



**PROSEDUR KESELAMATAN BERLAYAR  
MENGHADAPI *WINTER SEASON* DI MV. HL VISION**

**SKRIPSI**

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

Oleh

**PRASTYO ARI WIBOWO**  
**551811136839 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV**

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN**

**SEMARANG**

**2022**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**PROSEDUR KESELAMATAN BERLAYAR MENGHADAPI *WINTER*  
*SEASON* DI MV. HL VISION**

Disusun Oleh:

**PRASTYO ARI WIBOWO**  
**551811136839 N**

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

Dosen Pembimbing I  
Materi

Dosen Pembimbing II  
Penulisan



**Capt. MUSTAMIN, M.Pd., M.Mar**  
**Pembina (IV/a)**  
**NIP. 19681227 199903 1 001**



**KRISTIN ANITA INDRIYANI, S.ST, MM**  
**Pembina (IV/a)**  
**NIP. 19800602 200212 2 002**

Mengetahui,

Ketua Program Studi Nautika Diploma IV



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

**HALAMAN PENGESAHAN**

Skripsi dengan judul “Prosedur Keselamatan Berlayar Menghadapi *Winter Season* di MV. HL Vision ” karya,

Nama : Prastyo Ari Wibowo

NIT : 551811136839 N

Program Studi : Nautika

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

Semarang, 2022

Penguji I

Penguji II

Penguji III

**Capt. DIAN WAHDIANA, MM**  
Pembina, IV/a  
NIP. 19700711 199803 1 003

**Capt. MUSTAMIN, M.Pd.,M.Mar**  
Pembina, IV/a  
NIP. 19681227 199903 1 001

**IRMA SHINTA DEWI, M.Pd**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19730713 199803 2 003

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran  
Semarang

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

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Prastyo Ari Wibowo

NIT : 551811136839 N

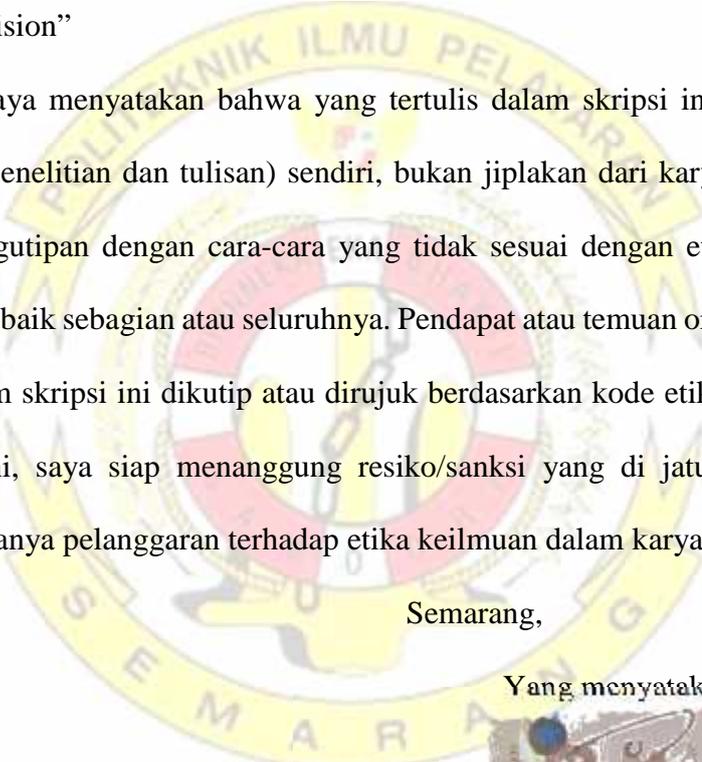
Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “Prosedur Keselamatan Berlayar Menghadapi *Winter Season* Di MV.HL Vision”

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 di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 2022

