



**MENINGKATKAN KEMAMPUAN ANAK BUAH KAPAL GUNA
MENUNJANG KESELAMATAN
DI MT. ETERNAL OIL 1**

SKRIPSI

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

Oleh

AHMAD DZIKRULLOH AZZARKASY
NIT. 551811136779N

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2022**

HALAMAN PERSETUJUAN

**MENINGKATKAN KEMAMPUAN ANAK BUAH KAPAL (ABK) DALAM
MENGHADAPI SITUASI DARURAT GUNA MENUNJANG
KESELAMATAN DI
MT. ETERNAL OIL I**

Disusun Oleh:

AHMAD DZIKRULLOH AZZARKASY

551811136779 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 08-07-2022.

Dosen Pembimbing I

Materi

Dosen Pembimbing II

Penulisan

Capt. AKHMAD NDORI, S.ST.,MM M.Mar

Penata Tk. I (III/c)

NIP. 19770410 201012 1 002

MOHAMMAD SAPTA HERIYAWAN, S.Kom,M.SI

Penata muda Tk.I (III/b)

NIP. 19860926 200604 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 “MENINGKATKAN KEMAMPUAN ANAK BUAH KAPAL (ABK) DALAM MENGHADAPI SITUASI DARURAT GUNA MENUNJANG KESELAMATAN DI MT. ETERNAL OIL 1”

karya,
Nama : Ahmad Dzikrulloh Azzarkasy

NIT : 551811136779 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari .Senin., tanggal .18-07-2022

Semarang, ..18-08-2022

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Capt. FIRDAUS SITEPU, S.Si.,M.M., M.Mar
Penata (III/e)
NIP. 19760709 199808 1 001

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

KRESNO YUNTORO, S.ST, M.M
Penata (III/c)
NIP. 19710312 201012 1 001

Mengetahui,

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG

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

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Ahmad Dzikrulloh Azzarkasy

NIT : 551811136779 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “Meningkatkan Kemampuan Anak Buah Kapal (ABK) Dalam Menghadapi Situasi Darurat Guna Menunjang Keselamatan Di MT Eternal Oil 1”

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 oranglain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

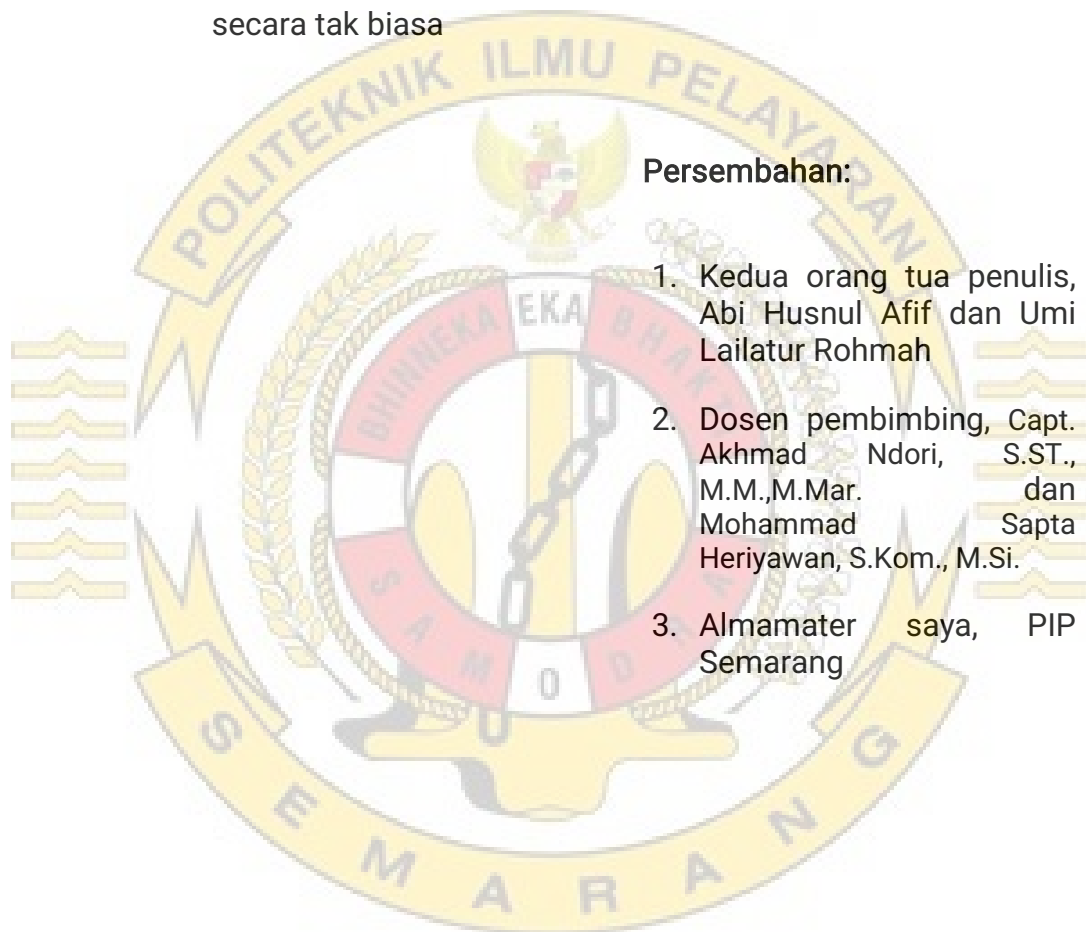
Semarang, 09. Juli. 2022

Yang menyatakan,


10000
METERAI
TEMPEL
485E CAJX906059958
AHMAD DZIKRULLOH A.
NIT. 551811136779 N

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan (QS. Al
-Insyirah : 6)
2. Kesuksesan datang dengan melakukan hal yang biasa
secara tak biasa



PRAKATA

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT atas segala rahmat, taufik dan hidayah-Nya yang diberikan kepada penulis, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan skripsi ini, yang berjudul *"Meningkatkan Kemampuan Anak Buah Kapal (ABK) Dalam Menghadapi Situasi Darurat Guna Menunjang Keselamatan Di MT Eternal Oil 1"*

Penyusunan skripsi ini ditujukan untuk memenuhi salah satu persyaratan guna menyelesaikan studi akhir semester VIII Program Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Penulis berharap skripsi ini dapat memberikan kontribusi dalam usaha mengembangkan ilmu pengetahuan bidang pelayaran,

Sebagai bentuk rasa syukur atas masa pendidikan di Bumi Singosari, dengan penuh rasa hormat penulis menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada:

1. Umi Lailatul Rohmah yang mengajarkan bagaimana cara menulis dan AbiHusnul Afif yang mengajarkan apa yang harus ditulis
2. Bapak Capt. Dian Wahdiana, M.M., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Capt. Dwi Antoro, M.M., M.Mar., selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Capt. Akhmad Ndori, S.ST., MM, M, selaku dosen pembimbing materi skripsi yang senantiasa menyediakan waktu dan memberikan semangat di sela

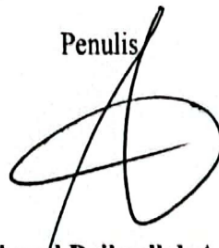


sela kesibukannya, untuk membimbing dan mendukung penulis dalam menyusun skripsi.

5. Mohammad Sapta Heriyawan, S.Kom., M.Si. selaku dosen pembimbing penulisan skripsi yang senantiasa menyediakan waktu dan memberikan semangat di sela kesibukannya, untuk membimbing dan mendukung penulis dalam menyusun skripsi.
6. Bapak dan Ibu Dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah menyampaikan ilmunya kepada taruna selama menempuh studi di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. Nahkoda dan seluruh awak MT. Eternal Oil 1 yang telah membantu penulis dalam melaksanakan penelitian dan praktik.
8. *Mess* Jombang yang *solid* dan mampu menciptakan suasana mendukung untuk penulis dapat menyelesaikan skripsi.
9. Sahabat NE yang bersaudara seperlunya.
10. Rekan taruna dan taruni PIP Semarang angkatan LV, saudara seperjuangan. Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran dari pembaca yang bersifat membangun untuk menjadikan skripsi ini lebih baik.

Semarang, 10 -07-2022

Penulis



Ahmad Dzikrulloh A.

NIT. 551811136779 N



ABSTRAKSI

Azzarkasy, Ahmad Dzikrulloh. 2022. "Meningkatkan Kemampuan Anak Buah Kapal (ABK) Dalam Menghadapi Situasi Darurat Guna Menunjang Keselamatan Di MT Eternal Oil 1". Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Akhmad Ndori, S.ST., M.M., M.Mar. Pembimbing II: Mohammad Sapta Heriyawan, S.Kom., M.Si.

