



**ANALISIS PELAKSANAAN *DRILL* GUNA
MENUNJANG KESELAMATAN AWAK KAPAL DI
MV. DK 02**

SKRIPSI

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

Oleh

MUHAMMAD FA'IS NOOR RAHMAN

NIT. 551811136815 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2022



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2022



**ANALISIS PELAKSANAAN *DRILL* GUNA
MENUNJANG KESELAMATAN AWAK KAPAL DI
MV. DK 02**

SKRIPSI

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

Oleh

**MUHAMMAD FA'IS NOOR RAHMAN
NIT. 551811136815 N**

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

2022

HALAMAN PERSETUJUAN

ANALISIS PELAKSANAAN *DRILL* GUNA MENUNJANG

KESELAMATAN AWAK KAPAL DI MV. DK 02

Disusun Oleh



MUHAMMAD FA'IS NOOR RAHMAN
551811136815


Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang


Semarang, 04-07-2022.

Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodelogi dan Penulisan

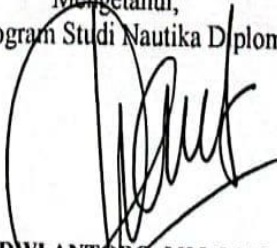


Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO., M.Si
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19710521 199903 1 001



Capt. KAROLUS GELEUK SENGADJI, M.M
Penata Utama Muda (IV/c)
NIP. 19591016 199503 1 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi Nautika Diploma IV



Capt. DWI ANTORO, MM, M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19740614 199808 1 001

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Skripsi dengan judul “Analisis Pelaksanaan *Drill* Guna Menunjang Keselamatan Awak Kapal di MV. DK 02” karya,

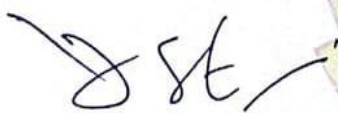

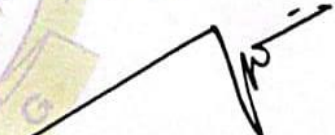
Nama : Muhammad Fa'is Noor Rahman

NIT : 551811136815 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari *Rabu*, tanggal *6 Juli 2022*.

Semarang, *6 Juli 2022*.

Penguji I,  **Panitia Ujian**  **Penguji II,**  **Penguji III,**

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

Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO., M.Si
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19710521 199903 1 001

MOH. ZAENAL ARIFIN, S.ST, M.M
Penata (III/c)
NIP. 19760309 201012 1 002

Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

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

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Muhammad Fa'is Noor Rahman

NIT : 551811136815 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul "Analisis Pelaksanaan *Drill* Guna Menunjang Keselamatan Awak Kapal di MV. DK 02" karya,

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, 04 Juli 2022

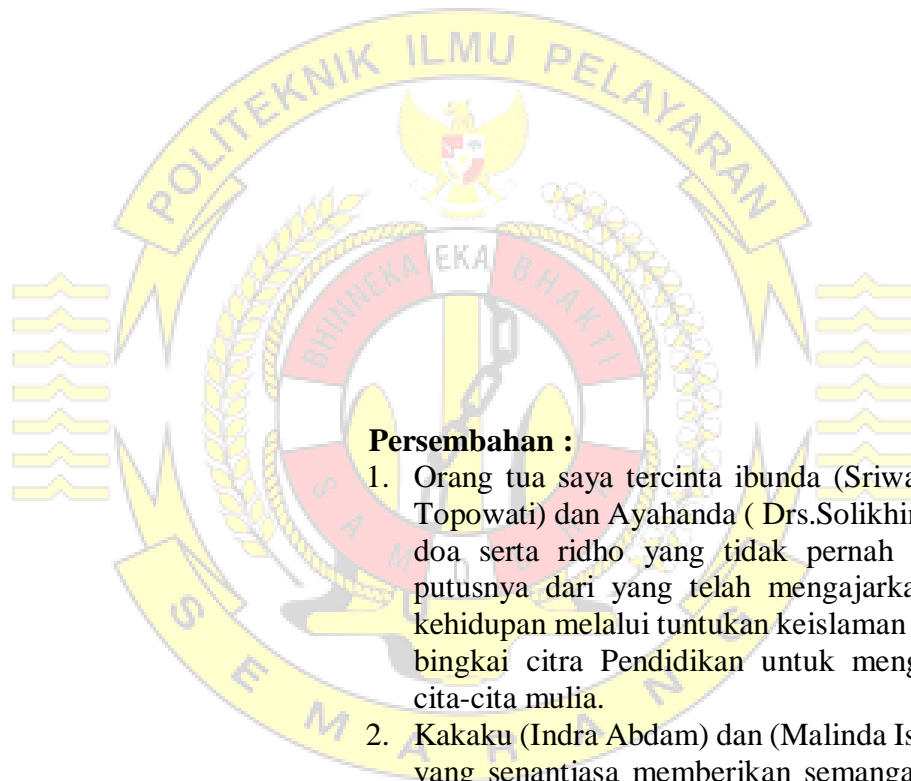
Yang menyatakan,



MUHAMMAD FA'IS NOOR RAHMAN
NIT. 551811136815 N

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. Lakukanlah apa yang kau Yakini
2. Cintai kesibukkanmu
3. Hiduplah untuk memberdayakan orang lain



Persembahan :

1. Orang tua saya tercinta ibunda (Sriwahyuni Topowati) dan Ayahanda (Drs.Solikhin) atas doa serta ridho yang tidak pernah putus-putusnya dari yang telah mengajarkan arti kehidupan melalui tuntukan keislaman dalam bingkai citra Pendidikan untuk menggapai cita-cita mulia.
2. Kakaku (Indra Abdam) dan (Malinda Isnaini) yang senantiasa memberikan semangat juga do'a.
3. Almamaterku PIP Semarang yang selalu memberikan banyak kesan, ilmu dan pengalaman yang berharga.
4. Rekan-rekan seperjuangan taruna/i PIP Semarang Angkatan LV.
5. *Chief* Nickmat, *Second* Beny dan seluruh *crew* MV. DK 02 yang telah memberikan saya ilmu pengetahuan selama dikapal.
6. Teman-teman saya N VIII E yang telah memberikan semangat dalam menyelesaikan skripsi.

PRAKATA

الرَّحِيمِ الرَّحْمَنِ اللَّهُ بِسْمِ

Alhamdulillah, segala puji syukur saya panjatkan kehadiran Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala rahmat dan hidayah-Nya yang telah dilimpahkan kepada hamba-Nya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Sholawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita menuju jalan yang benar.

Skripsi ini mengambil judul “Analisis Pelaksanaan *Drill* Guna Menunjang Keselamatan Awak Kapal di MV. DK 02” yang terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian selama sebelas bulan delapan belas hari praktek laut di perusahaan PT. Karya Sumber Energy.

Dalam usaha menyelesaikan Penulisan Skripsi ini, dengan penuh rasa hormat Peneliti menyampaikan ucapan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang berarti. Untuk itu pada kesempatan ini Peneliti menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat:

1. Capt. Dian Wahdiana, M.M., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar, selaku Ketua Jurusan Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

3. Capt. Anugrah Nur Prasetyo, M.Si, selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.
4. Capt. Karolus Galeuk Sengadji, M.M, selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.
5. Pimpinan beserta Karyawan Perusahaan PT. Karya Sumber Energy yang telah memberikan kesempatan pada Peneliti untuk melakukan penelitian dan praktek di atas kapal.
6. Nakhoda, KKM beserta seluruh awak MV. DK 02 yang telah membantu Peneliti dalam melaksanakan penelitian dan praktek.
7. Ayah dan ibunda tercinta, serta seseorang yang ada dihatiku yang telah memberikan dukungan moril dan spiritual kepada Peneliti selama Penulisan Skripsi ini.
8. Semua pihak dan rekan-rekan yang telah memberikan motivasi serta membantu Peneliti dalam penyusunan Skripsi ini.

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

Semarang, 04 Juli 2022
Peneliti



MUHAMMAD FA'IS N. R.
NIT. 551811136815

ABSTRACT

Noor Rahman, Muhammad Fa'is. 2022. *“Analysis of Drill Implementation to Support the Safety of Crews in MV. DK 02”*. Thesis. Diploma IV Program, Nautical Study Program, Merchant Marine Polytechnic of Semarang, Advisor I: Capt. Anugrah Nur Prasetyo., M.Si, Advisor II: Capt. Karolus Geleuk Sengadji., MM

Discipline and compliance with Standard Operating Procedures is very necessary to support the success of the crew in dealing with an emergency. In dealing with emergencies that occur on the ship, it cannot be separated from the availability of equipment that is in good condition and ready to use and the skills of the crew in using it. Besides this, the tight schedule of the ship which affects the physical and psychological conditions of the crew also plays an important role in this problem.

The formulation of the problem in this study is how the crew's ability to use safety equipment, and how to carry out the drill so that it runs according to Standard Operating Procedures. The research method used is descriptive qualitative approach with data collection techniques of observation, interviews, documentation, and literature study. What is discussed in this study is the ability of the crew to use safety equipment, and how to carry out drills to comply with Standard Operating Procedures.

The conclusion in this study is the ability of the crew to use safety equipment that needs to be done, which causes a decrease in skills and even forgets to use safety equipment, namely because the use of safety equipment is only a formality and the crew pays less attention to the division of tasks in each exercise. How to carry out drill so that it runs according to Standard Operating Procedures, namely by conducting socialization and understanding during the safety meeting and before drill.

Keywords: Crew, Drill, Emergency, Standard Operating Procedure.

ABSTRAKSI

Noor Rahman, Muhammad Fa'is. 2022. “*Analisis Pelaksanaan Drill guna Menunjang Keselamatan Awak Kapal di MV. DK 02*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Anugrah Nur Prasetyo., M.Si, Pembimbing II: Capt. Karolus Geleuk Sengadji., M.M.

Kedisiplinan dan pemenuhan Standar Operasional Prosedur sangat diperlukan untuk menunjang keberhasilan awak kapal dalam menghadapi keadaan darurat. Dalam menangani keadaan darurat di kapal, maka tidak terlepas dari tersedianya alat-alat keselamatan yang kondisinya baik dan siap pakai serta keterampilan awak kapal dalam menggunakannya. Disamping hal tersebut padatnya jadwal kapal berpengaruh pada kondisi fisik dan psikis awak kapal juga berperan penting dalam masalah pelaksanaan *drill*.

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana kemampuan awak kapal dalam menggunakan alat keselamatan, dan bagaimana cara melaksanakan *drill* agar berjalan sesuai Standar Operasional Prosedur. Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif pendekatan kualitatif dengan teknik pengumpulan data observasi, wawancara, dokumentasi, dan studi pustaka. Yang dibahas dalam penelitian ini mengenai kemampuan awak kapal dalam menggunakan alat keselamatan, dan cara melaksanakan *drill* agar sesuai dengan Standar Operasional Prosedur.

Adapun kesimpulan dalam penelitian ini adalah kemampuan awak kapal dalam menggunakan alat keselamatan yang perlu dilakukan, yang menyebabkan penurunan keterampilan bahkan menjadi lupa akan pemakaian alat keselamatan yaitu karena penggunaan alat keselamatan yang hanya formalitas serta kurang memperhatikannya awak kapal terhadap pembagian tugas dalam setiap latihan. Cara melaksanakan *drill* agar berjalan sesuai Standar Operasional Prosedur yaitu dengan dilakukan sosialisasi dan pemahaman pada saat *safety meeting* maupun sebelum dilakukannya *drill*.

Kata Kunci: Awak Kapal, *Drill*, Keadaan Darurat, Standar Operasional Prosedur.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
ABSTRACT	viii
ABSTRAKSI	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I. PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian	6
C. Rumusan Masalah	6
D. Tujuan Penelitian	7
E. Manfaat Hasil Penelitian	7
BAB II. KAJIAN TEORI	9
A. Deskripsi Teori	9
B. Kerangka Penelitian	34

BAB III. METODE PENELITIAN	36
A. Metode Penelitian	36
B. Waktu dan Tempat Penelitian	37
C. Sampel Sumber Data Penelitian	37
D. Teknik Pengumpulan Data	39
E. Instrumen Penelitian	41
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	42
G. Pengujian Keabsahan Data	44
BAB IV. HASIL PENELITIAN	45
A. Gambaran Konteks Penelitian	45
B. Deskripsi Data	47
C. Temuan	49
D. Pembahasan Hasil Penelitian	50
BAB V. SIMPULAN DAN SARAN	70
A. Simpulan	70
B. Keterbatasan Penelitian	70
C. Saran	71
DAFTAR PUSTAKA	72
LAMPIRAN	74
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	97

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 4.1. <i>Review</i> Penelitian Terdahulu	45
Tabel 4.2. <i>Ship Particular</i>	48



DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1. <i>Life Boat</i>	25
Gambar 2.2. <i>Proses Launching</i>	25
Gambar 2.3. <i>Fire Drill</i>	26
Gambar 2.4. <i>Fireman Outfit</i>	26
Gambar 2.5. <i>Briefing MOB</i>	26
Gambar 2.6. <i>Briefing dari Mualim III</i>	26
Gambar 2.7. <i>Oil Spill Response Drill</i>	27
Gambar 2.8. <i>Emergency steering</i>	27
Gambar 2.9. <i>Power on/off emergency steering</i>	27
Gambar 2.10. <i>(HRU) Life raft</i>	28
Gambar 2.11. <i>Persiapan release</i>	28
Gambar 2.12. <i>Kerangka Penelitian</i>	35
Gambar 4.1. <i>Kapal MV. DK 02</i>	49
Gambar 4.2. <i>Muster Station</i>	57

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1 <i>Crew List</i>	74
Lampiran 2 <i>Ship Particular</i>	75
Lampiran 3 Daftar Hadir <i>Safety Meeting</i>	76
Lampiran 4 <i>Muster List</i>	77
Lampiran 5 Tidak Menggunakan <i>Safety Equipment</i>	78
Lampiran 6 Penempatan <i>Fire Extinguisher</i> Yang Tidak Sesuai	79
Lampiran 7 Melakukan Diskusi dan Wawancara Dengan Perwira Jaga	80
Lampiran 8 Upaya Meningkatkan Keterampilan Melalui <i>Briefing/Pengarahan</i>	81
Lampiran 9 Kondisi Peralatan <i>Life Saving Appliances</i>	82
Lampiran 10 Pengecekan Terhadap Tim Keadaan Darurat Akan Tugasnya Masing-Masing Sesuai Dengan Sijil Keadaan Darurat	86
Lampiran 11 Salah Satu Bentuk Peningkatan Keterampilan Awak Kapal Melalui Pelatihan Memakai <i>Fireman Outfit</i>	86
Lampiran 12 Standar Operasional Prosedur	87
Lampiran 13 Transkrip Wawancara	91
Lampiran 14 Hasil Turnitin	96

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kapal merupakan salah satu sarana transportasi laut alternatif terbaik dalam rantai perdagangan dunia, dalam pelayaran yang aman dan nyaman yang semakin dibutuhkan. Seiring meningkatnya aktivitas ekonomi masyarakat, peran transportasi menjadi sangat vital dalam mendukung mobilisasi masyarakat apalagi untuk negara kepulauan seperti Indonesia yang memiliki sekitar 17.000 pulau yang disatukan oleh lautan.

