpang dari suatu tempat ketempat lain dengan menempuh jarak yang jauh dan biaya yang relatif murah. Inti dari transportasi laut dapat beroperasi dengan adanya 2 komponen utama yaitu perusahaan dan *crew* kapal.

Perusahaan adalah tempat terjadinya kegiatan produksi, baik barang dan jasa, serta tempat berkumpulnya semua faktor produksi. Sedangkan *crew* kapal adalah suatu komponen yang sangat penting diatas kapal. Tanpa adanya *crew*, kapal tidak dapat beroperasi. Maka dari itu keselamatan kerja *crew* diatas kapal merupakan hal yang harus diperhatikan oleh perusahaan pelayaran. Yang telah kita ketahui, bekerja diatas kapal memiliki resiko yang sangat tinggi akan terjadinya kecelakaan kerja. Oleh karna itu, pengimplementasian *emergency response manual* harus dilaksanakan dengan tepat dan dipahami tiap-tiap *crew*. Untuk mencapai keamanan dan keselamatan maksimal dikapal, langkah dasar adalah memastikan bahwa semua *crew* kapal memakai peralatan perlindungan diri (APD) sesuai dengan peraturan Safety Of Life At Sea (SOLAS) dan dengan jenis pekerjaan yang dilakukan diatas kapal.

Namun dalam kenyataannya masih banyak terjadi kecelakaan kerja yang dialami *crew* di atas kapal, salah satunya seperti kasus kecelakaan kerja yang terjadi di MV. MOL Growth. Sebuah kamar ganti hampir terbakar seluruhnya akibat seorang *ordinary seaman* menaruh radio dekat sumber listrik yang memancarkan radiasi dan menimbulkan api. Hal ini disebabkan oleh faktor kesalahan dan kelalaian manusia itu sendiri karena tidak mematuhi atau melaksanakan prosedur keselamatan kerja dengan benar di atas kapal. Analisa kecelakaan memperlihatkan bahwa untuk setiap kecelakaan ada faktor penyebabnya. Sebab-sebab tersebut bersumber pada peralatan mekanik dan lingkungan serta manusianya sendiri. Untuk mencegah agar tidak terjadinya kecelakaan, faktor penyebab ini harus dihilangkan. Dari data diketahui bahwa 80 % dari semua kecelakaan dikapal disebabkan oleh kesalahan manusia sehingga ada suatu pendapat bahwa secara langsung maupun tidak langsung semua adalah karena faktor manusia. Pada kenyataannya menunjukkan bahwa 75-79 % dari angka kesalahan manusia tadi disebabkan oleh sistem manajemen yang buruk.

Sistem manajemen keselamatan merupakan salah satu faktor yang mutlak yang harus dipenuhi, setiap pekerja diharapkan dapat bekerja dengan *safety* dan dapat menyelesaikan tugasnya dengan hasil yang optimal pula. Dengan sikap yang hati-hati dan tidak ceroboh dalam bertindak akan membuat pihak lain tidak mengalami kekhawatiran. Banyak *crew* kapal yang bekerja hanya sekedar memenuhi kewajiban sesuai tanggung jawabnya, tanpa memiliki kepedulian terhadap diri sendiri, orang lain dan lingkungan. Tujuan Keselamatan dan Kesehatan Kerja dalam Peraturan Pemerintah Nomor 50

Tahun 2012 tentang Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja tercermin dalam Tujuan Penerapan SMK3 dalam Pasal 2:

1. Meningkatkan efektifitas perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja yang terencana, terukur, terstruktur, dan terintegrasi
2. Mencegah dan mengurangi kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja dengan melibatkan unsur manajemen, pekerja/buruh, dan/atau serikat pekerja/serikat buruh; serta
3. Menciptakan tempat kerja yang aman, nyaman, dan efisien untuk mendorong produktivitas

Oleh karena itu, pelatihan keselamatan kerja untuk *crew* kapal sangatlah penting guna melakukan tindakan pencegahan agar tidak terjadi kecelakaan kerja di atas kapal. Kecelakaan tersebut dapat menyebabkan kerugian bagi semua pihak mulai dari *crew* itu sendiri sampai pada tingkat perusahaan. Kerugian itu berupa penderitaan dan kerugian yang bersifat ekonomis, dalam bentuk luka/memar pada anggota tubuh, cacat, terhentinya pekerjaan untuk beberapa saat, kerusakan pada alat kerja dan sebagainya. Berdasarkan latar belakang tersebut penulis tertarik membuat penelitian dengan judul, **“Implementasi Emergency Response Manual Demi Keselamatan dan Keamanan Crew Kapal Di MV. MOL Growth”**

## 1.2. Perumusan Masalah

Dalam suatu penelitian perumusan masalah akan mempermudah penulis dalam melakukan penelitian dalam mencari jawaban yang tepat atau sesuai. Sehubungan dengan uraian yang telah penulis kemukakan pada latar

belakang diatas, maka rumusan masalah yang akan dibahas sebagai pokok permasalahan pada skripsi ini adalah:

- 1.2.1. Apa dampak jika tidak mengimplementasikan prosedur Emergency Response Manual bagi *crew* kapal di MV. MOL Growth?
- 1.2.2. Apa saja kendala dalam pelaksanaan Emergency Response Manual berlangsung ?
- 1.2.3. Bagaimana upaya yang dilakukan agar Emergency Response Manual dapat dilaksanakan dengan maksimal ?

