



**UPAYA PENYESUAIAN FASILITAS AKOMODASI UNTUK MENDUKUNG  
KELAYAKAN KAPAL MV. SELILI BARU**

**SKRIPSI**

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

**Oleh**

**DICKY SURYA SYAHPUTRA**

**531611105941 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV**

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG**

**2020**

HALAMAN PERSETUJUAN

UPAYA PENYESUAIAN FASILITAS AKOMODASI UNTUK Mendukung  
KELAYAKAN KAPAL MV. SELILI BARU

Disusun Oleh:

**DICKY SURYA SYAHPUTRA**  
531611105941 N


Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 14 . 08 . 2020

Dosen pembimbing I

Materi

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

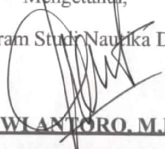
Dosen pembimbing II

Penulisan

  
**RIA HERMINA SARI, S.S., M.Sc**  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19551116 198203 1 001

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 "Upaya Penyesuaian Fasilitas Akomodasi Untuk Mendukung Kelayakan Kapal MV. Selili Baru" karya,

Nama : Dicky Surya Syahputra

NIT : 531611105941 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu

Pelayaran Semarang pada hari ..... tanggal .....

Semarang, 30 Apr 2020

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Capt. AKHMAD NDORI, S.ST., M.M., M.Mar  
Penata (III/c)  
NIP. 19770410 201012 1 002

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

F. PAMBUDI WIDIATMAKA, S.T., M.T.  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19641126 199903 1 002

Mengetahui,

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP.196706051998081001

## HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertandatangan dibawah ini :

Nama : DICKY SURYA SYAHPUTRA

NIT : 531611105941 N

Program Studi : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul “Upaya Penyesuaian Fasilitas Akomodasi Untuk Mendukung Kelayakan Kapal MV. Selili Baru” adalah bener hasil karya saya sendiri bukan jiplakan skripsi dari orang lain dan saya bertanggungjawab 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 saksi lain.

Semarang, 14 Agustus 2020



## MOTTO DAN PERSEMBAAN

### Motto

1. Barang siapa yang keluar rumah untuk mencari ilmu, maka ia berada di jalan Allah hingga ia pulang.
2. Seseorang bertindak tanpa ilmu ibarat berpergian tanpa petunjuk.
3. Apa yang benar-benar diperhitungkan adalah akhir yang baik, bukan awal yang buruk

### Persembahan

Berkat rahmat Alloh SWT, skripsi ini dapat terselesaikan tanpa adanya hambatan suatau apapun. Banyak pihak yang memberikan moril maupun material yang sangat membantu penulisan dalam menyelesaikan skripsi ini, untuk itu skripsi ini peneliti persembahkan untuk:

1. Ibu orang tua peneliti, Dewi Zuchanah.
2. Capt. Agus Hadi Purwantomo, M.Mar selaku dosen pembimbing I.
3. Ibu Ria Hermina Sari, S.S., M.Sc selaku dosen pembimbing II.
4. Sahabat terbaik Intan Faradina.
5. Almamater saya, PIP Semarang.

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala ramat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul **“Upaya Penyesuaian Fasilitas Akomodasi Untuk Mendukung Kelayakan Kapal MV. Selili Baru”** guna memenuhi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) dalam bidang Nautika program D.IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan, dan saran serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu dalam kesempatan ini perkenankan penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada Yth:

1. Bapak Dr. Capt. Masrudi Rofiq, M.Se, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu orang tua peneliti, Dewi Zuchanah, dan keluarga sebagai motivasi untuk selalu berusaha disetiap keadaan.
3. Capt. AGUS HADI PURWANTOMO, M.Mar dan Ibu RIA HERMINA SARI, SS, M.Sc. yang telah menyempatkan waktu diantara kesibukannya untuk membimbing peneliti menyusun skripsi ini.
4. Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar selaku ketua jurusan Nautika PIP Semarang.Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi

ini.

5. Seluruh *crew* MV. Selili Baru yang sudah banyak memberikan ilmu dan pengalaman tak terlupakan kepada peneliti pada saat praktik
6. Seluruh taruna-taruni PIP Semarang angkatan 53 yang telah membantu dalam proses penyusunan skripsi.
7. Intan Faradina, sahabat terbaik.
8. Anggota Mess Kedu yang selalu memberi semangat.
9. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.
10. Akhirnya, tersirat harapan semoga kedepannya, isi yang terkandung dalam skripsi ini dapat memberikan pengetahuan baru yang bermanfaat bagi banyak pihak, terutama bagi pembaca.

Semarang, ..... 2020

**DICKY SURYA SYAHPUTRA**  
**NIT. 53161130626**

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL</b>	
<b>HALAMAN PERSETUJUAN.....</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN.....</b>	<b>iii</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN.....</b>	<b>iv</b>
<b>MOTTO dan PERSEMBAHAN.....</b>	<b>v</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	<b>xii</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN.....</b>	<b>xiii</b>
<b>ABSTRAK.....</b>	<b>xiv</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Perumusan Masalah.....	5
1.3 Tujuan Penelitian.....	5

1.4 Manfaat Penelitian.....	6
1.5 Sistematika Penelitian.....	7
<b>BAB II LANDASAN TEORI.....</b>	<b>9</b>
2.1 Tinjauan Pustaka.....	9
2.2 Kerangka Pikir.....	29
<b>BAB III METODE PENELITIAN.....</b>	<b>30</b>
3.1 Pendekatan dan Desain Penelitian.....	30
3.2 Fokus dan Lokasi Penelitian.....	31
3.3 Sumber Data Penelitian.....	32
3.4 Teknik Pengumpulan Data.....	33
3.5 Teknik Keabsahan Data.....	34
3.6 Teknik Analisis Data.....	36
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN.....</b>	<b>38</b>
4.1 Objek yang Diteliti.....	38
4.2 Hasil Penelitian.....	45
4.3 Pembahasan Masalah.....	56

<b>BAB V SIMPULAN dan SARAN.....</b>	<b>73</b>
5.1 Simpulan.....	73
5.2 Saran.....	73

**DAFTAR PUSTAKA**

**LAMPIRAN**

**DAFTAR RIWAYAT HIDUP**



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.2	Kerangka Pikir Peneliti.....	29
Gambar 4.1	Lambang dari PT. SPIL.....	40
Gambar 4.2	Kapal MV. Selili Baru.....	41
Gambar 4.3	Ruang Kamar Cadet.....	43
Gambar 4.4	Messroom.....	52



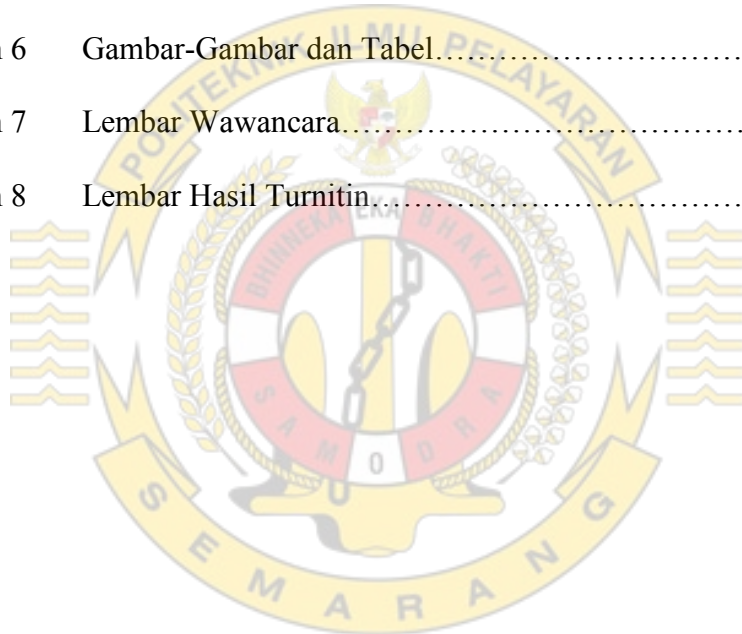
## DAFTAR TABEL

Tabel 4.1	Ship Particular.....	42
Tabel 4.2	Crew List.....	44



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	<i>Ship Particular</i> MV. Selili Baru.....	77
Lampiran 2	<i>Crew List</i> MV. Selili Baru .....	78
Lampiran 3	Gambar Kamar Koki MV. Selili Baru.....	79
Lampiran 4	Lorong Akomodasi Lantai 1.....	80
Lampiran 5	Dapur Kapal.....	81
Lampiran 6	Gambar-Gambar dan Tabel.....	82
Lampiran 7	Lembar Wawancara.....	84
Lampiran 8	Lembar Hasil Turnitin.....	88



## ABSTRAKSI

**Dicky Surya Syahputra**, 531611105941 N, 2020, “*Upaya Penyesuaian Fasilitas Akomodasi Untuk Mendukung Kelayakan Kapal MV. Selili Baru*”, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Agus Hadi Purwantomo, M.Mar., Pembimbing II: Ria Hermina Sari, S.S., M.Sc.