Transportasi laut menjadi sarana konektivitas utama antar pulau di nusantara sekaligus bagi urat nadi perekonomian Indonesia dalam mewujudkan cita-cita bangsa Indonesia sebagai hubungan maritim dunia. Sarana maritim sebagai tulang punggung sistem logistik nasional di mana keselamatan berbagai transportasi harus benar-benar terpenuhi. Jika semua persyaratan keselamatan terpenuhi, semua awak kapal dapat bekerja secara optimal.

Mengingat pentingnya keselamatan dalam pelayaran sebagai penunjang keselamatan awak kapal maka IMO (*International Maritime Organization*) selaku organisasi dunia dalam sektor maritim mengeluarkan *SOLAS 1974* (*Safety of Life at Sea*) yang didalamnya menetapkan aturan tentang tingkatan keselamatan pelayaran yang terdiri dari 3 aspek: konstruksi kapal, peralatan, dan operasional. Aturan dasar pelayaran diatur dalam UU No. 17 Tahun 2008 mengenai keselamatan pelayaran.

Keselamatan pelayaran yang dimaksud ialah kelayakan kapal tersebut. Hal itu sepenuhnya tertuang dalam Pasal 1 ayat 32 sampai dengan 44 UU No. 17 Tahun 2008, dan Pasal 1 ayat 34 secara spesifik memuat keselamatan kapal yaitu keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, mekanikal dan elektrik, stabilitas, tata letak dan perlengkapan, termasuk perlengkapan dan perlengkapan radio, serta komponen elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian, oleh karena itu kapal tersebut disebut laik laut.

Pemicu terjadinya keadaan darurat di atas kapal bergantung pada beberapa faktor seperti kesalahan manusia (*Human Error*), kesalahan peralatan (*Technical Error*), kesalahan prosedur, pelanggaran peraturan, dan kehendak Tuhan (*Act Of God*). Oleh sebab itu para awak kapal harus mengerti terlebih dahulu tentang perkiraan situasi yang akan terjadi apabila kapal mengalami keadaan darurat sehingga sebagai awak kapal dapat mengambil tindakan cepat, tepat, aman dan terkendali untuk mengatasinya.

Dalam menangani keadaan darurat yang terjadi di kapal, maka tidak terlepas dari tersedianya peralatan yang kondisinya baik dan siap pakai serta ketrampilan awak kapal dalam menggunakannya. Oleh karena itu semua peralatan harus dirawat sesuai dengan peraturan yang berlaku dan latihan-latihan penanggulangan/*drill* keadaan darurat, bagi awak kapal harus dilakukan dengan benar dan semaksimal mungkin.

Agar dalam menunjang keselamatan awak kapal berjalan sesuai S.O.P (*Standar Operasional Prosedur*) di kapal terdapat penetapan yakni sebagai berikut:

1. Perusahaan/kapal yang harus menyusun prosedur untuk rencana dan instruksi sebagai prosedur dalam pengoperasian kapal dan penanggulangan keadaan darurat.
2. Penugasan harus diberikan kepada personil yang sesuai dengan kompetensinya.

Adapun S.O.P harus meliputi:

1. Pengaturan pembagian tugas harus jelas dan tegas.
2. Perlu dilakukannya hubungan kerjasama antara kelompok kerja untuk menjamin adanya koordinasi integrasi dan sinkronasi.
3. Pengaturan tentang garis kewenangan dan tanggung jawab.

Dalam hal upaya untuk menjamin keselamatan para awak kapal, perlu adanya komunikasi. Dalam situasi *drill* keadaan darurat juga merupakan faktor penting dalam menanggulangnya yang terjadi di atas kapal baik komunikasi *intern* atau *ekstern*, agar awak kapal dapat berkomunikasi secara efektif dan efisien. Setiap awak kapal harus mampu mengambil tindakan yang tepat bila mendengar dibunyikannya alat-alat isyarat bahaya serta mendengar teriakan orang akan adanya keadaan darurat ataupun mengetahuinya secara langsung.

Drill latihan keadaan darurat (*Emergency Drill*) merupakan latihan-latihan keadaan darurat yang harus dilakukan semaksimal mungkin dengan berpedoman pada sijiil keadaan darurat (*Muster List*) yang telah ditetapkan di

atas kapal, *drill* dilakukan secara rutin sesuai dengan masing-masing keadaan darurat dan pada saat ada pergantian awak kapal yang baru tersebut dapat memahami kewajiban dan tanggung jawab mereka dalam menangani keadaan darurat sesuai dengan *muster list*.

Dalam latihan tersebut, awak kapal akan mempertahankan ketrampilan, meningkatkan personil dan peralatan yang beresiko, serta peralatan dan perlengkapan alat bantu di kapal. Menyangkup kesiapsiagaan awak kapal, *Konvensi International STCW 1978 Annex Chapter II Standarts Regarding the Master and Deck Departement* telah membuat rekomendasi tentang tingkat pelatihan pelaut. Harus dipahami bahwa resolusi ini mengharuskan semua pelaut untuk mejalani pelatihan serius dalam teknik penyelamatan jiwa di laut sebelum naik ke kapal. Pada saat melakukan pelatihan darurat harus mencatatnya di *log book*. Jika latihan tidak dapat dilakukan maka harus mencatat alasannya di *log book*.

Dari kenyataan yang terjadi menunjukkan bahwa yang menghambat kelancaran pelaksanaan upaya penyelamatan adalah kurangnya pengetahuan dan keterampilan awak kapal dalam menggunakan peralatan keselamatan.

Indikator penyebab terjadinya kecelakaan kerja yaitu:¹

1. Kondisi tempat lingkungan kerja, meliputi:
 - a. penyiapan dan penyimpanan barang berbahaya yang dianggap tidak aman.

¹ Badrianto, Yuan, Oktober 2021, *Mengelola SDM Produktif Dan Unggul*, Bandung: CV. Media Sains Indonesia, Hal.144-145.

- b. tempat kerja yang ramai dan padat.
 - c. pembuangan kotoran dan limbah yang tidak tepat.
2. Penggunaan peralatan kerja antara lain:
- a. keausan atau kerusakan pada pengaman peralatan kerja.
 - b. penggunaan mesin dan elektronik tanpa pengaman keselamatan pencahayaan yang tepat.

Kecelakaan kerja tidak dapat diterima tanpa kewaspadaan di tempat kerja dan pekerja harus mengikuti instruksi keselamatan kerja. Hal ini terutama berlaku bagi pekerja yang terlibat langsung dalam peralatan yang membahayakan keselamatan.²

Hal ini disebabkan kurangnya kesadaran dari para awak kapal sendiri dan kurangnya pelatihan keselamatan (*Emergency Drill*) yang belum optimal dikarenakan ketidakseriusan dalam setiap upaya melaksanakan pelatihan keselamatan seperti halnya yang terjadi di kapal peneliti ketika melakukan praktek laut di MV. DK 02. Untuk itu peneliti tertarik melakukan latihan keselamatan. Dari berbagai alasan tersebut di atas, peneliti terdorong untuk mengangkat topik penelitian ini dan mendedikasinya untuk skripsi. Oleh karena itu, peneliti membuat skripsi dengan judul:

“Analisis Pelaksanaan *Drill* Guna Menunjang Keselamatan Awak Kapal di MV. DK 02”

² Sarfilianty A, Sep 2018, Kewirausahaan *Pola Pikir, Pengetahuan dan Keterampilan*, Hal. 202, Edisi-2, Cet-1, Jakarta: Prenadamedia Group.

B. Fokus Penelitian

Agar tujuan penulisan dapat tercapai dengan baik, oleh karena itu, peneliti membatasi masalah yang akan dibahas. Dalam skripsi ini, fokus penelitian adalah pada pengalaman peneliti dalam melakukan praktek berlayar di atas kapal MV. DK. 02 milik PT. Karya Sumber Energy, yaitu mengenai pelaksanaan latihan keadaan darurat (*Emergency Drill*) yang meliputi latihan kebakaran (*Fire Drill*), latihan sekoci (*Life Boat Drill*), latihan meninggalkan kapal (*Abandon Ship*), latihan terjadinya tumpahan minyak (*Oil Spill Response Drill*), latihan kemudi daruat (*Steering Gear Failure Drill*), latihan penggunaan alat keselamatan jiwa (*Life Saving Appliances Drill*), aturan dalam melaksanakan drill sesuai standar operasional prosedur, dan peralatan penunjang keselamatan yang ada di kapal pada umumnya yang dilaksanakan di kapal MV. DK 02 tempat peneliti melaksanakan praktek laut.

C. Rumusan Masalah

Dari pengamatan peneliti saat melakukan praktek laut di MV. DK 02 pelatihan keadaan darurat (*Emergency Drill*) masih jauh dari yang diharapkan dan belum optimal, namun ada beberapa hal yang menyebabkan belum optimalnya pelatihan keadaan darurat di MV. DK 02. Upaya yang dapat dilakukan untuk mengoptimalkan pelaksanaan pelatihan keadaan darurat, kedua hal tersebut memungkinkan peneliti untuk mengidentifikasi rumusan masalah. Berdasarkan judul dan latar belakang di atas, maka pokok permasalahan yang dituangkan dalam skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kemampuan awak kapal dalam menggunakan alat keselamatan?
2. Bagaimana cara melaksanakan *drill* agar berjalan sesuai S.O.P?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan penjelasan latar belakang dan rumusan masalah tersebut, maka tujuan penulisan skripsi ini adalah:

1. Mengetahui kemampuan awak kapal dalam menggunakan alat keselamatan
2. Mengetahui pelaksanaan *drill* yang berjalan sesuai *Standar Operasional Prosedur*

E. Manfaat Hasil Penelitian

Berdasarkan permasalahan di atas, peneliti berharap beberapa manfaat dapat dicapai dengan cara-cara berikut:

1. Manfaat secara teoritis

Dengan melakukan pelatihan di bawah konvensi (*SOLAS 1974*) dilaut, pembaca dapat melakukan pelatihan darurat dan teknik penyelamatan jiwa di laut untuk diterapkan apabila dalam keadaan darurat.

2. Manfaat secara praktis

- a. Untuk peneliti

- 1) sebagai salah satu syarat untuk lulus dari program Diploma IV dengan jurusan nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP).

Semarang dengan gelar Sarjana Sains Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel).

2) melatih peneliti untuk mengungkapkan pikiran dan pendapat mereka dengan kata-kata yang mudah dipahami.

b. Untuk institusi

Agar dapat menambah referensi pengetahuan tentang pelaksanaan *drill* agar berjalan sesuai Standar Operasional Prosedur bagi peminat ilmu Nautika Kapal Niaga khususnya di bidang keselamatan pelayaran.

c. Untuk perusahaan pelayaran

Sebagai saran dan inspirasi bagi seluruh awak kapal untuk benar-benar mengefektifkan pelatihan darurat dan pemeliharaan alat keselamatan di kapal MV. DK 02.

d. Untuk pembaca

Agar dapat menguasai situasi keadaan darurat dengan cepat, aman dan akurat dan menggunakan peralatan dengan baik.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Mengetahui hasil pengamatan secara langsung di lapangan bahwa pelaksanaan *drill* keadaan darurat yang dilakukan di MV. DK 02 masih kurang dari kata optimal sebagai penunjang keselamatan awak kapal. Oleh karena itu, peneliti dapat menyimpulkan bahwa ada beberapa hal pokok yang perlu diperhatikan serta dilakukan secara optimal.

Agar memudahkan pembaca untuk memahami isi penelitian ini peneliti dapat menjelaskan arti dari pelaksanaan *drill* guna menunjang keselamatan awak kapal dari definisi berikut ini:

1. Definisi-Definisi

a. Definisi Pelaksanaan dari beberapa sumber

- 1) Definisi pelaksanaan adalah suatu proses berupa rangkaian kegiatan yang dikembangkan dari suatu kebijakan untuk mencapai suatu tujuan dan kebijakan tersebut secara programatis direduksi menjadi suatu proyek.³
- 2) Pengertian pelaksanaan adalah keseluruhan proses yang memotivasi bawahan untuk bekerja dengan cara yang pada akhirnya ingin

³Catharina Vista, Juli 2020, *Manajemen Kerja*, Sumber dari https://www.google.co.id/books/edition/Manajemen_Kinerja/VEFPEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=1.

mereka kerjakan guna mencapai tujuan organisasi secara efisien dan ekonomis.⁴

b. Definisi *Drill* dari beberapa sumber

Drill adalah suatu latihan yang dilaksanakan di atas kapal yang bertujuan untuk memberi pemahaman dan pelatihan bagi semua awak kapal sehingga setiap awak kapal mengetahui tanggung jawab dan tugasnya serta tindakan yang harus diambil jika terjadi keadaan darurat di kapal.