### **1.3. Tujuan Penelitian**

Tujuan Penelitian ini adalah :

- 1.3.1. Mengetahui dampak-dampak yang akan terjadi akibat tidak mengimplementasikan Emergency Response Manual di kapal.
- 1.3.2. Mengetahui kendala-kendala dalam pelaksanaan Emergency Response Manual agar lebih efektif dan dapat mudah dipahami.
- 1.3.3. Mengetahui upaya yang harus dilakukan agar Emergency Response Manual dapat berjalan dengan maksimal.

### **1.4. Manfaat Penelitian**

Diharapkan dari hasil penelitian mengenai “Implementasi Emergency Response Manual Demi Keselamatan Dan Keamanan Crew Kapal Di MV. MOL Growth” ini diharapkan dapat bermanfaat bukan hanya bagi penulis tetapi juga bagi para pembaca. Manfaat dari penelitian ini adalah:

- 1.4.1. Manfaat secara teoritis

1.4.1.1. Sebagai tambahan pengetahuan di kampus Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang mengenai pentingnya keselamatan kerja di atas kapal beserta permasalahan yang dihadapinya.

1.4.1.2. Sebagai tambahan informasi dan pengetahuan bagi para pembaca, termasuk instansi terkait dan diharapkan penelitian ini dapat memberikan masukan yang dapat berguna untuk pengembangan sumber daya manusia dan *personal soft skill* sehingga siap menghadapi dunia kerja.

#### 1.4.2. Manfaat Praktis

1.4.2.1. Diharapkan dengan adanya penelitian ini *crew* kapal niaga menjadi lebih baik dalam meminimalisir terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal.

1.4.2.2. Sebagai referensi untuk melakukan perbaikan dan koreksi bagi perusahaan serta officer dikapal dalam melaksanakan pelatihan keselamatan kerja bagi *crew* kapal.

### 1.5. Sistematika Penulisan

Penelitian skripsi ini ditulis berdasarkan pedoman penelitian skripsi agar lebih sistematis dan mudah dimengerti. Mempermudah proses pemikiran dalam membahas permasalahan skripsi “Implementasi Emergency Response

Manual Demi Keselamatan Dan Keamanan Crew Kapal Di MV. MOL Growth” maka peneliti menyusun dan menguraikan penjelasan secara singkat tentang materi pokok dari skripsi. Penjelasan itu dapat digunakan untuk memudahkan para pembaca dalam mengikuti penyajian yang terdapat di dalam skripsi ini. Setelah itu peneliti membuat sistematika dari judul menjadi beberapa bab dan dari setiap bab menjadi sub bab sebagai berikut:

## BAB I. PENDAHULUAN

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

## BAB II. LANDASAN TEORI

Pada bab ini peneliti menguraikan tentang landasan teori yang berkaitan dengan penelitian yang dibuat, antara lain tinjauan pustaka yang memuat keterangan dari buku atau referensi yang mendukung tentang penelitian yang dibuat. Bab ini juga memuat tentang kerangka pikir penelitian yang menjadi pedoman dalam proses berjalannya penelitian.

## BAB III. METODE PENELITIAN

Bab III dalam penelitian ini akan membahas metode penelitian yang dipergunakan peneliti dalam menyelesaikan penelitian, yang terdiridari lokasi atau tempat penelitian, metode pengumpulan data dan teknik analisis data.

#### BAB IV. ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisikan analisa masalah dan pembahasan atas apa yang didapatkan pada waktu peneliti melaksanakan praktek laut pada kapal MV. MOL Growth. Bab ini membahas gambaran umum tempat penelitian dan analisa masalah dari rumusan masalah. Dengan pembahasan ini, maka permasalahan akan terpecahkan dan dapat diambil kesimpulan.

#### BAB V. PENUTUP

Bab ini peneliti menyajikan jawaban terhadap masalah dari penelitian yang telah dibuat berdasarkan hasil analisis mengenai topik yang dibahas yang berisikan kesimpulan dari penelitian. Penulis mengajukan saran untuk semua pihak yang terkait.

#### DAFTAR PUSTAKA

Daftar pustaka memuat sumber-sumber pustaka dari berbagai buku yang digunakan oleh penulis sebagai referensi untuk mendukung penulisan skripsi ini.

#### LAMPIRAN

Pada lampiran yang penulis berikan pada skripsi ini berupa gambar, serta lampiran manual serta sumber-sumber terkait.

#### DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Di dalam daftar riwayat hidup ini, penulis menyampaikan data-data diri penulis dan riwayat pendidikan yang telah ditempuh.

## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### 2.1. Tinjauan Pustaka

##### 2.1.1. Implementasi

Implementasi adalah pelaksanaan atau penerapan<sup>1</sup>. Bentuk karyanya adalah mengimplementasikan yang artinya melaksanakan atau merepakan. Impelentasi adalah bentuk aksi nyata dalam melaksanakan rencana yang telah dirancang dengan matang sebelumnya. Menurut Van Meter dan Van Horn dalam bukunya yang berjudul Wahab (2008: 65), implementasi adalah tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individu-individu, pejabat-pejabat atau kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan.