Pekerjaan adalah suatu tindakan yang harus dapat diselesaikan berdasarkan kepentingan diri sendiri dan orang lain untuk memperoleh suatu hasil. Setiap orang yang mempunyai atau memiliki pekerjaan pasti menginginkan suatu pekerjaannya tidak memiliki hambatan dan mendapatkan hasil yang maksimal. Selain itu, individu yang bekerja di kapal, terutama saat mereka melakukan pekerjaan ketika di atas kapal Baik kru kapal maupun bukan, sama-sama memiliki risiko kecelakaan kerja yang tinggi. Oleh karena itu, dalam memulai suatu pekerjaan, harus diatur, direncanakan dan disiapkan dengan baik untuk mencegah dan menghindari serta meminimalisir terjadinya risiko kecelakaan di tempat kerja. Pelaksanaan *drill* di kapal sangat penting karena bertujuan menunjang kinerja kru kapal dan meningkatkan keselamatan kerja terutama saat bekerja di atas kapal.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Observasi, wawancara dan studi pustaka dilakukan untuk mengumpulkan data. Untuk menguji keabsahan data, peneliti kemudian melakukan triangulasi metode.

Safety personal tidak terlaksana dengan baik bahkan tidak dilaksanakan di atas kapal banyak kejadian kru yang mengalami kecelakaan kerja terutama saat bongkar muat di *danger area* hal itu disebabkan karena kurangnya pengetahuan, kesadaran, serta kedisiplinan kru kapal tentang keselamatan berkerja. Adanya kecelakaan kerja, maka hal tersebut mempengaruhi kegiatan bongkar muat karena bongkar muat menjadi terhambat dan tidak aman. Berbeda jika *drill* dilaksanakan di kapal, maka timbul pengetahuan dan kesadaran kru tentang keselamatan kerja sehingga risiko kecelakaan kecil dan bongkar muat berjalan lancar dan aman.

Kata kunci: *drill, danger area*

ABSTRACT

Azzarkasy, Ahmad Dzikrulloh. 2022. *"Improving the Ship's Crews Ability in Emergency Situations to Support Safety at MT Eternal Oil 1"*. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Akhmad Ndori, S.ST., M.M., M.Mar Pembimbing II: Mohammad Sapta Heriyawan, S.Kom, M.Si.

Work is an action that must be completed based on the interests of oneself and others to obtain a result. Everyone who has or has a job definitely wants a job that has no obstacles and gets maximum results. In addition, individuals who work on ships, especially when they are doing work when drill takes place. Both crew members and not, both have a high risk of work accidents. Therefore, in starting a job, it must be regulated, planned and prepared properly to prevent and avoid and minimize the risk of accidents in the workplace. The implementation of safety talk on ships is very important because it aims to support the performance of ship crews and improve work safety, especially when on board in the ship on ships.

This study used descriptive qualitative method. Observations, interviews and literature studies conducted to collect data. To test the validity of the data, researchers then triangulated the method.

The safety talk was not carried out properly and was not even carried out on board the ship, there were many incidents of crew experiencing work accidents, especially when drill in the ship in the danger area, this was due to a lack of knowledge, awareness, and discipline of ship crews regarding work safety. The existence of a work accident, then it affects loading and unloading activities because loading and unloading becomes hampered and unsafe. In contrast, if the safety talk is carried out on the ship, the knowledge and awareness of the crew about work safety will arise so that the risk of accidents is small and runs smoothly and safely.

Keywords: drill, danger area

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	xiv	LAMPIRAN
BAB I PENDAHULUAN		
A. Latar Belakang Masalah	1	

B.	Fokus Penelitian	4
C.	Rumusan Masalah	5
D.	Tujuan Penelitian	5
E.	Manfaat Penelitian.....	6

BAB II KAJIAN TEORI

A.	Deskripsi Teori	8
B.	Kerangka Penelitian.....	18

BAB III METODE PENELITIAN

A.	Metode Penelitian	21
B.	Tempat Penelitian	23
C.	Sampel Sumber Data Penelitian/Informan	25
D.	Teknik Pengumpulan Data.....	25
E.	Instrumen Penelitian.....	30
F.	Teknik Analisis Data Kualitatif.....	31
G.	Pengujian Keabsahan Data.....	31

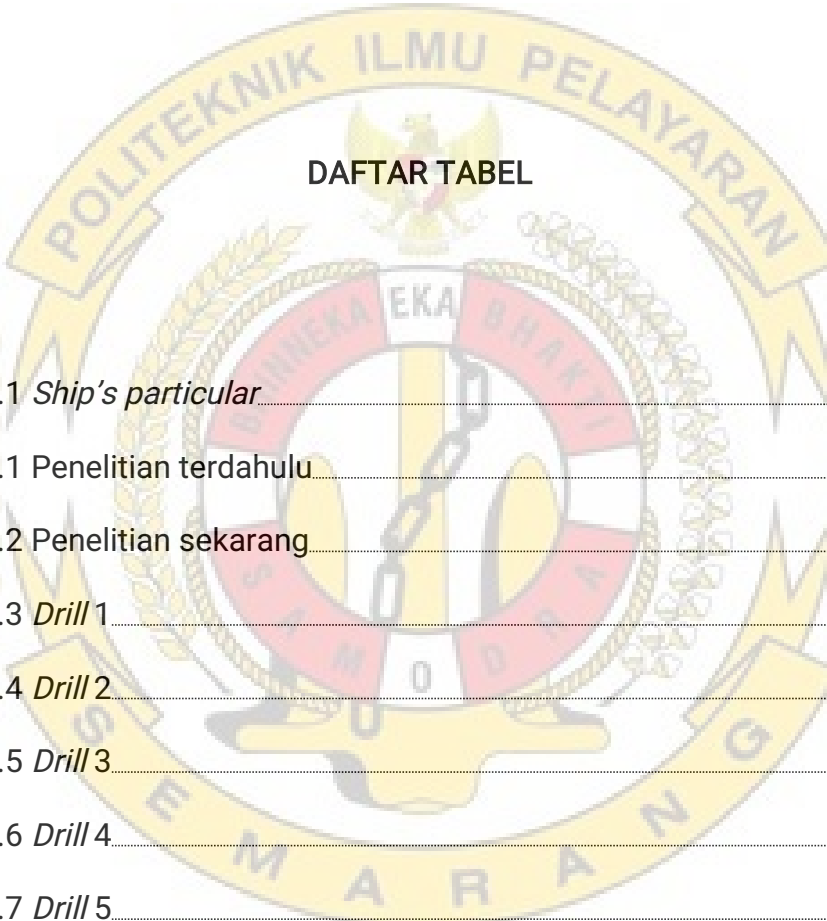
BAB IV HASIL PENELITIAN

A.	Gambaran Konteks Penelitian.....	33
B.	Deskripsi Data.....	35
C.	Temuan.....	51
D.	Pembahasan Hasil Penelitian.....	55