Drill adalah pelatihan berulang dari awak kapal untuk memperoleh keterampilan tertentu yang pada akhirnya sepenuhnya dikuasai.⁵

c. Definisi Awak Kapal dari beberapa sumber

Awak kapal adalah orang yang dipekerjakan atau dikontrak oleh pemilik kapal atau operator di atas kapal dan untuk melakukan tugas di kapal sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam *crew list*.⁶

Awak kapal ialah mereka yang tercantum dalam daftar bahari/sijil awak kapal (monsterol), dan mereka itu diangkat oleh pengusaha kapal untuk bekerja diatas kapal guna melakukan dinas awak kapal. (Djohari Santosa, 2004:57 dalam buku “Pokok-Pokok Hukum Perkapalan”).

⁴Catharina Vista O. F, Juli 2020, *Manajemen Kerja*, Sumber dari https://www.google.co.id/books/edition/Manajemen_Kinerja/VEFPEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=1.

⁵Ovan, Februari 2022, *Strategi Belajar Mengajar Matematika*, Sumber dari https://www.google.co.id/books/edition/Strategi_Belajar_Mengajar_Matematika/krJeEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0.

⁶ Tim Penyusun, UU RI No. 17 Thn 2008, *Undang-Undang Tentang Pelayaran*, Sumber dari <https://jdih.esdm.go.id/storage/document/UU%20No.%2017%20Tahun%202008%20Pelayaran.pdf>, Hal.7.

d. Definisi Keadaan Darurat dari beberapa sumber

Keadaan darurat (*Emergency Situation*) adalah suatu kondisi abnormal yang cenderung atau dapat membahayakan keselamatan orang, harta benda, atau lingkungan.⁷

Keadaan darurat adalah keadaan di luar kondisi normal kapal dan cenderung membahayakan jiwa, harta benda, dan lingkungan kapal.⁸

- 1) Sijil keadaan darurat (*Muster List*), merupakan daftar yang memuat nama dan jabatan awak kapal, serta tugas-tugas khusus yang harus dilakukan untuk mengatasi keadaan darurat yang mungkin terjadi di atas kapal.
- 2) Stasiun kumpul (*Muster Station*), merupakan suatu tempat digeladak terbuka untuk tempat berkumpul semua orang dikapal pada waktu terjadi keadaan darurat.

e. Definisi Keselamatan dari beberapa sumber

Keselamatan (*safety*) adalah perlindungan pekerja dari cedera akibat kecelakaan kerja.⁹ Keselamatan kerja adalah keselamatan yang berkaitan dengan mesin, peralatan kerja, bahan, metode kerja dan lingkungan kerja.¹⁰

⁷ Datep Purwa S, Oktober 2013, *Prosedur Darurat dan SAR*, Ed.1, Cet.2, Yogyakarta:Deepublish.

⁸ Agus Hadi P, Juni 2019, *Prosedur Darurat dan SAR*, Edisi 1, Cet-1, Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

⁹ Candrianto, 18 November 2020, *Pengenalan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja*, Penerbit: Literasi Nusantara, Sumber dari https://www.google.co.id/books/edition/PENGENALAN_KESELAMATAN_DAN_KESEHATAN_KER/igMEAAAQBAJ?hl=id&gbpv=1&dq=definisi+keselamatan&pg=PR5&printsec=frontcover, Hal.7.

¹⁰ Candrianto, 18 November 2020, *Pengenalan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja*, Penerbit: Literasi Nusantara, Hal.3-4.

Adapun manajemen keselamatan internasional, yang dituangkan dalam (*International Safety Management Code-ISM Code*):

- 1) Melalui penerapan resolusi *IMO A. 741 (XVIII)*, memberikan standar internasional untuk pengelolaan dan pengoperasian kapal yang aman serta pencegahan pencemaran.
- 2) Melalui penerapan resolusi *IMO A. 443 (XI)*, dewan mendesak semua pemerintah untuk mengambil langkah untuk membantu nakhoda bertanggung jawab atas keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan laut.
- 3) Melalui penerapan resolusi *IMO A. 680 (XVII)*, dewan mengakui bahwa manajemen yang tepat diperlukan untuk memenuhi kebutuhan kapal untuk memenuhi standar keselamatan dan perlindungan lingkungan yang tinggi.

2. Keadaan Darurat di Atas Kapal

a. Jenis Keadaan Darurat

Keadaan darurat diatas kapal dapat terjadi kapan saja dan bagaimana usaha pencegahan yang dilakukan:

- 1) senantiasa mengadakan pengecekan secara periodik keadaan kapal atas bahaya-bahaya yang akan terjadi.
- 2) *LSA* dan *MFA* harus di *check* dan *up date*, sehingga bisa digunakan sewaktu-waktu diperlukan.
- 3) melaksanakan latihan-latihan penanggulangan keadaan darurat.
- 4) memberikan *familiarization* pada awak kapal yang baru naik.

Dalam *Personal Safety And Social Responsibility, Basic Safety Training (BST) Modul-4* Badan Diklat Perhubungan¹¹. Kapal merupakan suatu bangunan terapung yang bergerak dengan gaya dorong yang berbeda pada rute yang berbeda dalam jangka waktu tertentu, kapal menghadapi berbagai masalah yang dapat disebabkan oleh berbagai faktor seperti cuaca, kondisi kanal, manusia dan kapal. Oleh kemampuan manusia dan akhirnya mengganggu perjalanan kapal.

Kecelakaan kapal pada umumnya dapat berupa kecelakaan yang dapat ditangani secara langsung, dan Nakhoda serta semua awak kapal harus terlibat untuk menangani kecelakaan atau meninggalkan kapal, bahkan jika diperlukan bantuan langsung dari pihak tertentu. Ini adalah kasus yang harus dilakukan.

Karena situasi rintangan navigasi dapat diklasifikasikan sebagai keadaan darurat berdasarkan sifat kecelakaan itu sendiri, Ada 6 (enam) jenis keadaan darurat yang sering terjadi di atas kapal dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

1) *Collision* (tubrukan)

Situasi darurat yang disebabkan oleh tabrakan kapal ke kapal atau kapal ke dermaga dapat menyebabkan kerusakan pada kapal, tumpahan minyak ke laut pada kapal tanker dan mengakibatkan terjadinya kebakaran. Situasi lainnya adalah kepanikan atau

¹¹ Badan Diklat Perhubungan, 2000, BST Modul-4, *Personil Safety and Sosial Responsibility*, Hal.8, Cet-1, Jakarta.

ketakutan penumpang kapal. Ini sebenarnya memperlambat tindakan awak kapal ketika mencoba menangani atau meminimalkan keadaan darurat.

2) *Pollution* (pencemaran)

Pencemaran laut dapat diakibatkan oleh pembuangan limbah dan tumpahan minyak oleh *bunkering*, emisi limbah dari kapal tanker, pembuangan limbah ruang mesin di atas ambang batas 15 ppm, dan tumpahan muatan kapal tanker karena tubrukan atau kebocoran.

Upaya mengatasi terjadinya pencemaran lingkungan, memerlukan potensi risiko yang harus ditanggung oleh peralatan, pekerja terampil, dan pihak-pihak yang melanggar aturan pengendalian pencemaran untuk mengatasi pencemaran lingkungan yang diakibatkannya.

3) *Flooding* (kebocoran)

Kebocoran dari kapal bisa terjadi dikarenakan kapal kandas, namun bisa juga disebabkan oleh kerusakan kulit pelat kapal akibat benturan, kebakaran, atau korosi, sehingga kapal tenggelam jika tidak segera diperbaiki.

Air masuk dengan cepat sementara kemampuan mengelola tumpahan terbatas, sehingga sulit untuk mengatur situasi bahkan pada kapal yang miring (*list*). Keadaan darurat ini diperumit oleh kenyataan bahwa upaya untuk mengelola situasi tidak didasarkan

pada prinsip-prinsip keselamatan dan kesatuan, jika pengambilan keputusan dan implementasi tidak sepenuhnya dilakukan oleh semua awak kapal.

4) *Man Over Board* (orang jatuh ke laut)

Orang yang jatuh ke laut merupakan suatu bentuk kecelakaan, menjadikan keadaan darurat untuk diselamatkan/dibantu.

Dukungan yang diberikan tidak akan mudah karena tergantung pada kondisi cuaca saat itu. Keterampilan dan kemampuan awak kapal yang memberikan dukungan, dan peralatan yang tersedia.

5) *Grounding* (kandas)

Kapal kandas umumnya terdapat tanda-tanda baling-baling semakin berat, asap tiba-tiba menghitam, lambung kapal bergetar, kecepatan kapal berubah dan tiba-tiba berhenti. Jika kapal berhenti tiba-tiba, perwira harus segera menempatkan posisi kapal pada peta dan membandingkan kedalaman kapal dengan *draft* kapal untuk mengetahui apakah kapal telah kandas. Posisi kapal saat kandas tergantung dari dasar laut dan permukaan sungai. Jika dasar laut atau karang menyebabkan kerusakan parah pada kapal, tentu lambung kapal akan robek dan bocor.

Ketika ada risiko kapal akan bocor tangki muatan dan menyebabkan polusi, atau tenggelam ketika air yang masuk ke kapal tidak terkendali.

6) *Fire/explosion* (kebakaran/ledakan)

Kebakaran kapal dapat terjadi di beberapa lokasi pada kapal yang memiliki kondisi kebakaran, antara lain:

a) Bahan yang mudah terbakar

Semua benda di kapal dapat terbakar jika berada di atas titik nyala benda tersebut. Titik nyala adalah suhu terendah suatu bahan dapat berubah menjadi uap dan menyala ketika terkena api. Semakin rendah titik nyala suatu bahan/komoditas, semakin mudah terbakar, dan semakin tinggi titik nyala suatu bahan/komoditas, semakin sulit untuk terbakar. Misalnya, zat dengan titik nyala rendah dianggap mudah terbakar.

b) Sumber panas dapat menimbulkan kebakaran

Panas merupakan salah satu penyebab terjadinya kebakaran. Panas yang diterima suatu benda mengubah suhu benda, akhirnya melebihi titik nyala benda dan membakar benda tersebut.

c) Oksigen

Oksigen adalah unsur ketiga yang dapat menyebabkan kebakaran. Dalam kondisi normal, persentase oksigen di udara adalah 21%, tetapi pembakaran di udara normal membutuhkan setidaknya 15% oksigen.

Jika 3 (tiga) syarat di atas untuk kebakaran kapal terpenuhi, kapal akan terbakar. Untuk mencegah hal ini, salah satu dari tiga

kondisi kebakaran harus dihilangkan. Ini membutuhkan awak kapal yang berkualifikasi dan terlatih.

Meskipun ada awak kapal yang memenuhi syarat, situasi kebakaran di atas kapal sangat berbeda dari keadaan darurat lainnya. Dalam situasi seperti itu, suhu di sekitar kapal tinggi, yang dapat menyebabkan ledakan dan ruang gerak terbatas. Untuk mengatasinya, terkadang terjadi kepanikan awak kapal untuk mengatasi situasi tersebut. Juga, peralatan yang dipakai tidak sesuai atau lokasi penyimpanan telah diubah.

Dalam berbagai jenis keadaan darurat yang sering terjadi di kapal dan akibat yang ditimbulkannya, awak kapal harus selalu siap menghadapi kondisi ini, para awak kapal perlu tahu tindakan apa yang harus diambil untuk memprediksi suatu peristiwa darurat dengan mengikuti latihan sesuai prosedur yang ditentukan oleh SOLAS.

b. Faktor Utama Timbulnya Keadaan Darurat

Suatu keadaan darurat yang terjadi di kapal pasti ada penyebab serta alasan yang tidak *instan*. Menurut pengamatan secara langsung, ada 5 (lima) faktor utama terjadinya keadaan darurat:

1) *Technical Error* (kesalahan peralatan)

Peralatan yang tidak berfungsi dengan baik mengandung informasi yang tidak benar dan dapat menyebabkan kecelakaan pelayaran.

2) *Human Error* (kesalahan manusia)

Kecelakaan pelayaran disebabkan oleh situasi krisis di kapal karena kesalahan manusia, dan mereka tidak memahami dan menerapkan ketentuan aturan keselamatan selama bekerja, sehingga terjadi kelalaian dan masalah.

3) Pelanggaran Terhadap Peraturan

Pelanggaran oleh pihak-pihak yang terlibat dalam pengoperasian kapal berdasarkan aturan yang ditetapkan untuk kapal dapat menyebabkan kecelakaan laut.

4) *Procedural Error* (kesalahan prosedur)

Pekerjaan yang salah di kapal dapat menyebabkan kecelakaan laut. Keadaan ini terjadi karena awak kapal tidak teliti/memahami ketentuan yang terdapat dalam peraturan keselamatan (*Safety Regulation*) dan tidak tertib pada saat melakukan pekerjaan.

5) *Act Of God* (kehendak tuhan yang maha kuasa)

Takdir Tuhan Yang Maha Esa bisa datang kapan saja, dan para awak kapal berusaha sekuat tenaga untuk mengatasinya.

c. Pola Penanggulangan Keadaan Darurat

Pola terpadu yang mampu mengintegrasikan seluruh kegiatan atau penanggulangan secara cepat, tepat, aman dan terkendali dengan dukungan pihak eksternal, sumber daya manusia dan fasilitas.