##### 2.1.2. *Emergency Response Manual*

*Emergency response* atau dalam Bahasa Indonesia disebut dengan Tanggap Darurat adalah suatu mekanisme rencana yang disusun secara masif dan terstruktur untuk menghadapi kondisi-kondisi darurat yang mungkin terjadi. Sedangkan *manual* adalah buku petunjuk praktis tentang suatu jenis pekerjaan atau tentang cara kerja suatu alat atau peranti tertentu<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Pusat Bahasa, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Ed. 3 (Jakarta: Balai Pustaka, 2008), Cet.3, hlm.548

<sup>2</sup> Pusat Bahasa, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Ed. 3 (Jakarta: Balai Pustaka, 2008), Cet.3, hlm.917

Sehingga *emergency response manual* dapat diartikan sebagai buku petunjuk praktis tentang mekanisme rencana yang disusun secara masif dan terstruktur untuk menghadapi kondisi-kondisi darurat yang mungkin terjadi.

#### 2.1.2.1. Macam-macam keadaan darurat di kapal.

Macam-macam keadaan darurat yang sering terjadi di atas kapal yang harus mendapat perhatian dari *crew* kapal baik di kapal barang ataupun di kapal penumpang.

##### 2.1.2.1.1. Kebakaran/ledakan (*fire/explosion*)

Kebakaran atau ledakan adalah keadaan darurat yang terjadi ditempat-tempat yang rawan yang ada di atas kapal, seperti: dapur, palka-palka yang diisi muatan berbahaya, kamar mesin, kamar laundry yang mempunyai tingkat kecenderungan akan membahayakan keselamatan jiwa manusia dan harta benda yang ada di atas kapal serta lingkungan dimana kapal mengalami musibah yang harus diatasi dengan secepatnya agar tidak menimbulkan situasi krisis.

##### 2.1.2.1.2. Tubrukan (*collision*)

Tubrukan (*collision*) adalah keadaan darurat yang disebabkan karena terjadinya

tubrukan antar kapal, tubrukan kapal dengan benda-benda terapung maupun tubrukan kapal dengan dermaga yang mempunyai tingkat kecenderungan akan membahayakan keselamatan jiwa manusia dan harta benda yang ada diatas kapal serta lingkungan dimana kapal mengalami musibah yang harus diatasi dengan secepatnya agar tidak menimbulkan situasi krisis.

#### 2.1.2.1.3. Kandas (*grounding/stranded*)

Kandas (*grounding/stranded*) adalah keadaan darurat yang disebabkan karena kandasnya kapal pada dasar perairan baik yang dilakukan secara disengaja maupun yang dilakukan secara tidak disengaja yang mempunyai tingkat kecenderungan akan membahayakan keselamatan jiwa manusia dan harta benda yang ada diatas kapal serta lingkungan dimana kapal mengalami musibah yang harus diatasi dengan secepatnya agar tidak menimbulkan situasi krisis.

#### 2.1.2.1.4. Kebocoran (*floading*)

Kebocoran (*floading*) adalah keadaan darurat yang disebabkan karena terjadinya

kebocoran pada lambung kapal dimana kekuatan pompa tidak sebanding dengan masuknya air keruangan kapal yang mempunyai tingkat kecenderungan akan membahayakan keselamatan jiwa manusia dan harta benda yang ada diatas kapal serta lingkungan dimana kapal mengalami musibah yang harus diatasi dengan secepatnya agar tidak menimbulkan situasi krisis.

#### 2.1.2.1.5. Orang jatuh ke laut (*man over board*)

Orang jatuh ke laut (*man over board*) adalah keadaan darurat yang disebabkan karena adanya orang jatuh ke laut baik dalam situasi immediate action situation, delayed action situation maupun person missing situation yang mempunyai tingkat kecenderungan akan membahayakan keselamatan jiwa manusia dari orang tersebut sehingga harus diatasi dengan secepatnya.

#### 2.1.2.1.6. Pencemaran (*pollution*)

Pencemaran (*pollution*) adalah keadaan darurat yang terjadi karena terjadinya pembuangan limbah dan sampah yang melebihi ambang batas yang telah ditentukan yang

mempunyai tingkat kecenderungan akan membahayakan keselamatan jiwa manusia dan harta benda yang ada diatas kapal serta lingkungan dimana kapal mengalami musibah yang harus diatasi dengan secepatnya agar tidak menimbulkan situasi krisis.

Enam (6) macam kondisi darurat tersebut diatas adalah macam-macam kondisi darurat yang disebut dalam International Chamber of Shipping (ICS), namun masih ada kondisi darurat diatas kapal yang dikategorikan sebagai keadaan darurat, seperti: piracy and armed robbery, stowaway, smuggling, thief, terrorism, steering gear failure, main engine failure, dan lain-lain.