Yang menyatakan,

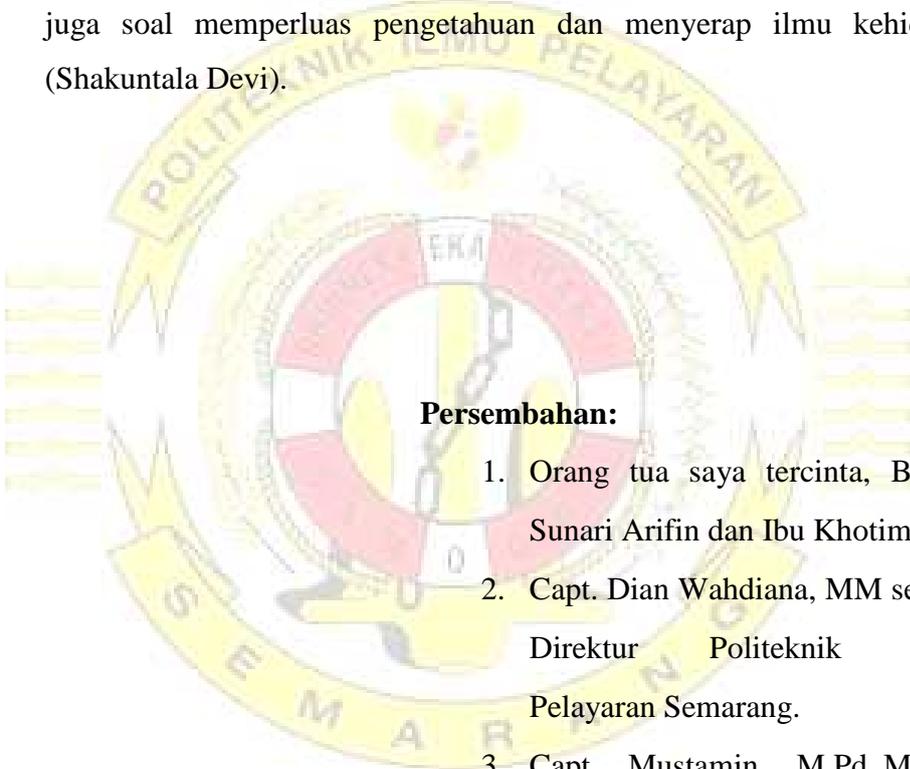


**PRASTYO ARI WIBOWO**  
**NIT. 551811136839 N**

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

### Motto:

1. Apapun yang dilakukan oleh seseorang itu, hendaknya dapat bermanfaat bagi dirinya sendiri, bermanfaat bagi bangsanya, dan bermanfaat bagi manusia di dunia pada umumnya (Ki Hadjar Dewantara).
2. Pendidikan bukan cuma pergi ke sekolah dan mendapatkan gelar. Tapi juga soal memperluas pengetahuan dan menyerap ilmu kehidupan (Shakuntala Devi).



### Persembahan:

1. Orang tua saya tercinta, Bapak Sunari Arifin dan Ibu Khotimah.
2. Capt. Dian Wahdiana, MM selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Capt. Mustamin, M.Pd.,M.Mar selaku dosen pembimbing I.
4. Kristin Anita Indriyani, S.ST, MM selaku dosen pembimbing II.
5. Rekan-rekan dan almamater saya, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

## PRAKATA



Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan rahmat dan anugerah-Nya, sehingga tugas skripsi dengan judul “Prosedur Keselamatan Berlayar Menghadapi *Winter Season* Di MV. HL Vision” dapat diselesaikan dengan baik, guna memenuhi salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang bagi Taruna Program Diploma IV Jurusan Nautika yang telah melaksanakan praktek laut di kapal-kapal pelayaran niaga.

Dalam penelitian ini tentunya tidak terlepas dari dorongan dan bimbingan berbagai pihak. Maka dari itu, pada kesempatan ini peneliti ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Capt. Dian Wahdiana MM, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Capt. Dwi Antoro, M.M, M.Mar selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Capt. Mustamin, M.Pd.,M.Mar selaku Dosen Pembimbing I yang telah sabar dalam memberikan bimbingan dan arahan dalam penyusunan penelitian ini.
4. Kristin Anita Indriyani, S.ST, MM selaku dosen pembimbing II yang dengan sabar telah menyempatkan waktu diantara kesibukannya untuk membimbing peneliti dalam menyusun penelitian ini.
5. Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan penelitian ini.
6. Bapak Sunari Arifin dan Ibu Khotimah selaku orang tua yang selalu memberikan doa dan dukungannya.

7. *H-Line Shipping Company* dan *crew MV. HL Vision* yang sudah banyak memberikan ilmu dan pengalaman kepada peneliti pada saat praktik laut.
8. Seluruh taruna-taruni PIP Semarang angkatan 55 yang telah membantu dalam proses penyusunan skripsi.

Peneliti menyadari masih banyak kekurangan dalam penyusunan penelitian ini. Sehingga peneliti sangat berharap agar pembaca dapat memberikan kritik dan saran agar di masa depan peneliti dapat menjadi lebih baik lagi dalam penyusunan karya ilmiah. Semoga penelitian ini dapat bermanfaat dan menambah wawasan bagi pembaca.