Akomodasi merupakan tempat tinggal kru kapal dan termasuk area umum bagi awak kapal untuk berinteraksi, dan juga merupakan penghubung antara ruang mesin dan anjungan. Oleh karenanya, sangat penting bagi sebuah kapal untuk memiliki akomodasi yang layak bagi kru-nya.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apa saja faktor yang menyebabkan ketidaksesuaian fasilitas akomodasi dan upaya untuk mengatasi ketidaksesuaian fasilitas akomodasi di MV. Selili Baru.

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif, dimana data diambil melalui observasi, wawancara, dan studi pustaka. Data yang didapat kemudian dianalisis secara kualitatif.

Hasil penelitian menyimpulkan ketidaksesuaian fasilitas akomodasi di Kapal MV. Selili Baru disebabkan oleh kurang bijaknya pihak perusahaan dalam menentukan jumlah *crew* kapal, tidak dilaksanakannya pengecekan mengenai kelayakan akomodasi kapal, serta *crew* kapal tidak berani memberikan masukan kepada pihak perusahaan apabila terjadi ketidaksesuaian fasilitas akomodasi. Adapun upaya yang dapat dilakukan untuk mengatasi hal tersebut adalah ada baiknya pihak perusahaan menentukan jumlah *crew* dengan efisien sesuai dengan ketersediaan akomodasi di atas kapal, melaksanakan pengecekan mengenai kelayakan akomodasi kapal, *crew* kapal harus memberikan masukan kepada pihak perusahaan apabila terjadi ketidaksesuaian fasilitas akomodasi.

**Kata Kunci :** Akomodasi, fasilitas, kelayakan, pengecekan, ketidaksesuaian

## ABSTRACT

**Dicky Surya Syahputra**, 531611105941 N, 2020, *“Adjustment Accomodation Facility to effort the appropriarty vessel on MV. Selili Baru”*, Diploma IV Program, Nautical Study Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Advisor I: Capt.Agus Hadi Purwantomo, M.Mar., Supervisor II: Ria Hermina Sari, S.S., M.Sc

Accomodation is a living place including the public area on board a ship for all crew of the vessel to have interaction among one another. It also connects the Engine Room and Bridge. Therefore, it is important for a vessel to have a proper accomodation.

This reasearch aims to find out the factors leading to the in complitibility of the accomodation on MV. Selili Baru and the efforts taken to salve the incompatibility of the accomodaiton facilities on MV. Selili Baru. The reasearch is a descriptive qualitative one in which the data are taken by conducting observation, interview, and literature studies. The data is then analized qualitativelg.

The results concluded that the incompatibility of the accomodation facilities on MV. Selili Baru is caused by the improper decision of the company in deciding the number of vessel's crew, the crew of the vessel are too afraid to give input / suggestion for the company if there were some incompatibiliy of the accomodation on board ship. The effort that can be taken to overcome these incompatibility are the company should decide the proper crew's number in accomodance with the available accomodation facilities, conducting regular check on the accomodation, the crew must give suggestion to the company if there were incompatibility accomodation on board.

**Key Words :** *Accomodation, facility, appropriateness, checking, mismatch*

## BAB 1

### PENDAHULUAN

#### 1.1 Latar Belakang

Kapal merupakan alat penting dalam transportasi pengiriman barang, dikarenakan dapat mengangkut barang dalam jumlah besar. Bekerja di kapal bukanlah hal yang mudah, banyak pekerjaan yang mempunyai resiko besar sehingga dalam bekerja harus mementingkan *safety first* atau aman adalah hal utama. Untuk menunjang hal tersebut kapal didesain dengan sedekimian rupa sehingga para *crew* kapal dapat nyaman tinggal di dalamnya. Kenyamanan *crew* kapal merupakan salah satu penting sebagai penunjang keselamatan karena apabila fasilitas memadai para *crew* dapat beristirahat dengan baik dan tentunya pekerjaan yang akan dilakukan akan menghasilkan lebih baik. Salah satu contoh fasilitas penting yang harus dimiliki kapal adalah akomodasi.

Akomodasi merupakan tempat tinggal kru kapal dan termasuk area umum bagi bagi awak kapal untuk berinteraksi, dan juga merupakan penghubung antara ruang mesin dan anjungan. Akomodasi berfungsi sebagai ruang hidup awak kapal di atas kapal. Konvensi Perburuhan Maritim (MLC 2006-2007) mengharuskan perusahaan pelayaran untuk menyediakan fasilitas akomodasi yang memadai bagi awak kapal beserta fasilitas rekreasi yang tepat. Dalam hal ini, akomodasi memiliki ketentuan yang tepat untuk keselamatan, akomodasi kesehatan, dan kecelakaan awak kapal. Di dalam akomodasi terdapat ruang

tidur, ruang makan, ruang sanitasi, klinik, musholla, dapur, gudang makanan, Tata letak akomodasi yang efisien bisa didapatkan dengan menggunakan teori-teori perencanaan tata letak sirkulasi ruang akomodasi yaitu dengan meminimumkan lalu lintas dalam *gangway*.

Peneliti melaksanakan praktek di kapal MV. Selili Baru yang mempunyai akomodasi 4 lantai. Di lantai 1 terdapat 1 ruang makan, 3 kamar, smooking room, gandrung, kamar mandi, tempat mesin cuci, dan *bosun store*. Selanjutnya dilantai 2 terdapat 7 kamar, kamar mandi yang tergabung dengan mesin cuci, *boatswain store*, dan *electrician store*. Di lantai 3 terdapat 5 kamar tidur dan kamar mandi, di lantai 4 terdapat 4 kamar. Akomodasi mempunyai banyak model dan type.

Pembuatan akomodasi berpengaruh terhadap model akomodasi yang akan dipilih, diantaranya type kapal, besar kapal, dan jumlah anak buah kapal. Di kapal MV. Selili Baru terdapat fasilitas akomodasi yang tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku, seperti tidak adanya *hospital room*, ruang hiburan yang bergabung dengan ruang makan, mesin pencuci pakaian yang dipakai lebih dari 8 orang. Seharusnya akomodasi untuk kapal  $GT > 3000$  harus mempunyai ruang rekreasi yang terpisah dari ruang makan untuk perwira dan rating, baik letaknya dan dilengkapi dengan peralatan dan perabotan yang cukup untuk fasilitas rekreasi. dampak yang ditimbulkan apabila akomodasi kapal tidak memiliki klinik (*hospital room*), seperti di kapal MV. Selili Baru, maka orang yang sakit hanya akan beristirahat di kamarnya sendiri dan tidak mendapatkan

hak anak buah kapal sebagaimana mestinya sehingga hal tersebut menyimpang dari hak awak kapal waktu sakit atau kecelakaan. Hal tersebut bertentangan dengan Peraturan Pemerintah RI Nomor 7 Tahun 2000 pasal 35 ayat (2) tentang Kepelautan.

Terdapat beberapa ketidaksinkronan terhadap fasilitas akomodasi di kapal MV. Selili Baru dengan Peraturan Pemerintah RI Nomor 7 Tahun 2000. Kurangnya fasilitas ini mengakibatkan terancamnya kelayakan kapal MV. Selili Baru. Bila hal ini berlanjut, maka akan mempengaruhi kinerja awak kapal masing-masing serta dapat mengancam kekompakan kerja sama di antara awak kapal. Salah satu faktor yang dapat meningkatkan kinerja karyawan dalam melaksanakan aktivitas organisasinya adalah kondisi lingkungan kerja, baik lingkungan kerja fisik maupun lingkungan kerja non fisik. Karena apabila karyawan tersebut bekerja di lingkungan yang baik maka akan menimbulkan rasa nyaman dalam bekerja, sehingga akan mempengaruhi kinerja karyawan. Sedarmayanti (2009:28) menyatakan “suatu kondisi lingkungan dikatakan baik atau sesuai apabila manusia dapat melaksanakan kegiatannya secara optimal, sehat, aman dan nyaman.”. Hal inilah yang diangkat oleh peneliti yang berhubungan dengan ketidaksesuaian fasilitas akomodasi di kapal MV. Selili Baru.

