



**ANALISIS PENYEBAB TERJADINYA KANDAS MV. SPIL  
NITA SAAT MEMASUKI PELABUHAN KUALA  
TANJUNG**

**SKRIPSI**

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

**Oleh**

**IQBAL IMANTA DASA INDRA  
551811116548 N**

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

**2022**

HALAMAN PERSETUJUAN

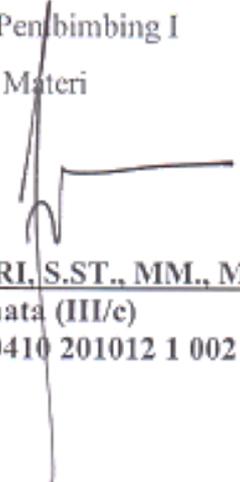
ANALISIS PENYEBAB TERJADINYA KANDAS MV. SPIL NITA SAAT  
MEMASUKI PELABUHAN KUALA TANJUNG

Disusun oleh:

**IQBAL IMANTA DASA INDRA**  
NIT. 551811116548 N

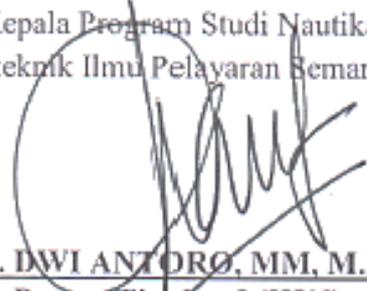
Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan  
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 30-06-2022

Dosen Pembimbing I  
Materi

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

Dosen Pembimbing II  
Metodologi dan Penulisan

  
**YUSTINA SAPAN, S.ST., MM**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19771129 200502 2 001

Mengetahui,  
Kepala Program Studi Nautika  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang  
  
**Capt. DWI ANTORO, MM, M.Mar**  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19740614 199808 1 001

## PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Skripsi dengan judul “Analisis Penyebab Terjadinya Kandas MV. Spil Nita Saat Memasuki Pelabuhan Kuala Tanjung” karya,

Nama : IQBAL IMANTA DASA INDRA

NIT : 551811116548 N

Program Studi : NAUTIKA

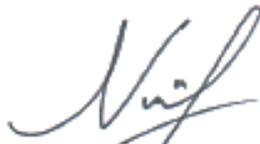
Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari *Rabu*, tanggal *06-07-2022*

Semarang, *06 juli*, 2022

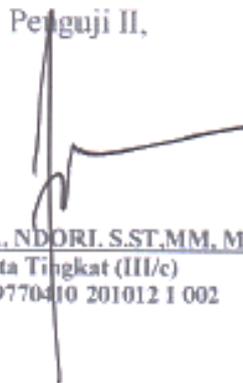
### Panitia Ujian

Penguji I,



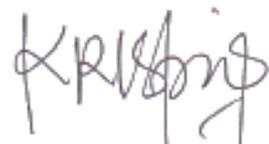
VEGA F. A. S.ST, S.Pd, M. Hum  
Pembina Tingkat I (III/d)  
NIP. 19770326 200212 1 002

Penguji II,



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

Penguji III,



KRISTIN A. I. S.ST, MM  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19800602 200212 2 002

Mengetahui

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. DIAN WAHDIANA, MM  
Pembina Tingkat I (IV/b)  
NIP. 19700711 199803 1 003

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Iqbal Imanta dasa Indra

NIT : 551811116548 N

Program Studi : Nautika

SkripsidenganJudul : “Analisis Penyebab Terjadinya Kandas MV. Spil Nita Saat  
Mcmasuki Pelabuhan Kuala Tanjung”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis 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, 30-06-2022

Yang membuat pernyataan,



**IQBAL IMANTA DASA INDRA**

**NIT. 551811116548 N**

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

### MOTTO:

“Barang siapa yang menapaki suatu jalan untuk menuntut ilmu, maka Allah akan memudahkan baginya jalan menuju surga.” (HR Ibnu Majah & Abu Daud).

“Masa depanku dibentuk dari apa yang aku lakukan hari ini, bukan besok-besok.”

“Setiap tetes keringat dan air mata ibu yang selalu mengingatkan aku akan tujuanku disaat aku mulai terlena”

### PERSEMBAHAN:

1. Allah SWT, yang telah memberikan rahmatnya kepada saya hingga saat ini, sehingga saya bisa menyelesaikan skripsi ini.
2. Kedua orang tua saya, ayah Naswari dan ibu Sri Nuraini karena atas doa dan pengorbanannya lah saya bisa sampai di sekarang ini.
3. Seluruh keluarga saya yang telah banyak memberikan dukungan baik secara moril maupun materiil.
4. Almater tercinta Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang sebagai kawah candradimuka dan tempat saya menimba ilmu.
5. Seluruh dosen pembimbing saya yang telah memberikan bimbingan, arahan maupun dukungan kepada saya dalam menyelesaikan skripsi ini.
6. Seluruh keluarga besar kelas Nautical Bravo.
7. Seluruh keluarga besar taruna dan taruni angkatan LV PIP Semarang
8. Dan seluruh pihak yang tidak bisa disebutkan satu persatu, terimakasih atas segala bantuan, dukungan, dan juga doa sehingga peneliti dapat menyelesaikan penelitian ini dengan tepat waktu.

## **PRAKATA**

Alhamdulillahirobbil alamin, segala puji dan syukur selalu peneliti panjatkan kehadirat Allah SWT, yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya sehingga peneliti dapat menyusun dan menyelesaikan skripsi yang berjudul “Analisis Penyebab Terjadinya Kandas MV. Spil Nita Saat Memasuki Pelabuhan Kuala Tanjung” guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Sains Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) Program Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan untuk memperoleh ijazah laut Ahli Nautika Tingkat III (ANT III).

Skripsi ini merupakan hasil penelitian yang peneliti lakukan selama melaksanakan praktek laut di MV. Spil Nita, serta beberapa sumber referensi yang penulis gunakan sebagai penunjangnya.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis telah banyak mendapat bimbingan serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh sebab, itu pada kesempatan kali ini izinkanlah peneliti menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang saya hormati:

1. Capt. Dian Wahdiana, M.M selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Capt. Dwi Antoro, M.M. M.Mar selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Capt. Akhmad Ndori, S.ST., MM., M.Mar selaku Dosen Pembimbing Skripsi I yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan materi skripsi ini.
4. Ibu Yustina Sapan, S.ST., MM selaku Dosen Pembimbing Skripsi II yang telah memberikan dukungan, bimbingan dan arahan dalam penulisan skripsi ini.
5. Perusahaan PT. Salam Pasific Indonesia Lines yang telah memberikan kesempatan pada Penulis untuk melaksanakan praktek laut di salah satu armadanya.

6. Nakhoda, perwira dan seluruh crew MV. Spil Nita yang telah memeberikan banyak ilmu pengetahuan serta bimbingan selama penulis melaksanakan praktek laut.
7. Ayah dan Ibunda tercinta serta seluruh keluarga yang tak henti-hentinya memberikan dukungan moril dan spiritual,serta doanya untuk penulis.
8. Seluruh rekan-rekan, saudaraku angkatan LV yang telah memberikan motivasi serta membantu Penulis dalam penyusunan skripsi ini.
9. Dan semua pihak yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu.

Peneliti berharap semoga penelitian ini dapat bermanfaat bagi peneliti dan umumnya bagi pembaca,serta dapat memeberikan sumbangsih pengetahuan di dunia pelayaran, khususnya dalam jurusan Nautika. Sekian, penulis ucapkan terimakasih.

Semarang, / Juli 2022

Peneliti  
  
**IQBAL IMANTA DASA INDRA**

**NIT. 551811116548 N**

## ABSTRAKSI

**Indra, Iqbal, Imanta, Dasa**, NIT: 551811116548N, 2022 “*Analisis Penyebab Terjadinya Kandas MV. Spil Nita Saat Memasuki Pelabuhan Kuala Tanjung*”, skripsi, Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Akhmad Ndori, S.ST., MM., M.Mar, Pembimbing II: Yustina Sapan, S.ST., MM.

Insiden kandas merupakan suatu insiden yang dapat membahayakan, baik keselamatan jiwa crew kapal, kapal dan muatannya, maupun keselamatan lingkungan insiden ini tentu sangat merugikan banyak pihak, khususnya perusahaan. Dalam melakukan penelitian mengenai kasus kandasnya kapal, ada banyak sekali hal-hal yang dapat memberikan suatu pelajaran bagi penulis khususnya dan bagi para navigator-navigator kapal umumnya. Maka dari itu penulis mengambil judul penelitian ini untuk mengetahui faktor-faktor penyebab kandasnya MV. Spil Nita saat akan memasuki pelabuhan Kuala Tanjung, tindakan apa yang dilakukan dalam upaya pembebasan kapal dari kandas, serta tindakan apa yang diambil dalam upaya pencegahan agar insiden serupa tidak terjadi kembali. Adapun tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui penyebab utama kandasnya MV. Spil Nita pada saat akan memasuki pelabuhan Kuala Tanjung, untuk mengetahui tindakan apa yang dilakukan crew MV. Spil Nita pada saat kapal kandas, dan untuk mengetahui tindakan apa yang diambil dalam upaya pencegahan agar insiden serupa tidak terulang kembali.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dan dengan teknik triangulasi, yaitu dengan melakukan observasi, dokumentasi, dan wawancara untuk mengumpulkan data-data. Dari teknik tersebut didapat beberapa temuan yang menjadi faktor-faktor penyebab kandasnya MV. Spil Nita, yaitu kegagalan bridge team, kecerobohan, keadaan perairan, dan tidak adanya bouy penanda pada daerah dangkalan.

Berdasarkan hasil penelitian ini, dapat disimpulkan bahwa ada beberapa faktor yang menyebabkan MV. Spil Nita kandas, faktor tersebut dibedakan menjadi dua, yaitu faktor internal dan faktor eksternal kapal. Adapun tindakan yang diambil sebagai upaya pembebasan kapal yaitu dengan membuang ballast sehingga draft kapal berkurang kemudian menunggu pasang air laut bertambah sehingga kapal dapat mengapung kembali dan dapat bergerak keluar dari dangkalan. Tindakan yang diambil Nakhoda sebagai upaya pencegahan insiden serupa terulang kembali yaitu dengan cara melakukan safety meeting setiap bulan, selalu melakukan updating terhadap peta yang dipakai, dan menekankan untuk penerapan resthours di kapal.

**Kata Kunci:** Kandas, Kegagalan *Bridge Team*, *Safety Meeting*

## ABSTRAKSI

**Indra, Iqbal, Imanta, Dasa**, NIT: 551811116548N, 2022 “*Analisis Penyebab Terjadinya Kandas MV. Spil Nita Saat Memasuki Pelabuhan Kuala Tanjung*”, skripsi, Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Akhmad Ndori, S.ST., MM., M.Mar, Pembimbing II: Yustina Sapan, S.ST., MM.