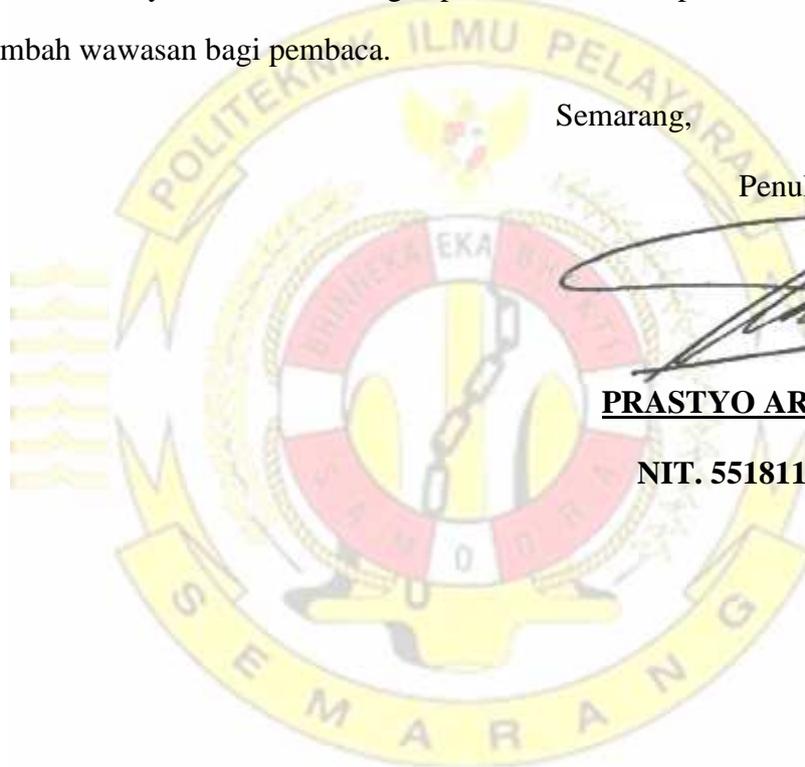
Semarang, 2022

Penulis



**PRASTYO ARI WIBOWO**

**NIT. 551811136839 N**



## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
ABSTRAKSI.....	xiv
<i>ABSTRACT</i> .....	xv
<b>BAB I     PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian.....	4
C. Rumusan Masalah.....	4
D. Tujuan Penelitian.....	4
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	5
<b>BAB II     KAJIAN TEORI.....</b>	<b>6</b>
A. Deskripsi Teori.....	6
B. Kerangka Penelitian.....	13

<b>BAB III</b>	<b>METODE PENELITIAN</b> .....	<b>14</b>
	A. Metode Penelitian .....	14
	B. Tempat Penelitian.....	15
	C. Sumber Data Penelitian.....	16
	D. Teknik pengumpulan data.....	17
	E. Instrumen Penelitian .....	20
	F. Teknik Analisis Data.....	21
	G. Pengujian Keabsahan Data.....	24
<b>BAB IV</b>	<b>HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b> .....	<b>25</b>
	A. Gambaran Konteks Penelitian.....	25
	B. Deskripsi Data.....	26
	C. Temuan.....	33
	D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	34
<b>BAB V</b>	<b>PENUTUP</b> .....	<b>60</b>
	A. Simpulan .....	60
	B. Keterbatasan Penelitian.....	60
	C. Saran.....	61
	<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	<b>63</b>
	<b>LAMPIRAN</b> .....	<b>65</b>
	<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP</b> .....	<b>79</b>

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 Kapal MV. HL Vision.....	25
Gambar 4.2 Proses Terbentuknya salju.....	27
Gambar 4.3 Laut Jepang, Pulau Sakhalin, Dan Laut Okhotsk.....	30
Gambar 4.4 Laut Bering .....	31
Gambar 4.5 Laut Alaska.....	31
Gambar 4.6 Perairan Vancouver.....	32
Gambar 4.7 Kondisi rusaknya <i>motor gangway</i> akibat tidak ditutup <i>canvas</i> ....	33
Gambar 4.8 Kerusakan <i>mooring lines</i> akibat musim dingin.....	34
Gambar 4.9 <i>Personal protective equipment</i> ketika <i>winter season</i> .....	35
Gambar 4.10 Proses <i>drain</i> pipa di atas kapal.....	35
Gambar 4.11 Pemberian <i>cover</i> terhadap <i>hatch cover control box</i> .....	37
Gambar 4.12 Proses pemberian <i>cover</i> terhadap <i>mooring lines</i> .....	37
Gambar 4.13 Penyimpanan <i>pilot ladder</i> di <i>store</i> .....	38
Gambar 4.14 Proses pemberian <i>cover</i> terhadap <i>pilot ladder</i> .....	39
Gambar 4.15 Pemberian <i>canvas</i> terhadap <i>magnetic compass</i> .....	40
Gambar 4.16 <i>Low temperature grease</i> .....	40
Gambar 4.17 Pemasangan <i>safety hand rail</i> di <i>deck</i> .....	41
Gambar 4.18 Proses pencabutan seluruh <i>scupper plug</i> .....	42
Gambar 4.19 Pintu kedap air.....	43
Gambar 4.20 Kondisi radar ketika mendeteksi adanya es.....	47
Gambar 4.21 Kondisi di anjungan ketika menghadapi <i>winter</i> .....	50
Gambar 4.22 Seluruh lampu navigasi menyala ketika terjadi badai salju.....	50
Gambar 4.23 Pengecekan <i>search light</i> .....	51
Gambar 4.24 Pengecekan kondisi <i>gyro compass</i> .....	52
Gambar 4.25 Pemberian edukasi kepada juru mudi.....	52
Gambar 4.26 Kondisi pipa-pipa setelah mengalami pembekuan.....	54
Gambar 4.27 Kondisi <i>mooring lines</i> tanpa ditutup <i>canvas</i> .....	55
Gambar 4.28 Putusnya tali bendera akibat membeku.....	55
Gambar 4.29 Kondisi rusaknya <i>motor gangway</i> akibat tidak ditutup <i>canvas</i> ..	55