BAB V PENUTUP

A.	Simpulan	75
B.	Keterbatasan Penelitian.....	75
C.	Saran	76

DAFTAR PUSTAKA.....	79
LAMPIRAN-LAMPIRAN.....	80

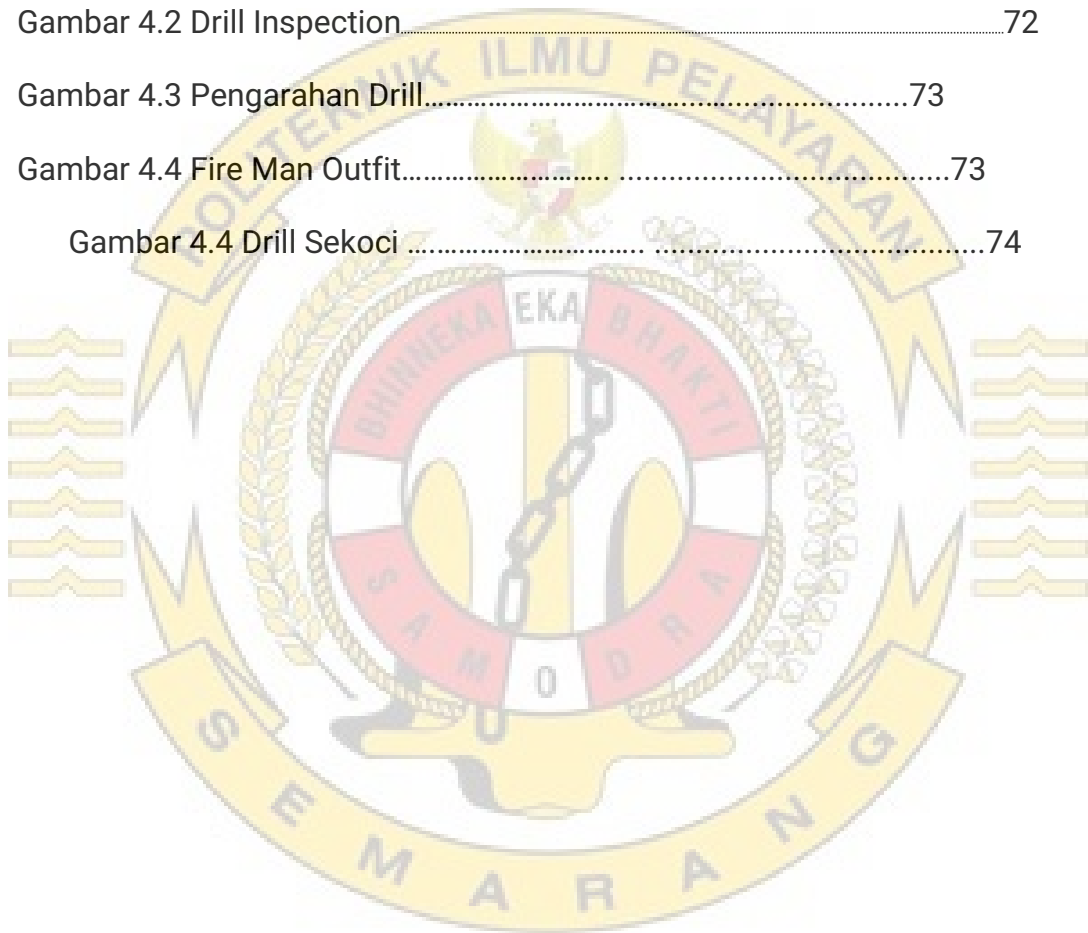


DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 <i>Ship's particular</i>	23
Tabel 4.1 Penelitian terdahulu.....	33
Tabel 4.2 Penelitian sekarang.....	34
Tabel 4.3 <i>Drill 1</i>	36
Tabel 4.4 <i>Drill 2</i>	40
Tabel 4.5 <i>Drill 3</i>	44
Tabel 4.6 <i>Drill 4</i>	46
Tabel 4.7 <i>Drill 5</i>	49

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir.....	20
Gambar 4.1 Safety meeting.....	72
Gambar 4.2 Drill Inspection.....	72
Gambar 4.3 Pengarahan Drill.....	73
Gambar 4.4 Fire Man Outfit.....	73
Gambar 4.4 Drill Sekoci	74



BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam melakukan suatu pelayaran tentu tidak akan lepas dari berbagai permasalahan dan gangguan-gangguan yang disebabkan oleh berbagai macam faktor baik faktor internal maupun faktor eksternal. Faktor internal yang sering terjadi dari dalam kapal itu sendiri adalah seperti ketidaksiplinan dalam bekerja, ketidakharmonisan antar sesama *crew*, atau kurangnya keterampilan anak buah kapal dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal. Hal tersebut dapat memungkinkan terjadinya masalah-masalah yang dapat merugikan pihak kapal maupun pihak darat serta dapat mengganggu keselamatan di dalam pelayaran. Tidak hanya itu saja, permasalahan yang timbul selama pelayaran dapat mempengaruhi proses pengangkutan yang menjadikan pengiriman *cargo* mengalami keterlambatan.

Keterlambatan kapal juga dapat disebabkan oleh kondisi kapal yang tidak layak atau situasi di mana anak buah kapal melakukan suatu kesalahan. Permasalahan seperti ini dapat menimbulkan suatu kondisi darurat di atas kapal yang dapat membahayakan keselamatan kapal. Situasi darurat adalah keadaan di luar keadaan normal yang terjadi di atas kapal yang dapat menyebabkan kerugian bagi pihak kapal dan mempunyai tingkat kecenderungan yang dapat

membahayakan jiwa manusia, harta benda, muatan kapal serta lingkungan di sekitar kapal berada. Oleh karena itu, pada saat melakukan suatu pelayaran kualitas pengoperasian kapal harus tetap terjaga dengan baik dan lebih ditingkatkan agar menciptakan keselamatan dalam pelayaran.

Untuk menjaga dan meningkatkan kualitas pengoperasian kapal tersebut, diperlukan keahlian dan keterampilan kerja awak kapal yang khusus. Mengingat banyaknya kasus kecelakaan kapal yang terjadi di laut seperti tubrukan, kebakaran, kandas, orang jatuh ke laut, kerusakan kemudi, dan pencemaran di laut maupun kecelakaan kerja pada saat bertugas di atas kapal menunjukkan indikasi bahwa mutu sumber daya manusia kurang optimal walaupun faktor-faktor lain juga menjadi penyebab jenis kecelakaan-kecelakaan tersebut di atas.

Hal ini mengidentifikasi bahwa adanya unsur ketidakterampilannya awak kapal dalam mematuhi kedisiplinan aturan kerja maupun kurangnya pengetahuan awak kapal dalam memahami pentingnya keselamatan di atas kapal. Meskipun manajemen perusahaan telah membuat prosedur-prosedur keselamatan pengoperasian kapal (di antaranya prosedur dalam menghadapi cuaca buruk, prosedur dalam memasuki alur pelayaran sempit, prosedur kemudi darurat dan lain-lain) namun jika awak kapal memiliki kedisiplinan yang kurang dalam pelaksanaannya, hal ini dapat menimbulkan risiko kecelakaan yang lebih besar. Berbagai

macam kerugian yang dapat di alami seperti kerugian mental, materil bahkan dapat berakibat fatal hingga hilangnya nyawa manusia dalam kecelakaan kerja di laut.

Teknik penyelamatan diri dalam keadaan darurat merupakan suatu pengetahuan praktis yang harus dimiliki dan dikuasai oleh seluruh *crew* kapal. Di mana dalam proses penyelamatannya awak kapal harus memahami dengan benar cara menggunakan berbagai macam alat penolong keselamatan di kapalnya, persiapan-persiapan dan tindakan yang harus diambil ketika akan menghadapi situasi keadaan darurat serta tugas-tugas yang harus dijalankan sesuai dengan sivil yang sudah ditetapkan.

Semua tindakan tersebut dimaksudkan agar setiap awak kapal yang berada dalam keadaan darurat dapat menolong dirinya sendiri maupun orang lain ataupun menyelamatkan kapal beserta isinya secara benar. Namun pada kenyataannya masih banyak awak kapal yang tidak memiliki pengetahuan yang cukup tentang bagaimana cara melakukan penyelamatan diri di kapal sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Sehingga pada saat terjadi keadaan bahaya/darurat di kapal, awak kapal yang tidak menggunakan peralatan keselamatan dikarenakan pada saat pelaksanaan latihan keselamatan jiwa (*drill*) di laut para awak kapal tidak melaksanakannya dengan sungguh-sungguh dan dengan penuh kesadaran yang tinggi atau pelatihan dilaksanakan hanya sebagai formalitas di atas kertas dan tidak

dilaksanakan secara sebenarnya di kapal. Keteledoran dan kekurangsiapan awak kapal dalam menghadapi keadaan darurat akan menimbulkan risiko yang fatal.

Setiap kapal harus diperiksa apakah sudah melaksanakan *ISM Code (International Safety Management)* dengan sebenarnya atau belum. Pemeriksaan yang dilakukan berkisar pada dokumen kapal, konstruksi kapal, alat-alat dan sarana keselamatan yang ada di atas kapal serta kemampuan dan keterampilan setiap personel (kru kapal) yang bekerja sesuai bidang, tingkatan dan jabatannya masing-masing di atas kapal tersebut. *ISM Code* sendiri merupakan aturan pada *SOLAS (Safety Of Life at Sea)* bab IX 1974 yang bertujuan untuk memastikan bahwa kapal dioperasikan dengan benar untuk mencegah terjadinya kecelakaan kapal, penumpang, muatan dan pencemaran lingkungan di laut.

Dari kejadian tersebut penulis terdorong untuk membahas bagaimana meningkatkan efektivitas dalam pelaksanaan latihan sehingga dapat berguna untuk mencegah terjadinya kecelakaan di kapal. Juga agar kesadaran awak kapal tentang pentingnya pelaksanaan latihan tanggap darurat di atas kapal sebagai salah satu cara untuk meningkatkan keterampilan yang mereka miliki.

Penulis terdorong untuk mengangkat masalah ini untuk di teliti dan kemudian menuangkan dalam skripsi yang berjudul **"MENINGKATKAN KEMAMPUAN ANAK BUAH KAPAL (ABK) DALAM**

MENGHADAPI SITUASI DARURAT GUNA MENUNJANG KESELAMATAN DI MT. ETERNAL OIL 1”

B. Fokus Penelitian

Berdasarkan pengalaman penulis selama melaksanakan praktik laut maka penulis mengidentifikasi beberapa masalah yang menjadi suatu fokus masalah dalam kasus-kasus satu persatu yang sangat erat hubungannya satu dengan yang lain:

1. Keterampilan anak buah kapal (ABK) dalam menghadapi situasi darurat di atas kapal masih belum memadai.
2. Kurangnya kepedulian anak buah kapal (ABK) dalam pelaksanaan latihan tanggap darurat sesuai dengan prosedurnya.
3. Keterampilan anak buah kapal (ABK) dalam penggunaan alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal masih perlu ditingkatkan kembali.
4. Anak buah kapal (ABK) tidak mengetahui tugas dan tanggung jawabnya dalam menghadapi situasi darurat di atas kapal.
5. Kedisiplinan anak buah kapal (ABK) dalam melakukan latihan tanggap darurat di atas kapal yang harus lebih ditingkatkan kembali.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan batasan masalah yang penulis lakukan maka dirumuskanlah permasalahan yang mendalam dengan mengubah

bentuknya ke dalam kalimat tanya yaitu:

1. Apa pengaruh dari penerapan keselamatan yang tidak optimal di MT. Eternal Oil 1?
2. Bagaimana cara agar sistem keselamatan di MT. Eternal Oil 1 tetap terjaga dan aman?

D. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dalam penelitian ini, penulis memiliki tujuan yang ingin dicapai, antara lain:

1. Untuk dapat meningkatkan keterampilan anak buah kapal (ABK) tentang prosedur menghadapi situasi darurat di atas kapal agar terwujudnya keselamatan dalam pelayaran.
2. Untuk mengetahui upaya apa yang harus dilakukan dalam peningkatan keterampilan dan kedisiplinan anak buah kapal (ABK) sehingga pada saat pelaksanaan latihan tanggap darurat, mereka memahami tugas dan tanggung jawabnya.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Penulis berharap hasil penelitian ini dapat memberikan banyak manfaat, antara lain :

1. Aspek Teoritis
 - a. Dengan melaksanakan pelatihan-pelatihan sesuai dengan ketentuan Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS) pembaca dapat menggambarkan bagaimana pelaksanaan latihan dalam menghadapi situasi darurat di atas kapal yang

benar sehingga dapat diterapkan nantinya apabila terjadi keadaan darurat di atas kapal.

- b. Dapat digunakan sebagai referensi nilai masukan bagi perusahaan pelayaran untuk lebih memperhatikan kemampuan kru kapal dalam aspek keselamatan dan keamanan saat bekerja.

2. Aspek Praktis

Diharapkan dapat memberikan masukan kepada dunia industri pelayaran untuk meningkatkan pengetahuan anak buah kapal (ABK) tentang situasi darurat sesuai standar yang diharuskan oleh peraturan sehingga mereka mengetahui apa yang harus dilakukan dalam menghadapi situasi darurat dan memudahkan proses pelaksanaan penanggulangan keadaan darurat.

Dengan harapan dapat memberikan manfaat kepada perwira dan anak buah kapal (ABK) yang berada di atas kapal untuk menambah wawasan dan bertanggung jawab terhadap keselamatan diri mereka saat bekerja di atas kapal serta dapat mengetahui tugas – tugasnya saat dalam keadaan darurat ataupun *drill*.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Untuk meningkatkan keterampilan dan kemampuan anak buah kapal (ABK) dalam menghadapi situasi darurat di atas kapal, penulis berusaha mencari sumber yang berkaitan dengan masalah tersebut. Di mana kemampuan mereka dalam menghadapi situasi darurat sangat berpengaruh untuk kelancaran kegiatan tersebut. Mengingat besarnya risiko pekerjaan yang dihadapi oleh awak kapal, maka dibutuhkan kesadaran serta disiplin untuk mengetahui tugas-tugasnya dalam menghadapi situasi darurat di atas kapal. Ada beberapa arti dari kata *Keterampilan* dan *Kemampuan* menurut para ahli. Di sini penulis akan menjelaskan secara singkat mengenai arti dari kata tersebut.

1. Keterampilan dan Kemampuan

- a. Keterampilan adalah suatu kemampuan dan kapasitas yang diperoleh melalui usaha yang disengaja, sistematis, dan berkelanjutan untuk secara lancar dan adaptif melaksanakan aktivitas-aktivitas yang kompleks atau fungsi pekerjaan yang melibatkan ide-ide (keterampilan kognitif), hal-hal (keterampilan teknis), dan orang-orang (keterampilan interpersonal).

1) Menurut Mubarak (2017:56)

Pengertian keterampilan adalah sumber daya manusia yang merupakan wahana untuk meningkatkan daya saing menggunakan akal, ide, serta kreativitas dalam mengerjakan, membuat ataupun mengubah sesuatu menjadi yang lebih bermakna sehingga dapat menghasilkan nilai tambah dari hasil yang dikerjakan tersebut.

2) Menurut Nadler (2020:73)

Pengertian keterampilan (*skill*) adalah kegiatan yang memerlukan praktek atau dapat diartikan sebagai implikasi aktivitas. (sumber: PT. Grapindo Persada Jakarta)

3) Menurut Gordon (2020:55)

Keterampilan adalah kemampuan pekerjaan secara mudah dan cermat pengertian ini biasanya cenderung pada aktifitas Psikomotor. (sumber: PT. Grapindo Persada Jakarta)

b. Kemampuan adalah kesanggupan atau kecakapan seorang individu dalam menguasai suatu keahlian dan digunakan untuk mengerjakan beragam tugas dalam suatu pekerjaan.

1) Menurut Milman Yusdi (2017:10)

Kemampuan adalah kesanggupan, kecakapan, kekuatan kita berusaha dengan diri sendiri.

2) Menurut Sri Hadiati (2017:34)

Kemampuan adalah sebagai suatu dasar seseorang yang dengan sendirinya berkaitan dengan pelaksanaan pekerjaan secara efektif atau sangat berhasil.

3) Menurut Robbin (2017:57)

Kemampuan berarti kapasitas seseorang individu untuk melakukan beragam tugas dalam suatu pekerjaan.

Berdasarkan pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa kemampuan (*ability*) adalah kecakapan atau potensi seseorang individu untuk menguasai keahlian dalam melakukan atau mengerjakan beragam tugas dalam suatu pekerjaan atau suatu penilaian atas tindakan seseorang.

2. Anak Buah Kapal (ABK)

- a. Berdasarkan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).
- b. Anak buah kapal (ABK) adalah semua orang yang ada di kapal selain Nakhoda.

- c. Berdasarkan UU RI. No.17/2008 tentang pelayaran Anak Buah Kapal (ABK) awak kapal selain Nakhoda.

3. Awak Kapal

- a. Berdasarkan UU RI.No.17/2008 tentang pelayaran awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji.
- b. Anak kapal adalah mereka yang tercantum dalam daftar anak kapal (KUHD).

4. Disiplin

Kata disiplin itu sendiri berasal dari bahasa Latin "*discipline*" yang berarti latihan atau pendidikan kesopanan dan kerokhaniaan serta pengembangan tabiat.

Disiplin muncul sebagai usaha untuk memperbaiki perilaku individu sehingga taat azas dan selalu patuh pada aturan atau norma yang berlaku.

- a. Menurut Hasibuan (2017:335)

Disiplin merupakan kemampuan kerja seseorang untuk secara teratur, tekun secara terus-menerus dan bekerja sesuai dengan aturan-aturan berlaku dengan tidak melanggar aturan-aturan yang sudah diterapkan.

- b. Menurut Singodimedjo (2017:86)

Dalam buku Ambar Teguh Sulistiyani Rosidah mengatakan, disiplin adalah sikap kesediaan dan kerelaan seseorang untuk mematuhi dan menaati norma-norma peraturan yang berlaku di sekitarnya.

Berdasarkan beberapa pendapat tentang disiplin, dapat ditarik suatu kesimpulan mengenai disiplin yakni cara, sikap, dan kerelaan seseorang untuk mematuhi dan menaati norma ataupun peraturan yang berlaku di sekitarnya.

5. Pelaksanaan Latihan Darurat di atas Kapal sesuai dengan SOLAS 1974 Bab III aturan 19 :

Dalam menjaga keamanan dan keselamatan di atas kapal beberapa program dan latihan dalam menghadapi situasi darurat harus dilakukan oleh *crew* kapal dan untuk mendukung hal tersebut maka harus diterapkannya hal berikut :

- a. Latihan darurat sejauh mungkin harus dilaksanakan seolah-olah seperti ada keadaan darurat yang sebenarnya.
- b. Setiap anggota *crew* kapal harus berpartisipasi paling tidak satu kali dalam latihan *abandon ship* (meninggalkan kapal) dan satu kali latihan kebakaran setiap bulannya.
- c. Latihan darurat untuk awak kapal harus dilakukan dalam 24 jam setelah kapal meninggalkan pelabuhan jika lebih dari 25% awak kapal tidak mengikuti latihan *abandon ship*

dan latihan kebakaran di atas kapal tersebut pada bulan sebelumnya.

- d. Ketika kapal berlayar untuk pertama kalinya, setelah modifikasi dalam bagian yang besar atau ketika ada awak kapal baru yang bergabung, maka latihan darurat harus dilakukan sebelum berlayar.
- e. Pihak administrasi dapat menerima pengaturan lain yang paling tidak setara bagi kelas kapal tersebut jika tidak memungkinkan untuk dilaksanakan.

6. Latihan Meninggalkan Kapal (*abandon ship*)

- a. *Personal Survival Techniques, Basic Safety Training* modul -1, Badan Diklat Perhubungan (2000 : 22)

1) Meninggalkan Kapal

Perintah meninggalkan kapal atau *abandon ship* adalah suatu perintah Nakhoda yang diambil bilamana keadaan darurat yang terjadi di atas kapal seperti kebakaran, kebocoran akibat tubrukan, dan lain-lain yang tidak dapat diatasi lagi.