The incident of running aground is an incident that can endanger, both the safety of the life of the ship's crew, the ship and its cargo, as well as the safety of the environment this incident is certainly very detrimental to many parties, especially the company. In conducting research on the case of ship aground, there are many things that can provide a lesson for the author in particular and for the ship navigators in general. Therefore, the author took the title of this study to find out the factors causing the MV. Spil Nita to run aground when she was about to enter the port of Kuala Tanjung, what actions were taken in an effort to free the ship from running aground, as well as what measures were taken in an effort to prevent similar incidents from happening again. The purpose of this study is to find out the main cause of MV. Spil Nita run aground at the time of entering the port of Kuala Tanjung, to find out what actions the MV. Spil Nita crew took at the time the ship ran aground, and to find out what measures were taken in a precautionary effort so that similar incidents would not recur.

This research uses qualitative descriptive methods and triangulation techniques, namely by making observations, documentation, and interviews to collect data. From this technique, several findings were obtained which were the factors that caused the MV. Spil Nita to run aground, namely the failure of the bridge team, carelessness, the state of the waters, and the absence of bouy markers in shallow areas.

Based on the results of this study, it can be concluded that there are several factors that cause MV. Spil Nita ran aground, the factor was divided into two, namely the internal factor and the external factor of the ship. The action taken as an effort to release the ship is to remove the ballast so that the ship's draft decreases and then waits for the tide to increase so that the ship can float back and can move out of the shallows. The action taken by the Skipper as an effort to prevent similar incidents from happening again, namely by conducting safety meetings every month, always updating the map used, and emphasizing the implementation of rest hours on the ship.

**Keywords:** Grounding, Bridge Team Failure, Safety Meeting

## DAFTAR ISI

|                                    |          |
|------------------------------------|----------|
| HALAMAN JUDUL.....                 | i        |
| HALAMAN PERSETUJUAN.....           | ii       |
| HALAMAN PENGESAHAN.....            | iii      |
| HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN .....  | iv       |
| HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN..... | v        |
| PRAKATA.....                       | vi       |
| ABSTRAKSI .....                    | viii     |
| <i>ABSTRACT</i> .....              | ix       |
| DAFTAR ISI.....                    | x        |
| DAFTAR TABEL.....                  | xii      |
| DAFTAR GAMBAR .....                | xiii     |
| DAFTAR LAMPIRAN.....               | xiv      |
| <b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>      | <b>1</b> |
| A. Latar Belakang Masalah.....     | 1        |
| B. Fokus Penelitian.....           | 5        |
| C. Rumusan Masalah.....            | 6        |
| D. Tujuan Penelitian .....         | 6        |
| E. Manfaat Hasil Penelitian.....   | 6        |
| <b>BAB II KAJIAN TEORI .....</b>   | <b>8</b> |
| A. Deskripsi Teori.....            | 8        |
| B. Kerangka Penelitian .....       | 24       |

|  |           |
|--|-----------|
| <b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>         | <b>25</b> |
| A. Metode Penelitian.....                      | 25        |
| B. Tempat Penelitian.....                      | 26        |
| C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan..... | 26        |
| D. Teknik Pengumpulan Data .....               | 27        |
| E. Instrumen Penelitian.....                   | 30        |
| F. Teknik Analisis Data Kualitatif .....       | 30        |
| G. Pengujian Keabsahan Data.....               | 32        |
| <b>BAB IV HASIL PENELITIAN.....</b>            | <b>37</b> |
| A. Gambaran Konteks Penelitian.....            | 37        |
| B. Deskripsi Data.....                         | 39        |
| C. Temuan.....                                 | 43        |
| D. Pembahasan Hasil Penelitian .....           | 51        |
| <b>BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....</b>           | <b>62</b> |
| A. Simpulan .....                              | 62        |
| B. Keterbatasan Penelitian.....                | 63        |
| C. Saran.....                                  | 63        |
| DAFTAR PUSTAKA .....                           | 65        |
| LAMPIRAN-LAMPIRAN.....                         | 66        |
| DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....                      | 74        |

## DAFTAR TABEL

|  |    |
|--|----|
| Tabel 1 Gambaran Konteks Penelitian..... | 37 |
| Tabel 2 Data MV. Spil Nita .....         | 41 |



## DAFTAR GAMBAR

|   |    |
|---|----|
| Gambar 2.1 Kapal Tunda/ <i>Tug Boat</i> .....                                 | 14 |
| Gambar 2. 2 <i>Telegraph</i> .....  | 19 |
| Gambar 2. 3 <i>Draft</i> .....  | 20 |
| Gambar 2. 4 <i>Log Book</i> .....   | 21 |
| Gambar 2. 5 <i>Echosounder</i> .....  | 22 |
| Gambar 2. 6 <i>Very Hight Frequency</i> .....                                 | 22 |
| Gambar 2. 7 Kerangka Penelitian .....   | 24 |
| Gambar 4. 1 Kantor PT. SPIL.....  | 40 |
| Gambar 4.2 MV. Spil Nita .....  | 42 |
| Gambar 4. 3 Tampilan Peta di ECDIS .....                                      | 46 |
| Gambar 4. 4 Tampilan Pada <i>Papper Chart</i> .....                           | 46 |
| Gambar 4. 5 Dangkan Di <i>Papper Chart</i> Tidak Ada <i>Bouy</i> Penanda..... | 47 |
| Gambar 4. 5 Tampilan Perahu Nelayan di Radar .....                            | 47 |



## DAFTAR LAMPIRAN

|   |    |
|---|----|
| Lampiran1 <i>Crew List</i> .....                        | 66 |
| Lampiran 2 <i>Ship particulars</i> .....                | 67 |
| Lampiran3 Denah MV. Spil Nita.....                      | 68 |
| Lampiran4 <i>Safety Meeting Crew</i> MV. Spil Nita..... | 69 |
| Lampiran5 Lembar Wawancara.....                         | 70 |
| Lampiran 6 Hasil Turnitin.....                          | 72 |



## BAB 1

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang Masalah

Keselamatan pelayaran merupakan suatu hal yang mutlak harus dipenuhi, untuk itu dinas jaga navigasi harus benar-benar diterapkan sesuai dengan standar yang berlaku. Dalam melakukan pelayaran khususnya pada daerah perairan dangkal, tentunya harus menjadi perhatian yang khusus bagi seorang navigator atau mulaim jaga dalam membawa kapal, hal tersebut dikarenakan pada daerah pelayaran tersebut tentunya terdapat banyak sekali bahaya-bahaya navigasi yang dapat mengancam keselamatan dan kelancaran pelayaran. Pada saat memasuki daerah pelayaran yang dangkal tentunya seorang navigator harus meningkatkan kewaspadaan dengan cara senantiasa melaksanakan pengamatan keliling dengan sebaik-baik mungkin untuk memastikan keadaan perairan aman dari bahaya navigasi. Adanya suatu kesalahan-kesalahan dan gangguan yang terjadi dapat mengakibatkan tidak berjalannya suatu prosedur dalam menerapkan tatacara pelaksanaan olah gerak di perairan dangkal.

Seperti halnya kejadian nyata yang peneliti alami selama peneliti melaksanakan praktek laut (PRALA) di MV. Spil Nita. Kandasnya MV. Spil Nita bermula pada saat MV. Spil Nita akan memasuki pelabuhan Kuala Tanjung, Sumatera Utara pada tanggal 17 April 2021. Insiden ini terjadi pada saat kapal akan mendekati *Outer Bouy* (OB) pelabuhan Kuala Tanjung. Pada saat itu Mualim III selaku perwira jaga melihat adanya sekumpulan perahu nelayan yang berada di depan kapal dan menghalangi lintasan kapal, sehingga mualim III mengambil tindakan untuk menghindari sekumpulan perahu nelayan tersebut dengan cara merubah haluan kapal ke kiri. Hal ini menyebabkan kapal jatuh kiri dari lintasan garis haluan yang seharusnya. Kemudian Mualim III melihat di peta elektronik untuk melihat posisi kapal untuk memastikan keamanan kapal, Mualim III tidak melihat adanya suatu

bahaya navigasi di peta elektronik. Kemudian mualim III memanggil kadet dek untuk mengedarkan OHN, dan memanggil kepanduan melalui VHF, tak lama kemudian kecepatan kapal turun secara tiba-tiba dan berhenti secara mendadak.

Pada saat itu *Oiler* yang kebetulan sedang berada di area buritan kapal menyadari bahwa kapal tidak memiliki laju terhadap air namun baling-baling kapal masih berputar, terlihat dari air laut di area buritan kapal masih terdapat pusaran air akibat dari putaran baling-baling, namun pusaran sudah bercampur lumpur dan berwarna coklat, segera *oiler* tersebut melaporkan hal itu ke anjungan, setelah di periksa ternyata kapal mengalami kandas, segera Mualim 3 menghubungi Nakhoda dan melaporkan kejadian tersebut kepada Nakhoda.

Setelah dilakukan pemeriksaan lebih lanjut dengan menggunakan peta laut atau papper chart, didapat sebuah dangkalan dimana tempat posisi MV. Spil Nita berada, dan dangkalan tersebut ternyata tidak terdeteksi di peta elektronik atau ECDIS sehingga Mualim III tidak mengetahui adanya dangkalan tersebut dan kapal melintasi daerah dangkalan tersebut sehingga menyebabkan kapal menjadi kandas. Dari kejadian tersebut para perwira navigasi diharapkan dapat melaksanakan tugas dan tanggung jawab dengan baik dalam membawa kapal dan muatannya dengan selamat sampai tujuan.

MV.Spil Nita adalah jenis kapal kontainer milik perusahaan PT. Salam Pasipic Indonesia Lines (SPIL) dengan panjang keseluruhan 207,41 dan GRT 25371. Dalam pelayarannya, MV. Spil Nita tentunya dihadapi dengan kemungkinan-kemungkinan resiko kecelakaan. Dalam menelusuri setiap insiden kecelakaan kapal terdapat faktor utama penyebab terjadinya suatu *accident* atau kecelakaan, ada banyak *accident* yang terjadi di kapal salah satunya adalah kandasnya kapal. Hal inilah yang terjadi pada MV.Spil Nita pada saat akan memasuki pelabuhan Kuala Tanjung.

Kandas adalah suatu *accident* dimana kapal tidak dapat berjalan dikarenakan kapal duduk pada dasar perairan, hal ini berhubungan dengan sarat kapal terhadap kedalaman perairan. *Accident* ini dapat mengakibatkan situasi bahaya tambahan lainnya seperti, kebocoran, tumpahan minyak, dan kerusakan terumbu karang akibat gesekan dari badan kapal, hal ini tentu saja berdampak sangat merugikan baik bagi crew kapal, perusahaan, maupun daerah lingkungan setempat.

Dampak yang terjadi akibat kapal kandas sangat merugikan baik dari segi materi maupun lingkungan bahkan bisa berdampak korban jiwa. Oleh sebab itu kandas harus bisa dihindari agar tidak berdampak merugikan. Menghindari kandas bisa dilakukan dengan melakukan prosedur yang baik dan benar dan didukung dengan pelatihan serta ilmu pengetahuan yang cukup sehingga dapat mengetahui resiko yang terjadi dari setiap *accident* di kapal dan dapat mengatasinya.