Perlu diketahui bahwa di kapal MV. Selili Baru terdapat beberapa ketidaksesuaian fasilitas akomodasi, yaitu tidak adanya *hospital room*, tidak disediakan fasilitas hiburan

Penelitian ini dilakukan untuk meningkatkan kelayakan kapal MV. Selili baru dan meningkatkan kenyamanan pelayanan terhadap ABK kapal dalam menjalani pekerjaan di atas kapal, khususnya fasilitas-fasilitas pada akomodasi kapal MV. Selili Baru yang dikelompokkan berdasar jumlah *crew* kapal dan kapasitas ruang akomodasi kapal, maka fokus permasalahan dalam penelitian ini adalah seberapa tingkat kesesuaian akomodasi kapal MV. Selili Baru menurut peraturan-peraturan yang berlaku. Oleh karenanya penulis mengambil judul penelitian **“Upaya Penyesuaian Fasilitas Akomodasi untuk Mendukung Kelayakan Kapal MV. Selili Baru.”**

## **1.2 Perumusan Masalah**

Berdasarkan uraian mengenai fasilitas akomodasi di atas, tentang sejauh mana kelayakan kapal MV. Selili Baru, maka dirumuskan rumusan masalah agar nantinya lebih mudah dan terarah dalam mencari solusi dari permasalahan tersebut. Ada beberapa masalah yang akan dibahas oleh penulis dalam skripsi ini, berdasarkan fakta-fakta yang pernah dialami di kapal MV. Selili Baru:

- 1.2.1 Apa saja faktor penyebab ketidaksesuaian fasilitas akomodasi di kapal MV. Selili Baru?
- 1.2.2 Bagaimana upaya mengatasi ketidaksesuaian fasilitas akomodasi di kapal MV. Selili Baru?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan dari penulisan yang dituangkan dalam skripsi ini adalah:

1.3.1 Untuk mengetahui faktor-faktor penyebab ketidaksesuaian fasilitas akomodasi di kapal MV. Selili Baru.

1.3.2 Untuk mengetahui upaya mengatasi ketidaksesuaian fasilitas akomodasi di kapal MV. Selili Baru

#### **1.4 Manfaat Penelitian**

Berdasarkan tujuan penelitian yang hendak dicapai, maka penelitian ini diharapkan mempunyai manfaat dalam pendidikan, baik secara langsung maupun tidak langsung. Adapun manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut:

##### 1.4.1 Manfaat teoritis :

Secara teoritis hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat yaitu:

1.4.1.1 Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan dan rekomendasi mengenai fasilitas akomodasi di kapal menurut peraturan yang berlaku, sehingga dapat tercipta suasana kerja yang diharapkan oleh semua pihak yang terkait.

1.4.1.2 Sebagai pijakan dan referensi pada penelitian- penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan ilmu-ilmu perkapalan.

1.4.1.3 Sebagai referensi bagi perusahaan pelayaran dalam mengetahui bagaimana kondisi akomodasi di kapal MV. Selili Baru, sehingga perusahaan dapat mengambil tindakan seperlunya agar tidak mendapat klaim mengenai fasilitas akomodasi kapal.





## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### 2.1 Tinjauan Pustaka

Sebelum pembahasan tentang upaya penyesuaian fasilitas akomodasi untuk menunjang kelayakan kapal, maka terlebih dahulu peneliti melakukan tinjauan pustaka, yaitu untuk mempermudah pemahaman dari skripsi ini. Peneliti melakukan tinjauan pustaka yaitu untuk memahami secara teori baik yang bersumber dari buku-buku dan *web* yang berkaitan dengan masalah penulis dalam skripsi ini, dan beberapa pendapat-pendapat dari para ahli, sehingga diperoleh beberapa pengertian yang berkaitan dengan masalah yang diangkat dalam skripsi ini. Beberapa pengertian, pendapat, dan teori-teori yang telah penulis dapatkan diantaranya adalah sebagai berikut:

##### 2.1.1 Definisi Kapal

Menurut pasal 309 ayat (1) KUHD, “kapal” adalah semua alat berlayar, apapun namanya, dan sifatnya, termasuk di dalamnya yaitu kapal karam, mesin pengeruk lumpur, mesin penyedot pasir, dan alat pengangkut terapung lainnya. Meskipun benda-benda tersebut tidak dapat bergerak dengan kekuatannya sendiri, namun dapat digolongkan ke dalam “alat berlayar” karena dapat terapung/mengapung dan bergerak di air.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, “kapal” adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

#### 2.1.2. Kapal Kontainer

Terdapat berbagai jenis kapal, di antaranya kapal tanker, ro-ro kargo, tunda, *container*, perang, penumpang. Adapun MV. Selili Baru merupakan kapal *container* milik perusahaan PT. Salam Pasific Indonesia Lines

Kapal peti kemas (*container ship*) adalah kapal yang khusus digunakan untuk mengangkut peti kemas. Menurut PP No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, yang dimaksud dengan peti kemas adalah bagian dari alat yang berbentuk kotak serta terbuat dari bahan yang memenuhi syarat bersifat permanen dan dapat dipakai berulang-ulang yang memiliki pasangan sudut serta dirancang khusus untuk memudahkan angkutan barang dengan satu atau lebih roda transportasi tanpa harus dilakukan pembuatan kembali. Termasuk jenis ini adalah kapal semi peti kemas, yaitu perpaduan antara kapal kargo dan peti kemas.

### 2.1.3. Pengertian Akomodasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia akomodasi adalah kamar atau ruang tempat tinggal awak kapal atau penumpang kapal. Terdapat 7 (tujuh) aspek penting yang ada di dalam akomodasi kapal menurut Konvensi Ketenagakerjaan Maritim Tahun 2006, sebagaimana terdapat dalam pedoman B3.1 Akomodasi dan Fasilitas akomodasi, yang berisi:

#### 2.1.3.1 Pedoman B3.1.1 – Desain dan Konstruksi

1. Sekat-sekat eksternal yang memadai wajib terpasang baik di kamar-kamar tidur dan kamar-kamar bersama. Semua pembungkus mesin dan semua sekat pembatas dapur dan ruang lainnya yang menghasilkan harus tersekat dengan baik untuk mencegah efek panas terhadap akomodasi yang berdampingan atau lorong akomodasi. Langkah-langkah pun harus diambil untuk memberikan perlindungan dari efek-efek uap panas atau pipa layanan air panas atau keduanya.
2. Ruang tidur, ruang bersama, ruang rekreasi dan lorong dalam ruang akomodasi harus bersekat dengan baik guna mencegah kondensasi atau pemanasan berlebihan.
3. Permukaan-permukaan sekat / panel menggunakan bahan yang mudah dibersihkan. Tidak diperkenankan pembangunan yang dapat menyuburkan kutu.

4. Permukaan sekat dan panel di ruang tidur dan ruang makan harus mudah dipelihara kebersihannya dan berwarna cerah dengan menggunakan bahan yang awet dan tidak beracun.
5. Dek-dek dalam seluruh akomodasi awak kapal harus berbahan dan berkonstruksi yang disetujui dan harus memberikan permukaan yang tahan lembab dan mudah dipelihara kebersihannya.
6. Untuk lantai-lantai yang terbuat dari bahan komposit, penyediaan dengan sisi-sisi harus dipadatkan guna menghindari retak.

#### 2.1.3.2 Pedoman B3.1.2 – Ventilasi

1. Sistem ventilasi untuk ruang tidur dan ruang makan harus dikontrol guna memelihara udara tetap dalam kondisi memuaskan dan memastikan kecukupan pergerakan udara yang mencukupi dalam segala kondisi cuaca dan iklim.
2. Sistem-sistem pengaturan udara, apakah terpusat atau individu, harus dirancang untuk:
  - (a) memelihara udara pada suhu dan kelembaban yang relatif memuaskan dibandingkan kondisi udara luar, memastikan pertukaran udara yang memadai dalam semua ruang ber-AC, mempertimbangkan karakteristik

kegiatan operasi di laut dan tidak menciptakan kebisingan atau vibrasi berlebihan; dan

(b) Memfasilitasi pembersihan dan disinfektasi guna mencegah dan mengontrol penyebaran penyakit.

3. Daya listrik untuk pendingin udara dan bantuan lain untuk ventilasi yang diharuskan oleh ayat sebelumnya harus tersedia dalam pedoman ini ketika para awak kapal tinggal atau bekerja di atas kapal dan kondisi tersebut diwajibkan.

Namun, daya ini tidak boleh didapatkan dari sumber darurat.