Dengan memahami pola keadaan darurat ini, dapat menyadari manfaat berikut:

- 1) dapat menguasai keadaan (*Under Control*).
- 2) meminimalkan kerusakan material dan lingkungan.
- 3) pencegahan atau kemungkinan kerusakan karena kejadian darurat.

Menanggulangi keadaan darurat memerlukan beberapa langkah untuk mencegahnya:

- 1) Pendataan

Dalam menghadapi keadaan darurat yang diketahui, selalu diputuskan untuk mengambil langkah-langkah untuk menghadapi peristiwa tersebut, sehingga besarnya keadaan darurat dapat membahayakan manusia/pelaut, kapal dan lingkungan. Perlunya pengumpulan data tentang bagaimana dan tanggapan sesuai dengan sarana dan prasarana yang tersedia.

Cara pendataan sebagai berikut:

- a) tingkat kerusakan kapal.
 - b) masalah keselamatan kapal.
 - c) keselamatan manusia.
 - d) kondisi manusia.
 - e) kemungkinan membahayakan dermaga atau kapal lain.
- 2) Mempersiapkan/menetapkan peralatan yang cocok

Sarana dan prasarana yang digunakan disesuaikan dengan keadaan darurat yang dialami, dengan mempertimbangkan kemampuan kapal atau orang untuk keluar dari keadaan darurat sampai keadaan kembali normal.

Perwira atau awak kapal yang terlibat dalam operasi untuk menangani keadaan darurat ini harus dapat bekerja sama dengan pihak lain: dermaga, kapal lain atau tim SAR jika diperlukan.

Peralatan yang dipergunakan dalam keadaan darurat adalah *breathing apparatus, alarm, fireman outfit*, tandu, alat komunikasi.

3) Mekanisme Kerja Manajemen Keadaan Darurat

Setiap kapal membutuhkan tim yang bertanggung jawab untuk merencanakan dan mengimplementasikan respon terhadap keadaan darurat. Keadaan darurat ini mencakup semua aspek tindakan darurat, termasuk manajemen personel, prosedur dan tanggung jawab, organisasi, sistem, komunikasi, pusat pemantauan, inventaris, dan detail lokasi.

Tindakan yang diambil antara lain:

a) Persiapan

Tentukan langkah-langkah persiapan yang diperlukan untuk menangani keadaan darurat di kapal.

b) Pelaksanaan

Menetapkan prosedur kerja khusus untuk setiap keadaan darurat yang mungkin terjadi di atas kapal.

c) Evaluasi

Menentukan metode evaluasi hasil pelaksanaannya.

Langkah-langkah di atas harus mencakup semua jenis keadaan darurat, seperti kebakaran, kandas dan polusi, dan harus dipahami

dengan baik dan dilakukan dengan benar oleh para pelaku yang terlatih secara teratur.

Pola istirahat yang cukup mempunyai peranan yang penting bagi awak kapal untuk sewaktu-waktu latihan keadaan darurat di laksanakan kondisi awak kapal tetap terjaga dan tidak ada alasan bagi awak kapal untuk tidak mengikuti *drill*.

Semua aktivitas di atas merupakan mekanisme kerja yang mudah dilakukan oleh manajemen di kapal, memungkinkan keadaan darurat dilakukan secara bertahap dari waktu ke waktu, keamanan, kelancaran dan dengan biaya yang wajar. Untuk itu, peran aktif awak kapal tidak hanya mengedepankan rasa tanggung jawab berdasarkan prinsip hidup bermasyarakat di atas kapal, tetapi juga sangat bergantung pada kemampuan individu untuk memahami mekanisme kerja yang ada.

Mekanisme kerja yang terjadi dalam keadaan darurat tentu sangat berbeda dengan situasi normal. Kemampuan manuver yang tinggi selalu menjadi ciri keadaan darurat di area kerja yang sering kali tidak tepat waktu karena persyaratan keselamatan. Oleh karena itu, loyalitas terhadap rasa aman bersama tampaknya selalu mendorong ikatan etos kerja dan rasa persatuan.

d. *Ship Board Emergency Contingency Plans*

Suatu rencana atau program kerja untuk menghadapi segala jenis kemungkinan keadaan darurat di atas kapal berdasarkan pola terpadu,

yang mampu mengintegrasikan penanggulangan/kegiatan secara cepat, tepat, aman dan terkendali dengan dukungan instansi terkait, sumber daya manusia dan fasilitas tersedia.

Isi pokok *Emergency Contingency Plan*:

1) Organisasi keadaan darurat

Organisasi adalah mekanisme yang menyatukan kegiatan untuk menyelesaikan pekerjaan. Definisi ini menekankan pada mekanisme kerja dalam suatu organisasi untuk mencapai tujuannya.¹²

Organisasi darurat adalah organisasi yang dibentuk di atas kapal untuk menangani keadaan darurat yang mencakup pusat komando, kelompok kesadaran darurat, kelompok pendukung, dan kelompok ahli kapal.

Maksud dibuatnya organisasi keadaan darurat:

Memberikan petunjuk/pedoman kepada awak kapal untuk mengatasi terjadinya keadaan darurat di kapal, sehingga dampak yang ditimbulkan dapat diminimalisir semaksimal mungkin.

Tujuan dibuatnya organisasi keadaan darurat:

Sehingga perhatian terhadap keadaan darurat yang terjadi di atas kapal dapat dilakukan dengan cepat, tepat, aman dan terkendali, sehingga akibat yang ditimbulkan benar-benar dihilangkan.

¹² Budi, April 2021, *Pendidikan dan Manajemen (Analisis Kepemimpinan Madrasah)*, Hal.2. Medan: CV. Pusdikra Mitra Jaya.

Keuntungan dibuat organisasi keadaan darurat:

- a) tugas dan tanggung jawab tidak terlalu berat.
- b) menambah kedisiplinan dan tanggung jawab terhadap tugas masing-masing.
- c) perintah/instruksi lebih terarah karena adanya satu komando.

2) Isyarat-isyarat bahaya

Tanda-tanda yang dapat digunakan untuk memperingatkan bahwa kapal kita dalam keadaan darurat dan meminta bantuan segera.

3) Lintas penyelamatan diri (*Escape Route*)

Rute yang ditentukan di kapal yang dapat digunakan untuk mencapai stasiun dikumpulkan saat kapal dalam keadaan darurat.

4) Nomor telephone yang dapat dihubungi

Nomor *emergency* yang setiap saat dapat dihubungi untuk bisa memberikan *advice*/arahan dalam mengatasi keadaan darurat di atas kapal seperti, DPA, pejabat *port authority*, stasiun radio pantai.

e. Manfaat dari Latihan Keadaan Darurat Diatas Kapal

Latihan (*training*) adalah program pelatihan yang dirancang secara sistematis untuk melatih awak kapal agar mencapai hasil yang maksimal.¹³

¹³ Zusyah dan Sugiharto, April 2021, *Alat Pelontar Bola Futsal ZPD Untuk Keterampilan Teknik Permainan Futsal*, Cet-1, Malang: Ahlimedia Press, Hal.33.

Manfaat yang didapat dari latihan keadaan darurat diatas kapal yaitu:

- 1) menjaga keterampilan awak kapal dalam menggunakan peralatan keselamatan dan menanggulangi keadaan darurat.
- 2) menjaga kesiapan fisik dan mental awak kapal.
- 3) biasakan diri awak kapal dalam keadaan darurat sehingga dapat mengurangi kepanikan jika terjadi keadaan darurat.
- 4) periksa kondisi peralatan untuk memastikan semua alat selalu dalam kondisi siap.
- 5) melaksanakan ketentuan dan peraturan dalam SOLAS.

3. Teori-Teori Tentang *Drill* Keadaan Darurat

a. Aturan Pelaksanaan *Drill* Sesuai SOLAS 1974

Berdasarkan aturan SOLAS pelatihan *drill* harus wajib dilakukan agar mereka familiar mengenai tugas dan tanggung jawabnya disaat menghadapi keadaan darurat di kapal, hasil latihan di catat di *log book*, jika tidak melaksanakan latihan maka tulis alasannya di *log book*.

Latihan yang dilaksanakan awak kapal diantaranya:

1) *Lifeboat Drill* (pelatihan penggunaan sekoci)

Melalui pengenalan sekoci dan perlengkapannya, anggota awak kapal baru harus mendapatkan pelatihan tentang cara menggunakan perlengkapan sekoci sebulan sekali, termasuk mengoperasikan mesin sekoci, secara total. Pelatihan berlangsung

dalam waktu 24 jam setelah kapal meninggalkan pelabuhan dan mengganti lebih dari 25% awak kapal.



Gambar 2.1. *Life Boat*

Sumber: Data kapal, diambil pada 07 Maret 2021



Gambar 2.2. Proses *Launching*

Sumber: Data kapal, diambil pada 07 Maret 2021

2) *Fire Drill* (pelatihan kebakaran)

Kebakaran harus dipadamkan dalam waktu 24 jam setelah keberangkatan, kecuali kasus kebakaran dilakukan setidaknya sebulan sekali atau saat menuju perairan sempit sebagai tindakan pencegahan sederhana saat mengganti 25% awak kapal atau lebih. Dalam satu bulan, anggota awak kapal baru harus dilatih dalam pengoperasian semua peralatan pemadam kebakaran. Setiap *drill emergency fire pump* harus dihidupkan.



Gambar 2.3. *Fire Drill*

Sumber: Data kapal, diambil pada 07
Maret 2021



Gambar 2.4. *Fireman Outfite*

Sumber: Data kapal, diambil pada 07
Maret 2021

3) *Abandhon Ship* (latihan meninggalkan kapal)

Meninggalkan kapal/meluncurkan sekoci ke permukaan setidaknya setiap 3 (tiga) bulan sekali, setiap awak kapal harus mengikuti pelatihan meninggalkan kapal yang mencakup pengoperasian sekoci dan manuver di permukaan air. Sistem *free fall* dilatih minimal setiap 6 (enam) bulan sekali.



Gambar 2.5. *Briefing MOB*

Sumber: Data kapal, diambil pada 07
Maret 2021



Gambar 2.6. *Briefing* dari Muallim III

Sumber: Data kapal, diambil pada 07
Maret 2021

4) *Oil Spill Response Drill* (latihan saat terjadi tumpahan minyak)

Penanggulangan Pencegahan Pencemaran (PPP) atau latihan SOPEP (*Shipboard Oil Pollution Emergency Plan*), latihan selama 1 (satu) bulan harus dilakukan secara rutin oleh Muallim I di bawah bimbingan Nakhoda.



Gambar 2.7. *Oil Spill Response Drill*
Sumber: Data kapal, diambil pada 07 Maret 2021

5) *Steering Gear Failure Drill* (latihan kemudi darurat)

Latihan kemudi darurat, setiap 3 (tiga) bulan sekali minimal latihan hanya dilakukan pada saat kapal berada di laut. Nakhoda dan KKM bertanggung jawab atas pelaksanaan latihan.



Gambar 2. 8. *Emergency steering*
Sumber: Data kapal, diambil pada 09 April 2021



Gambar 2.9. *Power on/off emergency steering*
Sumber: Data kapal, diambil pada 09 April 2021

6) *Life Saving Appliances Drill* (latihan penggunaan peralatan keselamatan jiwa)

Pelatihan penggunaan peralatan keselamatan jiwa harus diberikan instruksi kepada awak kapal baru tentang penggunaan peralatan pendukung keselamatan selambat-lambatnya 2 (dua) minggu, setiap 2 (dua) bulan. ABK harus lulus teori dan praktik dalam penggunaan peralatan keselamatan jiwa.



Gambar 2.10. (HRU) *Life raft*
Sumber: Data kapal, diambil pada 07
Maret 2021



Gambar 2.11. Persiapan *release*
Sumber: Data kapal, diambil pada 07
April 2021

b. Semboyan Isyarat Tanda Bahaya di atas Kapal

1) Isyarat Kebakaran

Isyarat kebakaran harus berbunyi dengan kode suling atau bel 1 (satu) pendek dan 1 (satu) panjang terus menerus sebagai berikut:

• _ • _ • _ • _

2) Isyarat *Muster Station*

Isyarat berkumpul untuk *muster station* adalah 7 (tujuh) tiup pendek diikuti 1 (satu) tiup panjang: • • • • • • • _

3) Isyarat *Man Overboard*

Isyarat orang jatuh ke laut 3 (tiga) tiup panjang (_ _ _) yang dibunyikan terus menerus.

4) Isyarat Kapal Kandas

Isyarat untuk kapal kandas adalah dengan membunyikan lonceng jangkar secara terus menerus disusul dengan gong yang berada di buritan (untuk kapal panjang >100M).

5) Isyarat *Abandon Ship*

Isyarat bahayannya adalah *Verbal Order By Master*.

c. Standar Operasional Prosedur (SOP)

Standar operasional prosedur adalah prosedur kerja yang detail dan rinci untuk memastikan seluruh awak kapal melakukan yang terbaik sesuai dengan visi, misi dan tujuan lembaga atau institusi.¹⁴

1) Menetapkan Standar Operasional Prosedur di Kapal

a) perusahaan/kapal yang perlu mengembangkan prosedur untuk perencanaan dan bimbingan, seperti operasi kapal dan prosedur darurat.

b) penugasan harus diberikan kepada personil yang sesuai dengan kompetensinya.

2) Tahap Dasar Menyusun Suatu Prosedur

a) memfamilirasasikan prosedur.

¹⁴ Purnamasari, 2015, *Panduan Menyusun SOP (Standard Operating Procedure)*, Jakarta: Kobis (Komunitas Bisnis), Hal.13.