Seiring waktu, kapal berlayar diberbagai wilayah perairan dalam jangka waktu tertentu, biasanya akan menghadapi suatu permasalahan yang bisa diakibatkan oleh berbagai macam faktor seperti faktor alam yaitu cuaca, arus, angin, dll. Selain itu terdapat faktor internal yaitu rusak mesin, kurangnya kecakapan pelaut dalam mengemudikan kapal dan juga dari faktor lainnya seperti kurangnya sarana dan prasarana pelabuhan dan kepadatan lalu lintas pelayaran.

Gangguan-gangguan tersebut dapat mengakibatkan keterlambatan kapal untuk sampai ke pelabuhan tujuan. Gangguan tersebut juga dapat menimbulkan suatu keadaan darurat yang menuntut para awak kapal harus bekerja lebih agar dapat menanggulangi keadaan tersebut dengan cepat sehingga tidak menimbulkan situasi yang krisis di kapal.

Keadaan darurat merupakan suatu keadaan diatas kapal yang berbeda dari keadaan biasanya sehingga dapat merugikan pihak kapal dan memiliki potensi yang dapat membahayakan jiwa manusia, harta benda, serta

lingkungan disekitar kapal yang harus segera di atasi untuk mencegah terjadinya dampak yang lebih parah.

Insiden kecelakaan dapat terjadi kapan saja dan dimana saja, baik pada saat kapal berlayar, sedang berlabuh jangkar, ataupun kapal yang sedang melakukan bongkar muat di pelabuhan. Meskipun sudah dilakukan upaya yang maksimal dalam menghindari terkadang kecelakaan masih dapat terjadi.

Keadaan darurat dapat dipicu dari tidak bekerja suatu sistem secara normal dan prosedural ataupun akibat gangguan alam. Pada dasarnya gangguan pelayaran merupakan gangguan yang bisa ditangani oleh awak kapal itu sendiri atau bahkan perlu meminta bantuan langsung dari suatu piak tertentu, gangguan ini dapat mengakibatkan Nakhoda dan seluruh awak kapal terlibat. Keadaan darurat tersebut dapat didasarkan dari jenis kejadian itu sendiri, sehingga jenis-jenis keadaan darurat tersebut adalah: bahaya tubrukan di laut, bahaya kebocoran/kapal tenggelam, bahaya kebakaran/ledakan, bahaya kandas, bahaya orang jatuh ke laut, bahaya pencemaran di laut.

Dalam perputaran perekonomian dunia, transportasi laut adalah suatu kebutuhan pokok, oleh karena itu sangat dibutuhkan suatu pelayaran yang aman dan nyaman. Keselamatan pelayaran merupakan suatu hal yang wajib dipenuhi agar kapal dapat beroperasi sebagaimana mestinya. Sehingga keselamatan dan keamanan kapal, muatan, jiwa dan lingkungan menjadi hal yang sangat penting. Berdasarkan peraturan *International Maritime Organization (IMO)* tentang *International Safety Management (ISM Code)*, yaitu ketentuan manajemen keselamatan internasional dal pengoprasian kapal secara aman dan mencegah terjadinya pencemaran lingkungan.

Seiring dengan semakin tingginya tingkat ancaman terhadap keselamatan dan keamanan diberbagai perairan yang dapat membahayakan keselamatan dan dapat terjadi sewaktu-waktu. Hal ini menjadi perhatian khusus bagi IMO dengan mengeluarkan peraturan baru yang menyangkut

tentang keselamatan dan keamanan yaitu *International Ship and Port Facility Security (ISPS Code)*.

Dalam melakukan penelitian mengenai kasus kandasnya kapal, banyak hal yang menarik dan dapat memberikan suatu pelajaran bagi peneliti khususnya dan bagi para navigator kapal agar insiden serupa tidak terulang kembali, sehingga peneliti ingin membahas tentang faktor-faktor penyebab terjadinya kandas, tindakan yang dilakukan pada saat mengalami kandas dan cara pencegahan agar kandas tidak terjadi kembali demi untuk mencegah atau meminimalisir kerugian yang menjadi tanggungan oleh perusahaan, orang kapal, dan lingkungan sekitar. Hal inilah yang menjadi alasan penulis melakukan penelitian dan mengambil judul “Analisis Penyebab Terjadinya Kandas MV. Spil Nita Saat Memasuki Pelabuhan Kuala Tanjung”

## **B. Fokus Penelitian**

Fokus penelitian adalah pemusatan konsentrasi terhadap apa yang menjadi tujuan dari penelitian yang dilakukan. Untuk memudahkan peneliti ketika akan melaksanakan observasi, fokus penelitian harus diungkapkan secara eksplisit.

Dalam penelitian kualitatif, fokus penelitian sangat dibutuhkan agar bisa memahami secara lebih luas dan mendalam pada saat peneliti sedang melakukan observasi ataupun wawancara. Fokus penelitian sangat bermanfaat sebagai pembatasan mengenai objek penelitian yang akan diangkat dan juga agar peneliti pada saat dilapangan tidak terjebak oleh banyaknya data yang diperoleh.

Dalam penelitian ini, fokus penelitian ditujukan untuk membatasi penelitian agar bisa memilih data yang lebih relevan agar tidak terjadinya perluasan pembahasan, sehingga dalam penelitian ini dapat memberikan hasil yang diharapkan. Fokus dari penelitian ini adalah menganalisis penyebab terjadinya kandas MV. Spil Nita pada saat memasuki pelabuhan Kuala

Tanjung. Hal ini berisi tentang indikator atau faktor yang menyebabkan kapal kandas yang akan diteliti secara sistematis dan detail.

### **C. Perumusan Masalah**

Berdasarkan dari pengalaman dan kejadian yang dialami penulis ketika melaksanakan praktek laut di MV.Spil Nita, dari kejadian tersebut penulis mengidentifikasi masalah tersebut sebagai berikut:

1. Apa yang menjadi penyebab utama kandasnya MV.Spil Nita ?
2. Apa tindakan yang dilakukan oleh crew kapal MV.Spil Nita pada saat kapal kandas ?
3. Apa tindakan yang dilakukan oleh Nakhoda dan perwira kapal untuk mencegah terjadinya kandas kembali ?

### **D. Tujuan Penelitian**

Berikut adalah tujuan yang ingin dicapai penulis sebagai acuan dalam penulisan skripsi adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui penyebab utama kandasnya MV.Spil Nita pada saat akan memasuki pelabuhan Kuala Tanjung.
2. Untuk mengetahui tindakan apa yang dilakukan crew MV.Spil Nita pada saat kapal kandas
3. Untuk mengetahui tindakan apa yang dilakukan oleh Nakhoda dan perwira kapal MV.Spil Nita sebagai upaya pencegahan terjadinya *accident* kandas kembali.

### **E. Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan dapat meraih beberapa manfaat yang bisa di ambil antara lain:

## 1. Secara teoritis

- a. Diharapkan penelitian ini dapat memberikan sumbangsih pemikiran untuk perusahaan pelayaran tentang analisa penyebab terjadinya kandas kapal MV.Spil Nita pada saat memasuki pelabuhan Kuala tanjung.
- b. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pengetahuan bagi dunia pendidikan kepelautan khususnya di bidang ilmu Nautika dalam peningkatan pengetahuan tentang penyebab–penyebab kandas.
- c. Sebagai salah satu syarat kelulusan program Diploma IV Nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang dan untuk mendapatkan gelar Sarjana Sains Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel).

## 2. Secara Praktis

- a. Diharapkan dapat menambah pengetahuan dan pemahaman bagi penulis khususnya dan pembaca pada umumnya tentang apa saja yang dilakukan dalam menghadapi situasi kandas.
- b. Diharapkan dapat bermanfaat dan memberikan pengetahuan tentang tindakan dalam rangka antisipasi dan pencegahan terjadinya kandas.
- c. Dapat menambah pengetahuan dan pemahaman bagi crew kapal MV.Spil Nita yang terlibat agar proses pelayaran dapat berjalan dengan baik dan aman serta tidak terjadi kembali kejadian serupa.

## BAB II

### KAJIAN TEORI

#### A. Deskripsi Teori

Olah gerak kapal merupakan suatu hal yang sangat penting untuk diketahui. Dalam olah gerak kapal diperairan dangkal sangat penting untuk memahami sifat kapal dan karakteristik pergerakan dari kapal itu sendiri, selain itu juga harus memahami beberapa faktor yang mempengaruhi kapal dalam melakukan olah geraknya. (Djoko Subandrijo, 2011:1-5).

Adapun beberapa faktor yang mempengaruhi kapal dalam berolah gerak yaitu:

1. Faktor dari luar (Eksternal), meliputi: arus, kecepatan angin, kondisi cuaca, kedalaman suatu perairan, dan keadaan dan sempitnya perairan.
2. Faktor dari dalam (Internal), meliputi: bentuk daun kemudi, jumlah dan jenis propeller, tenaga penggerak, draft kapal, trim kapal dan kondisi muatan dikapal.

Beberapa hal tersebut sangat penting untuk diketahui seorang perwira dalam melaksanakan olah gerak kapal khususnya pada perairan yang sempit dan dangkal untuk menghindari terjadinya suatu insiden yang dapat membahayakan keselamatan pelayaran. (Djoko Subandrijo, 2011:1-5).

Keadaan darurat merupakan suatu keadaan yang tidak umum terjadi. Keadaan ini bisa berakibat fatal bagi keselamatan manusia, harta benda serta lingkungan.

Menurut Trimulyatno B. H., dkk (2019: 3) dalam buku Prosedur Darurat & Sar (Untuk Ant V) Jurusan Nautika keadaan darurat adalah suatu keadaan diluar keadaan normal yang terjadi di atas kapal yang dapat membahayakan jiwa manusia, harta benda dan lingkungan dimana kapal berada.

Dapat disimpulkan bahwa keadaan darurat di atas kapal merupakan suatu keadaan diluar keadaan normal yang bisa terjadi di atas kapal atau keadaan yang tidak umum terjadi diatas kapal. Keadaan darurat dapat membahayakan keselamatan awak kapal, keselamatan kapal dan muatannya serta keselamatan lingkungan.

Menurut I Kadek Laju, dkk (2020: 3) prosedur keadaan darurat yaitu suatu cara atau pedoman kerja dalam menangani suatu keadaan darurat dengan tujuan untuk mengurangi atau mencegah kerugian semakin besar atau lebih lanjut.

Suatu keadaan darurat dapat disebabkan oleh berbagai macam faktor seperti kesalahan manusia (*Human Error*), keadaan cuaca (*weather Condition*), keadaan alur pelayaran (*Intensity Of Channel*), serta hal-hal yang tidak dapat diduga lainnya. Gangguan-gangguan tersebut dapat dikelompokan menjadi keadaan darurat. Berikut jenis-jenis keadaan darurat: tubrukan (*collision*), kebakaran (*fire*)/ledakan (*explosion*), kebocoran (*flooding*)/tenggelam (*sinking*), perompakan bersenjata (*Aarmed robbery*), orang jatuh kelaut (*man over board*), pencemaran lingkungan (*pollution*), kandas (*grounding*).

Kandas merupakan suatu keadaan dimana bagian kapal menyentuh dasar dari perairan yang mengakibatkan laju kapal menjadi melambat atau bahkan berhenti. Hal ini behubungan dengan *draft* kapal dengan kedalaman perairan. Kandas juga bisa mengakibatkan kerusakan pada badan kapal yang mengalami gesekan dengan dasar perairan.