#### 2.1.3.3 Pedoman B3.1.3 – Pemanasan

1. Sistem pemanasan akomodasi awak kapal wajib beroperasi sepanjang waktu ketika awak kapal tinggal atau bekerja di atas kapal dan kondisi-kondisi ini mengharuskan penggunaannya.

2. Dalam seluruh kapal, di mana sistem pemanas diperlukan, pemanasan harus melalui air panas, udara hangat, listrik, uap atau sejenisnya. Namun, dalam area akomodasi, uap tidak boleh digunakan sebagai sebuah media transmisi panas. Sistem pemanasan harus mampu memelihara suhu dalam akomodasi awak kapal di tingkat yang memuaskan di bawah kondisi cuaca dan iklim normal yang dapat

dipenuhi saat perdagangan yang melibatkan kapal. Otoritas berwenang harus menetapkan standar yang diberikan.

3. Radiator dan peralatan pemanasan lain harus ditempatkan dan, bilamana perlu, dilindungi guna menghindari risiko kebakaran atau bahaya atau ketidaknyamanan para penghuni.

#### 2.1.3.4 Pedoman B3.1.4 – Pencahayaan

1. Di seluruh kapal, cahaya listrik harus diberikan dalam akomodasi awak kapal. Bila tidak ada dua sumber listrik independen untuk pencahayaan, pencahayaan diatur tambahan harus diberikan oleh lampu-lampu yang baik atau perlengkapan pencahayaan memadai untuk penggunaan darurat.
2. Di ruang-ruang tidur, sebuah lampu baca listrik harus dipasang pada kepala setiap tempat tidur.
3. Standar pencahayaan alami dan buatan harus ditetapkan oleh otoritas berwenang.

#### 2.1.3.5 Pedoman B3.1.5 – Kamar-kamar Tidur

1. Harus ada pengaturan tempat tidur yang memadai di atas kapal yang membuat para awak kapal dan pasangan yang menemani merasa nyaman.

2. Sesuai ukuran kapal, tingkat aktivitas dan tata letaknya harus wajar dan praktis, kamar-kamar tidur harus direncanakan dan dilengkapi dengan kamar mandi pribadi, termasuk toilet guna memberikan kenyamanan bagi para penghuni dan memfasilitasi kerapihan.
3. Sejauh dapat dipraktikkan, kamar tidur para awak kapal harus disusun sedemikian rupa sehingga penjagaan terpisah dan tidak ada awak kapal yang bekerja di siang hari harus berbagi kamar dengan penjaga malam.
4. Untuk awak kapal yang melaksanakan kewajiban bintara, tidak boleh ada lebih dari dua orang per kamar tidur.
5. Harus dipertimbangkan perluasan fasilitas yang mengacu pada paragraf 9(m) Standar A3.1 bagi mualim dua jika memungkinkan.
6. Ruang yang ditempati oleh tempat tidur dan loker, lemari-lemari berlaci dan tempat duduk harus disertakan dalam pengukuran area lantai. Ruang- ruang kecil atau berbentuk tidak teratur yang tidak secara efektif memberikan ruang gerak dan tidak dapat digunakan bebas dan tidak dapat digunakan untuk menginstalasi perabotan harus dikesampingkan.

7. Tempat tidur tidak boleh disusun dalam deretan lebih dari 2. Untuk tempat tidur di lokasi di sepanjang sisi kapal, hanya perlu ada sebuah deretan tunggal di mana sebuah lampu samping ditempatkan di atasnya.
8. Tempat tidur bawah dalam sebuah deretan dobel tidak boleh kurang dari 30 cm di atas lantai; tempat tidur atas harus ditempatkan kira-kira ditengah-tengah antara bagian dasar tempat tidur bawah dan sisi bawah tiang-tiang panel.
9. Kerangka dan *leeboard*, bila ada, sebuah tempat tidur harus berbahan yang disetujui, keras, lembut, dan tidak cenderung berkarat atau menyembunyikan kutu.
10. Bila rangka berbentuk pipa digunakan untuk konstruksi tempat tidur, keseluruhannya harus sepenuhnya bersegel dan tanpa lubang-lubang kecil yang akan memberikan akses kutu.
11. Setiap tempat tidur harus dipasang dengan sebuah matras yang nyaman dengan dasar pegas atau dikombinasikan dengan sebuah matras pegas, termasuk *spring bottom* atau *spring mattress*. Bahan matras dan pegas yang digunakan harus terbuat dari bahan yang bagus. Pengisian bahan yang cenderung menyembunyikan kutu tidak boleh digunakan.

12. Ketika sebuah tempat tidur ditempatkan terhadap satu sama lain, sebuah dasar anti debu harus dipasang di bawah dasar pegas tempat tidur atas.
13. Perabotan haruslah berbahan lembut, keras yang tidak mudah melengkung atau berkarat.
14. Ruang tidur harus dilengkapi dengan tirai-tirai atau yang setara untuk cahaya.
15. Kamar-kamar tidur harus dilengkapi dengan sebuah cermin, kabinet kecil untuk keperluan-keperluan toilet, sebuah rak buku dan jumlah gantungan jas yang mencukupi.

#### 2.1.3.6 Pedoman B.3.1.6 – Ruang Makan

1. Fasilitas ruang makan bisa jadi umum atau terpisah; keputusan ini harus diambil setelah berkonsultasi dengan perwakilan para awak kapal dan pemilik kapal dan tunduk pada persetujuan otoritas berwenang. Pertimbangan harus memperhitungkan faktor-faktor seperti ukuran kapal dan praktik-praktik budaya, agama dan kebutuhan sosial para awak kapal.
2. Jika fasilitas ruang makan terpisah akan diberikan kepada para awak kapal, maka ruang makan terpisah harus diberikan untuk:

- (a) nakhoda dan para perwira; dan
  - (b) bintara dan awak kapal-awak kapal lain.
3. Pada kapal-kapal selain dari kapal-kapal penumpang, area lantai dari kamar makan bagi para awak kapal tidak boleh kurang dari 1,5 meter persegi per orang dari kapasitas tempat duduk yang direncanakan.
4. Kamar-kamar makan harus dilengkapi dengan meja-meja dan tempat duduk yang sesuai, yang permanen maupun dapat dipindahkan, yang mencukupi untuk mengakomodasi awak kapal berjumlah terbesar yang cenderung menggunakannya kapanpun.
5. Harus ada, disepanjang waktu, kapan saja awak kapal ada di kapal:
- (a) sebuah lemari pendingin, yang harus berlokasi nyaman, berkapasitas mencukupi untuk jumlah orang-orang yang menggunakan kamar atau kamar-kamar makan itu;
  - (b) fasilitas untuk minuman panas; dan
  - (c) fasilitas air dingin.
6. Bila tersedia, pantri yang tersedia tidak dapat diakses oleh kamar-kamar makan, loker mencukupi untuk peralatan

makan dan fasilitas terkait untuk pencucian peralatan harus diberikan.

7. Bagian-bagian atas meja dan tempat duduk harus berbahan anti lembab.

#### 2.1.3.7 Pedoman B3.1.7 – Akomodasi Sanitari

1. Wastafel dan bak mandi harus berukuran mencukupi dan berkonstruksi bahan yang disetujui dengan sebuah permukaan halus yang tidak mudah retak, mengelupas atau berkarat.

2. Semua toilet harus berpola yang disetujui dengan diberikan sebuah aliran air memadai atau dengan alat-alat penyiram yang memadai, seperti udara, yang tersedia di sepanjang waktu dan dapat dikontrol secara independen.

3. Akomodasi sanitari yang dimaksudkan untuk penggunaan lebih dari satu orang harus mematuhi ketentuan-ketentuan berikut:

- (a) lantai-lantai harus berbahan awet yang disetujui, kedap lembab, dan harus berdrainase benar;
- (b) sekat harus berbahan baja atau berbahan lainnya yang disetujui dan harus kedap air hingga paling tidak 9 inci (23 sentimeter) di atas level dek;

- (c) akomodasi harus berpenerangan, berpemanas dan berventilasi mencukupi;
- (d) toilet harus berlokasi nyaman, tetapi tidak terpisah dari, kamar- kamar tidur dan kamar-kamar cuci, tanpa akses langsung dari kamar- kamar tidur atau dari sebuah jalan lintasan antara kamar-kamar tidur dan toilet di mana tidak ada akses lain: ketentuan ini tidak berlaku di mana sebuah toilet berlokasi dalam sebuah kompartemen antara dua kamar tidur yang memiliki total tidak lebih dari empat awak kapal; dan
- (e) bila ada lebih dari sebuah toilet dalam sebuah kompartemen, keseluruhannya harus berkasa untuk memastikan privasi.