- b) menyiapkan prosedur.
 - c) latihan (*Drill*) dan implementasi prosedur.
 - d) mengoreksi dan memperbaiki prosedur.
 - e) memahami suatu prosedur yang akan dikerjakan.
- 3) SOP harus meliputi:
- a) organisasi pembagian tugas harus jelas dan berwibawa
“Siapa yang melakukan apa”.
 - b) hubungan kolaboratif harus dibangun antara kelompok kerja untuk memastikan koordinasi, integrasi dan sinkronisasi
“Siapa yang bekerjasama dengan siapa dan siapa pula yang memprakasai kerjasama itu dan menyangkut hal apa”.
 - c) pembagian wewenang dan tanggung jawab
“Siapa yang merintah dan siapa pula yang bertanggung jawab kepada siapa”.
- 2) Tahapan Pembuatan Prosedur
- a) memperhatikan tugas yang dilaksanakan.
 - b) menentukan kelompok kerja sesuai bidang yang dikerjakan.
 - c) perhatikan peraturan.
 - d) identifikasi peralatan dan sumber daya lain.
 - e) buat sketsa diagram alur.
 - f) perhatikan tugas kritis.
 - g) siapkan instruksi.
 - h) pilih tanggung jawab dan kewenangan personil yang terlibat.

- i) ambil kesimpulan yang diharapkan.
 - j) bakukan prosedur dan dokumentasi.
- 3) Mengetahui SOP
- a) mensosialisasikan SOP pada berbagai pihak.
 - b) latihan (*Drill*) personil dalam penggunaan SOP khususnya bagi awak kapal yang baru naik.
 - c) memberikan informasi tentang peralatan prosedur yang menyangkut prosedur tanggung jawab peraturan.
 - d) mengadakan evaluasi untuk memperbaiki prosedur.
 - e) penulisan prosedur tidak boleh terlalu panjang dan bertele-tele agar mudah dipahami.
- 4) Pembagian Kelompok Prosedur
- a) *Bridge Prosedur (BP)*.
 - b) *Deck Prosedur (DP)*.
 - c) *Engine Prosedur (EP)*.
 - d) Prosedur Darurat/*Contingency Plans (CP)*.
- d. Peralatan Penunjang Keselamatan

Peralatan sebagai faktor utama guna menunjang keselamatan awak kapal tentunya harus dijaga dan diperhatikan secara rutin agar disaat terjadinya keadaan darurat peralatan keselamatan tetap dalam kondisi siap digunakan.

Alat keselamatan juga memiliki tanggal *expired* yang artinya sudah tidak dapat digunakan kembali/fungsi-fungsi didalam alat

tersebut sudah tidak berjalan dengan baik, oleh karena itu perlu pembaharuan peralatan, selain itu cara penyimpanan alat keselamatan juga tidak sembarangan harus ditempatkan ditempat yang jauh dari gangguan kerusakan.

Sesuai dengan ketentuan *International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 (SOLAS 74)*, peralatan keselamatan terdiri dari:

1) *Life Saving Appliance*

a) *Life Boat* (sekoci penolong)

Fungsinya sebagai berikut:

- i. meninggalkan kapal pada saat *abandonship*.
- ii. menyelamatkan orang yang jatuh dilaut.

b) *Life Jacket* (Jaket Penolong)

Fungsinya digunakan saat meninggalkan kapal pada saat *abandonship* untuk perorangan.

c) *Life Raft* (Sekoci Pelampung)

Fungsinya digunakan saat meninggalkan kapal pada saat *abandon ship*.

d) *Breathing Apparatus* (alat bantu pernafasan)

Fungsinya digunakan sebagai alat bantu pernafasan pada saat keadaan darurat.

e) *Life Buoy* (Pelampung)

Fungsinya sebagai berikut:

- i. sebagai penolong pertama orang jatuh dilaut.

ii. sebagai penempatan *Alden Sart* pada saat *abandonship*.

f) *Line Throwing Gun* (Alat pelempar tali)

Fungsinya sebagai pelempar tali saat keadaan darurat.

g) *Emergency signal (parachute signal, red hand flare, smoke signal)*

Fungsinya sebagai berikut:

i. sebagai tanda/*signal* untuk kapal lain bahwa kapal meminta bantuan karena mengalami keadaan darurat.

ii. untuk memberitahu posisi kapal yang mengalami keadaan darurat kepada kapal lain.

2) *Fire Fighting Equipment*

a) pompa kebakaran dan pipa penyalur air.

b) hydrant dan pipa hydrant.

c) selang kebakaran.

d) pipa pancar (*Nozzle*).

e) sambungan darat internasional (*ISC*).

f) *fixed gas-fire extinguisher system*.

g) *instalasi sprinkler* (instalasi percik).

h) *breathing apparatus*.

i) *fire alarm dan fire detection*.

j) alat pemadam kebakaran jinjing (*APAR*).

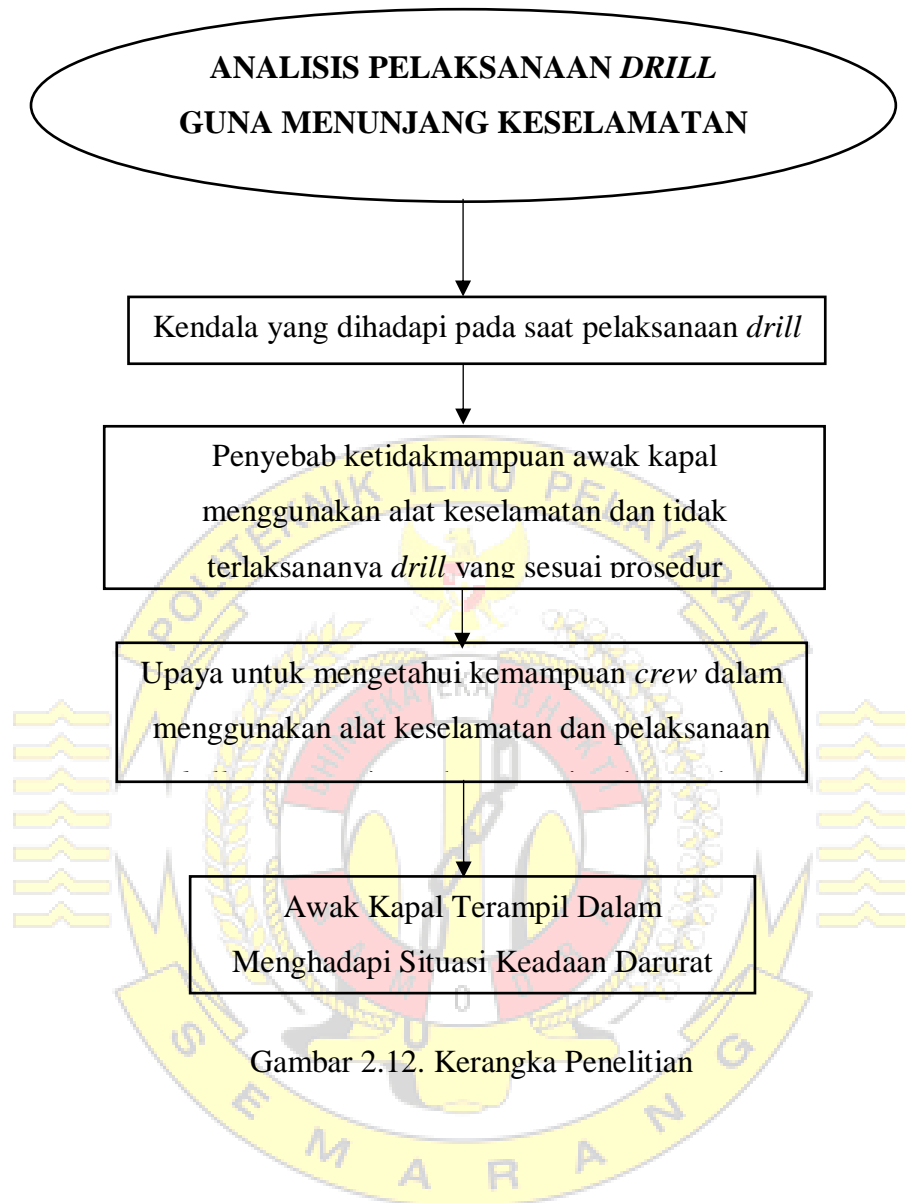
k) *fireman outfit* (pakaian pemadam kebakaran).

l) alat bantu pernafasan (*EEBD*).

Semua alat penyelamat ini, berlaku untuk semua kapal penumpang dan kargo yang melakukan pelayaran internasional. Pada dasarnya keselamatan jiwa di laut tergantung pada kesiapan kapal, awak kapal dan perlengkapannya, serta perlengkapan yang selalu siap pakai terutama dalam keadaan darurat. Namun untuk alasan ini, peralatan harus memenuhi persyaratan minimum yang ditetapkan oleh konvensi, khususnya yang berkaitan dengan konstruksi, kapasitas dalam meter kubik, daya dukung, jumlah peralatan yang akan dibawa, dan sertifikasi peralatan. (Semua ketentuan tersebut telah diatur di dalam *SOLAS'74*, peraturan 5-38).

B. Kerangka Penelitian

Kerangka penelitian merupakan suatu konsep yang ada dalam suatu penelitian dengan cara menghubungkan tampilan variabel yang satu dengan variabel yang lain yang telah diidentifikasi sebagai masalah dalam topik penelitian guna mencapai hasil penelitian. Berikut kerangka penelitian:



Gambar 2.12. Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian di lapangan, serta hasil uraian pembahasan analisis pelaksanaan *drill* untuk menunjang keselamatan awak kapal di MV. DK 02 dan mengenai kerjasama dan kinerja tim darurat di atas kapal dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Kemampuan awak kapal dalam menggunakan alat keselamatan saat pelaksanaan *drill* kurang optimal karena keterbatasan kemampuan awak kapal, kurangnya peralatan dan keterbatasan waktu latihan darurat karena kesibukan dari operasional kapal.
2. *Drill* dapat sesuai dengan Standar Operasional Prosedur jika awak kapal terbiasa dengan tugas-tugas darurat dan pemakaian alat keselamatan serta memahami tugas masing-masing dari *crew* ketika mendengar isyarat alarm marabahaya.

B. Keterbatasan Penelitian

Peneliti mendeskripsikan hal-hal yang sebenarnya bersifat alamiah yang termasuk dalam keluasan penelitian, peneliti berinteraksi secara dekat dengan informan untuk mengamati dan mempelajari secara dekat tentang kehidupan subjek penelitian, sehingga peneliti memiliki keterbatasan yaitu:

1. Penelitian hanya dilakukan di kapal MV. DK 02.

2. Peneliti melakukan wawancara/interaksi dengan narasumber yang berasal dari awak kapal MV. DK 02.
3. Peneliti mengambil dokumen sesuai dengan kejadian saat itu.
4. Objek penelitian hanya berfokus kepada faktor terjadinya keadaan darurat, pelaksanaan *drill* yang dilakukan sesuai aturan *SOLAS 1974* agar tercapainya standar operasional prosedur dan kemampuan awak kapal dalam menggunakan alat keselamatan sebagai penunjang keselamatan serta tindakan cara menanggulangnya.

C. Saran

Berdasarkan permasalahan yang telah dibahas dalam skripsi ini, peneliti ingin memberikan beberapa saran yang dapat membantu untuk mengatasi permasalahan tersebut. Adapun saran yang ingin peneliti sampaikan adalah sebagai berikut:

1. Diharapkan prosedur rekrutmen awak kapal berjalan dengan baik dalam menyeleksi awak kapal, mampu menggunakan alat keselamatan dan diberi pelatihan/*in house training* serta familiarisasi peralatan sebelum naik kapal.
2. Agar pimpinan/Nakhoda memberikan *punishmen* terhadap awak kapal yang kurang disiplin berupa memberi peringatan secara langsung maupun tertulis atau melaporkan kepada pihak perusahaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Agus Hadi P, Juni 2019, *Prosedur Darurat dan SAR*, Edisi-1, Cet-1, Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Badan Diklat Perhubungan, 2000, BST Modul-4, *Personil Safety and Sosial Responsibility*, Hal.8, Cet-1, Jakarta.
- Badrianto, Yuan, Oktober 2021, *Mengelola SDM Produktif Dan Unggul*, Bandung: CV. Media Sains Indonesia, Hal. 144-145.
- Budi, April 2021, *Pendidikan dan Manajemen (Analisis Kepemimpinan Madrasah)*, Hal.2. Medan: CV. Pusdikra Mitra Jaya.
- Candrianto, 18 November 2020, *Pengenalan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja*, Penerbit: Literasi Nusantara, Hal.3-4.
- Dapiyanta, 2022, *Evaluasi Hasil Pembelajaran Pendidikan Agama Katolik*, Depok: PT. Kanisius, Anggota IKAPI, Hal.56.
- Datep Purwa S, Oktober 2013, *Prosedur Darurat dan SAR*, Edisi-1, Cet.2, Yogyakarta: Deepublish.
- Hasan Muhammad, Mei 2022, *Metode Penelitian Kualitatif*, Cet-1, Penerbit: Tahta Media Group, Hal.29.
- Heru Kurniawan, 2021, *Pengantar Praktis Penyusunan Instrumen Penelitian*. Hal.1.
- I Made Sudarma A, Mei 2021, *Metodologi Penelitian Kesehatan*, Cet-1, Hal.45, Penerbit: Yayasan Kita Menulis.