Menurut Agus Hadi Purwantomo (2008: 4) kandas merupakan suatu keadaan darurat yang diakibatkan karena kandasnya suatu kapal pada dasar perairan baik secara sengaja maupun tidak sengaja sehingga dapat membahayakan keselamatan jiwa manusia, harta benda dan lingkungannya.

#### 1. Penyebab Terjadinya Kandas

Penyebab terjadinya kandas dapat disebabkan beberapa alasan yaitu:

- a. Kerusakan alat navigasi
- b. Cuaca buruk
- c. Cara bernavigasi yang buruk
- d. Kerusakan mesin, dan lain-lain.

#### 2. Tindakan Yang Harus Dilakukan Ketika Mengalami Kandas

Tindakan yang harus dilakukan ketika mengalami kandas yaitu:

- a. Stop mesin
- b. Bunyikan general alarm
- c. Pintu-pintu kedap air ditutup
- d. Beritahu Nakhoda
- e. Beritahu Kamar Mesin
- f. *Stand by VHF Channel 16*
- g. Perhatikan isyarat lampu atau sosok benda
- h. Semua penerangan deck dinyalakan
- i. Sounding semua got-got dan tangki-tangki
- j. Ukur kedalaman laut disekitar kapal
- k. Beritahukan posisi kapal melalui radio bila ada perubahan.

Kandas ada yang terjadi secara sengaja karena alasan-alasan tertentu, ada juga yang tidak disengaja disebabkan karena kelalaian perwira jaga atau awak kapal itu sendiri. Berikut merupakan jenis-jenis kandas:

## 1. *Beached*

Kapal yang dikandaskan dengan sengaja. Biasanya dilakukan ketika terdapat kebocoran pada bagian kapal atau kerusakan pada pompa-pompa sehingga pompa tidak bisa mencapai kecepatan rata-rata pompa air ketika kapal mengalami kebocoran dan biasanya kapal mudah untuk kembali diapungkan.

a. Beberapa hal yang menjadi pertimbangan pada saat akan melakukan *beached* adalah:

1) Tingkat keselamatan awak kapal, kapal beserta muatannya

Hal ini sangat penting untuk menjadi pertimbangan ketika akan melakukan *beached*, ketika kapal mengalami kerusakan yang bisa berpotensi kapal untuk tenggelam dan keselamatan jiwa dari awak kapal dan keselamatan muatan kapal terancam.

2) Tingkat kerusakan yang dialami oleh kapal

Tingkat kerusakan menjadi pertimbangan Nakhoda dalam mengambil tindakan untuk melakukan *beached*, hal ini berkaitan dengan kerusakan yang terjadi di kapal yang dapat membahayakan kapal seperti kebocoran atau robeknya lambung kapal sehingga air laut banyak masuk ke dalam badan kapal dan jika kapal dipaksakan untuk terus mengapung maka kapal terancam untuk tenggelam.

3) Area yang dipilih untuk melakukan *beached*

Area yang dipilih tentu menjadi pertimbangan untuk mengandaskan kapal, hal ini berkaitan dengan keselamatan dan keamanan kapal. Biasanya area yang dipilih adalah area yang memiliki dasar laut yang berlumpur, memiliki air pasang yang tinggi dan mudah untuk mendapatkan bantuan atau pertolongan.

b. Waktu untuk melakukan *beached*

Beached dilakukan bila usaha-usaha penyelamatan yang telah dilakukan dianggap telah gagal, maka upaya terakhir untuk menyelamatkan kapal beserta isinya adalah dengan cara mengkandaskan kapal agar kapal tidak tenggelam.

c. Ketika akan melakukan *beached* perlu memperhatikan beberapa hal, yaitu:

- a) Keselamatan dan keamanan awak kapal, kapal dan muatannya.
- b) Tingkat kerusakan yang terjadi pada kapal.
- c) Daerah atau perairan yang akan dipilih untuk melakukan *beached*.
- d) Waktu ketika akan melakukan *beached*.
- e) Bantuan yang dibutuhkan.
- f) Peralatan-peralatan yang digunakan ketika akan melepaskan kapal dari kandas.
- g) Ancaman pencemaran.

2. *Stranded*

Kapal yang kandas dengan tidak disengaja, biasanya diakibatkan karena kelalaian dan keteledoran perwira jaga dalam menjalankan tugas dinas jaga di anjungan. Dan biasanya kapal sukar untuk kembali diapungkan.

a. Tindakan yang dilakukan pada saat kapal mengalami kandas, yaitu:

- 1) Beritahu Nakhoda
- 2) Stop mesin
- 3) Bunyikan alarm darurat
- 4) Menutup semua pintu kedap air

- 5) Melakukan *sounding* kesemua tangki
  - 6) VHF *Stand by chanel* 16
  - 7) Memperlihatkan tanda atau isyarat kapal kandas
  - 8) Menyalakan semua penerangan di dek.
- b. Tindakan yang dilakukan dalam upaya mengatasi kapal kandas yaitu:
- 1) Bila posisi lunas kapal sepenuhnya menyentuh dasar perairan setelah dilakukannya pengecekan dan tidak adanya indikasi kebocoran yang terjadi pada kapal akibat kandas tersebut, maka pada saat air pasang tertinggi serta arus dan angin mengalir atau bertiup ke arah lepasnya kapal, maka bisa menggunakan kapal untuk menggerakkan kapal agar kapal dapat lepas atau dengan menggunakan bantuan *tug boat* untuk membantu mendorong atau menarik kapal agar kapal bisa lepas dari area kandas.
  - 2) Pada saat posisi kapal tidak sepenuhnya kandas namun setelah dilakukan pemeriksaan terdapat suatu kebocoran yang terjadi, maka jangan langsung menggerakkan kapal dengan mesin atau dengan bantuan *tug boat*, karena dapat mengakibatkan bertambah parahnya kerusakan atau kebocoran pada badan kapal, sehingga tindakan yang harus dilakukan yaitu memperingan kapal dengan cara mengurangi air *ballast* atau dengan mengurangi jumlah muatan yang ada di atas kapal.

Pada saat melakukan beached, titik kandas berada di bagian haluan kapal, sedangkan pada stranded, titik kandas tidak bisa diduga, bisa jadi di haluan, buritan atau di sepanjang bagian kapal yang mengenai dangkalan.

Kapal pada saat mengalami kandas dibutuhkan saran bantuan serta peralatan untuk membebaskannya dari kandas sehingga kapal dapat

kembali diapungkan. Kapal dapat kembali diapungkan pada saat kapal mengalami kandas dengan bantuan alat-alat seperti:

### 1. Kapal Tunda

Menurut Henk Hensen, FNI (2011:66), kapal tunda adalah yang biasa difungsikan untuk menarik atau mendorong kapal lain ketika kapal akan melakukan proses sandar dan juga biasa digunakan untuk menarik tongkang. Kapal ini dapat digunakan untuk membantu menarik ketika kapal mengalami kandas agar bisa terbebas dari area dangkalan dimana tempat kapal tersebut kandas. Kapal Tunda dapat disebut juga dengan kapal *Tug Boat*, kapal ini berukuran kecil namun memiliki tenaga yang kuat, crew dari kapal ini umumnya lebih sedikit dari kapal biasanya.



Sumber : Dokumen Pribadi, 2021

Gambar 1 : Kapal Tunda/ *Tug Boat*

### 2. *Dredging Craft* / Kapal Keruk

Menurut Wikipedia, kapal keruk merupakan kapal yang dilengkapi dengan peralatan khusus yang digunakan untuk melakukan

pengerukan. Kapal ini biasa digunakan untuk mengeruk dasar laut atau sungai agar kedalaman air bertambah.

Dinas jaga merupakan suatu kegiatan yang dilakukan awak kapal untuk melakukan pengawasan terhadap kapal agar kapal selalu dalam keadaan yang aman dan terhindar dari bahaya-bahaya yang mengancam keselamatan kapal baik pada saat kapal berlayar maupun pada saat kapal sandar.

Tujuan utama dalam penerapan dinas jaga adalah untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan kapal baik pada saat kapal berlayar, berlabuh jangkar maupun pada saat kapal sandar di pelabuhan, serta menjaga lingkungan maritim dan menekan pencemaran laut yang disebabkan dari kapal.

Pembahasan tentang dinas jaga dilakukan oleh negara-negara anggota IMO pada saat membuat konsep STCW Code dalam sidang sub komite STW (*Standards of Training and Watchkeeping*). Hasil sidang tersebut dituangkan ke dalam Bab VIII STCW 1978 amandemen 1975.

#### 1. Prinsip Umum Tugas Jaga

Menurut STCW Seksi A-VIII/2 Bagian 3 dinas jaga harus dilakukan berdasarkan manajemen sumber daya anjungan dan kamar mesin sebagai berikut:

- a. Anggota tim yang bertugas sebagai dinas jaga harus diatur sedemikian rupa agar bisa menjamin sesuai dengan situasi yang ada;
- b. Keterbatasan kualifikasi dan kesehatan petugas jaga harus diperhatikan secara individu ketika menugaskan seseorang untuk dinas jaga;

- c. Setiap peran masing-masing, baik berupa tanggung jawab perorangan maupun peran tim, harus dibuat dan dipahami oleh seluruh anggota yang bertugas jaga;
- d. Nakhoda, kepala kamar mesin dan perwira yang bertugas jaga harus selalu menjaga agar selalu terselenggaranya kegiatan dinas jaga berjalan dengan benar;
- e. Petugas jaga harus mengetahui setiap fungsi dan familiar dalam pengoprasian dari peralatannya;
- f. Petugas jaga harus faham tentang informasi dan tahu bagaimana cara merespon informasi dari tiap-tiap station, instalasi ataupun peralatan;
- g. Semua petugas jaga harus bisa mengedarkan informasi dari stasion/instalasi/peralatan secara benar;
- h. Dalam segala situasi petugas jaga harus bisa bertukar komunikasi secara tepat;
- i. Untuk kepentingan keselamatan, bila merasa ragu-ragu dalam mengambil keputusan petugas jaga harus memberitahu Nakhoda atau Kepala kamar mesin dan perwira jaga.

## 2. Pengaturan Tugas Jaga Dikapal

Menurut Djoko Subandrijo (2018: 3) merujuk dari STCW 1978 *chapter VIII* pengaturan tugas jaga dikapal meliputi:

- a. Tugas Jaga Laut;
- b. Tugas jaga pelabuhan;
- c. Tugas jaga radio.

Menentukan komposisi petugas jaga juga sangat penting untuk dipertimbangkan guna menunjang keberhasilan dan kelancaran dalam melakukan tugas jaga. Beberapa faktor yang menjadi pertimbangan dalam menentukan komposisi petugas jaga dan bawahan yang ikut serta meliputi:

1. Tempat jaga tidak pernah ditinggalkan kosong;
2. Kondisi cuaca dan jarak tempat pada siang hari maupun malam hari;
3. Penggunaan dan kondisi alat navigasi;
4. Apakah sudah dilengkapi dengan sistem kemudi otomatis;
5. Kamar mesin yang tidak dijaga (*unmanned*);
6. Suatu keadaan khusus yang terjadi diluar dari keadaan yang biasanya, sehubungan dengan pengoprasian kapal.