Perintah meninggalkan kapal merupakan keputusan terakhir yang diambil oleh seorang Nakhoda. Apabila ada perintah meninggalkan kapal maka seluruh awak kapal harus menuju ke sekoci untuk melaksanakan tugas sesuai sijil meninggalkan

kapal.

2) Persiapan perorangan sebelum meninggalkan kapal

Bila harus meninggalkan kapal, hal-hal yang dilakukan setelah mendengar isyarat meninggalkan kapal adalah:

- a) Memakai pakaian hangat sebanyak mungkin.
- b) Kenakan rompi pelampung (*life jacket*).
- c) Pergilah segera ke tempat berkumpul yang telah ditentukan.

b. Sesuai SOLAS 1974 aturan 19 harus mencakup :

- 1) Memperingatkan seluruh penumpang dan awak kapal untuk menuju stasiun berkumpul (*muster station*) dan alarm yang dibutuhkan untuk aturan 6.4.2 diikuti dengan pengumuman latihan darurat menggunakan *public addressor* atau sistem komunikasi yang lain dan memastikan bahwa mereka sadar akan pelaksanaan *abandon ship*.
- 2) Melapor ke stasiun-stasiun dan mempersiapkan tugas-tugas sesuai yang dijelaskan di *muster list*.
- 3) Mengecek bahwa para penumpang dan awak kapal menggunakan pakaian yang sesuai.

- 4) Mengecek bahwa pelampung atau *life jacket* dipakai secara benar.
- 5) Menurunkan setidaknya-tidaknya satu sekoci atau *lifeboat* setelah melakukan persiapan yang diperlukan untuk peluncuran atau *launching*. Sekoci atau *life boat* yang berbeda selama memungkinkan harus diturunkan.
- 6) Menyalakan dan mengoperasikan mesin sekoci atau *lifeboat*.
- 7) Pengoperasian dewi-dewi atau *davit* yang digunakan untuk meluncurkan atau *launching* rakit atau *liferaft*.
- 8) Berpura-pura melakukan pencarian dan penyelamatan para penumpang yang terjebak di dalam kabin mereka.
- 9) Perintah dalam penggunaan peralatan radio keselamatan diri (*radio live- saving appliances*).
- 10) Lampu darurat berkumpul dan meninggalkan kapal harus ditest pada setiap latihan *abandon ship*.

7. Latihan Kebakaran (*Fire Drill*)

- a. *ISGOTT (International Safety Guide for Oil Tanker and Terminal) Fifth Edition Chapter 9.9.2.7 Training and Drills (2006:138)*

Setiap anak buah kapal harus familiar dengan teori

dari pemadaman api dan harus mengikuti instruksi dalam penggunaan alat pemadam dan alat keselamatan darurat. Latihan harus dilakukan dengan terjadwal untuk memastikan anak buah kapal (ABK) familiar dengan alat-alat tersebut.

b. Sesuai (SOLAS 1974 aturan 19) Harus Mencakup:

Latihan kebakaran harus direncanakan sedemikian rupa berdasarkan pertimbangan yang diberikan pada latihan umum di berbagai macam keadaan darurat yang mungkin terjadi tergantung pada tipe kapal dan muatan.

Setiap latihan kebakaran sesuai (SOLAS 1974 aturan 19) harus mencakup:

- 1) Setiap latihan kebakaran Melapor ke stasiun-stasiun dan bersiap untuk tugas sesuai yang tercantum pada *muster list* sesuai aturan 8.
- 2) Menyalakan *fire pump*, menggunakan setidaknya dua buah *water jet* yang dibutuhkan untuk menunjukkan bahwa sistem dalam kondisi kerja yang baik.
- 3) Mengecek *fireman's outfit* dan peralatan penyelamatan pribadi lainnya.
- 4) Mengecek pengoperasian pintu-pintu kedap air, pintu-pintu tahan api, *fire dampers* dan jalur-jalur ventilasi

utama baik saluran hisap maupun buang yang berada di lokasi latihan darurat.

- 5) Mengecek penyusunan yang dibutuhkan untuk meninggalkan kapal.

Peralatan yang digunakan selama latihan darurat harus dengan segera dikembalikan dalam keadaan operasional penuh dan setiap kerusakan dan cacat yang ditemukan selama latihan darurat harus diperbaiki sesegera mungkin.

8. Training di Atas Kapal

Training di atas kapal. (SOLAS 1974 aturan 19) harus mencakup :

- a. Training di atas kapal tentang guna dari peralatan keselamatan jiwa di kapal, termasuk peralatan rakit keselamatan atau *survival craft*, dan tentang kegunaan peralatan pemadam kebakaran di kapal harus diberikan sesegera mungkin tapi tidak lebih dari dua minggu setelah *crew* baru bergabung di atas kapal. Namun, jika kru berada dalam jadwal rotasi rutin bertugas di atas kapal, training tersebut harus diberikan tidak lebih dari dua minggu setelah pertama kalinya dia bergabung di atas kapal. Petunjuk dalam menggunakan peralatan pemadam kebakaran di kapal, peralatan keselamatan jiwa, dan

bertahan hidup di laut harus diberikan pada interval yang sama sebagaimana latihan darurat. Petunjuk individu bisa meliputi bagian-bagian berbeda dari peralatan keselamatan jiwa di kapal dan peralatan pemadam kebakaran harus dikuasai dalam periode dua bulan.

b. Setiap *crew* harus diberi petunjuk yang harus meliputi namun tidak perlu dibatasi untuk :

- 1) Pengoperasian dan kegunaan dari *inflatable liferafts* di kapal.
- 2) Masalah-masalah *hypothermia*, perawatan pertolongan pertama untuk *hypothermia* dan prosedur pertolongan pertama lainnya yang sesuai.
- 3) Petunjuk khusus yang dibutuhkan tentang kegunaan peralatan keselamatan di kapal dalam kondisi cuaca yang parah dan kondisi laut yang parah.
- 4) Pengoperasian dan kegunaan peralatan pemadam kebakaran.

c. Training di atas kapal tentang menggunakan *david - launched life rafts* harus dilakukan pada interval tidak lebih dari empat bulan pada setiap kapal yang dilengkapi peralatan tersebut. Bilamana memungkinkan ini harus mencakup pengembangan dan penurunan *liferafts*. *Liferafts* ini boleh merupakan *liferafts* khusus yang

dimaksudkan hanya untuk tujuan training saja, yang mana bukan merupakan bagian dari peralatan keselamatan jiwa di kapal, sebagai sebuah *liferafts* khusus harus ditandai secara mencolok.

9. Keadaan Darurat di Atas Kapal

Keadaan darurat di atas kapal yang tercantum di dalam Pedoman Manajemen Perusahaan (PMK) milik PT. TANKER ARMADA NUSANTARA, antara lain:

- a. Tubrukan
- b. Kandas/terdampar
- c. Kebakaran
- d. Meninggalkan Kapal
- e. Kegagalan Mesin Induk
- f. Orang Jatuh Kelaut
- g. Tindakan Kecelakaan atau Orang Sakit
- h. Pencegahan Pencemaran Laut

B. Kerangka Penelitian

Tujuan dari latihan keadaan darurat adalah untuk mencegah atau meminimalisasikan kerusakan yang diakibatkan dari keadaan darurat tersebut dan juga menambah keterampilan anak buah sehingga mereka menjadi terampil dalam mengatasi keadaan darurat yang terjadi.