Gambar 4.30	Kondisi rusaknya <i>firebox</i> akibat terkena bongkahan es.....	56
Gambar 4.31	<i>engine failure</i> di MV. Plancius di <i>South Georgia</i> .....	56
Gambar 4.32	Tabrakan MV. Geulborg dengan MV. OOCL Nevsky.....	57
Gambar 4.33	Kebakaran di MV. Jeong Woo di <i>Ross sea</i> .....	57
Gambar 4.34	<i>Fishing boat</i> MV. Oryong 501 tenggelam di <i>Bering Sea</i> .....	57
Gambar 4.35	Penderita <i>Frostnip</i> .....	58
Gambar 4.36	Penderita <i>Frosbite</i> .....	59
Gambar 4.37	Penderita <i>Hypothermia</i> .....	59



## DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Triangulasi pengumpulan.....	24
Tabel 4.1 <i>Ship particular</i> MV. HL Vision.....	26



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Crew List</i> .....	65
Lampiran 2 <i>Ship Particular</i> .....	66
Lampiran 3 <i>Check list personal protective equipment's</i> untuk musim dingin..	67
Lampiran 4 <i>Check list</i> prosedur keselamatan berlayar di <i>deck</i> .....	68
Lampiran 5 <i>Check list</i> prosedur keselamatan berlayar di anjungan .....	69
Lampiran 6 Gambar Kondisi <i>Deck</i> Kapal Ketika Melintasi musim dingin .....	70
Lampiran 7 Gambar <i>Personal Protective Equipment Crew</i> Ketika Melintasi musim dingin.....	71
Lampiran 8 Hasil Turnitin.....	72
Lampiran 9 Lembar Wawancara.....	73



## ABSTRAKSI

**Ari Wibowo, Prastyo** 551811136839 N, 2022, “Pelaksanaan Keselamatan Berlayar Menghadapi Musim Dingin Di MV. HL Vision”, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Mustamin, M.Pd.,M.Mar Pembimbing II: Kristin Anita Indriyani, S.ST, MM.

Keselamatan berlayar merupakan tujuan utama oleh seluruh kapal, untuk mewujudkan hal tersebut, maka perlu menerapkan prosedur keselamatan berlayar dengan baik. Penerapan prosedur keselamatan berlayar ini sangat penting karena banyak sekali kecelakaan yang terjadi ketika kapal berlayar melintasi area musim dingin tanpa menerapkan prosedur, selain itu Ketika melintasi musim dingin maka akan banyak dijumpai bahaya-bahaya navigasi. Sehingga penelitian ini bertujuan agar berbagai kecelakaan-kecelakaan ketika menghadapi musim dingin tidak akan terjadi lagi dikemudian hari.

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah, “Bagaimana pelaksanaan keselamatan berlayar ketika menghadapi musim dingin?”, dan “Apa saja dampak yang terjadi apabila berlayar pada musim dingin tanpa melaksanakan keselamatan berlayar?”. Dalam melaksanakan penyusunan penelitian ini, peneliti menggunakan metode deskriptif kualitatif. Sumber data penelitian berasal dari observasi, dokumentasi, dan wawancara terhadap Nahkoda, Mualim satu, dan Mualim tiga. Sedangkan untuk menguji keabsahan data, peneliti melakukan metode triangulasi sumber data. Hasil dari penelitian yaitu pelaksanaan keselamatan berlayar menghadapi musim dingin di MV. HL Vision belum sesuai dengan prosedur keselamatan berlayar dari perusahaan sehingga banyak terjadi kerusakan-kerusakan peralatan di atas kapal MV. HL Vision.

Simpulan dari penelitian ini bahwa pelaksanaan keselamatan berlayar yang dilaksanakan di MV. HL Vision belum sesuai dengan prosedur keselamatan berlayar dari perusahaan, dalam pelaksanaan masih terdapat kesalahan kru yang mengakibatkan berbagai kerusakan-kerusakan peralatan di atas kapal. Untuk itu saran yang dapat dilakukan yaitu, Sebaiknya kru di atas kapal harus mengetahui dan melaksanakan prosedur keselamatan berlayar dengan penuh tanggung jawab dan perusahaan juga harus memastikan bahwa kapal yang berlayar pada musim dingin harus benar-benar melaksanakan prosedur keselamatan berlayar pada musim dingin dengan benar.

**Kata kunci:** Keselamatan berlayar, kru, musim dingin.

## ***ABSTRACT***

**Ari Wibowo, Prastyo**, 551811136839 N, 2022, "Implementation of Winter Sailing Safety In MV. HL Vision", Diploma IV Program, Nautical Study Program, Marine Science Polytechnic Semarang, Advisor I: Capt. Mustamin, M.Pd.,M.Mar Advisor II: Kristin Anita Indriyani, S.ST, MM.