#### 2.1.2.2. Penyebab terjadinya keadaan darurat diatas kapal

Setiap keadaan darurat yang terjadi diatas kapal pasti ada penyebab-peyebabnya tidak begitu serta-merta terjadi. Sesuai data-data yang terkumpul ada 6 (enam) penyebab timbulnya keadaan darurat diatas kapal. Seperti yang dikemukakan oleh A. Hadi Purwantomo dalam bukunya yang berjudul Prosedur Darurat dan SAR (2018:5).

##### 2.1.2.2.1. Kesalahan manusia (*human error*)

Sesuai dengan data yang ada, musibah pelayaran yang diakibatkan karena terjadinya

keadaan darurat/situasi krisis diatas kapal, 85% diakibatkan karena kesalahan manusia dimana dalam melaksanakan pekerjaannya *crew* kapal kurang atau tidak memahami, mentaati dan melaksanakan ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam safety regulation dan masih berpegang teguh pada paradigma lama yang mengatakan biasanya tidak apa-apa, sehingga mereka lalai, tidak disiplin, asal-asalan dan lain-lain.

#### 2.1.2.2.2. Kesalahan peralatan (*technical error*)

Sesuai dengan data yang ada, musibah pelayaran yang diakibatkan dengan terjadinya keadaan darurat/situasi krisis diatas kapal, 15% diakibatkan karena kesalahan peralatan dimana peralatan tidak dapat berfungsi dengan baik dan benar sehingga penunjukan atau hasilnya salah.

#### 2.1.2.2.3. Kesalahan prosedur

Sesuai dengan data yang ada, musibah pelayaran diakibatkan karena prosedur untuk melaksanakan pekerjaan diatas kapal salah. Hal ini dikarenakan pada waktu membuatnya *crew* kapal yang terkait dengan pekerjaan itu tidak atau kurang memahami dan mentaati serta

melaksanakan ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam safety regulation.

#### 2.1.2.2.4. Pelanggaran terhadap peraturan

Sesuai dengan data yang ada, musibah pelayaran diakibatkan karena terjadinya pelanggaran terhadap aturan-aturan yang telah ditetapkan diatas kapal yang dilakukan oleh pihak-pihak yang terkait dalam pengoperasian kapal yang bersangkutan.

#### 2.1.2.2.5. *External action*

Sesuai dengan data yang ada, musibah pelayaran diakibatkan karena adanya aksi-aksi atau demo-demo yang dilakukan di luar kapal, tetapi kapal ikut merasakan imbasnya.

#### 2.1.2.2.6. Kehendak Tuhan Yang Maha Kuasa

Sesuai dengan data yang ada, musibah pelayaran diakibatkan karena takdir dari Tuhan Yang Maha Kuasa (setelah ada upaya maksimal untuk menanggulangi/mengatasinya).

### 2.1.3. Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3)

#### 2.1.3.1. Definisi K3

Keselamatan kerja merupakan keselamatan yang bertalian dengan mesin, pesawat, alat kerja, bahan dan

proses pengolahannya, landasan tempat kerja dan lingkungannya serta cara-cara melakukan pekerjaan.

"Tempat Kerja" ialah tiap ruangan atau lapangan, tertutup atau terbuka, bergerak atau tetap dimana tenaga kerja bekerja, atau sering dimasuki tempat kerja untuk keperluan suatu usaha dan dimana terdapat sumber atau sumber-sumber bahaya sebagaimana diperinci dalam pasal 2; termasuk tempat kerja ialah semua ruangan, lapangan, halaman dan sekelilingnya yang merupakan bagian-bagian atau berhubung dengan tempat kerja tersebut<sup>3</sup>.

Keselamatan kerja juga dapat diartikan sebagai suatu usaha atau kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, serta mencegah semua bentuk kecelakaan yang mungkin terjadi. Keselamatan kerja berlaku di segala tempat kerja, baik di darat, di laut, di permukaan air, di dalam air maupun di udara.

Definisi K3 oleh ILO/WHO Joint Safety and Health

Commite, yaitu:

*Occupational Health and Safety is the promotion and maintenance of the highest degree of physical, mental and social well-being of all occupation; the prevention among workers of departures from health caused by their working conditions; the protection of workers in their employment from risk resulting from factors adverse the placing and maintenance of the worker in an occupational environment adapted to his physiological and psychological equipment and to summarize the adaptation of work to man and each man to his job.*

“Suatu upaya untuk mempertahankan dan meningkatkan derajat kesehatan fisik, mental dan social yang setinggi-

<sup>3</sup>Undang-Undang No. 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja Pasal 1

tingginya bagi pekerja di semua jabatan, pencegahan penyimpangan kesehatan di antara pekerja yang disebabkan oleh kondisi pekerjaan, perlindungan pekerja yang disebabkan oleh kondisi pekerjaan, perlindungan pekerja dalam pekerjaannya dari resiko akibat faktor yang merugikan kesehatan, penempatan dan pemeliharaan pekerja dalam suatu lingkungan kerja yang diadaptasikan dengan kapabilitas fisiologi dan psikologi, dan diringkaskan sebagai adaptasi pekerjaan kepada manusia dan setiap manusia kepada jabatannya”

Bila dicermati definisi K3 diatas, maka definisi

tersebut dapat dipilah-pilah dalam beberapa kalimat yang menunjukkan bahwa K3 adalah:

2.1.3.1.1. Promosi dan memelihara derajat tertinggi semua pekerja baik secara fisik, mental, dan kesejahteraan sosial di semua jenis pekerjaan.