4. Fasilitas-fasilitas binatu yang diberikan untuk digunakan oleh para awak kapal harus meliputi:

- (a) mesin-mesin cuci;
- (b) mesin-mesin pengeringan atau kamar-kamar pengeringan yang berventilasi; dan
- (c) seterika-seterika dan papan- penyeterikaan atau perlengkapan lain yang sejenis.

#### 2.1.3.8 Pedoman B3.1.8 – Akomodasi Ruang Kesehatan

1. Akomodasi ruang kesehatan wajib dirancang untuk memfasilitasi konsultasi dan pemberian bantuan medis pertolongan pertama dan untuk membantu mencegah penyebaran penyakit infeksi.
2. Pengaturan pintu masuk, tempat tidur, pencahayaan, ventilasi, sistem pemanasan dan penyediaan air wajib dirancang untuk memastikan kenyamanan dan memfasilitasi perawatan bagi penghuni.
3. Jumlah tempat tidur ruang kesehatan yang disyaratkan wajib ditentukan oleh otoritas berwenang.
4. Akomodasi sanitasi wajib disediakan secara khusus untuk penghuni ruang kesehatan, baik sebagai bagian dari akomodasi atau yang berdekatan. Akomodasi sanitasi tersebut wajib mencakup minimum satu toilet, satu wastafel dan satu bak mandi atau pancuran.

#### 2.1.3.9 Pedoman B3.1.9 – Fasilitas lainnya

Apabila fasilitas terpisah bagi awak kapal departemen mesin untuk mengganti pakaian disediakan, mereka wajib:

- (a) ditempatkan di luar ruang mesin tetapi memiliki akses yang mudah untuk dijangkau; dan

- (b) dilengkapi dengan loker baju tersendiri dan juga dengan bak mandi atau pancuran dan wastafel yang mengalirkan air tawar panas dan dingin.

2.1.3.10 Pedoman B3.10 – Ketentuan mengenai selimut dan seprai, peralatan makan dan lain-lain

Setiap Negara Anggota wajib mempertimbangkan penerapan prinsip-prinsip sebagai berikut:

- (a) selimut dan seprai tempat tidur dan peralatan makan yang bersih wajib disediakan oleh pemilik kapal kepada semua awak kapal untuk digunakan di atas kapal selama bekerja, dan awak kapal tersebut wajib bertanggungjawab untuk mengembalikan peralatan tersebut pada waktu yang ditentukan oleh nakhoda dan setelah selesainya pekerjaan di kapal.

- (b) selimut dan seprai tempat tidur wajib berkualitas baik, piring, cangkir dan peralatan makan lainnya wajib berbahan yang disetujui yang dapat dengan mudah dibersihkan; dan

- (c) handuk, sabun dan kertas toilet bagi semua awak kapal wajib disediakan oleh pemilik kapal.

2.1.3.11 Pedoman B3.1.11 – Fasilitas Rekreasi, Surat, dan Pengaturan Kunjungan ke atas Kapal

1. Fasilitas dan pelayanan rekreasi wajib ditinjau secara berkala untuk memastikan bahwa hal tersebut memadai dengan mengingat perubahan kebutuhan para awak kapal yang timbul dari perkembangan teknis, operasional dan perkembangan lainnya dalam industri pelayaran.
2. Perabot untuk fasilitas rekreasi wajib meliputi minimal sebuah rak buku dan fasilitas membaca, menulis, dan, apabila memungkinkan, disediakan alat permainan.
3. Sehubungan dengan perencanaan fasilitas rekreasi, otoritas berwenang wajib memberikan pertimbangan mengenai pengaturan ruang kantin.
4. Pertimbangan wajib juga diberikan terhadap fasilitas berikut tanpa dibebankan biaya kepada awak kapal, apabila memungkinkan:
  - (a) ruangan untuk merokok
  - (b) ruang menonton televisi dan siaran radio
  - (c) pertunjukan film, dengan persediaan film yang mencukupi selama masa pelayaran dan, apabila diperlukan, dapat diganti dalam jangka waktu yang wajar

(d) perlengkapan olahraga termasuk perlengkapan latihan, meja permainan, permainan yang dapat dilakukan di atas dek

(e) apabila memungkinkan, fasilitas untuk berenang;

(f) ruang perpustakaan yang berisi buku keterampilan, pelatihan dan lainnya, yang persediaannya wajib mencukupi selama masa pelayaran dan diganti dalam jangka waktu yang wajar;

(g) fasilitas untuk rekreasi kerajinan tangan;

(h) perlengkapan elektronik seperti radio, televisi, perekam video, pemutar DVD/CD, komputer dan piranti lunak dan perekam/pemutar kaset);

(i) apabila sesuai, ketentuan bar di atas kapal bagi awak kapal kecuali apabila bertentangan dengan kebiasaan nasional, agama atau sosial; dan

(j) akses yang layak untuk komunikasi telepon dari kapal ke darat, dan fasilitas surat elektronik dan internet, apabila tersedia, dapat dikenakan biaya atas penggunaan layanan ini dalam jumlah yang wajar.

5. Setiap upaya wajib diberikan untuk memastikan bahwa pengiriman surat para awak kapal dapat diandalkan dan secepat mungkin. Upaya tersebut wajib juga

dipertimbangkan untuk menghindari awak kapal berkewajiban membayar ongkos kirim tambahan ketika surat harus dikirim kembali karena keadaan di luar kendali mereka.

6. Kebijakan wajib dipertimbangkan untuk memastikan, tunduk pada setiap hukum internasional atau hukum atau peraturan nasional yang berlaku, apabila memungkinkan dan wajar awak kapal untuk segera diberikan izin untuk mendatangkan pasangan, kerabat dan teman mereka sebagai tamu di atas kapal ketika kapal berada di pelabuhan. Kebijakan tersebut wajib memenuhi semua yang berkaitan dengan pemeriksaan keamanan.

7. Pertimbangan wajib diberikan kemungkinan yang membolehkan awak kapal untuk didampingi pasangannya pada saat pelayaran tertentu apabila dimungkinkan dan wajar. Pasangan tersebut wajib dilindungi asuransi yang mencakup perlindungan terhadap kecelakaan dan kesehatan; pemilik kapal wajib memberikan bantuan kepada awak kapal untuk mengefektifkan asuransi tersebut.

#### 2.1.3.12 Pedoman B3.1.12 – Pencegahan Kebisingan dan Getaran

1. Fasilitas dan akomodasi rekreasi dan katering wajib ditempatkan sejauh mungkin dari ruang mesin, ruang kemudi, deck winches, ventilasi, sistem pemanas dan perlengkapan AC serta mesin dan peralatan lainnya yang menimbulkan kebisingan.
2. Penyekat suara atau bahan peredam suara lainnya yang sesuai wajib digunakan dalam pembangunan dan penyelesaian dinding sekat, langit-langit dan dek dalam ruangan yang menghasilkan suara dan juga pintu otomatis penyekat kebisingan untuk ruang mesin.
3. Ruang mesin dan ruang mesin lainnya wajib disediakan, apabila memungkinkan, dengan ruang kendali terpusat yang kedap suara untuk personel pada ruang mesin. Ruang kerja, seperti bengkel mesin, wajib disekat, apabila memungkinkan, dari kebisingan ruang mesin utama dan tindakan wajib diambil untuk mengurangi kebisingan dalam pengoperasian mesin.
4. Batas tingkat kebisingan untuk ruang kerja dan ruang tinggal wajib disesuaikan dengan pedoman internasional ILO mengenai tingkat paparan, termasuk yang terdapat dalam Kaidah ILO yang berjudul Faktor Ambang Batas di Tempat Kerja, 2001, dan, apabila memungkinkan,

pelindung khusus yang disarankan oleh Organisasi Maritim Internasional, dan dengan perubahannya dan instrumen tambahan mengenai tingkat kebisingan yang dapat diterima di atas kapal. Salinan dari instrumen yang berlaku dalam bahasa Inggris atau bahasa yang berlaku di tempat kerja di kapal wajib ditempatkan di atas kapal dan wajib dapat dengan mudah diakses para awak kapal.