Sailing safety is the main goal for all ships, to make this happen, it is necessary to implement good sailing safety procedures. The application of sailing safety procedures is very important because there are so many accidents that occur when ships sail across the winter season area without implementing procedures, besides that, when crossing the winter season, there will be many navigational hazards. So this research aims to prevent various accidents when facing the winter season will not happen again in the future.

Problem formulations in this study is, "How is the implementation of sailing safety when facing winter?", and "What are the impacts that occur when sailing in winter without carrying out safe sailing?". In carrying out the preparation of this research, the researcher used a qualitative descriptive method. Sources of research data come from observations, documentation, and interviews with the captain, chief officer, and third officer. Meanwhile, to test the validity of the data, the researcher used the triangulation method of data sources. The results of the research are the implementation of sailing safety in the winter in MV. HL Vision has not complied with the sailing safety procedures of the company so that many equipment breakdowns occur on the MV ship. HL Vision.

The conclusion from this research is that the implementation of sailing safety in MV. HL Vision is not in accordance with the company's sailing safety procedures, in its implementation there are still crew errors that result in various equipment damages on board. For this reason, suggestions that can be made are, it is better for the crew on board to know and carry out sailing safety procedures with full responsibility and the company must also ensure that ships sailing in winter must actually carry out winter sailing safety procedures correctly.

**Keywords:** Sailing safety, crew, winter.

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Keselamatan berlayar merupakan tujuan utama oleh setiap kapal, begitu juga kapal MV. HL Vision dimana kapal ini merupakan salah satu kapal dari perusahaan yang berada di Seoul, Korea Selatan bernama *H-Line Shipping Company*. Perusahaan ini memiliki kebijakan yaitu jika ada salah satu kapal dari perusahaan *H-Line Shipping Company* yang akan berlayar menghadapi *winter season*, maka pihak dari perusahaan akan memberikan prosedur keselamatan berlayar menghadapi *winter season* dan mewajibkan kepada seluruh *crew* di atas kapal untuk menerapkan prosedur keselamatan berlayar tersebut.

Penerapan prosedur berlayar ini sangat penting karena banyak sekali kecelakaan yang terjadi ketika kapal berlayar melintasi area *winter season* tanpa menerapkan prosedur berlayar, salah satu contohnya adalah seperti peristiwa kecelakaan diberitakan dalam *High North News* yang ditulis oleh Malte Humpert (2021) yang terjadi di sekitar perairan laut Arktik. Peristiwa kecelakaan ini dialami oleh MV. Sparta III dimana kapal tersebut terjebak di tengah lautan es dengan kondisi mesin mati sehingga kapal tidak bisa bergerak, insiden ini terjadi dikarenakan MV. Sparta III melanggar aturan tentang keselamatan berlayar yang harus dipatuhi ketika berlayar menghadapi *winter season*. Kemudian diperlukan waktu selama 4 minggu oleh tim *rescue* untuk bisa menyelamatkan kapal tersebut. Dari kejadian kecelakaan yang dialami oleh MV. Sparta III, bisa diambil kesimpulan bahwa menerapkan prosedur keselamatan berlayar adalah kunci utama dalam keberhasilan berlayar menghadapi *winter season*.

*Winter season* atau juga dikenal dengan musim salju adalah musim yang tidak terjadi di semua daerah, *winter season* hanya terjadi di daerah yang memiliki iklim sedang dan subtropis. Daerah yang mengalami iklim tersebut akan mengalami suhu yang sangat dingin, biasanya suhu di daerah tersebut akan turun drastis bahkan ketika malam hari udaranya bisa mencapai titik dibawah suhu 0 . *Winter season* di belahan bumi bagian utara biasanya terjadi pada bulan Desember sampai Februari sedangkan di belahan bumi bagian selatan terjadi pada bulan Juni sampai Agustus. Contoh negara-negara yang mengalami *winter season* dan pernah dilalui ketika melakukan penelitian adalah Korea Selatan, Jepang, China, Russia, Alaska, dan Kanada. *Winter season* mempunyai berbagai dampak terhadap kehidupan manusia, salah satu dampaknya adalah akan menyebabkan terganggunya transportasi di laut, hal ini dikarenakan terjadinya *winter season* akan membuat jarak pandang kapal menjadi sangat terbatas, selain itu *winter season* juga bisa menyebabkan adanya *floating ice* atau es yang mengapung di lautan, sehingga berdasarkan hal tersebut maka kapal harus bernavigasi dengan sangat berhati-hati dan selalu menerapkan prosedur keselamatan berlayar, namun jika terdapat adanya kapal yang berlayar menghadapi *winter season* tanpa menerapkan prosedur keselamatan berlayar, maka akan menyebabkan meningkatnya risiko terjadinya kecelakaan kapal.