2.1.3.1.2. Untuk mencegah penurunan kesehatan pekerja yang disebabkan oleh kondisi pekerjaan mereka.

2.1.3.1.3. Melindungi pekerja pada setiap pekerjaan dari risiko yang timbul dari faktor-faktor yang dapat mengganggu kesehatan.

2.1.3.1.4. Penempatan dan memelihara pekerja di lingkungan kerja yang sesuai dengan kondisi fisiologis dan psikologis pekerja dan menciptakan kesesuaian antara pekerjaan dengan pekerja dan setiap orang dengan tugasnya.

2.1.3.2. Fungsi keselamatan kerja

Fungsi K3 dilihat dari segi sub disiplin keilmuan:

### 2.1.3.2.1. *Occupational health*

2.1.3.2.1.1. Identifikasi dan assessment risiko-risiko dari health hazards di tempat kerja.

2.1.3.2.1.2. *Advising* pada perencanaan dan pengorganisasian pekerjaan dan working practices, termasuk desain tempat kerja.

2.1.3.2.1.3. Memberikan *advice*, informasi, training, dan edukasi tentang *occupational health, safety and hygiene, ergonomic and protective equipment*.

2.1.3.2.1.4. Melaksanakan surveilan terhadap kesehatan pekerja.

2.1.3.2.1.5. Berkontribusi dalam rehabilitasi.

2.1.3.2.1.5. Mengelola pertolongan pertama dan tindakan kedaruratan.

### 2.1.3.2.2. *Safety*

2.1.3.2.2.1. Antisipasi, identifikasi, *evaluate hazardous*, dan program.

2.1.3.2.2.2. Meningkatkan potensi bahaya, metode, dan program.

2.1.3.2.2.3. Melaksanakan, adminstasi dan arahan pada potensi bahaya dan program.

2.1.3.2.2.4. Memperkirakan, mengevaluasi potensi bahaya dan mengontrol bahaya.

### 2.1.3.2.3. *Industrial hygiene*

2.1.3.2.3.1. Melakukan antisipasi terhadap *health hazards* di lingkungan kerja.

2.1.3.2.3.2. Melakukan rekognisi terhadap *health hazard* di lingkungan kerja.

2.1.3.2.3.3. Melakukan evaluasi terhadap *health hazard* di lingkungan kerja.

2.1.3.2.3.4. Melakukan pengendalian terhadap *health hazard* di lingkungan kerja.

### 2.1.3.2.4. Egonomic

2.1.3.2.4.1. Menciptakan disain lingkungan kerja yang sesuai dengan pekerja baik aspek fisiologis maupun aspek psikologis.

2.1.3.2.4.2. Menciptakan keserasian hubungan antara pekerja dengan pekejaan dan lingkungan kerja.

### 2.1.3.3. Tujuan keselamatan kerja

Dalam keselamatan kerja juga mempunyai tujuan, yaitu:

2.1.3.3.1. Mencegah terjadinya kecelakaan kerja.

2.1.3.3.2. Mencegah timbulnya penyakit akibat suatu pekerjaan.

2.1.3.3.3. Mencegah/mengurangi kematian.

2.1.3.3.4. Mencegah/mengurangi cacat tetap.

2.1.3.3.5. Mengamankan material, konstruksi dan pemakaian.

2.1.3.3.6. Meningkatkan produktivitas kerja tanpa memeras tenaga kerja dan menjamin kehidupan produktifnya.

2.1.3.3.7. Pemeliharaan bangunan, alat-alat kerja, mesin-mesin, instalasi, dan lain sebagainya.

2.1.3.3.8. Mencegah pemborosan tenaga kerja, modal, alat, dan sumber-sumber produksi lainnya.

2.1.3.3.9. Menjamin tempat kerja yang sehat, bersih, nyaman, dan menyenangkan sehingga dapat menimbulkan kegembiraan semangat kerja.

2.1.3.3.10. Memperlancar, meningkatkan, mengamankan produksi industri serta pembangunan.

Kesehatan keselamatan kerja ditunjukkan bagi manusia (pekerja dan masyarakat), benda (alat, mesin, bangunan), dan lingkungan (air, tanah, udara, hewan, dan tumbuhan).

Banyak *crew* kapal didalam mekasanakan pekerjaannya tidak memakai alat keselamatan kerja ini dikarenakan mereka melihat perwira kapal juga jarang menggunakan alat-alat keselamatan kerja. Para *crew* kapal juga merasa mereka selama ini tidak pernah di berikan sanksi oleh nahkoda maupun perwira kapal jika *crew* kapal tidak menggunakan alat-alat keselamatan kerja.

Hal ini dikarenakan nahkoda hampir tidak pernah mengadakan safety meeting yang harus diadakan setiap satu bulan sekali yang membahas tentang keselamatan kerja dan tindakan-tindakan yang harus dilakukan dalam kondisi darurat berdasarkan emergency response manual yang telah dibuat oleh kantor guna meningkatkan keselamatan dan keamanan *crew* kapal serta memberi sanksi kepada mereka *crew* kapal yang melanggar peraturan tentang keselamatan kerja diatas kapal, dan juga para perwira dalam melakukan familiarization alat-alat keselamatan kerja terhadap *crew* kapal sudah jarang dilakukan terutama pada *crew* kapal yang baru naik.