Dinas jaga laut merupakan suatu kegiatan dinas jaga yang dilakukan di anjungan dengan melakukan penjagaan untuk memastikan kapal berlayar dengan baik dan aman dengan menerapkan aturan-aturan yang berlaku dalam melaksanakan dinas jaga.

1. Prinsip-prinsip yang harus diamati pada saat jaga laut

Menurut STCW seksi A-VII/2 *Part* 4-1 perwira yang bertugas jaga navigasi merupakan wakil dari Nakhoda yang bertanggung jawab untuk menjaga keselamatan navigasi pada saat kapal sedang berlayar dan harus menerapkan Colreg 1972 sebagaimana yang telah diamandemen.

2. Pengamatan keliling

Setiap perwira yang sedang bertugas jaga harus senantiasa melakukan pengamatan keliling setiap saat sesuai dengan Aturan 5 Colreg 1975, dengan tujuan:

- a. Melakukan penjagaan dengan pengamatan secara visual dan pendengaran ataupun dengan menggunakan semua peralatan navigasi yang ada secara berkala, dengan mengamati setiap

perubahan yang nyata yang terjadi pada lingkungan sekitar kapal;

- b. Memperhatikan situasi secara sungguh-sungguh ada tidaknya bahaya tubrukan, kandas ataupun bahaya navigasi yang lain;
- c. Mendeteksi terhadap setiap insiden pesawat udara yang jatuh kelaut, orang-orang yang mengalami musibah diatas kapal, kerangka kapal, reruntuhan dan bahaya lainnya yang mengancam keselamatan navigasi.

### 3. Pengaturan Jam Dinas Jaga

00.00 – 04.00 (Larut Malam) / Mualim 2

04.00 – 08.00 (Dini hari) / Mualim 1

08.00 – 12.00 (Pagi Hari) / Mualim 3

12.00 – 16.00 (Siang Hari) / Mualim 2

16.00 – 20.00 (Sore hari) / Mualim 1

20.00 – 24.00 (Malam Hari) / Mualim 3

Beberapa pengertian dalam penelitian ini akan di jelaskan guna untuk memberikan pembekalan-pembekalan dalam pembahasan selanjutnya dalam upaya mencegah terjadinya kandas.

1. *Beached* yaitu kapal yang dikandaskan dengan sengaja. Biasanya dilakukan ketika ada kebocoran pada bagian kapal atau pompa-pompa yang mengalami kerusakan sehingga pompa tidak bisa memompa dengan kecepatan rata-rata pompa air ketika kapal mengalami kebocoran dan biasanya kapal dapat diapungkan kembali dengan mudah.
2. *Stranded* yaitu kapal yang kandas dengan tidak disengaja, biasanya diakibatkan karena kelalaian dan kecerobohan perwira

jaga dalam melakukan dinas jaga di anjungan. Dan biasanya kapal sukar untuk kembali diapungkan.

3. *Telegraph* yaitu suatu alat yang berfungsi untuk menyampaikan pesan dari anjungan ke kamar mesin pada saat kapal akan menambah atau mengurangi kecepatan pada saat kapal sedang melakukan olah gerak.



Sumber : Dokumen Pribadi, 2021

Gambar 2 : *Telegraph*

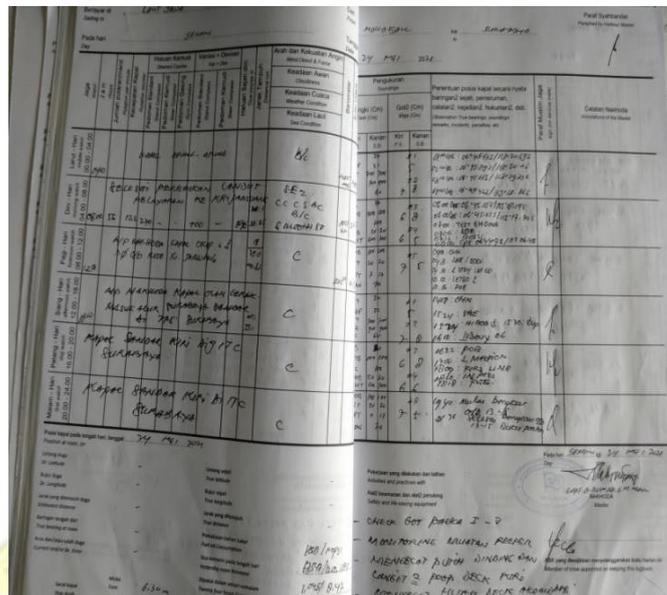
4. *Safety Of Life At Sea (SOLAS)* yaitu suatu aturan yang mengatur tentang keselamatan hidup di laut. Sejak tahun 1914 untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup di laut karena pada saat itu kecelakaan kapal dirasa bertambah banyak dan banyak menelan korban jiwa.
5. *Draft* yaitu bagian badan kapal yang terendam didalam air. *Draft* juga dapat diartikan sebagai jarak tegak yang diukur dari garis lunas kapal hingga garis air.



Sumber : Dokumen Pribadi, 2021

Gambar 3 : *Draft*

6. *Log Book* yaitu buku harian kapal atau buku catatan perwira selama melaksanakan dinas jaga berisi keadaan cuaca, keadaan laut, keadaan ombak, temperatur, keadaan angin, haluan yang dilayari,dll.
7. *Standby Engine* (SBE) yaitu waktu dimana menandakan mesin sudah siap untuk melakukan olah gerak.
8. *Officer On Watch* (OOW) yaitu perwira di atas kapal yang melakukan sedang melakukan dinas jaga pada saat itu.
9. Peta merupakan bidang datar yang diproyeksikan dari permukaan bumi dengan perbandingan atau skala tertentu. Peta juga merupakan perlengkapan utama dalam pelayaran untuk membuat suatu rencana pelayaran dan juga bisa digunakan untuk menentukan posisi kapal pada saat berlayar atau untuk melihat keadaan suatu alur pelayaran.



Sumber : Dokumen Pribadi, 2021

Gambar 4 : Look Book

10. *Fishing Boat* atau kapal nelayan yaitu kapal dengan ukuran kecil atau perahu yang biasa digunakan untuk menangkap ikan di laut, sungai maupun danau baik dengan alat pancing maupun dengan jaring.
11. *Tide Table* atau Daftar Pasang Surut yaitu suatu buku yang berisi tentang ramalan pasang surut harian suatu perairan yang dipengaruhi waktu pasang di peta. Buku ini biasa digunakan perwira navigasi untuk mengetahui waktu pasang dan surut suatu perairan.
12. *Tug Boat* yaitu kapal yang digunakan untuk menunda/mendorong, biasa difungsikan untuk membantu kapal lain saat kapal akan sandar maupun bertolak dari dermaga.
13. *Echosounder* yaitu sebuah alat navigasi di anjungan yang digunakan untuk mengukur kedalaman perairan secara elektronik dengan cara memantulkan gelombang akustik ke dasar perairan dan menghitung waktu pantulan gelombang tersebut.



Sumber : Dokumen Pribadi, 2021

Gambar 5 : *Echosounder*

14. *Very High Frequency* (VHF) yaitu suatu alat navigasi di atas kapal yang dapat memancarkan gelombang radio dengan panjang 30 MHz-300 MHz dan biasa digunakan untuk berkomunikasi baik kapal dengan kapal atau kapal dengan stasiun pemandu di darat.



Sumber : Dokumen Pribadi, 2021

Gambar 6 : *Very High Frequency* (VHF)

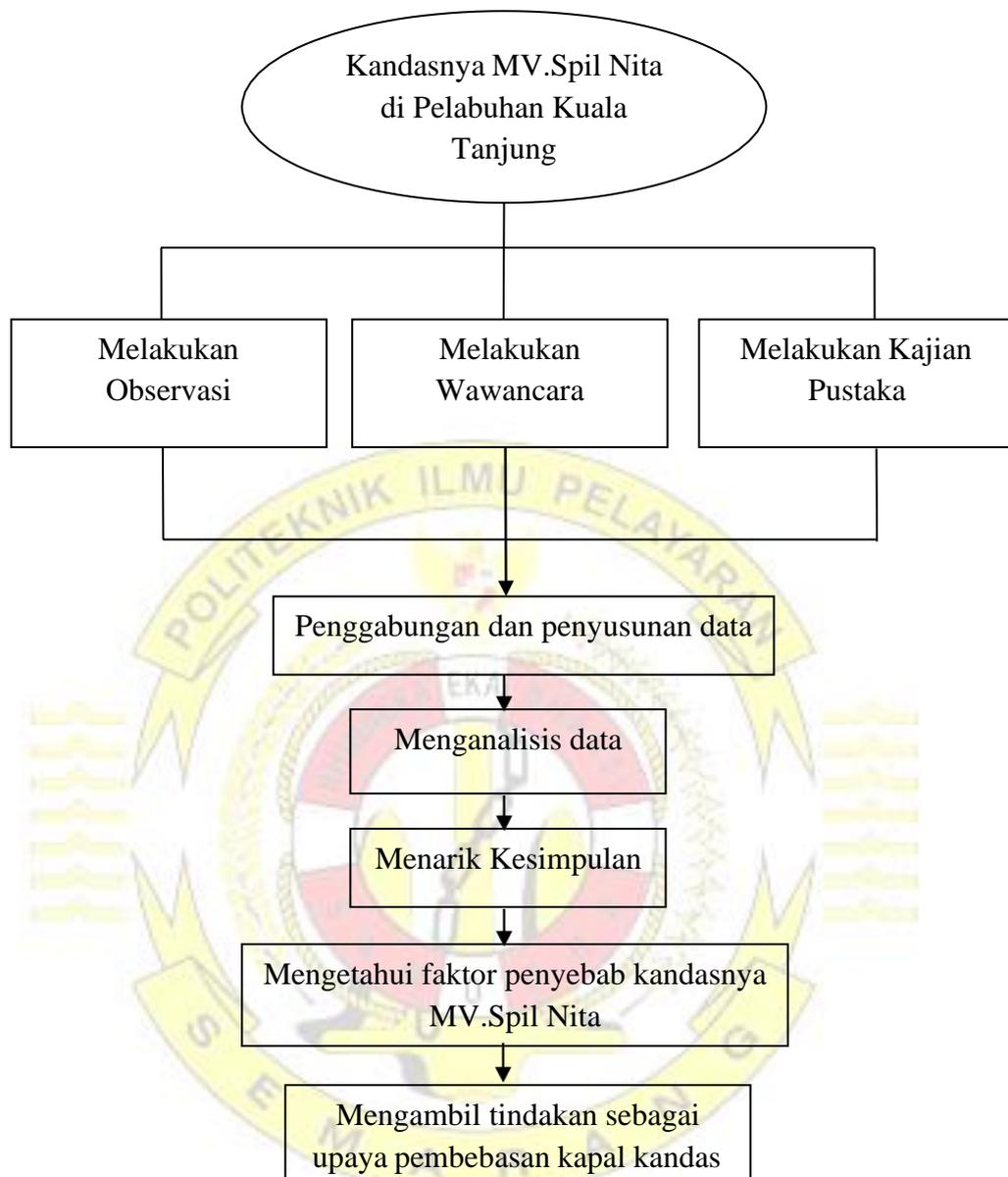
15. *Ballast* yaitu suatu tangki di atas kapal yang berisi air laut yang berfungsi untuk menyeimbangkan stabilitas kapal.
16. *One Hour Notice* (OHN) yaitu waktu dimana muallim memberikan informasi kepada kamar mesin untuk persiapan 1 jam sebelum melakukan olah gerak.