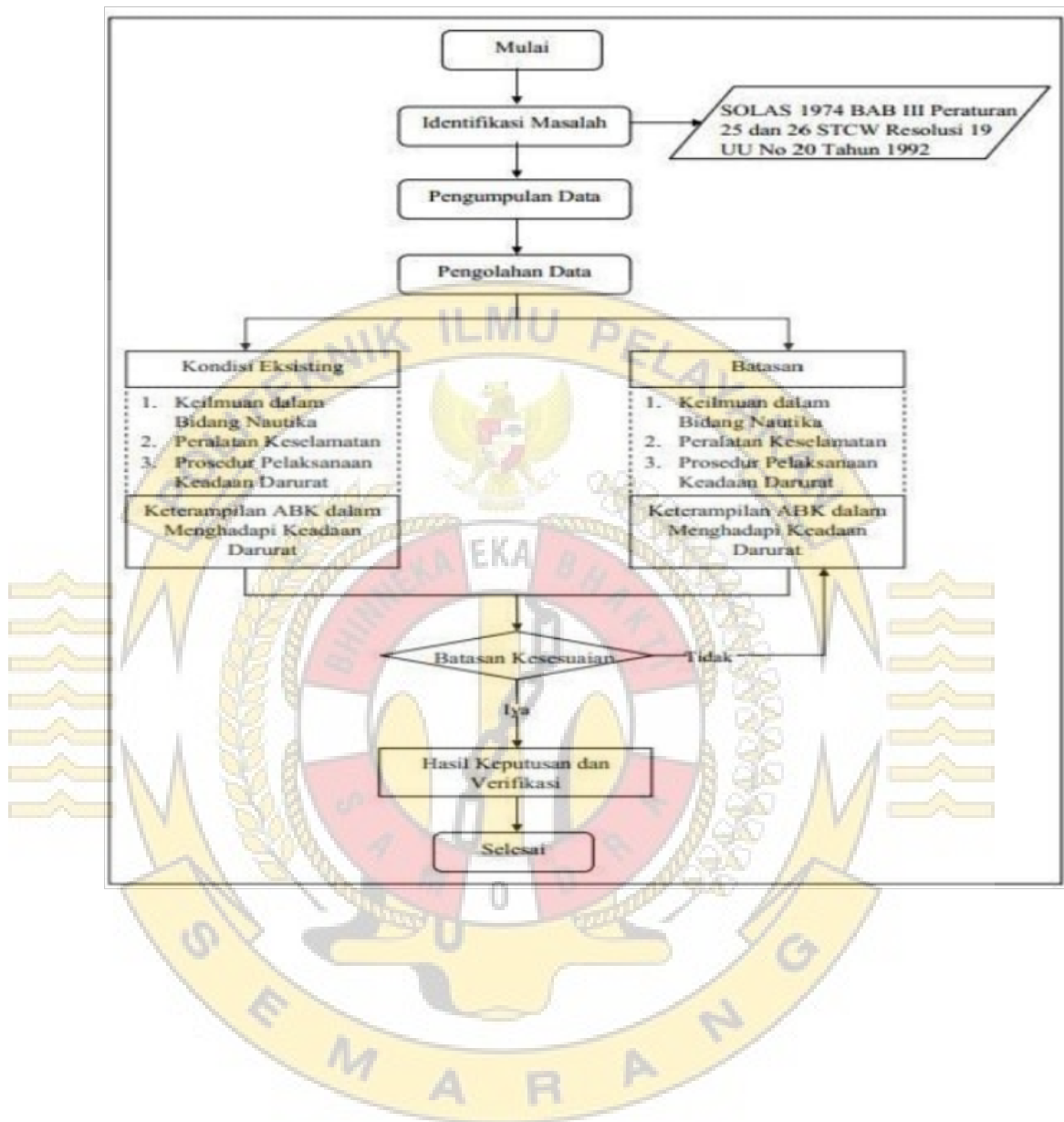
Namun untuk memenuhi tuntutan di atas haruslah

dilaksanakan kegiatan-kegiatan yang mendukung, salah satunya adalah diadakannya latihan-latihan di atas kapal. Selain itu agar latihan di atas kapal berjalan apa adanya atau memenuhi syarat maka haruslah diiringi dengan *safety meeting* sehubungan dengan pelaksanaan latihan tersebut.

Dengan adanya *briefing* sebelum melakukan pelaksanaan maka anak buah kapal (ABK) mengerti dan mengetahui apa yang harus dilakukan pada saat pelaksanaan dan awak kapal mengetahui alat-alat keselamatan yang ada pada waktu pelaksanaan serta kegunaannya.

Namun pada kenyataannya banyak penyimpangan yang dilakukan oleh pihak kapal sehingga pelaksanaan latihan di atas kapal jarang dilaksanakan atau hanya dicatat di dalam buku jurnal sebagai formalitas saja dan banyak latihan di atas kapal yang tidak sesuai dengan ketentuan SOLAS (*safety of life at sea*).

Gambar 2.1 Kerangka penelitian



BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian pembahasan pada bab-bab terdahulu mengenai analisa dan pembahasan masalah lalu dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Untuk dapat meningkatkan keterampilan *crew* kapal tentang prosedur dalam menghadapi situasi darurat di atas kapal perlu diadakan perencanaan *drill* / pelatihan keadaan darurat secara rutin di atas kapal (*Shipboard Emergency Plan*) sesuai dengan pedoman manajemen keselamatan kapal milik perusahaan.
2. Untuk meningkatkan pemahaman *crew* kapal tentang tugas dan tanggung jawabnya sehingga mereka siap jika suatu saat menghadapi keadaan darurat maka :
 - a. Diadakan latihan (*drill*) secara rutin dan berkelanjutan untuk meningkatkan keterampilan *crew* tentang penanganan situasi darurat di atas kapal.
 - b. Penetapan target dalam setiap latihan yang dilakukan dan pelaksanaan *review* atas hasil dari latihan tanggap darurat melalui forum *safety meeting*.

B. Keterbatasan Penelitian

Peneliti menyadari, bahwa dalam penulisan ini masih terdapat

kekurangan karena adanya keterbatasan yang dihadapi peneliti.

Berikut ini beberapa keterbatasan peneliti :

1. Pengambilan data melalui dokumentasi berbentuk foto yang telah didapatkan peneliti beberapa hilang dikarenakan *hand phone* yang digunakan peneliti dalam memperoleh data sudah rusak. Sehingga peneliti mengalami sedikit keterbatasan dalam pengumpulan data.
2. Pelaksanaan proses wawancara dengan *crew* yang mengalami kecelakaan kerja sedikit terhambat, karena *crew* yang mengalami kecelakaan kerja beberapa mengalami trauma dan tidak mau menceritakan kejadian itu kembali. Sehingga peneliti memperoleh data dengan pengamatan sendiri dan wawancara dengan beberapa *crew* yang berada di tempat terjadinya kecelakaan kerja.

C. Saran

Demi terwujudnya pencapaian tujuan prosedur darurat untuk mendapatkan efek kerugian minimum atau mencegah terjadinya kecelakaan yang disebabkan oleh keadaan darurat yang terjadi di atas kapal maka penulis memberikan beberapa saran. Saran-saran yang penulis berikan merupakan hasil dari pembahasan permasalahan yang dihadapi selama praktek laut.

Adapun saran-saran tersebut antara lain :

1. Saran untuk perusahaan

Perusahaan hendaknya lebih memperhatikan latihan darurat di atas kapal dengan memberikan penerapan sanksi atas kapal yang tidak melaksanakan *Shipboard Emergency Plan* yang diterbitkan perusahaan dan melakukan *drill record* secara berkala yang dikirimkan ke perusahaan agar awak kapal terlatih dan pelayaran aman sehingga kecelakaan yang menimbulkan kerugian bagi perusahaan dapat dicegah dan diatasi.

2. Saran untuk awak kapal

a. Nakhoda dan perwira

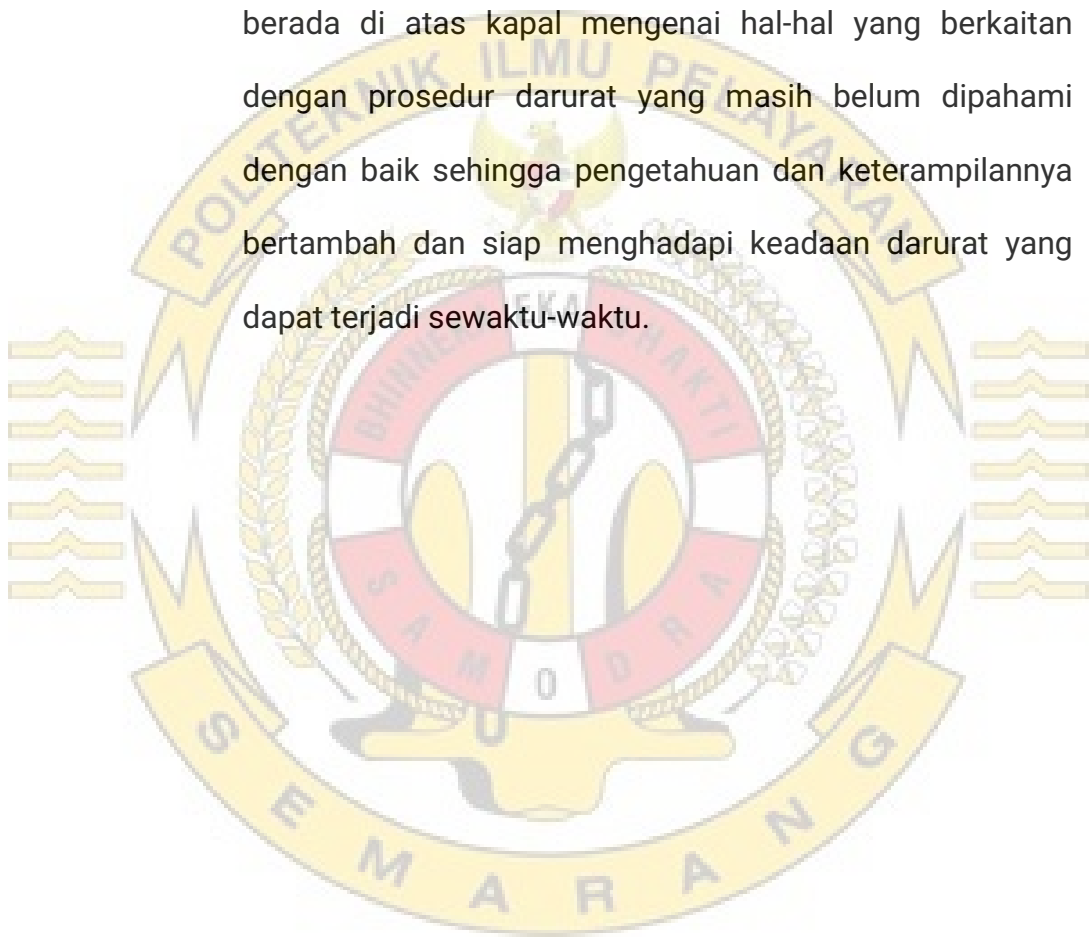
1) Nakhoda sebaiknya lebih memperhatikan perkembangan kemampuan dari bawahannya dan berusaha untuk membantu ABK tersebut memperbaiki kelemahannya demi kelancaran dalam pelayaran dan keselamatan kapal maupun seluruh awak kapalnya.