#### 2.1.3.4. ISM Code

Dalam International Safety Management Code (ISM CODE ) elemen ke-8 tentang kesiapan terhadap keadaan

darurat menjelaskan bahwa “anda harus siap untuk hal-hal yang tidak terduga (darurat). Itu dapat terjadi setiap saat. Perusahaan harus mengembangkan rencana-rencana untuk menanggapi situasi-situasi darurat di atas kapal dan mempraktekkan kepada mereka”. Sehingga apa yang dinamakan kegiatan *drill* sangat dibutuhkan untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan *crew* kapal.

Selain itu didalam ISM Code juga dijelaskan bagaimana membuat suatu system keselamatan kerja yang dikenal dengan Safety Management System ( SMS ) atau Sistem Management Keselamatan ( SMK ). Dalam kode ini ditegaskan bahwa SMK harus menjamin:

2.1.3.4.1. Ketaatan pada peraturan dan hukum yang berlaku.

2.1.3.4.2. Bahwa semua peraturan-peraturan yang berlaku, petunjuk dan standar direkomendasikan oleh IMO, pemerintahan, biro klarifikasi dna organisasi industri maritim yang diakui, tetap diberlakukan.

Dengan diberlakukan ISM Code yang baik, perusahaan akan didampingi sebagai perusahaan yang memiliki keandalan dan citra yang baik, dapat meningkatkan daya saing yang lebih menjamin kelangsungan hidup perusahaan. Selain itu akan

dapat keuntungan dari pemeliharaan dan perorganisasian kapal yang teratur.

#### 2.1.3.5. *Safety of life at sea* (SOLAS)

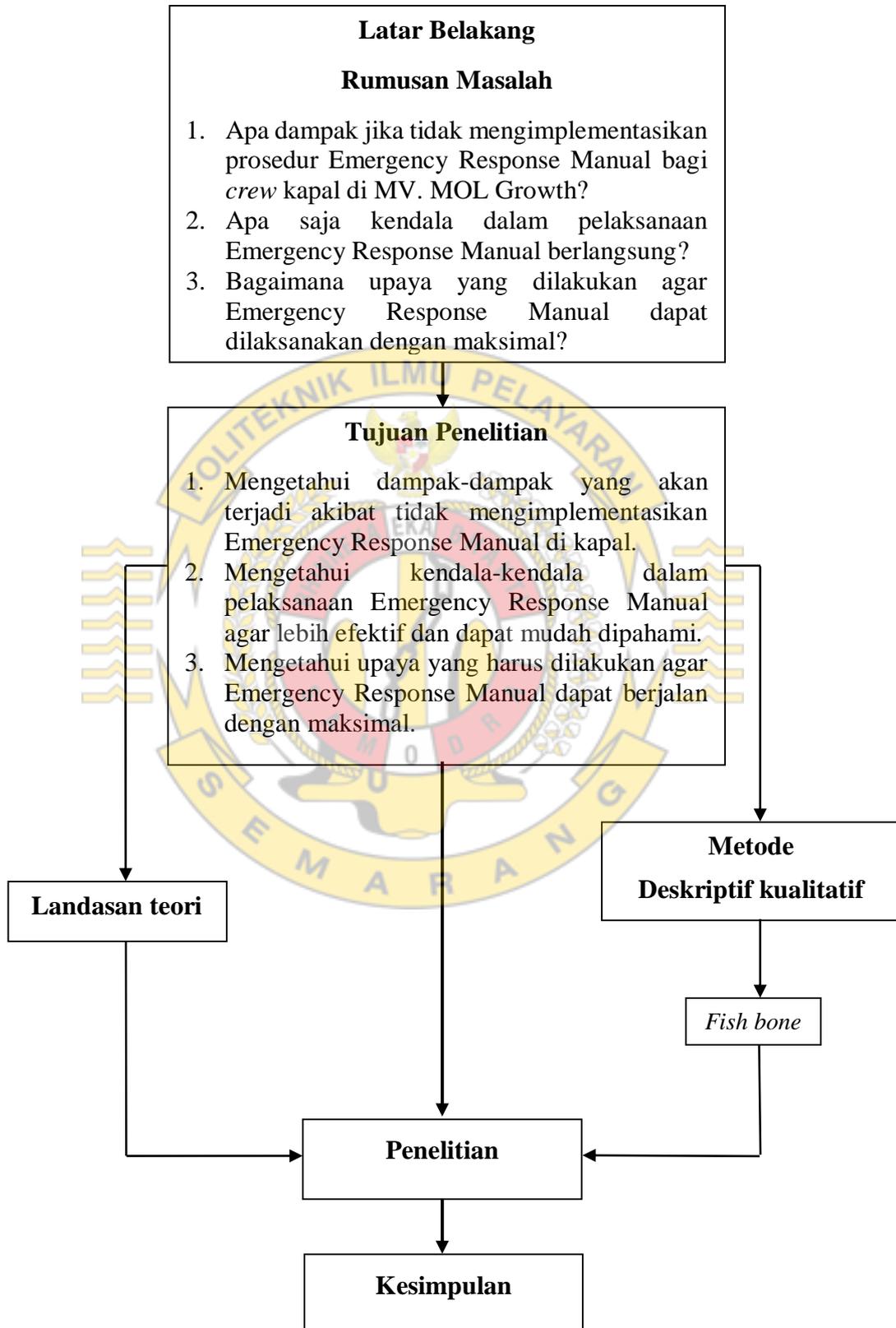
SOLAS adalah akronim dari *Safety Of Life At Sea*, merupakan konvensi paling penting dari seluruh konvensi internasional tentang kemaritiman. SOLAS menjadi standar keselamatan maritim yang wajib diterapkan pada kapal niaga (*merchant vessel*) berukuran tertentu dan menjadi induk bagi terbitnya berbagai standar (code) bagi konstruksi kapal, peralatan, dan pengoperasian.