Faktor terpenting untuk mengurangi risiko terjadinya kecelakaan kapal dalam suatu pelayaran adalah faktor keselamatan berlayar. Keselamatan berlayar adalah segala sesuatu yang ada dan bisa dikembangkan dalam

kaitannya dengan upaya pencegahan kecelakaan saat melakukan pekerjaan di bidang pelayaran.<sup>1</sup> Untuk mewujudkan keselamatan berlayar, berbagai upaya juga telah dilaksanakan oleh IMO (*International Maritime Organization*) yaitu dengan cara membuat slogan “*Safe, secure, and efficient shipping on clean oceans*”, kemudian IMO juga mengadakan beberapa konvensi atau kesepakatan yang bertujuan untuk meningkatkan keahlian serta kemampuan seluruh pelaut di dunia. Hal ini dijadikan pertimbangan dikarenakan manusia memiliki peranan sebagai *control* pusat dalam pelayaran, sehingga jika manusia memiliki kemampuan dan keahlian yang unggul dalam melaksanakan suatu pelayaran, maka keberhasilan dan keselamatan ketika berlayar akan dapat tercapai.

Keberhasilan dalam suatu pelayaran adalah hal yang sangat penting, hal tersebut dikarenakan pada era *modern* saat ini dunia maritim mempunyai peran sangat vital terhadap perkembangan perekonomian di seluruh dunia. Meskipun banyak sekali mode transportasi yang ada di dunia seperti, motor, truk, kereta api, ataupun pesawat, akan tetapi mode transportasi yang sering digunakan oleh manusia untuk menghantarkan barang ke seluruh dunia adalah transportasi laut yaitu dengan menggunakan kapal. Hal tersebut dikarenakan mode transportasi laut menggunakan kapal merupakan mode transportasi yang paling efisien dalam mengirimkan berbagai macam kebutuhan manusia ke seluruh dunia. Transportasi kapal dianggap efisien

---

<sup>1</sup> Wiji Santoso, Aji Ratna Kusuma, and Heryono Susilo Utomo, 'Evaluasi Program Revitalisasi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran Dan Prasarana Keselamatan Pelayaran Pada Distrik Navigasi Tarakan- Kalimantan Timur Wiji Santoso 1 , Aji Ratna Kusuma 2 , Heryono Susilo Utomo 3', 1 (2013), 557.

dikarenakan kapal mampu memuat barang secara aman, banyak, dan biaya yang lebih murah. Mengingat dunia maritim memiliki peran dalam perkembangan perekonomian di seluruh dunia, maka keberhasilan dan keselamatan berlayar ketika menghadapi *winter season* merupakan hal yang harus dicapai oleh seluruh pelaut, hal ini juga bertujuan agar berbagai kecelakaan ketika menghadapi *winter season* tidak akan terjadi lagi dikemudian hari. Oleh karena itu, perlu dilakukan penelitian dengan judul “Prosedur Keselamatan Berlayar Menghadapi *Winter Season* di MV. HL Vision”.

## **B. Fokus Penelitian**

Dari uraian yang telah dijelaskan, maka diperlukan adanya suatu pembatasan masalah. Hal ini dikarenakan mengingat sangat luasnya permasalahan yang akan dibahas, kemudian pembatasan masalah ini juga bertujuan untuk lebih memperjelas tentang masalah yang akan diteliti dan hal tersebut akan membuat pembahasan akan lebih terperinci. Sehingga penelitian ini hanya terfokus mengenai prosedur keselamatan berlayar menghadapi *winter season* dan dampak bila berlayar pada *winter season* tanpa prosedur.

## **C. Rumusan Masalah**

Berdasarkan dari latar belakang masalah dan fokus penelitian di atas, maka akan dijelaskan tentang berbagai pokok-pokok permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana prosedur ketika menghadapi *winter season*?
2. Apa saja dampak yang terjadi apabila berlayar pada *winter season* tanpa menggunakan prosedur?

#### D. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui prosedur ketika berlayar melewati daerah *winter season*.
2. Mengetahui dampak berlayar pada *winter season* tanpa menggunakan prosedur.

#### E. Manfaat Penelitian

Berdasarkan penelitian ini, disajikan beberapa manfaat yang dapat diambil oleh pembaca ketika membaca penelitian ini, manfaat tersebut sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis
  - a. Memberikan pengetahuan dan wawasan kepada pembaca tentang penerapan prosedur keselamatan berlayar ketika menghadapi *winter season*.
  - b. Memberikan pengetahuan dan wawasan kepada pembaca mengenai dampak yang ditimbulkan bila berlayar pada *winter season* tanpa menerapkan prosedur berlayar.
  - c. Memberikan pengetahuan tentang *personal protective equipment* yang harus disiapkan ketika berlayar menghadapi *winter season*.
2. Manfaat Praktis
  - a. Sebagai bahan masukan bagi pelaut tentang prosedur berlayar menghadapi *winter season*, khususnya bagi pelaut yang berlayar melintasi *winter season*.
  - b. Memberikan masukan terhadap *crew* di atas kapal dalam hal perawatan peralatan di atas kapal ketika akan menghadapi *winter season*.
  - c. Memberikan masukan kepada *crew* di atas kapal tentang gangguan kesehatan dan gejala-gejala yang muncul akibat berlayar menghadapi *winter season* tanpa menggunakan *personal protective equipment*.