## **B. Kerangka Penelitian**

Menurut Sugiyono (2017:42) kerangka penelitian merupakan suatu pola pikir yang menunjukkan jumlah rumusan masalah yang akan dijawab melalui penelitian, sekaligus menunjukkan hubungan antara variabel yang akan diteliti serta teori-teori yang akan digunakan, jenis dan jumlah hipotesis dan teknik analisis statistik yang akan digunakan. Kerangka penelitian merupakan suatu gambaran pada penelitian yang saling terkoneksi, dimana antara variabel satu dengan variabel lainnya saling berhubungan secara detail dan sistematis. Hal ini dilakukan agar penyampaian hasil penelitian bisa runtut sehingga akan lebih mudah untuk dipahami.

Kerangka penelitian dibuat untuk menggambarkan secara singkat tentang penelitian yang dilaksanakan yang menghubungkan antara konsep dan teori dengan berbagai variabel yang diidentifikasi sebagai masalah dan membentuk suatu kesimpulan sementara.

Dalam penelitian ini, kerangka penelitian bertujuan untuk menggambarkan secara singkat pelaksanaan penelitian dengan MV. Spil Nita sebagai objek utama dan menghubungkan antara teori-teori yang telah ditetapkan dengan teori yang diterapkan di MV. Spil Nita, maka akan didapat suatu perbedaan, dari perbedaan tersebut peneliti akan melakukan analisis dan mengidentifikasi serta melakukan observasi secara langsung agar mendapatkan data-data yang lebih maksimal. Berdasarkan hal-hal tersebut dan kajian kepustakaan yang telah peneliti uraikan, maka kerangka penelitian dalam penelitian ini digambarkan sebagai berikut :



Gambar 7 : Kerangka Penelitian

## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### A. Simpulan

Berdasarkan data yang didapat dalam penelitian ini, sehingga peneliti menarik sebuah kesimpulan bahwa:

1. Ada beberapa faktor yang menyebabkan MV. Spil Nita mengalami kandas pada saat akan memasuki pelabuhan Kuala Tanjung. Faktor tersebut dibedakan menjadi dua, yaitu faktor internal dan faktor eksternal.
  - a. Faktor internal, merupakan faktor yang terdapat didalam kapal itu sendiri, kesalahan yang dilakukan Mualim jaga pada saat itu menjadi faktor internal penyebab kandasnya MV. Spil Nita. Adapun faktor internal penyebab kandasnya MV. Spil Nita pada saat akan memasuki pelabuhan Kuala Tanjung yaitu kegagalan bridge team dan tindakan ceroboh atau kurang teliti yang dilakukan Mualim jaga.
  - b. Sedangkan faktor eksternal, merupakan faktor yang terdapat dari luar. Adapun faktor eksternal kandasnya MV. Spil Nita pada saat akan memasuki pelabuhan Kuala Tanjung yaitu keadaan perairan yang pada saat itu terdapat banyak perahu nelayan dan tidak adanya *bouy* penanda pada dangkalan.
2. Tindakan yang dilakukan dalam upaya pembebasan kapal dari kandas yaitu dengan mengurangi *draft* dengan kapal cara membuang *ballast* sehingga bobot kapal akan berkurang, kemudian menunggu pasang air laut bertambah agar kapal dapat mengapung dan bergerak, sehingga kapal dapat lepas dari kandas.
3. Tindakan yang dilakukan dalam upaya pencegahan agar insiden serupa tidak terjadi kembali yaitu dengan cara melakukan *safetymeeting* bulanan secara rutin dengan tujuan untuk mengevaluasi kinerja crew,

selalu melakukan *updating* terhadap peta-peta yang digunakan demi keamanan dan kelancaran pelayaran dan menerapkan *resthour* dengan baik.

## **B. Keterbatasan Penelitian**

Dalam melakukan penelitian ini tentunya banyak sekali hal-hal yang menjadi penghalang atau hambatan dalam melakukan penelitian ini, hal-hal tersebut yang membatasi peneliti dalam melakukan penelitian untuk membuat suatu karya ilmiah atau skripsi. Hal tersebut tentu mempengaruhi hasil dari penelitian yang peneliti lakukan karena kurang maksimalnya peneliti dalam melakukan penelitian di atas kapal dan kurangnya data-data yang peneliti dapat karena terbatasnya peneliti dalam melakukan penelitian. Adapun keterbatasan penelitian yang ada dalam melakukan penelitian ini yaitu:

1. Kurangnya waktu penelitian, hal ini dikarenakan penelitian dilakukan pada saat peneliti melaksanakan praktek laut di MV. Spil Nita sehingga membuat waktu penelitian menjadi terbatas.
2. Posisi peneliti di atas kapal, posisi peneliti merupakan seorang kadet, dimana peneliti terikat dengan aturan-aturan yang diberikan Nakhoda dan perwira di atas kapal serta kewajiban-kewajiban sebagai seorang kadet, hal tersebut tentu membatasi peneliti dalam melakukan suatu penelitian.
3. Keterbatasan pengetahuan, keterbatasan pengetahuan yang peneliti miliki tentunya mempengaruhi dari hasil penelitian, mengingat peneliti masih seorang kadet yang tentunya masih sangat minim pengetahuan tentang kapal kandas.

## **C. Saran**

Adapun saran yang diberikan ini sebagai bentuk upaya perbaikan diwaktu mendatang, dengan harapan kejadian kandas seperti yang terjadi di MV. Spil Nita ini tidak terjadi kembali. Adapun saran yang diberikan yaitu:

1. Sebaiknya untuk perwira jaga dalam melaksanakan tugas jaga laut di anjungan, harus senantiasa melaksanakan pengamatan keliling sesuai dengan standar dan aturan yang berlaku, dengan benar-benar memperhatikan keadaan perairan disekitar kapal baik dengan visual, pendengaran maupun dengan menggunakan alat navigasi yang ada. Kemudian selalu melakukan pengecekan terhadap alat-alat navigasi elektronik, karena tidak menutup kemungkinan alat navigasi elektronik ini masih ada suatu kesalahan atau *error*. Dan untuk otoritas pelabuhan setempat agar memasang *bouy* penanda pada setiap dangkalan yang ada khususnya pada dangkalan dimana tempat MV. Spil Nita mengalami kandas, dan melakukan himbauan kepada nelayan setempat agar tidak menghalangi lintasan kapal-kapal pada saat melakukan penangkapan ikan khususnya didaerah *outerbouy* (OB) atau di *bouy* penuntun, karena dapat menghalangi lintasan kapal yang ingin keluar masuk pelabuhan, dan juga dapat membahayakan jiwa para nelayan itu sendiri.
2. Sebaiknya crew kapal senantiasa sigap dan mengetahui tindakan tindakanapa yang harus dilakukan pada saat kapal mengalami kandas, sehingga keadaan tersebut dapat segera teratasi.
3. Sebaiknya Nakhoda maupun seluruh perwira kapal harus menghindari terjadinya insiden serupa, karena selain dapat merugikan perusahaan dan crew kapal itu sendiri, hal tersebut dapat membahayakan ekosistem ataupun lingkungan disekitar.

## DAFTAR PUSTAKA

- Hensen, Henk, FNI, 2011, *Tug Use In Port*, The Nautical Institute, Inggris.
- International Maritime Organization, 2017, *Standards of Training Certification and watchkeeping*, International Maritime Organization, London.
- Laju, I Kadek, Janny Adriani Djari, Willem Thobias Fofid, 2020, *Prosedur Darurat dan Sar*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.
- Moeleong, Lexy J, 2016, *Metode Penelitian Kualitatif*, PT. Remaja Rosda Karya, Bandung.
- Purwantomo, Agus Hadi, 2018, *Mengolah Gerak Kapal*, Politeknik Ilmu pelayaran Semarang, Semarang.
- Purwantomo, Agus Hadi, 2018, *Emergency Prosedurs & Sar*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.
- Subandrijo, Djoko, 2010, *Dinas jaga*, Politeknik Ilmu Pelayaran semarang, Semarang.
- Supriyono, Hadi dan Djoko Subandrijo, 2016, *COLREG 1972 & Dinas Jaga Anjungan*, deepublish, Yogyakarta.
- Sugiyono, 2017, *Metode penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, CV. Afabeta, Bandung.
- Trimulyanto, Sutoyo, Dimas Yanuar, 2019, *Prosedur Darurat & Sar (Untuk ANT V) Jurusan Nautika*, Jakad Media Publishing,

Lampiran 1 : Crew List

Form Z2  
IMMIGRATION ACT  
(CHAPTER 139)  
IMMIGRATION REGULATIONS  
CREW LIST

Last Port / Pelabuhan Sebelumnya : MANOKWARI  
Next Port / Pelabuhan Selanjutnya : PAUJANG BROCK