- Ika Arfianti, Juli 2020, *Pragmatik Teori dan Analisis*, Semarang: CV. Pilar Nusantara, Cet-1, Hal.44.
- Imam Satibi, 2021, *Manajemen Strategik*, Penerbit: Pustaka Ilmu, Hal.52.
- Purnamasari, 2015, *Panduan Menyusun SOP (Standard Operating Procedure)*, Jakarta: Kobis (Komunitas Bisnis), Hal.13.
- Sarfilianty A, Sep 2018, *Kewirausahaan Pola Pikir, Pengetahuan dan Ketrampilan*, Hal. 202, Edisi-2, Cet-1, Jakarta: Prenadamedia Group.
- Sinta Dameria, 2020, *Statistik Penelitian Pendidikan Dengan Aplikasi Ms. Excel dan SPSS*, Surabaya: CV. Jakad Media Publishing, Hal.1.
- Zusyah dan Sugiharto, April 2021, *Alat Pelontar Bola Futsal ZPD Untuk Keterampilan Teknik Permainan Futsal*, Cet-1, Malang: Ahlimedia Press, Hal.33.
- Candrianto, 18 November 2020, *Pengenalan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja*, Penerbit: Literasi Nusantara, Sumber: Dari https://www.google.co.id/books/edition/PENGENALAN_KESELAMATAN_DAN_KESEHATAN_KER/igMEAAAQBAJ?hl=id&gbpv=1&dq=definisi+keselamatan&pg=PR5&printsec=frontcover, Hal.7.
- Catharina Vista, Juli 2020, *Manajemen Kerja*, Sumber: Dari https://www.google.co.id/books/edition/Manajemen_Kinerja/VEFPEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=1.
- Ovan, Februari 2022, *Strategi Belajar Mengajar Matematika*, Sumber: Dari https://www.google.co.id/books/edition/Strategi_Belajar_Mengajar_Matematika/krJeEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0.
- Tim Penyusun, UU RI No. 17 Thn 2008, *Undang-Undang Tentang Pelayaran*, Sumber: Dari <https://jdih.esdm.go.id/storage/document/UU%20No.%2017%20Tahun%202008%20Pelayaran.pdf>, Hal.7.

Lampiran 1. Crew List

CREW LIST

(Name of shipping line, agent, etc)		<input type="checkbox"/> Arrival <input type="checkbox"/> Departure		Page No. 1/1	
1. Name of ship DK 02		2. Port of Departure		3. Date	
4. Nationality of ship INDONESIA		5. Next port of Call		6. Nature and No. of Identity document (seaman's book/validity)	
7. No.	8. Family name, Given names	9. Rank or rating	10. Nationality	11. Certificate no and validity (DD / MM / YY)	Date and Place of Engagement (DD / MM / YY)
1	JASRI	MASTER	INDONESIAN	6200018964N10214 11/09/2024	F 063444 12/10/2022 Cilacap, Indonesia
2	NICKMAT SAHURY	C/OFF	INDONESIAN	6200353217N20216 07/04/2021	C 011980 14/09/2023 Cilacap, Indonesia
3	BENI DWI SANJAYA	2/OFF	INDONESIAN	6200351754N20317 04/01/2022	E 001209 18/08/2022 Cilacap, Indonesia
4	FACHRY HUSAINI KURNIAWAN	3/OFF	INDONESIAN	6202006720N30119 09/11/2024	C 074968 16/07/2021 Cilacap, Indonesia
5	MUHAMMAD ADITYA WILANTO	Jr 3/OFF	INDONESIAN	6211709475N30319 18/09/2024	F 028470 13/06/2022 Cilacap, Indonesia
6	PRIYONO	C/ENG	INDONESIAN	6200029366T10214 16/04/2024	F 061644 06/09/2022 Cilacap, Indonesia
7	SONY NAN ALIF	2/ENG	INDONESIAN	6201294533T20316 25/05/2021	E 158365 15/03/2022 Cilacap, Indonesia
8	SRI PULUNG EDY WICAKSONO	Jr 3/ENG	INDONESIAN	6211521033T30317 01/08/2022	D 074855 24/06/2022 Cilacap, Indonesia
9	FELIX KRISTANTO	4/ENG	INDONESIAN	6211572678T32418 19/11/2023	E 132002 01/12/2021 Cilacap, Indonesia
10	ANDIKA PRATAMA	Jr 4/ENG	INDONESIAN	6211703050T35119 07/08/2024	F 079711 06/12/2022 Cilacap, Indonesia
11	IRWAN SYARIF	BOATSWAIN	INDONESIAN	6200017981340217 07/02/2022	F 084032 02/11/2022 Cilacap, Indonesia
12	ABDILLAH RAHMAT EFENDI	A/B - A	INDONESIAN	6201319849330715 24/06/2021	F 195264 11/02/2022 Cilacap, Indonesia
13	AKHMAD NASIKHIN	A/B - B	INDONESIAN	6200499348340716 21/03/2021	C 024791 19/11/2023 Cilacap, Indonesia
14	ARLIN PUTIHA	A/B - C	INDONESIAN	6201652998340718 23/07/2023	F 195265 11/02/2022 Cilacap, Indonesia
15	EKO SETIYO WIDODO	OILER - A	INDONESIAN	6200397311420217 16/02/2022	E 140119 21/12/2021 Cilacap, Indonesia
16	ENGKO SAPUTRA	OILER - B	INDONESIAN	6201390904420216 01/07/2021	F 268210 02/09/2022 Cilacap, Indonesia
17	NOVA SAKA PUTRA	OILER - C	INDONESIAN	6201653174420716 13/07/2021	F 143980 17/10/2021 Cilacap, Indonesia
18	ATBAH MURBANI	COOK	INDONESIAN	6201473850010717 19/08/2020	F 314655 06/01/2023 Cilacap, Indonesia
19	ALI ISWAN	D/CADET - 1	INDONESIAN	6211939017010319 01/10/2024	G 011723 02/07/2023 Cilacap, Indonesia
20	DEFGHIK BARUS	D/CADET - 2	INDONESIAN	6211938722010319 01/10/2024	G 011827 06/07/2023 Cilacap, Indonesia
21	MUHAMMAD FAIS NOOR	D/CADET - 3	INDONESIAN	6211825568010320 13/07/2025	G 012321 08/07/2023 Cilacap, Indonesia
22	ARY PURNOMO AJI	E/CADET - 1	INDONESIAN	6211937564010319 23/09/2024	G 011868 06/07/2023 Cilacap, Indonesia
23	FEBRIAWAN YUDHA	E/CADET - 2	INDONESIAN	6211938570010319 01/10/2024	G 012020 09/07/2023 Cilacap, Indonesia
24	MOHAMMAD NAVIS TEGAR	E/CADET - 3	INDONESIAN	6211937572010319 23/09/2024	G 011832 06/07/2023 Cilacap, Indonesia
25	RAMADHAN YOGA ANANDA	E/CADET - 4	INDONESIAN	6211937563010319 23/09/2024	G 011870 06/07/2023 Cilacap, Indonesia

12. Date and signature by master, authorized agent or officer



 MV. DK 02
 NO. 9154355
 SUMBER ENERGY
 CAPT. JASRI
 MASTER OF MV. DK 02

Lampiran 2. Ship Particular


























PT. KARYA SUMBER ENERGY
SHIP'S PARTICULARS

NAME		KEEL LAID		SATELLITE COMMUNICATION	
MV DK 62		6-Sep-97			
CALL SIGN	Y B K H 2	LAUNCHED	05 JANUARI 1998	NM-C 452902598	
FLAG	INDONESIA	DELIVERED	27 FEBRUARI 1998	E-MAIL	dk02.kse@gmail.com
PORT OF REGISTRY	TANJUNG PRIOK	SHIPYARD	OSHIMA SHIPBUILDING COMPANY LTD NAGASAKI JEPANG	PHONE	NA
OFFICIAL NUMBER				FAX	NA
IMO NUMBER	9154565			TELEX	NA GODA
CLASS SOCIETY	BKI & DNV-GL			MMSI	525003680
CLASSIFICATION CHARACTER	SM			EX. NAME	VOC DAISY
P & I CLUB	RAETS MARINE MARINE INSURANCE BV			CS / FLAG	PANAMA
OWNERS	KYK LINES				
OPERATORS	PT KARYA SUMBER ENERGY JL KALI BESAR BARAT NO 37 JAKARTA BARAT - 11230 INDONESIA +62218910382, PIC SUHAFRINAL, MOBILE PHONE +6281381899009, EMAIL suha@indoehipping.com, dpa kse1@gmail.com				
PRINCIPAL DIMENSIONS					
LOA	185.73 M				
LBP	177.00 M				
BREADTH	30.95 M				
DEPTH (molded)	16.40 M				
HEIGHT (maximum)	43.50 M				
BRIDGE FRONT - BOW	160.05 M				
BRIDGE FRONT - STERN	25.68 M				
TONNAGE		TANK CAPACITIES (cbm)			
NET	18.061 MT	CARGO HOLD CAPACITY		BLST TKS (100 %)	
GROSS	25.807 MT	GRAIN (M3)	BALE (M3)	F.P.Tk	888.5 M3
GROSS Reduced (Rt 1346)	NA	NO 1	8.383 M3	NO 1	8.218 M3
LOAD LINE INFORMATION		NO 2	10.725 M3	NO 2	10.515 M3
TROPICAL FRESH	4.145 M	NO 3	10.728 M3	NO 3	10.520 M3
FRESH	4.390 M	NO 4	9.372 M3	NO 4	9.147 M3
TROPICAL	4.413 M	NO 5	10.850 M3	NO 5	10.443 M3
SUMMER	4.858 M	NO 6	9.186 M3	NO 6	9.008 M3
WINTER	4.903 M				
LIGHT SHIP T= 7.131 MT				APT	561.9 M3
				NO 4 CH	9.327 M3
		TOTAL	59.044	TOTAL	87.861
				TOTAL	23.218
MACHINERY / PROPELLER / RUDDER		BUNKER TANKS		WINCHES / WINDLASS / ROPES / EMERGENCY TOWING	
MAIN ENGINE	DU-SULZER 6RTA48T 1 SET	1 FO TK	261 M3	PARTICULARS	
M C O	9.620 PS X 108 RPM	2 FO TK	498 M3	WINCHES	2
NCR	8.175 PS X 102.3 RPM	3 FO TK	538 M3	MRG Ropes	6
Consumption	22.00 mt/day ballast	4 FO TK	367 M3		10 T X 15 M/MIN
MAX CRITICAL RANGE	53 - 64 RPM	FO SETT TK	18.7 M3	Winch BHC	
AUX BOILER TYPE	COMPOSITE BOILER TYPE	FO SERV	18.2 M3	WINDLASS	2
GENERATOR (3 sets)	Daihatsu engine 3 x 600 kw 100446V 60HZ a/c	TOTAL	1,702 M3	FIRE WIRE	N/A
EMER D.G	1 X 64 KW @ 1800 RPM	DO TK	148.2 M3	ANCHOR	2
PROPELLER	4 BLADE SOLID HSP. D = 6.100 MM	DO SERV	5.8 M3	EMG TOWING	N/A
RUDDER	Streamlined Marine Type	TOTAL	153.8 M3		STOCKLESS 5.950 KG X 2
BALLAST PUMPING SYSTEM		LIFE BOATS		FIRE FIGHTING SYSTEM	
MAIN PUMPS	NO CAPACITY HEAD RPM	2 x 28 Persons		E/RM	-CO ₂ Fire Extinguishing System & portable foam
BALLAST PUMP	1 1000 M ³ 20 M 1200	MAKER		CARGO/ DK AREA	FIRE HYDRANT
		Shugi Co Ltd		LUBE OIL TANK M3	
		Totally enclosed		NO 1 CYL TK	15.2 M3
				NO 2 CYL TK	19.3 M3
				G/E LO SETT TK	18.8 M3
				G/E LO STOR TK	2.4 M3
				TOTAL	56.7 M3
CRANES					
4 X 30 T SWL					

Lampiran 3. Daftar Hadir *Safety Meeting*

PT KARYA SUMBER ENERGY		
	DAFTAR HADIR 4 SMS 122	KAPAL
No. Dokumen Terkait : 2 SMS 001		

Hari / Tanggal : **Jum'at / 07 Maret 2021**
Waktu : **10.00 – Selesai**
Tempat : **Ruang santai perwira/mess room**
Acara : **Acara Rapat Keselamatan**

No	Nama	Badge	Unit Kerja	Tanda Tangan
01	Capt. Jasri		Deck	
02	Nickmat Sahury		Deck	
03	Beny Dwi Sanjaya		Deck	
04	Priyono		Mesin	
05	Sony Nan Alif		Mesin	
06	Sri Pulung Edy		Mesin	
07	Fachry Husaini		Deck	
08	Muhammad Aditya		Deck	
09	Ali Iswan		Cadet Deck	
10	Abdillah Rahmat		A/B	
11	Akhmad Nasikhin		A/B	
12	Nova Saka		Oiler	
13	Engko Saputra		Oiler	
14	Eko Setiyo		Oiler	
15	Irwan Syarif		Boatswain	
16	Muhammad Fa'is		Cadet Deck	
17	Defghijk Barus		Cadet Deck	
18	Ary Purnomo		Cadet Mesin	
19	Febriawan Yudha		Cadet Mesin	
20	Mohammad Navis		Cadet Mesin	
21	Ramadhan Yoga		Cadet Mesin	
22	Arlin Putiha		A/B	
23	Atbah Murbani		Koki	
24	Andika Pratama		Mesin	
25	Felix Kristianto		Mesin	