## BAB II

### KAJIAN TEORI

#### A. Deskripsi Teori

Untuk memaksimalkan pembahasan dan pemahaman tentang pelaksanaan keselamatan berlayar menghadapi musim dingin di MV. HL Vision, maka disajikan referensi mengenai teori pendukung dan definisi dari berbagai istilah, sehingga penelitian ini akan lebih mudah dipahami oleh pembaca.

##### 1. Pengertian Prosedur

- a. Prosedur adalah urutan-urutan pekerjaan yang melibatkan beberapa orang yang disusun untuk menjamin adanya perlakuan yang sama terhadap penanganan transaksi perusahaan yang berulang-ulang.<sup>2</sup>
- b. Prosedur merupakan metode-metode yang dibutuhkan untuk menangani aktivitas-aktivitas yang akan datang dan urutan aktivitas untuk mencapai tujuan tertentu<sup>3</sup>.
- c. Prosedur yaitu urutan suatu kegiatan klerikal, dimana biasanya menyangkut beberapa manusia dalam satu departemen atau bahkan lebih, yang dirancang guna menjamin seragamnya suatu penyelesaian transaksi dari perusahaan yang terjadi secara berulang-ulang.<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup> Wijaya D.J, 'Prosedur Administrasi Penjualan Bearing Pada Usaha Jaya Teknika', 2018, 2

<sup>3</sup> Ida Nuraida, 'Manajemen Administrasi Perkantoran', *Kanisius*, 2008, 38

<sup>4</sup> Mulyadi, 'Pidana Adat Di Indonesia : Pengkajian Asas , Norma , Teori , Praktik', *Litigasi*, 17.2 (2016), 4

Dari ketiga pendapat ahli diatas, dapat diambil kesimpulan bahwa prosedur yaitu rangkaian dari langkah-langkah yang saling berkaitan dan melibatkan beberapa orang dalam suatu departemen atau lebih, yang dijadikan sebagai pedoman dalam suatu pekerjaan dengan maksud agar tercapainya tujuan suatu pekerjaan. Hal tersebut digunakan dalam prosedur keselamatan berlayar menghadapi *winter season* di MV. HL Vision.

## 2. Manfaat Prosedur

Adanya prosedur dapat memberikan beberapa manfaat, berikut ini merupakan manfaat dari prosedur:

- a. Memudahkan ketika menentukan tahapan suatu kegiatan yang akan datang.
- b. Membuat suatu pekerjaan yang dilakukan secara berulang-ulang menjadi lebih terbatas dan rutin, sehingga pelaksanaannya lebih sederhana.
- c. Terdapat program kerja atau petunjuk yang wajib dilaksanakan oleh seluruh pelaksana.
- d. Mencegah terjadinya suatu penyimpangan dan lebih memudahkan dalam upaya pengawasan, jika kemungkinan terjadi penyimpangan maka perbaikan bisa segera dilaksanakan.
- e. Prosedur menyajikan suatu tahapan-tahapan secara sederhana dan logis.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Mulyadi, 'Pidana Adat Di Indonesia : Pengkajian Asas , Norma , Teori , Praktik', *Litigasi*, 17.2 (2016), 15

### 3. Keselamatan Berlayar

Keselamatan pelayaran mempunyai peran yang sangat penting dan memiliki peran utama dalam segala aspek yang ada di dunia pelayaran. Berikut ini merupakan pendapat mengenai keselamatan berlayar:

- a. Keselamatan berlayar adalah segala sesuatu yang ada dan bisa dikembangkan dalam kaitannya dengan upaya pencegahan kecelakaan saat melakukan pekerjaan di bidang pelayaran.<sup>6</sup>
- b. Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 1 butir 33 menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhan, dan maritim.<sup>7</sup>

Berdasarkan dari berbagai pendapat di atas, dapat diambil kesimpulan bahwa keselamatan berlayar adalah kondisi dimana terpenuhinya seluruh keselamatan dan keamanan pelayaran, keselamatan berlayar ini juga memiliki peran yang penting dalam pelayaran untuk mencegah terjadinya kecelakaan pelayaran.