| No. | Name / Nama Awak            | Sex / Jenis Kelamin | Date of Birth / Tanggal Lahir | Nationality / Kebangsaan | Travel Document No. / No. Buku Paspor | Doc Of Travel Expired / Tanggal Berakhir Buku Paspor | Duties on Board / Jabatan | Medical Certificate / Sertifikat Kesehatan | No. PKL                 | Date of Sign On / Tanggal Sign On | Certificate / Sertifikat | Certificate No. / Nomor Sertifikat |
|-----|-----------------------------|---------------------|-------------------------------|--------------------------|---------------------------------------|--|---------------------------|--|-------------------------|-----------------------------------|--------------------------|------------------------------------|
| 1.  | CAPT. RUMADI SUBANTO, M.MAR | M                   | 23-Jun-1961                   | Indonesia                | E 080600                              | 12-May-2023  | Master                    | 21-Feb-2022                                | 48BPKL SBA/V/2021       | 30-Jun-2021                       | ANT-III                  | 620013444/02020                    |
| 2.  | VERNAS STEPHANUS NEREMIA    | M                   | 22-Feb-1990                   | Indonesia                | F 070544                              | 17-Oct-2022  | Muam II                   | 27-Sep-2021                                | 448BPKL SBA/V/2020      | 9-Aug-2020                        | ANT-III                  | 620145688/780218                   |
| 3.  | FRANKY MULALINDA            | M                   | 28-Jul-1989                   | Indonesia                | F 277057                              | 12-Sep-2022  | Muam III                  | 7-Dec-2021                                 | 634PKL SBA/V/2020       | 28-Sep-2020                       | ANT-III                  | 620165423/020218                   |
| 4.  | STARAWI                     | M                   | 8-Oct-1961                    | Indonesia                | F 015652                              | 9-May-2022   | KKM                       | 28-Jan-2023                                | 600PKL SBA/V/2020       | 28-Aug-2020                       | ATT-I                    | 620006453/0110215                  |
| 5.  | RUDI MUHAMMAD               | M                   | 11-Jul-1972                   | Indonesia                | F 003708                              | 20-Mar-2022  | Melatih II                | 7-Mar-2022                                 | 5241 SBA/V/18 TP/K21    | 28-Aug-2021                       | ATT-II                   | 620006847/720114                   |
| 6.  | SHAMUDRA RUMON              | M                   | 18-Jan-1961                   | Indonesia                | E 143882                              | 15-Jan-2022  | Marine III                | 5-Jun-2023                                 | 54MPKL SBA/V/2021       | 10-Jun-2021                       | ATT-III                  | 6201020714530615                   |
| 7.  | BUDIYANTO                   | M                   | 7-Aug-1966                    | Indonesia                | F 037728                              | 5-Aug-2022   | Marine IV                 | 31-Sep-2021                                | 5247144518 TP/K21       | 13-Apr-2021                       | ATT-III                  | 621184971190519                    |
| 8.  | ADITYA AGUNG                | M                   | 13-Aug-1971                   | Indonesia                | G 060005                              | 26-Mar-2024  | Ekhidan                   | 22-Aug-2022                                | 48BPKL SBA/V/2021       | 25-May-2021                       | BST                      | 620051426/010516                   |
| 9.  | HERMAN EFFENDY              | M                   | 9-Apr-1979                    | Indonesia                | F 231269                              | 29-Mar-2022  | Sekop                     | 6-Oct-2021                                 | 138PKL SBA/V/2020       | 9-Jan-2020                        | ANT-V                    | 620131711/060617                   |
| 10. | HARTONO                     | M                   | 5-Jun-1987                    | Indonesia                | F 167890                              | 21-Mar-2022  | Juru Mudi                 | 8-Aug-2023                                 | 244PKL SBA/V/2020       | 13-Nov-2020                       | RAASD                    | 620123645/0340218                  |
| 11. | TANTU LAMSONO               | M                   | 29-Nov-1986                   | Indonesia                | F 288659                              | 12-Nov-2022  | Juru Mudi                 | 13-Nov-2021                                | 524490210518 TP/K2020   | 13-Oct-2020                       | ANT-V                    | 620137884/020217                   |
| 12. | RUSTAM AFANDI NABILUTION    | M                   | 11-Aug-1989                   | Indonesia                | F 032885                              | 9-Aug-2022   | Juru Mudi                 | 4-Jan-2023                                 | 48BPKL SBA/V/2021       | 10-Jun-2021                       | ANT-V                    | 620153334/150519                   |
| 13. | ISBIYANTO                   | M                   | 24-Dec-1969                   | Indonesia                | F 084130                              | 19-Oct-2022  | Juru Mnyak                | 9-Jun-2022                                 | 415PKL SBA/V/2021       | 15-Feb-2021                       | ATT-V                    | 620106088/700618                   |
| 14. | TOAI PATNITANGAN            | M                   | 13-Sep-1996                   | Indonesia                | E 1400237                             | 22-Dec-2021  | Juru Mnyak                | 12-Jan-2023                                | 296PKL SBA/V/2021       | 21-Jan-2021                       | ATT-III                  | 621107038/770119                   |
| 15. | MACA LEON PRIBWANTIRGAN     | M                   | 20-Oct-1989                   | Indonesia                | G 048753                              | 22-Jan-2024  | Juru Mnyak                | 18-Sep-2021                                | 7821PKL SBA/V/19        | 21-Sep-2019                       | RAASE                    | 620048827430717                    |
| 16. | GERSON ROBINSON FI          | M                   | 2-Feb-1986                    | Indonesia                | F 138258                              | 5-Jun-2023   | Juru Masak                | 24-Mar-2022                                | AL 524802071518 BL/W 21 | 18-Jul-2021                       | BST                      | 621198000/0010319                  |
| 17. | FARID MARUF                 | M                   | 12-Apr-2000                   | Indonesia                | G 011786                              | 2-Jul-2023   | Kadit Deck                | 18-Mar-2022                                |                         | 28-Aug-2020                       | BST                      | 621179630/010317                   |
| 18. | IQBA, INANTA DASA INDIRA    | M                   | 8-Mar-1999                    | Indonesia                | G 012172                              | 13-Jul-2023  | Kadit Mesin               | 31-Mar-2022                                |                         | 13-Nov-2020                       | BST                      | 621108479/010319                   |
| 19. | ANDREA TAN SAPUTRA          | M                   | 18-Apr-2000                   | Indonesia                | G 012338                              | 9-Jul-2023   | Kadit Mesin               | 14-Apr-2022                                |                         | 28-Aug-2020                       | BST                      | 621198000/0010319                  |
| 20. | EKA ADITYA PUTRA            | M                   | 18-Apr-2000                   | Indonesia                | G 012338                              | 9-Jul-2023   | Kadit Mesin               | 31-Mar-2022                                |                         | 28-Aug-2020                       | BST                      | 621198000/0010319                  |
| 21. | MAHFUD RONI TUBANSYAH       | M                   | 27-Feb-1968                   | Indonesia                | G 066974                              | 30-Mar-2024  | Kadit Mesin               | 25-Mar-2023                                |                         | 25-May-2021                       | BST                      | 621210087/010501                   |

Acknowledge  
Harbour Master

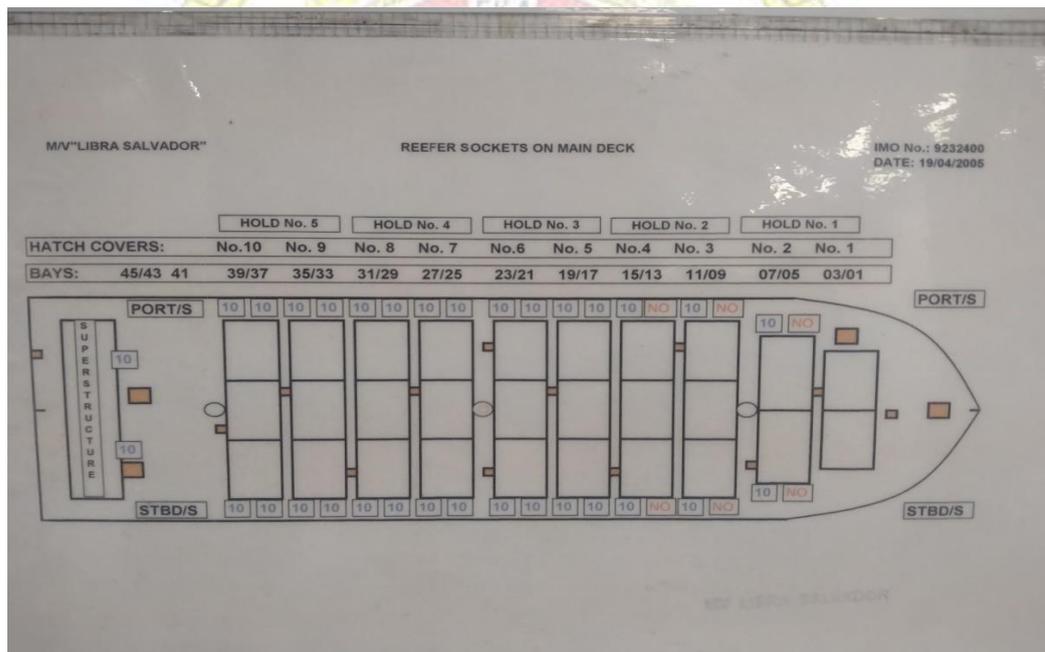
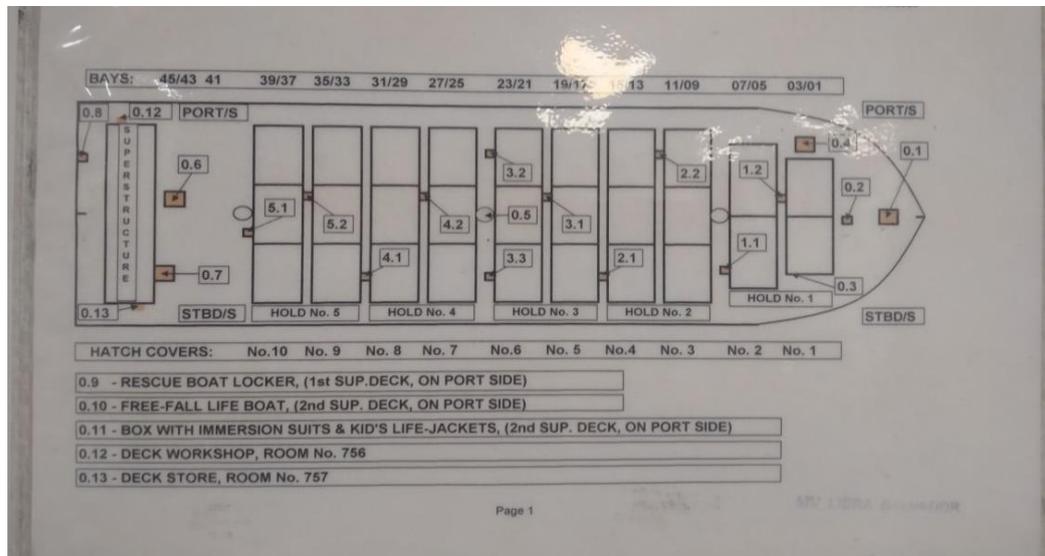
## Lampiran 2 : Ship Particulars MV. Spil Nita