Dalam Bab IX: Manajemen keselamatan dalam mengoperasikan kapal (*Management for the Safe Operation of Ships*), berisi ketentuan tentang manajemen pengoperasian kapal untuk menjamin keselamatan pelayaran. Bab ini hadir karena peralatan canggih tidak menjamin keselamatan tanpa manajemen pengoperasian yang benar. ISM Code ditetapkan sebagai Chapter IX SOLAS dengan pertimbangan kemudahan untuk efektifitas penerapannya, mengingat bahwa SOLAS sendiri sudah diratifikasi oleh negara-negara anggota International Maritime Organization (IMO) termasuk Indonesia (Kepres No.65/1980) sehingga berlakunya Konvensi melalui prosedur yang menunggu lama hingga 2 sampai 3 negara anggota meratifikasi dapat dihindari.

## 2.2. Definisi Operasional

- 2.2.1. *Drill* : Latihan keselamatan di kapal, agar lebih terampil dalam menghadapi kondisi darurat.
- 2.2.2. M.O.B : Man over board (orang jatuh ke laut).
- 2.2.3. *Crew* : Awak kapal yang bertugas mengoperasikan kapal.
- 2.2.4. *Safety* : Tindakan utama dalam mencegah terjadinya keadaan darurat.
- 2.2.5. *Company* : Pemilik atau pengusaha pencharter kapal secara pengoperasian kapal.
- 2.2.6. *ISM Code* : Ketentuan internasional tentang manajemen untuk pengoperasian kapal secara aman, pencegahan pencemaran, dan dapat di ubah oleh IMO.
- 2.2.7. *SMS* : Penataan dan pendokumentasian yang memungkinkan personil perusahaan untuk secara efektif melaksanakan kebijakan perusahaan mengenai keselamatan dan pencegahan pencemaran.
- 2.2.8. *K3* : Kesehatan dan keselamatan kerja
- 2.2.9. *SAR* : Kegiatan dan usaha mencari, menolong, dan menyelamatkan jiwa manusia yang hilang atau dikhawatirkan hilang atau menghadapi bahaya dalam musibah-musibah seperti pelayaran,

### 2.3. Kerangka Pikir



## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1. Kesimpulan

Dari keseluruhan hasil penulisan skripsi ini dari bab I sampai dengan bab IV mengenai implementasi *emergency response manual* demi keselamatan dan keamanan *crew* kapal di MV. MOL Growth, maka penulis dapat mengambil kesimpulan sebagai berikut:

- 5.1.1. Dampak yang timbul dari tidak mengimplementasikan *emergency response manual* di kapal adalah timbulnya situasi krisis di kalangan *crew*, hilangnya jiwa manusia, rusaknya harta benda, lingkungan, serta perusahaan mengalami kerugian.
- 5.1.2. Kurang efektifnya penerapan *emergency response manual* di kapal disebabkan oleh adanya kendala dari faktor manusia dikarenakan rendahnya tingkat kesadaran akan bahaya kecelakaan di kapal, faktor peralatan yang disebabkan kondisi mesin yang rusak, faktor lingkungan kerja yang tidak nyaman, dan faktor prosedur yang tidak mengikuti manual/panduan yang ada.
- 5.1.3. Upaya-upaya yang harus dilakukan untuk memaksimalkan prosedur dari *emergency response manual* di atas kapal MV. MOL Growth adalah meningkatkan pelatihan keselamatan kerja (*drill*) terhadap *crew* baik di kantor sebelum naik di atas kapal maupun setelah di atas kapal, mengadakan *safety meeting* sesuai waktu yang ditentukan,

melakukan pengawasan dan pemberian sanksi yang tegas untuk *crew* yang tidak menggunakan alat keselamatan sesuai dengan prosedur, serta mengoptimalkan perawatan dan pengecekan peralatan keselamatan kerja maupun mesin untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan kerja.

## 5.2. Saran

Sebagai akhir dari penulisan skripsi ini mengenai implementasi *emergency response manual* demi keselamatan dan keamanan *crew* kapal di MV. MOL Growth, maka penulis akan memberikan sedikit saran yang mungkin dapat berguna bagi semua pihak yang berkepentingan.