2) Perwira harus memberikan bimbingan secara personil kepada *crew* kapal yang masih memiliki kemampuan yang belum memadai dalam melaksanakan latihan tanggap darurat di atas kapal. Karena hal tersebut sangat efektif sehingga penyampaian materi-materi yang diberikan akan lebih mudah dipahami. Dan apabila ada materi yang tidak dimengerti *crew* akan lebih merasa leluasa jika

ingin bertanya-tanya kepada perwira kapal yang memahami.

b. Anak buah kapal

Sebaiknya ABK memiliki keinginan kuat untuk belajar dan bertanya kepada Nakhoda ataupun perwira lain yang berada di atas kapal mengenai hal-hal yang berkaitan dengan prosedur darurat yang masih belum dipahami dengan baik sehingga pengetahuan dan keterampilannya bertambah dan siap menghadapi keadaan darurat yang dapat terjadi sewaktu-waktu.



DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto. 2013. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*, Edisi Revisi. Jakarta: Rineka Cipta.
- Gordon. 2020. *Pengertian Keterampilan*. Diakses tanggal 14 Januari 2020:55.
- Herdiansyah, Haris. 2013. *Wawancara, Observasi dan Focus Groups Sebagai Instrumen Penggalan Data Kualitatif*. Jakarta, Indonesia: Rajawali Pers.
- Mubarok. 2017. *Manajemen Sumber Daya Manusia Pengantar Keunggulan*. Bogor: In Media.
- Nadler. 2020. *Keterampilan dan Jenisnya*. Jakarta: Grafindo Persada.
- Prastowo, Andi. 2012. *Metode Penelitian Kualitatif dalam Perspektif Rancangan Penelitian*. Yogyakarta, Indonesia: Ar-Ruzz Media.
- Sugiyono. 2015. *Metode Penelitian Pendidikan: (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R & D)*. Bandung, Indonesia: Alfabeta.
- Yusd, M. 2020. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta: Pustaka Sinar.
- Solas .1974. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta: Pustaka Sinar.
- Hadiati,sri.2017. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta: Pustaka Sinar
- Robbin. 2017. *Kemampuan*. Jakarta: Grafindo Persada.
- Hasibuan. 2017. *Pengertian Kedisiplinan* . Bogor: In Media.
- Singodimedjo. 2017. *Pengertian Kedisiplinan. Buku ambar teguh sulistyanirosidah*.
- Badan Diklat Perhubungan. 2000. BST (*Basic Safety Training Modul 1*).
- Badan Diklat Perhubungan. 2006. ISGOTT (*International Guide for Oil Tanker Terminal*).
- Syarif, Awwaludin. 2018. *Meningkatkan Anak Buah Kapal Sesuai Solas di MT. NERBAYA*

Lampiran 1

PT. TANKER ARMADA NUSANTARA

Form : ISPS Code – 26 Ship

Instruksi: dibuat setiap 3 bulan

Nama Kapal / Ship Name : MT.ETERNAL OIL I
MUNTOK

Tempat/Location :

Tanggal /Date : 01 APRIL 2021

LATIHAN PENCARIAN PENUMPANG GELAP/STOWAWAY DRILL

Regu Deck			Regu Mesin		
No	Jabatan	Tugas	No	Jabatan	Tugas
01	Nakhoda	Komando Umum	01	KKM	Komando Umum dikamar Mesin
02	Mualim.I.	Kepala Regu pencarian dimain deck/forecastle Dek , membawa HT	02	Masinis I	Kepala Regu pencarian diruangan2 deck ECR termasuk steering gear
03	Mualim.II	Kepala Regu pencarian ,compass deck ruangan2 dianjungan poop deck 4 membawa HT	03	Masinis.II	Kepala Regu pencarian diruangan2 deck main engine/dan AE Engine
04	Mualim.III	Kepala Regu pencarian diruangan2 Poop deck 2 dan Poop deck 3 dan sekoci ,membawa HT	04	Masinis III	Kepala Regu pencarian diruangan2 deck baling
05	Mualim IV	Membantu Mualim III Melakukan Pencarian diruangan PoopDeck 2&3, Sekoci Kiri - Kanan Serta Membawa HT	05	Mandor Mesin	Membantu Masinis I pencarian diruangan2 deck ECR termasuk stering gear
06	Markonist	Kepala Regu pencarian diruangan2 Poop dek 1 meliputi hospital,tempat cuci pakaian ,ruangan olah raga,cerobong	06	Jr,Minyak A	Membantu Masinis I pencarian dirungan2 deck ECR termasuk steering Gear
07	Bosun	Membantu Mualim.III pencarian diruangan2 Poop deck 1 meliputi hospital,tempat cuci pakaian ruang olah raga dan cerobong,ruangan ganti pakaian	07	Jr.Minyak B	Membantu Masinis II pencarian diruangan2 deck Main engine dan dek AE engine
08	Jr.Mudi A	Membantu Mualim.I. pencarian diruangan2 main deck,forecastle deck.	08	Jr.Minyak C	Membantu Masinis III pencarian diruangan2 deck poros baling2
09	Jr.Mudi B	Membantu Mualim.II pencarian diruangan2 compas dek,anjungan dan Poop deck 4			

10	Jr.Mudi C	Membantu Mualim.III,pencarian diruangan2 Poop dek,Poop deck III dan sekoci			
11	Jr. Mudi D	Membantu Mualim II pencarian diruangan2 Compas dek,anjungan dan Poop deck			
12	Kelasi A	Membantu Mualim.I pencarian diruangan2 Main deck,forecastle deck			
13	Kelasi B	Membantu Mualim.II pencarian diruangan2 Compas deck,anjungan dan Poop deck 4			
14	Kelasi C	Membantu Mualim.III pencarian diruangan2 Poop deck 2 ,poop deck 3 dan sekoci2			
15	Kelasi D	Membantu Markonist pencarian diruangan2 Poop deck 1 meliputi hospital,tempat cuci pakaian,ruang olah raga dan cerobong,ruang ganti pakaian			
16	Kadet	Membantu Mualim.III pencarian diruangan2 compas deck,anjungan dan Poop deck 4			
17	Jr.Masak	Membantu markonist ,pencarian diruangan2 Poop deck/meliputi Hospital,ruang cuci,ruang olah raga,ruang ganti pakaian,cerobong			
18	Pelayan	Membantu Mualim.III pencarian diruangan2 poop deck 2 poop deck 3 dan sekoci2			
19	Pump Man	Pencarian diruangan pumpman			

Keterangan : ALARM :

- Setiap kepala Regu harus melaporkan hasil dari pencariannya komando umum /Nakhoda
 - Setiap Kepala Regu membawa senter / HT
 - Setiap kepala Regu masuk Ruangan Store-store harus 2 org atau lebih
- Mengetahui Tanggal : 01 MARET 2021

ISPS CODE : 24 – Ship

**MUSTER LIST KAPAL DIKERJAR PEMBAJAK/
THE VESSEL BEING PURSNEED**

Pada waktu kapal dikejar ,setelah ada Komando dari Nakhoda/SSO, semua ABK menuju pos masing-masing. Apabila mendengar tembakan dari pengejar semua ABK harus masuk kedalam dan tutup pintu keadap cuaca pintu besi dan kunci dari dalam, kemudian tiarap.