5. Tidak boleh ada fasilitas akomodasi atau rekreasi atau katering yang wajib terpapar getaran berlebihan.

#### 2.1.4. Kelayakan kapal

Dalam dunia pelayaran niaga kelaiklautan kapal (*seaworthiness*) diatur di dalam “*The Hague-Visby Rules* (1968) maupun *The Hamburg Rules*(1978) “. Kelaiklautan kapal selaku pengangkut tegas dinyatakan sebagai kewajiban dari pengangkut (*carrier*) atau pemilik kapal (*ship owner*) dikatakan antara lain:

*The carrier should be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to make the ship seaworthy, properly man, equip and supply the ship, make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation. (Hague Visby Rules 1968)*

Ketentuan ini diartikan sama dengan kapal laik laut (*ship seaworthy*), awak kapal laik laut (*crew seaworthy*), dan ruang muatan laik laut (*cargo seaworthy*) bagi pihak asuransi tidak akan

menerima pertanggung jawaban tanpa dokumen bukti atas kelaiklautan ini. Dalam hal ini kapal yang tidak laik laut atau dinamakan *unsafe ship* tidak dapat dipertanggungjawabkan, tentu saja keadaan seperti ini tidak diinginkan dan dapat mengakibatkan kecelakaan.

Menurut Unus dalam Supanji dkk (2008:5), syarat-syarat kapal yang memenuhi kelaiklautan yaitu:

2.1.4.1 Keselamatan kapal, yaitu kapal dapat kembali pulang dengan selamat.

2.1.4.2 Pengawakan ABK memenuhi syarat atau memiliki keterampilan.

2.1.4.3 Muatan, tidak melebihi muatan yang seharusnya.

2.1.4.4 Kesehatan dan kesejahteraan ABK.

2.1.4.5 Setatus kapal, adanya sertifikat kebangsaan atau menggunakan bendera negara.

2.1.4.6 Pencegahan pencemaran air laut, tidak mencemari perairan ketika berlayar.

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan pada pasal 5 ayat 1 bahwasannya setiap kapal wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang meliputi, keselamatan kapal, pengawakan kapal, manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal,

pemuatan dan status hukum kapal. Sedangkan pada ayat 2 bahwa pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 dibuktikan dengan sertifikat kapal dan/atau surat kapal sesuai dengan ketentuan yang telah diatur. Dasar hukum dilaksanakannya kelaiklautan kapal dibedakan menjadi 2 (dua) yaitu berdasarkan aturan internasional dan aturan nasional:

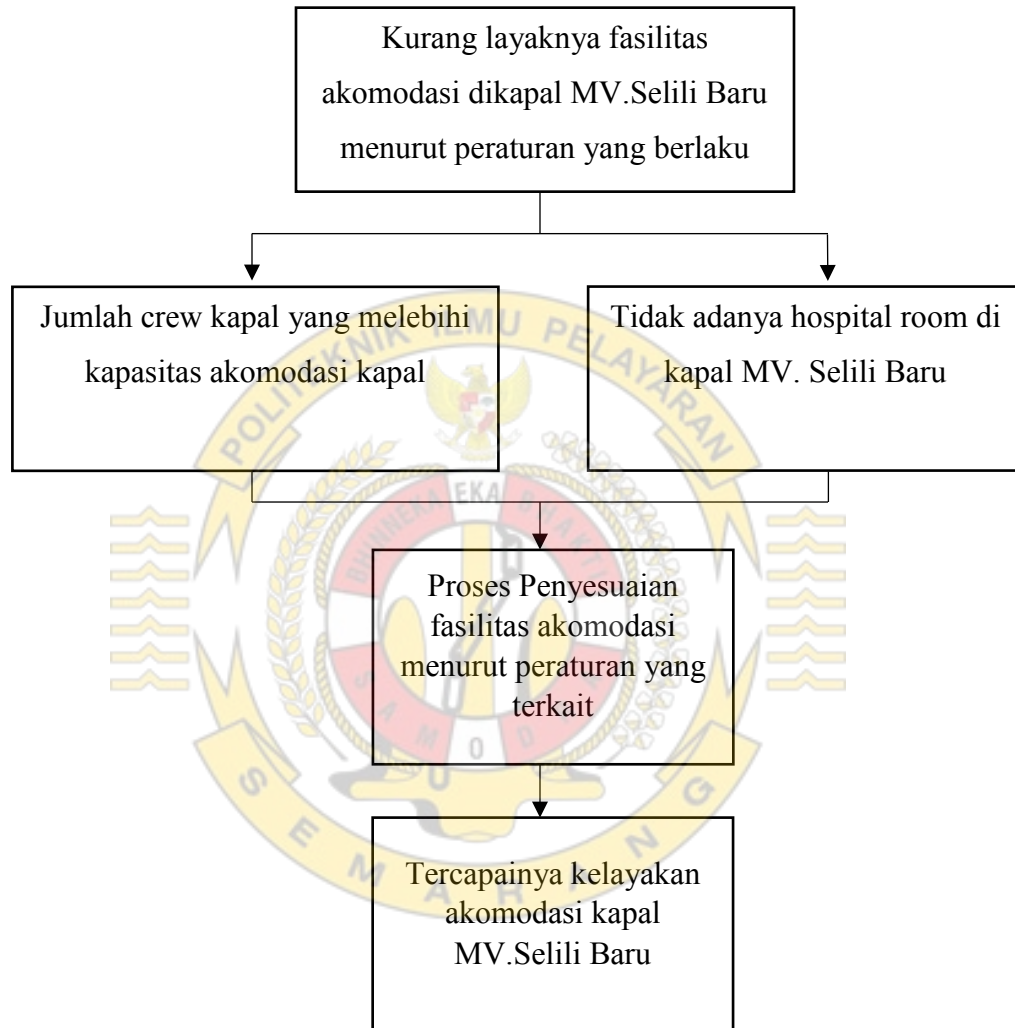
#### 2.1.4.7. Aturan Internasional

Konvensi Solas 1974 dan amandemennya, Konvensi STCW 1978/95 dan Amandemennya, Konvensi ILO, Konvensi TMS 1969, Konvensi Loadline 1966.

#### 2.1.4.8. Aturan Nasional

Undang-undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, PP. No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, PP. No. 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan, Keputusan Menteri Perhubungan No. 18 Tahun 1997 tentang Pendidikan, Ujian Negara dan Sertifikasi Kepelautan, Keputusan Menteri Perhubungan No. 43 Tahun 2005 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan, Peraturan Dirjen Hubla NO. PY. 66/4/1/03 Tahun 2003 tentang penyelenggaraan kelaiklautan kapal aturan nasional.

## 2.2 Kerangka Pikir



## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Simpulan**

Berdasarkan pembahasan yang telah dikemukakan dalam bab-bab sebelumnya, maka dapat ditarik simpulan sebagai berikut:

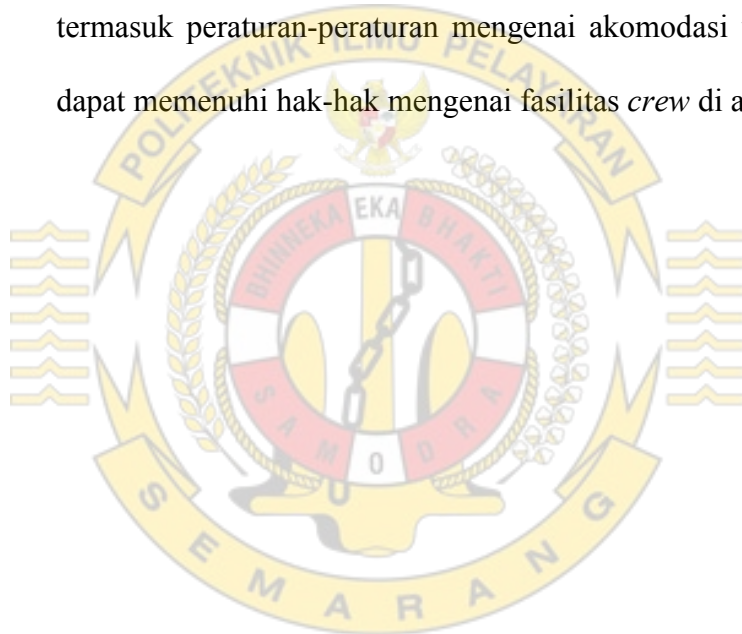
5.1.1 Faktor-faktor yang menjadi penyebab dari terjadinya ketidaksesuaian fasilitas akomodasi yaitu kurang bijaknya pihak perusahaan dalam menentukan jumlah *crew* kapal, tidak dilaksanakannya pengecekan mengenai kelayakan akomodasi kapal, serta *crew* kapal tidak berani memberikan masukan kepada pihak perusahaan apabila terjadi ketidaksesuaian fasilitas akomodasi.

5.1.2 Upaya untuk mengatasi ketidaksesuaian fasilitas akomodasi yaitu, pihak perusahaan menentukan jumlah *crew* dengan efisien sesuai dengan ketersediaan akomodasi di atas kapal, melaksanakan pengecekan mengenai kelayakan akomodasi kapal, *crew* kapal harus memberikan masukan kepada pihak perusahaan apabila terjadi ketidaksesuaian fasilitas akomodasi.