5.2.1. Mengikuti prosedur dari *emergency response manual* merupakan cara yang terbaik untuk meminimalisir terjadinya keadaan darurat yang terjadi di atas kapal, oleh sebab itu setiap *crew* wajib memperhatikan betul setiap kata dan mengimplementasikan apa yang telah tertulis didalamnya.

5.2.2. Meningkatkan pelatihan keselamatan kerja atau *education & training* dan pelatihan keadaan darurat (*drill*) di kantor sebelum naik ke kapal dengan menambah tenaga pengajar dan memperbaiki sarana prasarana *education & training* yang sudah tidak layak dengan tujuan agar pelaksanaan pelatihan keselamatan kerja dan pelatihan keadaan darurat dapat dilakukan secara optimal sehingga mampu meminimalisir terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal.

5.2.3. Kedisiplinan *crew* kapal dalam hal keselamatan dan keamanan kerja harus ditingkatkan dan pelaksanaan familiarisasi bagi *crew* yang baru naik diatas kapal wajib dilaksanakan sesuai dengan prosedur yang ada.



## DAFTAR PUSTAKA

- IMO. (1974). International Convention for the Safety Of Life At Sea. In SOLAS. London.
- IMO. (2018). International Safety Management Code (ISM Code). In Fifth Edition. London.
- Irzal, D. (2016). Dasar-dasar Kesehatan dan Keselamatan Kerja. In Ed I. Jakarta: Kencana.
- Meter, V. (2008). Wahab. Bandung: Alfabeta.
- Nasional, P. B. (2008). Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). In Edisi 3 (p. 2008). Jakarta: Balai Pustaka.
- Purwantomo, Agus. H. (2018). Prosedur Darurat & SAR. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Ridwan, S. (2003). Prosedur Penelitian. Jakarta: Bumi Aksara.
- Sugiyono. (2014). Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif . Bandung: Alfabeta.
- Sukimadinata, N. S. (2010). Metode Penelitian Pendidikan. Bandung: PT Remaja.

## LAMPIRAN WAWANCARA

- Tempat : MV. MOL Growth
- Narasumber : Thaw Min (3<sup>rd</sup> Officer MV. MOL Growth)
- Cadet : “Good morning 3<sup>rd</sup>, sorry for interrupt your time”
- 3<sup>rd</sup> Off : “Yes Alders, what happen?”
- Cadet : “Sorry sir, I wanna asking about application emergency response manual on this ship?”
- 3<sup>rd</sup> Off : “Ok, so what do you want to ask?”
- Cadet : “How about application emergency response manual in this vessel sir, is it good or not?”
- 3<sup>rd</sup> Off : “Not so good, but most of all are following the procedure”
- Cadet : “Why you say not so good? There is something distract?”
- 3<sup>rd</sup> Off : “Most of factor is because all of the crew have low awareness about safety, especially if there is not supervisor by officer”
- Cadet : “How about drill and safety meeting sir? It’s important to us?”
- 3<sup>rd</sup> Off : “Yes, it’s important we need to do every month as per schedule. Because we can know how to do if we are in emergency, and avoid from dangerous situation. For safety meeting we do twice per month because we will evaluate about safety and security”
- Cadet : “And how about safety equipment? All in good condition third?”
- 3<sup>rd</sup> Off : “Most of all in good condition, but some of equipment is almost expired, a few rope from lifebuoy need to change also. I already request to company but not reply from they are”
- Cadet : “So company have a role in safety and security onboard 3<sup>rd</sup>?”
- 3<sup>rd</sup> Off : “Yes, company have a role also in here, because company have responsible for safety on board”
- Cadet : “Alright, thank you for giving time for me and teach me a knowledge”
- 3<sup>rd</sup> Off : “Doesn’t matter Alders, welcome back”
- Cadet : “Yes 3<sup>rd</sup>”

## LAMPIRAN



Fire plan on bridge



Safety sign on MV. MOL Growth



Abandon drill





## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Alders Harimonda  
Tempat, tanggal lahir : Jakarta, 1 April 1996  
Alamat : Komp. Kodam Blok B3 No 6  
Mustikajaya. Bekasi



### Nama Orang Tua

- a. Ayah : Priyo Basuki Adriyanto  
Pekerjaan : Pegawai Swasta  
Alamat : Komp. Kodam Blok B3 No 6 Mustikajaya. Bekasi
- b. Ibu : Tuti Sriharini Meiyani  
Pekerjaan : Ibu Rumah Tangga  
Alamat : Komp. Kodam Blok B3 No 6 Mustikajaya. Bekasi

### Riwayat Pendidikan

- a. SD : SDN Mekarsari 01 Tambun Selatan
- b. SMP : SMPN 02 Bekasi
- c. SMA : SMAN 13 Jakarta
- d. Akademi : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (Ang. 52)

### Pengalaman Praktek Laut

- a. Nama Kapal : 1. MV. MOL Globe  
2. MV. MOL Growth
- b. Jenis Kapal : Container
- c. Perusahaan : Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM)
- d. Alamat : Jl. Pemuda Kav.52 Rawamangun. Jakarta Timur