Tanggal dikeluarkan : 07 – 03 – 2021 | No. Perbaikan : 0 | Halaman : 1 dari 1

Lampiran 4. Muster List

VESSEL : MV. DK 02		MUSTER LIST					
		EMERGENCY MUSTER STATION : STARBORD DECK GANTRY		CALL SIGN	YBM02		
		RESCUE BOAT STATION		STARBORD LIFEBOAT DECK			
NO	RANK	TEAM	1st POSITION	2nd POSITION	3rd POSITION	4th POSITION	5th POSITION
1	MASTER	CRP TEAM	ON BRIDGE OVER ALL IN CHARGE RESPONSIBILITY BRIDGE OPERATOR ON BRIDGE STEERING	ON BRIDGE OVER ALL IN CHARGE RESPONSIBILITY BRIDGE OPERATOR ON BRIDGE STEERING	ON BRIDGE OVER ALL IN CHARGE RESPONSIBILITY BRIDGE OPERATOR ON BRIDGE STEERING	ON BRIDGE OVER ALL IN CHARGE RESPONSIBILITY BRIDGE OPERATOR ON BRIDGE STEERING	ON BRIDGE OVER ALL IN CHARGE RESPONSIBILITY BRIDGE OPERATOR ON BRIDGE STEERING
1	A.S.A	CRP TEAM	MEMBERS KEMUDI	MEMBERS KEMUDI	MEMBERS KEMUDI	MEMBERS KEMUDI	MEMBERS KEMUDI
1	CHIEF OFFICER	ENG TEAM	IN CHARGE OF ENG TEAM IN CASE OF BACKUP OR ACCORDATION FIRE DIRECT ON SCENE OPERATIONS IN CASE OF FIRE ABST 20	IN CHARGE OF ENG TEAM ASSESS DAMAGE STABILITY CORRECT TRIM LIST, PREPARE FOR ANCHORING IF REQUIRED	IN CHARGE OF ENG TEAM DIRECT CLEAN UP OPERATIONS	IN CHARGE OF ENG TEAM DIRECT CLEAN UP OPERATIONS	IN CHARGE OF ENG TEAM DIRECT LOCAL ENG STEERING OPERATIONS AND CHANGE
1	2nd ENGINEER	ENG TEAM	BERTANGGUNG JAWAB ATAS TIDAK BAIK BUKAN ATAS BUKAN ATAS	MEMERIKSA STABILITAS DAN TRIM, MENYAPAKAN JANGKAR BILA PERLU	ASSTT CHIEF ENGINEER IN ER DAMAGE ASSESSMENT	ASSTT CHIEF ENGINEER IN ER DAMAGE ASSESSMENT	BERTANGGUNG JAWAB ATAS PENYELARASAN KEMUDI DAN PERUBAHAN KEMUDI
4	AB B	ENG TEAM	DON FIREARM'S CUTTY EXTINGUISHER FIRE AND RESCUE CASUALTY	SHUT ALL WT DOORS AND OPENING ON DECK AND IN ACCORDATION, ASSTT 30 IN PREPARING LOGS	BRING EMPTY 20L BOTTLE & RAGS AND CLEAN UP OIL SPILT	BRING EMPTY 20L BOTTLE & RAGS AND CLEAN UP OIL SPILT	AT EMERGENCY STEERING WHEEL CONTROL
5	AB C	ENG TEAM	DON FIREARM'S CUTTY EXTINGUISHER FIRE AND RESCUE CASUALTY	SHUT ALL WT DOORS AND OPENING ON DECK AND IN ACCORDATION, ASSTT 30 IN PREPARING LOGS	BRING EMPTY 20L BOTTLE & RAGS AND CLEAN UP OIL SPILT	BRING EMPTY 20L BOTTLE & RAGS AND CLEAN UP OIL SPILT	STAND BY AND CHECK RUDDER ANGLE INDICATION STEERING FLAT
7	OILER-A	ENG TEAM	BRING SPARE BOTTLES, ASSTT IN SHOOTING FIREARM'S CUTTY AND EXTINGUISHER COMPARTMENT	SHUT ALL WT DOORS AND OPENING ON DECK, ASSTT 30 IN PREPARING LOGS	BRING EMPTY 20L BOTTLE & RAGS AND CLEAN UP OIL SPILT	BRING EMPTY 20L BOTTLE & RAGS AND CLEAN UP OIL SPILT	ASSTT 2nd ENGINEER
8	OILER-B	ENG TEAM	BRING SPARE BOTTLES, ASSTT IN SHOOTING FIREARM'S CUTTY AND EXTINGUISHER COMPARTMENT	SHUT ALL WT DOORS AND OPENING ON DECK, ASSTT 30 IN PREPARING LOGS	BRING EMPTY 20L BOTTLE & RAGS AND CLEAN UP OIL SPILT	BRING EMPTY 20L BOTTLE & RAGS AND CLEAN UP OIL SPILT	ASSTT 2nd ENGINEER
9	DECK CABET-A	ENG TEAM	BRING SPARE BOTTLES, ASSTT IN SHOOTING FIREARM'S CUTTY AND EXTINGUISHER COMPARTMENT	SHUT ALL WT DOORS AND OPENING ON DECK, ASSTT 30 IN PREPARING LOGS	BRING EMPTY 20L BOTTLE & RAGS AND CLEAN UP OIL SPILT	BRING EMPTY 20L BOTTLE & RAGS AND CLEAN UP OIL SPILT	STAND BY AND CHECK RUDDER ANGLE INDICATION STEERING FLAT
10	ENG CADET-A	ENG TEAM	BRING SPARE BOTTLES, ASSTT IN SHOOTING FIREARM'S CUTTY AND EXTINGUISHER COMPARTMENT	SHUT ALL WT DOORS AND OPENING ON DECK, ASSTT 30 IN PREPARING LOGS	BRING EMPTY 20L BOTTLE & RAGS AND CLEAN UP OIL SPILT	BRING EMPTY 20L BOTTLE & RAGS AND CLEAN UP OIL SPILT	ASSTT 2nd ENGINEER
11	3rd OFFICER	BACKUP TEAM	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO FIRE COMPARTMENT & CHECK ADJACENT COMPARTMENTS	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO ACCORDATION & S.E. AND PREPARE PPA	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO ACCORDATION & S.E. AND PREPARE PPA	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO ACCORDATION & S.E. AND PREPARE PPA	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO ACCORDATION & S.E. AND PREPARE PPA
12	JUN 3rd OFFICER	BACKUP TEAM	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO FIRE COMPARTMENT & CHECK ADJACENT COMPARTMENTS	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO ACCORDATION & S.E. AND PREPARE PPA	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO ACCORDATION & S.E. AND PREPARE PPA	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO ACCORDATION & S.E. AND PREPARE PPA	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO ACCORDATION & S.E. AND PREPARE PPA
13	4th ENGINEER	BACKUP TEAM	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO FIRE COMPARTMENT & CHECK ADJACENT COMPARTMENTS	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO ACCORDATION & S.E. AND PREPARE PPA	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO ACCORDATION & S.E. AND PREPARE PPA	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO ACCORDATION & S.E. AND PREPARE PPA	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO ACCORDATION & S.E. AND PREPARE PPA
14	JUN 4th ENGINEER	BACKUP TEAM	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO FIRE COMPARTMENT & CHECK ADJACENT COMPARTMENTS	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO ACCORDATION & S.E. AND PREPARE PPA	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO ACCORDATION & S.E. AND PREPARE PPA	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO ACCORDATION & S.E. AND PREPARE PPA	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO ACCORDATION & S.E. AND PREPARE PPA
15	BOATSWAN	BACKUP TEAM	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO FIRE COMPARTMENT & CHECK ADJACENT COMPARTMENTS	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO ACCORDATION & S.E. AND PREPARE PPA	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO ACCORDATION & S.E. AND PREPARE PPA	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO ACCORDATION & S.E. AND PREPARE PPA	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO ACCORDATION & S.E. AND PREPARE PPA
16	DECK CABET-B	BACKUP TEAM	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO FIRE COMPARTMENT & CHECK ADJACENT COMPARTMENTS	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO ACCORDATION & S.E. AND PREPARE PPA	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO ACCORDATION & S.E. AND PREPARE PPA	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO ACCORDATION & S.E. AND PREPARE PPA	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO ACCORDATION & S.E. AND PREPARE PPA
17	ENG CADET-B	BACKUP TEAM	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO FIRE COMPARTMENT & CHECK ADJACENT COMPARTMENTS	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO ACCORDATION & S.E. AND PREPARE PPA	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO ACCORDATION & S.E. AND PREPARE PPA	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO ACCORDATION & S.E. AND PREPARE PPA	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO ACCORDATION & S.E. AND PREPARE PPA
18	CHIEF ENGINEER	ENGINE TEAM	IN CHARGE OF ENGINE TEAM, STOP PREPARE ENGINEER ASSESS DAMAGE IN ER	IN CHARGE OF ENGINE TEAM, STOP PREPARE ENGINEER ASSESS DAMAGE IN ER	IN CHARGE OF ENGINE TEAM, STOP PREPARE ENGINEER ASSESS DAMAGE IN ER	IN CHARGE OF ENGINE TEAM, STOP PREPARE ENGINEER ASSESS DAMAGE IN ER	IN CHARGE OF ENGINE TEAM, STOP PREPARE ENGINEER ASSESS DAMAGE IN ER
19	3rd ENGINEER	ENGINE TEAM	IN CHARGE OF ENGINE TEAM, STOP PREPARE ENGINEER ASSESS DAMAGE IN ER	IN CHARGE OF ENGINE TEAM, STOP PREPARE ENGINEER ASSESS DAMAGE IN ER	IN CHARGE OF ENGINE TEAM, STOP PREPARE ENGINEER ASSESS DAMAGE IN ER	IN CHARGE OF ENGINE TEAM, STOP PREPARE ENGINEER ASSESS DAMAGE IN ER	IN CHARGE OF ENGINE TEAM, STOP PREPARE ENGINEER ASSESS DAMAGE IN ER
20	ELECTRICIAN	ENGINE TEAM	IN CHARGE OF ENGINE TEAM, STOP PREPARE ENGINEER ASSESS DAMAGE IN ER	IN CHARGE OF ENGINE TEAM, STOP PREPARE ENGINEER ASSESS DAMAGE IN ER	IN CHARGE OF ENGINE TEAM, STOP PREPARE ENGINEER ASSESS DAMAGE IN ER	IN CHARGE OF ENGINE TEAM, STOP PREPARE ENGINEER ASSESS DAMAGE IN ER	IN CHARGE OF ENGINE TEAM, STOP PREPARE ENGINEER ASSESS DAMAGE IN ER
21	ENGINE FOREMAN	ENGINE TEAM	IN CHARGE OF ENGINE TEAM, STOP PREPARE ENGINEER ASSESS DAMAGE IN ER	IN CHARGE OF ENGINE TEAM, STOP PREPARE ENGINEER ASSESS DAMAGE IN ER	IN CHARGE OF ENGINE TEAM, STOP PREPARE ENGINEER ASSESS DAMAGE IN ER	IN CHARGE OF ENGINE TEAM, STOP PREPARE ENGINEER ASSESS DAMAGE IN ER	IN CHARGE OF ENGINE TEAM, STOP PREPARE ENGINEER ASSESS DAMAGE IN ER
22	OILER-A	ENGINE TEAM	IN CHARGE OF ENGINE TEAM, STOP PREPARE ENGINEER ASSESS DAMAGE IN ER	IN CHARGE OF ENGINE TEAM, STOP PREPARE ENGINEER ASSESS DAMAGE IN ER	IN CHARGE OF ENGINE TEAM, STOP PREPARE ENGINEER ASSESS DAMAGE IN ER	IN CHARGE OF ENGINE TEAM, STOP PREPARE ENGINEER ASSESS DAMAGE IN ER	IN CHARGE OF ENGINE TEAM, STOP PREPARE ENGINEER ASSESS DAMAGE IN ER
23	2nd OFFICER	FIRST AID TEAM	AS REQUIRED FIRST AID TEAM	AS REQUIRED FIRST AID TEAM	AS REQUIRED FIRST AID TEAM	AS REQUIRED FIRST AID TEAM	AS REQUIRED FIRST AID TEAM
24	CHIEF COOK	FIRST AID TEAM	AS REQUIRED FIRST AID TEAM	AS REQUIRED FIRST AID TEAM	AS REQUIRED FIRST AID TEAM	AS REQUIRED FIRST AID TEAM	AS REQUIRED FIRST AID TEAM
25	DECK CABET-C	FIRST AID TEAM	AS REQUIRED FIRST AID TEAM	AS REQUIRED FIRST AID TEAM	AS REQUIRED FIRST AID TEAM	AS REQUIRED FIRST AID TEAM	AS REQUIRED FIRST AID TEAM
26	ENG CADET-C	FIRST AID TEAM	AS REQUIRED FIRST AID TEAM	AS REQUIRED FIRST AID TEAM	AS REQUIRED FIRST AID TEAM	AS REQUIRED FIRST AID TEAM	AS REQUIRED FIRST AID TEAM

Lampiran 5. Tidak Menggunakan *Safety Equipment*



Lampiran 6. Penempatan *Fire Extinguisher* Yang Tidak Sesuai



Lampiran 7. Melakukan Diskusi Dan Wawancara Dengan Perwira Jaga



**Lampiran 8. Upaya Meningkatkan Keterampilan Melalui
*Briefing/Pengarahan***



Lampiran 9. Kondisi Peralatan *Life Saving Appliances*

Life Boat No. 2 Port Side



Lampiran 9. Kondisi Peralatan *Life Saving Appliances* (Lanjutan)

Life Jacket



Life Bouy



**Lampiran 9. Kondisi Peralatan *Life Saving Appliances*
(Lanjutan)**

Immersion Suit



Lampiran 9. Kondisi Peralatan *Life Saving Appliances* (Lanjutan)

Red Hand Flare and Rocket Parachute Signal



Line Throwing Appliances



**Lampiran 10. Pengecekan Terhadap Tim Keadaan Darurat
Akan Tugasnya Masing-Masing Sesuai Dengan Sijil Keadaan Darurat**



**Lampiran 11. Salah Satu Bentuk Peningkatan Keterampilan Awak Kapal
Melalui Pelatihan Pemakaian *Fireman Outfit***



Lampiran 12. Standar Operasional Prosedur





PT. KARYA SUMBER ENERGY

Jl. Kali Besar Barat No. 37 Jakarta Barat 11230 – Indonesia
Telp : 62-21-6910382 Fax : 62-21-6916268