**SHIP PARTICULARS****MV. "SPIL NITA"**

**Owner:** PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES Jl. Kalianak No. 51 – F Surabaya,  
Telp (031) 7497035, Fax (031) 7497270, Email [technical\\_adm@spil.co.id](mailto:technical_adm@spil.co.id)

|                           |                            |                             |                     |
|---------------------------|----------------------------|-----------------------------|---------------------|
| MMSI                      | 525100639                  | <b>Container Capacity</b>   |                     |
| FBB Phone                 |                            | 20'Cont. o. D max..         | 1482                |
| FBB Fax                   |                            | 20'Cont. i. H. max.         | 992                 |
| Inmarsat C Tlx            |                            | 20'Cont (TEU) max.          | 2474                |
| Inmarsat C Tlx            |                            | 40'Cont. o. D. max.         | 702                 |
| Cell Phone                |                            | + 20'Cont.                  | 8                   |
|                           |                            |                             | 2                   |
| IMO-No.                   | 9232400                    | 40'Cont. i. H. max.         | 482                 |
| Official No.              | GT. 25371 No. 4304/Ba      | Reefer cont.o.d.20/40       | 320 / 160           |
|                           |                            | Reefer cont.i.h.20/40       | 100 / 68            |
| <b>Call Sign</b>          | <b>YBXA2</b>               |                             |                     |
| Keel laying               | 15.02.2002                 | <b>Stack weights</b>        |                     |
| Delivery                  | August                     | 20' in Holds                | 120 MT              |
|                           | 2002                       |                             |                     |
| <b>Flag</b>               | <b>Indonesia</b>           | 40' in Holds                | 180 MT              |
| <b>Port of Registry</b>   | <b>Jakarta</b>             | 20' on Deck                 | 60 MT               |
| <b>GRT</b>                | <b>25371</b>               | 40' on Deck                 | 120 MT              |
| <b>NRT</b>                | <b>12591</b>               | Bay 01 / 03 (02)            | 55 / 57             |
| Yard number               | 440                        | Bay 05 / 07                 | 60 / 90             |
|                           |                            | Bay 43, 45                  | 20'/60MT;40'/ 120MT |
| <b>Panama gross</b>       | (TTL Volume in CBM) 84973  | <b>Cargo Holds Capacity</b> |                     |
| <b>Panama net</b>         | 22533                      | Hold No 1                   | 5216 m3             |
| <b>Suez gross</b>         | 26782,39                   | Hold No 2                   | 9885 m3             |
| <b>Suez net</b>           | 25686,02                   | Hold No.3                   | 10775 m3            |
| <b>Lenght overall</b>     | <b>207,41 m</b>            | Hold No.4                   | 11583 m3            |
| Length betw. pp           | 196,75 m                   | Hold No.5                   | 9978                |
|                           |                            |                             | m3                  |
| <b>Breadth moulded</b>    | <b>29,88 m</b>             | <b>Total</b>                | <b>47437 m3</b>     |
| <b>Depth to Main deck</b> | <b>16,40 m</b>             | <b>Tanks' Capacity</b>      |                     |
| <b>Deadweight S</b>       | <b>33742</b>               | IFO                         | 2813 m3 / 2701 MT   |
| <b>Draft Summer</b>       | <b>11,40 m</b>             | MDO                         | 246 m3 / 227 MT     |
| Freeboard Summer          | 5,035 m                    | LUBOIL                      | 250 m3 / 225 MT     |
| Diff. FB S to W           | 0,0 m                      | FW + Feedwater              | 217 MT              |
| Light Ship                | 10784 MT                   | <b>Ballast</b>              | <b>9372 m3</b>      |
| Propeller                 | 5 Blade, 6.90 m dia        | <b>Cranes</b>               |                     |
| <b>Class KR</b>           | <b>KRS 1 Containership</b> | Crane No. 1,2,3             | 45 MT / 25 m        |
|                           | <b>IW S LG LI</b>          | "                           | 40 MT / 28 m        |
| <b>Main Eng. maker</b>    | <b>BV MAN B&amp;W</b>      | Max. Pers. O. B.            | 32                  |
| <b>Main Eng. max.</b>     | <b>20930 KW</b>            | Max. Pers. lifeboat         | 32                  |
| <b>Main Eng. HP</b>       | <b>28000 HP</b>            | Crew acc. Man Cert.         | 15                  |
| <b>Bowthruster power</b>  | <b>1100 KW / 1496 HP</b>   |                             |                     |
| <b>Service Speed</b>      | <b>22,5 Kn</b>             | <b>Max. Reefer Plugs</b>    | <b>420</b>          |
| <b>IFO cons. per day</b>  | <b>78,0 MT</b>             | <b>Max. Air draft</b>       | <b>49.50 mtr</b>    |

Lampiran 3 : Denah MV. Spil Nita



Lampiran 4 : *Safety Meeting* crew MV. Spil Nita



## Lampiran 5 :Lembar Wawancara

Wawancara dilakukan dengan dua Narasumber, Nakhoda dan Mualim jaga pada saat itu (MualimIII).

### A. Wawancara dengan Nakhoda (20 April 2021)

1. Apa yang menyebabkan MV. Spil Nita mengalami kandas saat akan memasuki pelabuhan Kuala Tanjung ?

Jawaban :

Ada beberapa faktor yang menyebabkan kapal MV. Spil Nita kandas, yaitu:

- a. Perwira jaga kurang teliti dalam melakukan pengamatan keliling untuk memastikan aman atau tidaknya perairan yang akan dilewati sebelum mengambil tindakan merubah haluan.
  - b. Adanya suatu gangguan pelayaran yaitu terdapat sekumpulan perahu nelayan yang menghalangi lintasan kapal, sehingga memaksa mualim jaga saat itu merubah haluan untuk menghindari perahu nelayan tersebut.
  - c. Tindak adanya *bouy* penanda pada dangkalan tersebut, sehingga mualim jaga tidak dapat mendeteksi akan adanya dangkalan tersebut.
2. Tindakan apa yang *Captain* ambil pada saat itu dalam upaya pembebasan kapal dari kandas ?

Jawaban :

Tindakan yang di ambil pada saat itu adalah *stop* mesin, kemudian mencoba untuk mesin mundur dengan harapan kapal masih dapat bergerak mundur, namun sayangnya tidak, kemudian melakukan pemeriksaan terhadap semua tangki untuk memastikan tidak adanya kebocoran, setelah itu membuang air *Ballast* yang ada dengan tujuan mengurangi *draft* kapal, setelah itu menunggu pasang air laut bertambah, sehingga kapal bisa mengapung kembali dan bisa bergerak keluar dari dangkalan.

3. Apa tindakan *Captain* selanjutnya dalam upaya pencegahan agar insiden serupa tidak terulang kembali ?

Jawaban :

Untuk mencegah atau meminimalisir kemungkinan insiden serupa terulang kembali, maka akan diadakan *safety meeting* bulanan untuk membahas dan mengevaluasi kinerja crew, kemudian selalu melakukan *updating* terhadap peta yang digunakan, kemudian lebih menekankan dalam penerapan *Rest Hours* agar crew kapal mendapatkan istirahat yang cukup, sehingga dapat lebih maksimal dan berkonsentrasi dalam melaksanakan dinas jaga.

B. Wawancara dengan Mualim III / *Officer*

- C. elektronik dengan di *papper chart*, adanya suatu dangkalan yang tidak terdeteksi di peta elektronik yang di pakai, sehingga adanya dangkalan tersebut tidak diketahui, karena pada saat itu hanya melihat di peta elektronik saja, tidak sempat melihat ke *papper chart* karena sedang melakukan panggilan dengan stasiun kepanduan melalui VHF. *On watch* (21 April 2021)

Apa yang menjadi penyebab MV. Spil Nita kandas pada saat akan memasuki pelabuhan Kuala Tanjung ?

Jawaban :

Ada beberapa hal yang menjadi faktor kandasnya MV. Spil Nita saat akan memasuki pelabuhan Kuala Tanjung yaitu :

1. Adanya perbedaan tampilan antara peta
2. Karena adanya gangguan pelayaran berupa kumpulan perahu nelayan yang menghalangi lintasan pelayaran dan mengambil tindakan dengan merubah haluan ke kiri untuk menghindari perahu nelayan tersebut.
3. Tidak adanya *bouy* penanda dangkalan, sehingga keberadaan dangkalan tersebut sulit untuk diketahui.

## Lampiran 6 : Hasil Turnitin

---

**SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI  
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING  
No. 700/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/06/2022**

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

Nama : IQBAL IMANTA DASA INDRA  
NIT : 551811116548 N  
Prodi/Jurusan : NAUTIKA  
Judul : ANALISIS PENYEBAB TERJADINYA KANDAS MV. SPIL NITA SAAT MEMASUKI PELABUHAN KUALA TANJUNG

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 16 %\* (Enam Belas Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 23 Juni 2022  
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN



ALFI MARYATI, SH  
NIP. 19750119 199803 2 001

\*Catatan:

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

## ANALISIS PENYEBAB TERJADINYA KANDAS MV. SPIL NITA SAAT MEMASUKI PELABUHAN KUALA TANJUNG

### ORIGINALITY REPORT

|                  |                  |              |                |
|------------------|------------------|--------------|----------------|
| <b>16%</b>       | <b>15%</b>       | <b>2%</b>    | <b>2%</b>      |
| SIMILARITY INDEX | INTERNET SOURCES | PUBLICATIONS | STUDENT PAPERS |

### PRIMARY SOURCES

|   |  |     |
|---|--|-----|
| 1 | <a href="https://repository.pip-semarang.ac.id">repository.pip-semarang.ac.id</a><br>Internet Source | 5%  |
| 2 | <a href="https://www.slideshare.net">www.slideshare.net</a><br>Internet Source                       | 1%  |
| 3 | <a href="https://andriawan088.blogspot.com">andriawan088.blogspot.com</a><br>Internet Source         | <1% |
| 4 | <a href="https://doku.pub">doku.pub</a><br>Internet Source   | <1% |
| 5 | <a href="https://eprints.uny.ac.id">eprints.uny.ac.id</a><br>Internet Source                         | <1% |
| 6 | <a href="https://capt-edorefo.blogspot.com">capt-edorefo.blogspot.com</a><br>Internet Source         | <1% |
| 7 | <a href="https://digilibadmin.unismuh.ac.id">digilibadmin.unismuh.ac.id</a><br>Internet Source       | <1% |
| 8 | <a href="https://id.wikipedia.org">id.wikipedia.org</a><br>Internet Source                           | <1% |
| 9 | Submitted to Forum Perpustakaan Perguruan Tinggi Indonesia Jawa Timur                                | <1% |

### Student Paper

|    |  |     |
|----|--|-----|
| 10 | <a href="https://repository.radenintan.ac.id">repository.radenintan.ac.id</a><br>Internet Source     | <1% |
| 11 | <a href="https://text-id.123dok.com">text-id.123dok.com</a><br>Internet Source                       | <1% |
| 12 | <a href="https://www.scribd.com">www.scribd.com</a><br>Internet Source                               | <1% |
| 13 | <a href="https://id.123dok.com">id.123dok.com</a><br>Internet Source                                 | <1% |
| 14 | <a href="https://etheses.uin-malang.ac.id">etheses.uin-malang.ac.id</a><br>Internet Source           | <1% |
| 15 | <a href="https://id.scribd.com">id.scribd.com</a><br>Internet Source                                 | <1% |
| 16 | <a href="https://library.poltektepel-sby.ac.id">library.poltektepel-sby.ac.id</a><br>Internet Source | <1% |

### DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Iqbal Imanta Dasa Indra
2. NIT : 551811116548N
3. Tempat, Tanggal Lahir : Hanura, 12April2000
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Laki-Laki
6. Golongan Darah : AB
7. Alamat : Dusun C Hanura, RT/RW 004/001,  
Kec. TelukPandan, Kab. Peswaran,  
Prov. Lampung
8. Nama Orang tua :
  - Ayah : Naswari
  - Ibu : Sri Nuraini
9. Alamat : Dusun C Hanura, RT/RW 004/001,  
Kec. TelukPandan, Kab. Pesawaran,  
Prov. Lampung
10. Riwayat Pendidikan :
  - SD : SDN 1 Hanura, tahun 2006 – 2012
  - SMP 2015 : SMP N 1 Padang Cermin, tahun 2012 –
  - SMA : SMKP Satria Bahari Bandar Lampung, tahun2015 - 2018
  - Perguruan Tinggi : PIP Semarang, tahun 2018 - 2022
11. Praktek Laut :
  - Perusahaan Pelayaran : PT.Salam Pasific
  - Indonesia LinesNama Kapal : MV. Spil Nita
  - Masa Praktek : 27 Agustus 2020 – 19 Agustus 2021