#### **5.2 Saran**

Sebagai upaya perbaikan di masa mendatang, peneliti menyarankan beberapa sebagai berikut:

- 5.2.1 Saran dari peneliti kepada *crew* kapal adalah hendaknya sebagai *crew* di atas kapal dapat merawat dan menjaga bersama-sama fasilitas akomodasi di atas kapal sehingga fasilitas tersebut tetap terjaga dan terawat.
- 5.2.2 Saran dari peneliti kepada pihak perusahaan sebaiknya dapat memahami dan mengerti mengenai kondisi akomodasi di atas kapal termasuk peraturan-peraturan mengenai akomodasi yang layak, serta dapat memenuhi hak-hak mengenai fasilitas *crew* di atas kapal.



## DAFTAR PUSTAKA

### BUKU:

Meolong, Lexy J, 2010, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung, Remaja Rosdakarya.

Narimawati, Umi, 2008, *Metodologi Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif Teori dan Aplikasi*, Bandung, Agung Media.

Sedarmayanti, 2009, *Manajemen Sumber Daya Manusia dan Produktifitas Kerja*, Mandar Maju, Bandung.

Sugiyono, 2016, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Bandung, Alfabeta.

Sujarweni, Wiratna, 2014, *Metodologi penelitian: Lengkap, praktis, dan mudah dipahami*, Yogyakarta, PT Pustaka Baru.

Sunyoto, Dananag, 2013, *Metodologi Penelitian Akuntansi*, Bandung, PT Refika Aditama Anggota Ikapi.

Supanji, 2012, *Prosedur Sertifikasi Laik Laut Kapal Ikan Kasus Kapal Ikan di Pelabuhan Ratu*. Bogo,. Institut Pertanian Bogor.

Suryana, 2010, *Metodologi Penelitian: Model Praktis Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Buku Ajar Perkuliahan UPI.

### PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN:

Konvensi Ketenagakerjaan Maritim Tahun 2006 yang telah diadopsi pada Sidang Ketenagakerjaan Internasional ke 94 pada bulan februari 2006.

Republik Indonesia,Peraturan Pemerintah Nomor 51 tahun 2002 tentang perkapalan.

Republik Indoneisa, Undang Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Republik Indonesia, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang(KUHD).

Republik Indonesia, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000  
Tentang Kepelautan.



## Lampiran 1

*Ship Particular* MV. Selili Baru

**SHIP'S PARTICULAR**

**SHIP PARTICULARS**

**MV. SELILI BARU**

K.M. SELILI BARU  
PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES

Connecting Islands

Name of vessel	MV.SELILI BARU
Nationality	INDONESIA
port of registry	SURABAYA
IMO/MSSI Of registry	9745586 / 525005321
call sign	YBYE
Owner/operator	PT.SALAM PACIFIC INDONESIA LINES
Place date of build	CHINA, 2014
Classification	BKI
Dead weight tonnage (DWT)	8100 T
Gross tonnage	5526 T
Nett tonnage	3094 T
Length over all	119,99 M
LBP	111,00 T
Breadth moulded/depth	18,20 M / 8,20 M / 6,15 M
Light ship/displacement	2628,1 T / 10845,8 T
Hold/hatch/crane	3/3 ( FULL CONTAINER)
In hold capacity/on deck	212 TEUS / 346 TEUS
Total	576 TEUS
Tpc	18,89
Type/horse power	YANMAR 6N33EN(2574 KWH/620RPM)ECON RPM520-540
Fuel consumption	FO 10.8 KL / DAY (10.800 Ltr/day)
Type/horse power AE	Cummins & marathon . 2 x 200 kw,1500 RPM
Fuel consumption	FFO 10.8 KL/day (10.800 ltr/day)
Emergency gen	Cummins & marathon ,( 1 x 75 kw) CONSUMTION 360 LTR / DAY
Fuel tank capacity	FO 150 M3 / DO 60 M3 / LO 24.5 M3
Fwt/bwt	70 T / 2950 T
Service speed	12 KNOTS

Laut jawa, 08 october 2016  
by masdi masi/20

## Lampiran 2

## Crew List MV. Selili Baru

PT. Salam Pacific Indonesia Lines

## CREW LIST

NAMA KAPAL / CALL SIGN : KMSSELILI BARU / YBVE  
 JENIS KAPAL : CONTAINER  
 BENDERA : INDONESIA  
 TEMPAT PENDAFTARAN : SURABAYA

ISIKOTOR / GRT : 526 MT  
 ISI BERSIH / NETO : 3094 MT  
 TAHUN PEMBUNGAN : 2014

DAERAH PELAYARAN : INDONESIA  
 IMO NUMBER : 9745586  
 MESIN PENGGERAK : 2574 KW

NO	NAMA	JABATAN	IJAZAH	NO. IJAZAH	NO. BUKU PELAUT	MASA BERLAKU BUKU PELAUT	NO. BST
1	IRMAN SETIYAWAN	Nakhoda	ANT - I	6200033162N10216	F.015340	02 May 2020	6200033162010108
2	DIDING HENDRIYANAA	Mualim I	ANT - II	6201010147N10217	F.156317	13 Feb 2020	6201010147019514
3	LUKMAN AJI	Mualim II	ANT - III	6201095355N30214	F.048192	04 Des 2020	6201095355012416
4	MARIO BASLER J.P	Mualim III	ANT - III	6200390503M30216	F.058110	08 Feb 2021	6200390508010117
5	SUTRISNO	KKM	ATT - II	62000386019T10216	D.070459	21 May 2020	62000386019010515
6	AGUNG KRISTANTO	Masinis I	ATT - II	6200033586T20114	E.058233	18 Jan 2021	6200033586011114
7	ARIPARDIYANTO	Masinis II	ATT - III	6200074247T30101	A.041552	17 Juni 2019	6200074247010515
8	ISMAL SALEH	Masinis III	ATT - III	6200032908S30515	D.052259	12 Sept 2020	6200032900010515
9	HERYANSYAH WJAYA	Electrician	BST	-	F.0551651	18 Sept 2020	621111478010715
10	RUSTAMAJI	Mandor	ATT - D	6200198538T60306	F.166164	20 Aug 2021	6200198538010115
11	NGATENU	Bosun	ANT - D	6201337511N50517	F.015683	12 May 2020	6201337511010517
12	KUSWANTO	Juru Mudi I	ANT - D	6201014642340517	F.060219	12 Mei 2020	6201014642010517
13	HENDRI NASTIAWAN	Juru Mudi II	ANT - D	6202101910340218	E019812	18 Aug 2020	6202101910001116
14	PIETRO RAEFANNO M	Juru Mudi III	ANT - D	6200481957340716	C.025239	26 Des 2020	6200481957010715
15	ANDIK PURNOMO	Juru Minyak I	ATT - D	6201028464420215	F.087186	20 May 2019	6201028464011117
16	IKRA LAUA	Juru Minyak II	ATT - D	6200476760420717	C.087779	04 Sept 2020	6200476760010717
17	SUWANDI SUPRA YOGI	Juru Minyak III	ATT - D	6201099075420216	C.073657	18 June 2019	6201099075010716
18	EKI SAPUTRA	Koki I	BST	-	C.087461	27 Aug 2019	620128666530715
19	DICKY SURYA S	Cadet Deck	BST	-	F.120888	24 May 2021	6211579219010116
20	BAYU MAULANA NASUTION	Cadet Deck	BST	-	F.192859	27 Des 2021	6211703570010317

Jumlah Crew : 20 orang termasuk Nakhoda

KM. SELILI BARU 520 Maret 2019

Capt. Irman Setiyawan M.Mar

**Lampiran 3**

**Kamar Koki MV. SELILI BARU**



### Lampiran 4

### Lorong Akomodasi Lantai 1 MV. Selili Baru



### Lampiran 5

### Dapur Kapal MV. Selili Baru



**Lampiran 6**  
**Gambar-Gambar dan Tabel**



Gambar 4.2 Kapal MV. Selili



Gambar 4.3 Ruang kamar *cadet*





Gambar 4.4 Messroom

Tabel 4.1 Ship Particular MV. Selili Baru

1.	SHIP'S NAME	MV. SELILI BARU
2.	PORT OF REGISTRY	SURABAYA
3.	CALL SIGN	YBYE
4.	FLAG	INDONESIA
5.	OWNER	PT. SPIL
6.	OPERATOR	PT. SPIL
7.	GROSS TONNAGE	5526 T
8.	NET TONNAGE	3094 T
9.	DEAD WEIGHT TONNAGE	8100 T
10.	L.O.A	119.99 M
11.	L.B.P	111.00 M
12.	BREADTH	8.20 M
13.	DEPTH	6.15 M
14.	SUMMER DRAFT	11.16 M
15.	LIGHT SHIP	2628.1 T
16.	TPC	18.89
17.	TYPE/HORSE POWER.AE	YANMAR6N33EN(2574KWH/620R PM) ECON RPM 520-240
18.	FUEL CONSUMTION	LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN
19.	FWT/DWT	70T/2950T
20.	SERVICE SPEED	12 KNOTS