Kind Of Drill : FIRE DRILL


Ship Name : MV. DK 02

Voyage No : 057 L

1	Date and Duration of Drill From : 11.00 LT	Date : 07 March 2021 To : 11.30 LT
2	Ship 's position at the time of drill : Latitude : 03°40.72' S / Longitude : 114°26.34' E At the vicinity of : Taboneo Anchorage	
3	Scenario : Fire at Main deck behind Hatch Cover No.5 Stbdside - Duty AB Found a fire in the rest of the former coal which was caused by cigarette butts, and report to Bridge, and break fire alarm button at main deck, (Simulation) - Master gave announcement to all crew to go to Hatch Cover No 5 area , and stop the fire alarm - All crew went to muster station and prepared fire hose, nozzle and fire hydrant - Master call Engine Room to open fire pump - Chief Officer commanding to fight fire at behind Hatch Cover No 5 Stbdside - All crew take action back up team - Fire at Hatch Cover No 5 Stbdside was handled - C/O Report to Master Fire is Under Control - Ring Dismiss Alarm.	
4	Action has been taken : Simulator fire at Behind Hatch Cover no 5	
5	Number of participant : 25 person	
6	Number of absentees for being on duty : 1 person 1. Name : ENGKO SAPUTRA (Oiler)	
7	Number of absentees for other personal reasons : Nil persons	
8	Master remarks on result of drill : Drill was satisfactory done. <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	


 MV. DK 02
 IMO 9154555
 C/E
 KARYA SUMBER ENERGY
PRIONU
 Chief Engineer


 MV. DK 02
 IMO 9154555
 C/O
 KARYA SUMBER ENERGY
L G ANGG A SAPUTRA
 Chief Officer


 MV. DK 02
 IMO 9154555
 KARYA SUMBER ENERGY
CAPT. JASRI
 Master of MV. DK 02

**Lampiran 12. Standar Operasional Prosedur
(Lanjutan)**




PT. KARYA SUMBER ENERGY

Jl. Kali Besar Barat No. 37 Jakarta Barat 11230 – Indonesia
Telp : 62-21-6910382 Fax : 62-21-6916268

Kind Of Drill : ABANDON SHIP DRILL


Ship Name : MV. DK 02

Voyage No : 057 L

1	Date and Duration of Drill From : 10.30 Hrs	Date : 07 March 2021 To : 11.00 Hrs
2	Ship's position at the time of drill : Latitude : 03°40.72' S / Longitude : 114°26.34' E At the vicinity of : Taboneo Anchorage	
3	Scenario : – At LT of 10.30 Alarm for Abandon Ship Activated followed by drill announcement – All crew use life jacket and proceed to their respective lifeboat station, reporting to their Lifeboat leader, and carry out their duties as per mentioned on muster list. – Master verbally ordered to simulate Abandon Ship Drill. – Each Lifeboat leader counting and checking their Lifeboat member to ensure they are using suitable dress and properly donned life jacket. – All Lifeboat member found fully attended and used suitable dress and properly donned life jacket. – Demonstrated to lowering Starboard side Lifeboat after prepared step by step as per manual instruction for Lifeboat on SOLAS Manual Book – Each Lifeboat Engine tested Ahead / Astern and Lifeboat Steering to Port and Starboard, found each Lifeboat Engine and Steering working properly. – Chief Officer explain and assist by 3 rd Officer demonstrated how to use embarkation ladder for Abandon Ship and how to launch life raft with and without davits operation. – Chief Officer Assist by 3 rd Officer explain and demonstrated how to use Radio Life Saving Appliances. Crew member simulate for searching trapped crew on their staterooms in case after Lifeboat member counting found one person missing. – Abandon Ship Drill analyzed and give some correction by Master.	
4	Action has been taken : Abandon Ship Drill	
5	Number of participant : 25 person	
6	Number of absentees for being on duty : 1 person I. Name : ENGKO SAPUTRA (Oiler)	
7	Number of absentees for other personal reasons : Nil persons	
8		


PRIYONG
 Chief Engineer



L.G. ENGKO SAPUTRA
 Chief Officer


CAPT. JASRI
 Master of MV. DK 02

**Lampiran 12. Standar Operasional Prosedur
(Lanjutan)**



PT. KARYA SUMBER ENERGY
Jl. Kali Besar Barat No. 37 Jakarta Barat 11230 – Indonesia
Telp : 62-21-6910382 Fax : 62-21-6916268

Kind Of Drill : OIL POLLUTION PREVENTION	
Ship Name : MV. DK 02	Voyage No : 057 L
1	Date and Duration of Drill From : .11.30 Hrs Date : 07 March 2021 To : 12.00 Hrs
2	Ship 's position at the time of drill : Latitude : 03°40.72' S / Longitude : 114°26.34' E At the vicinity of : Taboneo Anchorage
3	Scenario : Oil Spilled at Main Deck <ul style="list-style-type: none"> - When the Crew repaired Grab at main deck, suddenly piston grab is leaked, oil fell to the main deck. - Immediately Bosun informs to officer on watch that oil had been spilled at main deck. - Master rise emergency alarm for oil spill on deck. - All crew mustering at muster station short briefing given by Ch. Officer - All emergency party proceeds to the location. - All crew prepared all SOPEP equipment and immediately fight oil spill on deck. - Put all cover in the drain plug. - Used saw dust, oil spill dispersant, oil absorber, to remove spill oil. - Oil spill at main deck is under control. - All party commenced making clean up on main deck. - Drill dismissed.
4	Scenario : Oil Spilled at Main Deck
5	Number of participant : 25 Person
6	Number of absentees for being on duty : 1 person 1. Name : ENGKO SAPUTRA (Oiler)
7	Number of absentees for other personal reasons : Nil persons Master remarks on result of drill : Drill was satisfactory done.
8	



PRIYONO
Chief Engineer



LG ANGGA SAPUTRA
Chief Officer



CAPT. JASRI
Master

**Lampiran 12. Standar Operasional Prosedur
(Lanjutan)**




PT. KARYA SUMBER ENERGY

Jl. Kali Besar Barat No. 37 Jakarta Barat 11230 – Indonesia
Telp : 62-21-6910382 Fax : 62-21-6916268

Kind Of Drill : OPERATING AND USE OF INFLATABLE OF LIFERAFT

Ship Name : MV. DK 02

Voyage No : 057 L

1	Date and Duration of Drill From : 13.00 Hrs	Date : 07 March 2021 To : 14.00 Hrs
2	Ship 's position at the time of drill : Latitude : 03°40.72' S / Longitude : 114°26.34' E At the vicinity of : Taboneo Anchorage	
3	Scenario : - Familiarized about Life raft - Familiarized about accessories in Life raft - Explain how to operating Life raft - Demonstrated how to launch Life raft	
4	Action has been taken : Explanation of Life raft	
5	Number of participant : 25 person	
6	Number of absentees for being on duty : 1 person 1. Name : ENGKO SAPUTRA (Oiler)	
7	Number of absentees for other personal reasons : Nil persons Master remarks on result of drill : Drill was satisfactory done.	
8		


PRIYONO
 Chief Engineer


LG ANGGASAPUTRA
 Chief Officer


CAPT. JASRI
 Master

Lampiran 13. Transkrip Wawancara

Wawancara Kronologi Kejadian

A. Daftar Responden

1. Responden 1 : Mualim I
2. Responden 2 : Mualim III
3. Responden 3 : *Oiler*
4. Responden 4 : Koki

B. Hasil Wawancara

Dalam proses pengumpulan data-data skripsi dengan judul “Analisis Pelaksanaan *Drill* Guna Menunjang Keselamatan Awak Kapal di MV. DK 02”. Dalam peran *abandon ship* ini, peneliti mengambil metode pengumpulan data dengan cara wawancara kepada beberapa informan baik dari perwira maupun awak kapal di MV. DK 02. Daftar wawancara yang telah peneliti lakukan adalah sebagai berikut:

1. Responden 1

Nama : Nickmat Sahury

Jabatan : *Chief Officer*

Pertanyaan :

Lampiran 12. Transkrip Wawancara (Lanjutan)

- a. Apakah pelaksanaan latihan keadaan darurat diatas kapal sudah sesuai dengan aturan pelaksanaan latihan keadaan darurat dalam SOLAS 1974?

Jawaban :

Belum, pelaksanaan latihan keadaan darurat di kapal ini belum sesuai dengan aturan dalam SOLAS.

- b. Apakah contoh dari pelaksanaan latihan keadaan darurat diatas kapal yang belum sesuai dengan aturan SOLAS tersebut?

Jawaban :

Contohnya, seperti dari hal pelaksanaannya latihan keadaan darurat diatas kapal yaitu latihan sekoci, latihan kebakaran dan lainnya tidak dilaksanakan setiap bulan sekali, sedangkan didalam SOLAS diatur pelaksanaannya harus dilaksanakan setiap bulannya.

- c. Apakah para awak kapal dalam setiap pelaksanaan latihan keadaan darurat sudah mengetahui tugas-tugasnya masing-masing sesuai sijil?

Jawaban:

Tidak semua awak kapal mengetahui tugas-tugasnya dalam latihan keadaan darurat sesuai dengan sijil, oleh karena itu perlu juga ditanyakan kepada tiap-tiap awak kapal akan tugas-tugasnya sebelum latihan dilaksanakan.

Lampiran 12. Transkrip Wawancara (Lanjutan)

2. Responden 2

Nama : Fachry Husaini

Jabatan : *Third Officer*

Pertanyaan :

- a. Apakah dalam setiap pelaksanaan latihan keadaan darurat diatas kapal para awak kapal sudah mengenakan pakain dan alat-alat keselamatan?

Jawaban :

Belum, masih ada saja dalam setiap pelaksanaan latihan keadaan darurat awak kapal yang tidak lengkap dalam mengenakan alat-alat keselamatan yang seharusnya dipakai.

- b. Seperti apakah ketidaklengkapan pemakaian peralatan keselamatan dari awak kapal yang biasanya terjadi dalam pelaksanaan latihan keadaan darurat diatas kapal?

Jawaban :

Ketidaklengkapan dalam mengenakan peralatan keselamatan itu seperti yang sering terjadi yaitu lainnya awak kapal dalam memakai *safety helmet*.

- c. Apakah penggunaan alat-alat keselamatan pada latihan keadaan darurat benar-benar digunakan sampai pada praktek penggunaannya secara langsung terhadap keadaan darurat yang terjadi?

Jawaban :

Penggunaan alat-alat keselamatan yang mendukung dalam latihan

Lampiran 12. Transkrip Wawancara (Lanjutan)

sering hanya dilakukan hanya sampai pada cara-cara penggunaannya saja dan untuk praktek penggunaan secara langsung jarang dilakukan.

3. Responden 3

Nama : Eko Setiyo

Jabatan : *Oiler*

Pertanyaan :

- a. Mengapa dalam latihan keadaan darurat, ada awak kapal yang terlambat dalam berkumpul di *muster station*?

Jawaban :

- b. Kalau menurut saya yang juga pernah terlambat, awak kapal yang terlambat itu karena mungkin ada pekerjaan yang sedang dikerjakan dan untuk meninggalkannya dirasakan tanggung, karena sebentar lagi selesai, jadi dia memilih untuk menyelesaikan pekerjaannya
- c. Apakah anda mengetahui tugas-tugas anda dalam pelaksanaan latihan keadaan darurat sesuai dalam sijil?

Jawaban :

Mengenai tugas dalam pelaksanaan latihan keadaan darurat sesuai dengan yang tertulis di dalam sijil itu saya kurang begitu mengingatnya, tapi ada juga yang ingat walaupun sedikit karena saya jarang membaca sijil tersebut.

Lampiran 12. Transkrip Wawancara (Lanjutan)

4. Responden 4

Nama : Atbah Murbani

Jabatan : Koki

Pertanyaan :

- a. Apakah anda merasakan perlunya diadakan latihan keadaan darurat diatas kapal?

Jawaban :

Sebelum adanya kejadian kebakaran kecil pada kompor listrik yang ada didapur, saya masih merasa latihan itu tidak perlu, tetapi setelah kejadian tersebut dan dari pengalaman yang panik yang saya alami ketika terjadi kebakaran dan saya mengambil air untuk menyiram tapi api tambah besar dan akhirnya api dapat diatasi dengan *fire extinguisher* sejak itulah saya merasa latihan itu perlu. Mungkin masih sedikit teman-teman yang merasa perlu.

- b. Mengapa dalam latihan keadaan darurat, ada awak kapal yang terlambat dalam berkumpul di *muster station*?

Jawaban :

Itu karena rasa malas dan juga karena menganggap alarm itu hanya untuk latihan, jadi mereka tidak segera berkumpul, seperti yang saya rasakan sebelum kejadian kebakaran di *galley*.

Lampiran 13. Hasil Turnitin

**SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 692/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/06/2022**

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

Nama : MUHAMMAD FATS NOOR RAHMAN
NIT : 551811136815 N
Prodi/Jurusan : NAUTIKA
Judul : ANALISIS PELAKSANAAN *DRILL* GUNA MENUNJANG KESELAMATAN AWAK KAPAL DI MV. DK 02

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 26 %* (Dua Puluh Enam Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 9 Juni 2022
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN



ALFI MARYATI, SH
NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:

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

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Muhammad Fa'is Noor Rahman
2. Tempat, Tanggal lahir : Semarang, 10 Juni 1999
3. Alamat : Jl. Segaran Baru 1 Blok A No. 4 RT.4/RW.11,
Semarang
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
 - a. Ayah : Drs. Solikhin
 - b. Ibu : Sri Wahyuni Topowati
6. **Riwayat Pendidikan**
 - a. SD Negeri Purwoyoso 02 Lulus Tahun 2012
 - b. SMP Negeri 31 Semarang Lulus Tahun 2015
 - c. SMK Negeri 10 Semarang Lulus Tahun 2018
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. **Pengalaman Praktek Laut (PRALA)**

Kapal : MV. DK 02

Perusahaan : PT. Karya Sumber Energy

Alamat : Jl. Kali Besar Barat No. 37, Jakarta Barat