No	REGU ANJUNGAN	TUGAS	KETERANGAN
1	Nakhoda	Komandan Umum	
2	Mualim.I.	Mengganti Mualim.Jaga	
3	Juru mudi A	Mengganti Juru Mudi Jaga	
4	Markonist	Komunikasi keluar A/P Nakhoda ,tekan SSAS	
5	Kelasi A	Mengoperasikan lampu sorot	
	REGU BURITAN		
1	Mualim.II	Kepala Regu buritan	
2	Mualim.III	Kepala Regu Haluan	
3	Mualim IV	Kepala Regu Samping Kiri dan Kanan	
4	Bosun	Mengoperasikan Slang pemadam kebakaran	
5	Juru Mudi B	Mengoperasikan parashut	
6	Juru mudi C	Mengoperasikan Parashut	
7	Juru masak	Membantu Bosun menangani slang pemadam kebakaran	
8	Pelayan	Menjaga disamping kanan buritan	
9	Kadet Deck A	Menjaga disamping kiri buritan	
10	Kelasi B	Membawa kampak pemotong tali naik perompak	
11	Kelasi C	Membantu mengoperasikan slang pemadam kebakaran	
12	Juru Mudi D	Membantu mengoperasikan slang pemadam	
13	Kadet Deck B	Membantu mengoperasikan slang pemadam	
14	Pumpman	Membantu mengoperasikan slang pemadam	
	REGU KAMAR MESIN		
1	KKM	Komandan kamar mesin	
2	Masinis.I.	Mengganti Masinis Jaga menangani M/E	
3	Masinis.II	Menangani A/E	
4	Masinis.III	Menangani pompa/pompa pemadam	
5	Oliman A	Membantu Masinis II menangani M/E	
6	Oliman B	Membantu Masinis III menangani A/E	
7	Oliman C	Membantu Masinis IV menangani pompa-pompa	
8	Mandor	Pembantu umum di kamar mesin	
9	Cadet Mesin A	Membantu masinis III	
10	Cadet Mesin B	Membantu masinis IV	

Keterangan : - Setiap Kepala Regu Membawa Radio HT
 - Setiap Kepala Regu Melaporkan Kejadian

Lampiran 2

PENGESAHAN AWAK KAPAL
NOMOR IMO : 9160839

TANGGAL KEBERANGKAYAN :
JURAH AWAK :

NAMA KAPAL : MT. ETERKAL OIL 1
ASAL :
NAMA PERUSAHAAN : PT. TAY
TUJUAN :

NO	NAMA	TGL. LAHIR	KERANGKASAN	No.Sertifikat	NO. BIRLAUT	EXPIRED	JAWATAN	SERTIFIKAT
01	Capt. Abdul Hadi	26.04.1960	Indonesia	6200000544	L063505	13.07.2021	Master	ANT-I
02	Dwi Churyanto	05.07.1971	Indonesia	6200064642	F.309410	30.12.2023	Chief Officer	ANT-II
03	Ujang Mubajin Kusriaji	06.09.1990	Indonesia	6202004434	F.309409	30.12.2023	2nd Officer	ANT-III
04	Muhammad Hadrian Syalputra Nhasvion	12.10.1996	Indonesia	6200479273	F.272299	21.11.2022	3rd Officer	ANT-III
05	Aep Adi Hasan	25.02.1993	Indonesia	6201481596	F.160802	20.07.2023	4th Officer	ANT-III
06	Supriyono	22.03.1963	Indonesia	6200393147	C.088663	24.08.2021	Radio Officer	GOC
07	Achmad Djawaed	05.01.1952	Indonesia	6200361076	F.286670	11.12.2022	Chief Engineer	ATT-I
08	Sagfno	01.09.1971	Indonesia	6200832351	F.216694	22.01.2022	2nd Engineer	ATT-I
09	Sulrso	30.11.1956	Indonesia	6280016072	F.282775	21.01.2023	3rd Engineer	ATT-I
10	Nour Handlarro Fahmi	22.07.1995	Indonesia	6211349197	F.231211	20.06.2022	4th Engineer	ATT-III
11	Afrianto	19.04.1973	Indonesia	6200087881	G.087913	17.05.2024	Pump Man	R.ABLE DECK
12	Supardi	05.03.1965	Indonesia	6200044257	F.087571	05.12.2021	Boatman	RATING
13	Sarwidi	01.08.1960	Indonesia	6201010009	D.052791	14.11.2022	Q.Master	R.ABLE DECK
14	Gagah Azar Mursalin	14.08.1996	Indonesia	6200719554	E.084469	24.08.2022	Q.Master	ANT-IV
15	Mangaraja Theo Siagian	11.04.1992	Indonesia	6201590787	F.238692	13.05.2022	Q.Master	R.ABLE DECK
16	Rahedi	01.05.1967	Indonesia	6200060046	C.069649	11.11.2021	Other	R.ABLE ENG
17	Ruli Sudjana	23.07.1973	Indonesia	6200775444	E.113133	02.02.2022	Other	R.ABLE ENG
18	Slamet	22.06.1958	Indonesia	6200806328	D.048362	23.05.2022	Other	ATT-V
19	Tulus Sunarsono	16.05.1979	Indonesia	6201558986	G.079304	21.04.2024	Other	RATING
20	Januar Ananta Amin	05.01.2001	Indonesia	6211856750	F.201242	21.02.2022	Salor	RATING
21	Widyanoro	22.10.1994	Indonesia	6201472527	F.301848	09.04.2023	Salor	RATING
22	Moh. Lutfi	22.09.1997	Indonesia	6200272853	F.233682	23.04.2022	Cook	RATING
23	Tom Ardiansyah	15.05.1985	Indonesia	6211908916	E.040692	02.07.2023	Meas Boy	BSI
24	Dimas Abdi Pangestu	31.10.1999	Indonesia	6211880199	F.144019	29.08.2023	Deck Cadet	BSI
25	Rerky Fauzi Bahari Budianto	12.06.2000	Indonesia	62119452913	G.071312	21.02.2024	Deck Cadet	BSI
26	Ahmad Dzulkrihul Azarhay	01.06.2000	Indonesia	62119387535	G.012231	06.07.2021	Deck Cadet	BSI

DINKELUARKAN
PADA TANGGAL : Capt. Abdul Hadi
NAHKODA

Spesial (Pengantar/Caricature)

Lampiran 3



PT. BAHTERA PASIFIC LINE
MT. ETHERNAL OIL 1

SHIPS PARTICULAR MT. ETHERNAL OIL 1

- Name of Vessel	: MT. Eternal Oil 1
- Kind of Vessel	: Crude Oil Steal Tanker
- Type of Vessel	: Single Screw Low Speed Diesel Engine
- Owner	: PT. Tanker Armada Nusantara
- Port Register	: Jakarta
- Flag	: Indonesia
- Class	: B K I
- Navigator Area	: Ocean Going (NEAR COSTAL VOYAGE)
- Built By	: DRY DOCKS WORLD SINGAPORE, PTE.-LTD.
- Year Built	: 1996
- Launched	: 17 November 1997
- Delivered	: 16 April 1998
- Hull Number	: 119
- Official number	: 388111
- Call sign	: P M N W
- IMO Number	: 9160839
- MMSI	: 525017094
- Inmarsat C	: 452501139
- Authority Accounting / AAIA	: IA 17
- Port No	: 1099 - H / 98
- L O A	: 158,00 Mtrs
- L B P	: 151,80 Mtrs
- Breadth	: 27,00 Mtrs
- Depth	: 11,50 Mtrs
- Design Draft	: 7,00
- D W T	: 17.500 t
- G R T	: 14.474 t
- N R T	: 4.626 t
- Vessel Intended Cargoes	: Crude Oil / L.S.W.R (max visc. at 100 F488,5)
- Cargo Oil Tank Capacity	: 24.730 M3
- Complements	: 30
- Main Engine	: MAN 7SC35MC2Stroke 6650HP x 170 Rpm 1 set
- Service speed	: 13 Knot at 90% MCR 15 %SM
- Fuel oil Consumption	: 17,6 M3/Dav at 85 %MCR (shop test)
- Propeller	: LIPSS Fixed pitch Ni- AL Bronze
- Auxiliary Generator	: Yanmar M200AL - EN 900 PS 6 Cly 3 Set
- Emergency Generator	: Cummins 6B 75,9 G2 99Kw-1800 Rpm 1 Set
- Cargo Pump	: Kvaerner Co 6BX - 10AANH91 3 Set
- Stripping Pump	: Kvaerner W6,4 ZX -67 2Set
- Boiler	: 100 m3/hrs x 100 m x 1750 Rpm 35 Kw-440/3/60
- Ac Accommodation	: WIESLOCH 25-VO-20 2 Set
- Tank Cleaning Pump	: Carly 5HC - 0109
- Last Docking	: ALL WELLRAG 2244866 - 25 24 111 JULY 2020

(Capt. TRI PURNOMO)
MASTER

Lampiran 5

**SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 714/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/06/2022**

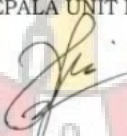
Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : AHMAD DZIKRULLOH AZZARKASY
NIT : 551811136779 N
Prodi/Jurusan : NAUTIKA
Judul : MENINGKATKAN KEMAMPUAN ANAK BUAH KAPAL (ABK) DALAM MENGHADAPI SITUASI DARURAT GUNA MENUNJANG KESELAMATAN DI MT. ETERNAL OIL 1

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 24 %* (Dua Puluh Empat Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 28 Juni 2022
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN


ALFI MARYATI, SH
NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:

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