Tabel 4.2 Crew list MV.Selili Baru

1. Name of ship		2. Port of Arrival / Port of Departure					
MV.Selili Baru		Tanjung Priok (Jakarta) / Palaran (Samarinda)					
4. Natinality of ship		5. Port arrived from / Port of Destination					
INDONESIA							
6. No	7. FAMILY names / given names	8. Rank	9. Sex	10. Nationality	11.Number of Seaman Book Expired date	12. Certificate Of Competency	13. Number Registrati on
1	IRMAN SETIYAWAN	MASTER	M	Indonesian	F.015340 02 May 2020	ANT I	
2	DIDING HENDRIYANA A	CH. OFFICER	M	Indonesian	F.156317 13 Feb 2020	ANT II	78
3	LUKMAN AJI	2ND OFFICER	M	Indonesian	F.048192 04 Des 2020	ANT III	81
4	MARIO BASLER J.P	3RD OFFICER	M	Indonesian	F.058110 08 Feb 2021	ANT III	71
5	SUTRISNO	CH. ENGINEER	M	Indonesian	D.070459 21 May 2020	ATT III	70
6	AGUNG KRISTANTO	1ST ENGINEER	M	Indonesian	E.058233 18 Jan 2021	ATT II	77
7	ARIP ARDIYANTO	2ND ENGINEER	M	Indonesian	A.041552 17 Juni 2019	ATT III	74
8	ISMAIL SALEH	3RD ENGINEER	M	Indonesian	D.052259 12 Sept 2020	ATT III	59
9	NGATENU	BOSUN	M	Indonesian	F.055165i 18 Sept 2020	RAASD	75
10	HERYANSYAH WIJAYA	ELECTRICIAN	M	Indonesian	F.166164 20 Aug 2021	BST	67
11	HENDRI NASTIAWAN	AB-A	M	Indonesian	F.015683 12 May 2020	RAASD	63
12	PIETRO RAEFANNO M	AB-B	M	Indonesian	F.060219 12 Mei 2020	RAASD	80
13	KUSWANTO	AB-C	M	Indonesian	F.019812 18 Aug 2020	RAASD	57
14	RUSTAMAJI	MANDOR MESIN	M	Indonesian	C.025239 26 Des 2020	RAASE	76
15	ANDIK PURNOMO	OLR-A	M	Indonesian	F.087186 20 May 2019	RAASE	72
16	IKRA LAUA	OLR-B	M	Indonesian	C.087779 04 Sept 2020	RAASE	61
17	SUWANDI SUPRA YOGI	OLR-C	M	Indonesian	C.073657 18 June 2019	RAASE	82
18	EKI SAPUTRA	CHIEF COOK	M	Indonesian	C.087461 27 Aug 2019	BST	79
19	DICKY SURYA S	D/CADET	M	Indonesian	F.120888 24 May 2021	BST	65
20	BAYU MAULANA NASUTION	D/CADET	M	Indonesian	F.192859 27 Des 2021	BST	83



## Lembar Wawancara

Nama : Mario Basler Junior Pattikawa

Jabatan : Mualim 3

Tempat : MV. Selili Baru

Daftar pertanyaan :

1. Bagaimana pendapat anda mengenai fasilitas akomodasi di kapal ini?

Jawab :

Akomodasi di kapal MV. Selili baru tidak mempunyai fasilitas-fasilitas yang lengkap, hospital room saja tidak ada, pihak kantor dan pemerintah juga tidak pernah mengecek fasilitas akomodasi di kapal ini. Mungkin karena kelebihan *crew* kapal, sehingga menggunakan hospital room sebagai kamar untuk koki, tapi tidak ada yang berani protes karena takut kepada pihak perusahaan.

2. Bagaimana cara untuk menanggulangi ketidaksesuaian fasilitas akomodasi?

Jawab :

Menyesuaikan jumlah *crew* kapal sesuai dengan kapasitas maksimum akomodasi harus dilakukan sebagai upaya mengatasi ketidaksesuaian fasilitas akomodasi di kapal ini, apabila jumlah kapasitasnya 19 orang ya harus 19 orang, tidak boleh lebih.

3. Apa yang menyebabkan hal tersebut tetap terjadi?

Jawab :

Menurut saya tidak dilaksanakannya pengecekan akomodasi kapal juga merupakan salah satu penyebab dari jeleknya fasilitas akomodasi di kapal ini. Apabila ada pengecekan rutin mungkin akomodasi di kapal ini tidak akan seperti ini.



## Lembar Wawancara

Nama : Ismail Saleh

Jabatan : Masinis 3

Tempat : MV. Selili Baru

Daftar pertanyaan :

1. Apa faktor yang menyebabkan ketidaksesuaian fasilitas akomodasi di kapal ini?

Jawab :

Karena *crew* kapal tidak berani untuk melapor kepada pihak perusahaan. Sedangkan untuk pengecekan fasilitas akomodasi oleh pihak perusahaan maupun pihak pemerintah saya juga belum pernah melihat.

2. Mengapa *crew* kapal tidak berani memberikan masukan kepada pihak perusahaan apabila terjadi ketidaksesuaian fasilitas akomodasi?

Jawab :

Kamu mungkin juga tahu det, kenapa kita tidak berani melapor kepada pihak perusahaan, ya pastinya nanti ngaruhnya ke nilai *condite*, kalau nilai *condite* jelek ga bisa on board di perusahaan sini lagi det.

3. Bagaimana upaya untuk mengatasi ketidaksesuaian fasilitas akomodasi di kapal ini?

Jawab :

Menurut saya upaya selanjutnya untuk mengatasi ketidaksesuaian fasilitas akomodasi diatas kapal ini adalah melakukan pengecekan oleh pihak yang berwenang, sehingga akan ketahuan apa-apa saja yang tidak sesuai, lalu membenahi hal itu atas pihak yang berwenang.



## Lembar Hasil Turnitin

SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI  
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING  
No. 167/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/08/2020


Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : DICKY SURYA SYAHPUTRA  
NIT : 531611105941 N  
Prodi/Jurusan : NAUTIKA  
Judul : UPAYA MENYESUAIKAN FASILITAS AKOMODASI  
UNTUK Mendukung Kelayakan Kapal MV. SELILI  
BARU

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (index similarity) dengan skor/hasil sebesar 10 %\* (Sepuluh Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 11 Agustus 2020  
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN &  
PENERBITAN

  
ALFI MARYATI, SH  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19750119 199803 1 002

\*Catatan:

> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"

## UPAYA MENYESUAIKAN FASILITAS AKOMODASI UNTUK MENDUKUNG KELAYAKAN KAPAL MV. SELILI BARU

### ORIGINALITY REPORT

**10%** SIMILARITY INDEX    **10%** INTERNET SOURCES    **0%** PUBLICATIONS    **4%** STUDENT PAPERS

### PRIMARY SOURCES

1	<a href="http://www.scribd.com">www.scribd.com</a> Internet Source	4%
2	<a href="http://eprints.uny.ac.id">eprints.uny.ac.id</a> Internet Source	3%
3	<a href="http://docplayer.info">docplayer.info</a> Internet Source	3%

Exclude quotes  On

Exclude bibliography  On

Exclude matches  < 2%

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Dicky Surya Syahputra
2. Tempat, Tanggal Lahir : Magelang, 24 Januari 1998
3. Alamat : Gatak-Gamol 01/06 Pucungrejo, Muntilan, Magelang
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
  - a. Ayah : Deny Sulistyawan Daru
  - b. Ibu : Dewi Zuchanah
6. Riwayat Pendidikan :
  - a. SD Negeri 2 Muntilan Lulus Tahun 2010
  - b. SMP Muhammadiyah Plus Gunung Pring Lulus Tahun 2013
  - c. SMA Negeri 01 Kota Mungkid Lulus Tahun 2016
  - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. Pengalaman Praktek Laut (PRALA)
  - Kapal : MV. Selili Baru
  - Perusahaan : PT. Salam Pasifik Indonesia lines
  - Alamat : Jalan Kalianak No. 51, Surabaya