### 4. Peraturan Keselamatan Berlayar

- a. Peraturan nasional tentang keselamatan pelayaran

Berikut ini adalah berbagai aturan yang menjelaskan mengenai keselamatan pelayaran yang ada di Indonesia menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008:

---

<sup>6</sup> Wiji Santoso, Aji Ratna Kusuma, and Heryono Susilo Utomo, 'Evaluasi Program Revitalisasi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran Dan Prasarana Keselamatan Pelayaran Pada Distrik Navigasi Tarakan- Kalimantan Timur (2013), 560

<sup>7</sup> UU RI No. 28 Tahun 2008, 'Presiden Republik Indonesia', *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 1985 Tentang Jalan*, 1, 2004, 5

- 1). Pasal 116 Ayat (1) “Keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim”.
- 2). Pasal 116 Ayat (2) “Penyelenggaraan keselamatan dan keamanan pelayaran sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) dilaksanakan oleh Pemerintah”.
- 3). Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 117 Ayat (1) yaitu “Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan, kelaiklautan kapal, dan kenavigasian”.<sup>8</sup>

b. Peraturan internasional tentang keselamatan pelayaran

Keselamatan kapal merupakan keadaan dimana kapal memenuhi persyaratan mengenai konstruksi, permesinan dan seluruh alat di atas kapal yang dibuktikan dengan adanya sertifikat. Berikut ini adalah sumber hukum dalam aturan-aturan keselamatan pelayaran secara internasional:

- 1). *International Convention on Standart of Training, Certifaction and Wacth keeping for Seafarers*, yang pertama pada tahun 1978 dan kemudian yang terakhir diubah pada tahun 1995.
- 2). *International Convention for Safety of Live Sea (SOLAS)*.
- 3). *International Aeronautical and maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR)*.

---

<sup>8</sup> UU RI No. 28 Tahun 2008, ‘Presiden Republik Indonesia’, *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 1985 Tentang Jalan*, 1, 2004, 55

## 5. Pengertian musim dingin

Musim dingin adalah musim meningkatnya salju sehingga musim ini menjadi terdingin di sepanjang tahun diantara musim semi dan musim gugur, nama ini diambil dari kata Jermanik kuno yang memiliki arti waktu air yang mengarah kepada hujan dan salju di lintang tengah dan tinggi.<sup>9</sup> Waktu terjadinya musim dingin di permukaan bumi tidak secara bersama-sama dalam satu waktu, namun memiliki waktu yang berbeda beda tergantung dari letak daerah tersebut. Di negara-negara yang berada di belahan bumi utara akan mengalami musim dingin sekitar tanggal 21 Desember hingga 21 Maret disetiap tahunnya. Namun negara-negara yang berada di belahan bumi selatan akan mengalami sekitar tanggal 21 Juni dan akan berakhir pada 23 September disetiap tahunnya.

## 6. *Personal protective equipment* ketika menghadapi musim salju

### a). *Long John* atau *thermal underwear*

*Long John* atau di negara Eropa biasa dikenal dengan *Thermal underwear* merupakan pakaian lapis pertama yang wajib disiapkan untuk menghadapi *winter season* berupa baju dan celana panjang yang ukurannya harus sama dengan tubuh. Pakaian ini berfungsi untuk menyimpan suhu panas dari tubuh. Sehingga *crew* kapal akan tetap merasa hangat meskipun bekerja menghadapi musim dingin.

### b). *Wearpack*

*Wearpack* adalah pakaian untuk keselamatan kerja dan melindungi tubuh dari suhu dingin yang wajib digunakan oleh seluruh *crew* ketika bekerja diatas kapal. Untuk pemakaiannya, *wearpack* biasanya dipakai sebagai pakaian lapisan kedua setelah *long john*.

---

<sup>9</sup> Etienne Jambon-Puillet, Noushine Shahidzadeh, and Daniel Bonn, 'Singular Sublimation of Ice and Snow Crystals', *Nature Communications*, 9.1 (2018), 1

c). *Winter Jacket*

Diantara pakaian yang lainnya *winter jacket* merupakan pakaian yang paling penting ketika menghadapi *winter season*, hal ini dikarenakan *winter jacket* merupakan pakaian yang paling luar. Terdapat beberapa macam *winter jacket* yang bisa dipakai ketika musim dingin. Di atas kapal MV. HL Vision crew kapal menggunakan *winter jacket* jenis *Windbreaker*, jaket ini sangat tebal dan mampu menahan kuatnya angin serta bersifat *waterproof* (tahan air), sehingga crew di atas kapal akan tetap merasa hangat meskipun bekerja di luar akomodasi.

d). *Earmuff*

*Earmuff* merupakan alat yang digunakan untuk melindungi telinga dari suhu yang dingin sehingga ketika menghadapi musim dingin, crew di atas kapal wajib memakai *earmuff*, hal ini dikarenakan telinga merupakan bagian tubuh yang paling sensitif dengan suhu yang dingin.

e). *Winter shoes*

*Winter shoes* yaitu berupa sepatu *boots* yang digunakan khusus untuk menghadapi musim dingin. Sepatu *boots* ini dibuat dengan desain yang kuat dan memiliki alas yang tinggi sehingga sepatu ini tidak licin ketika dipakai. Kemudian di dalam sepatu ini terdapat bulu-bulu dari kain yang berfungsi agar salju tidak dapat masuk dan melindungi kaki dari suhu yang dingin.

f). *Safety Helmet*

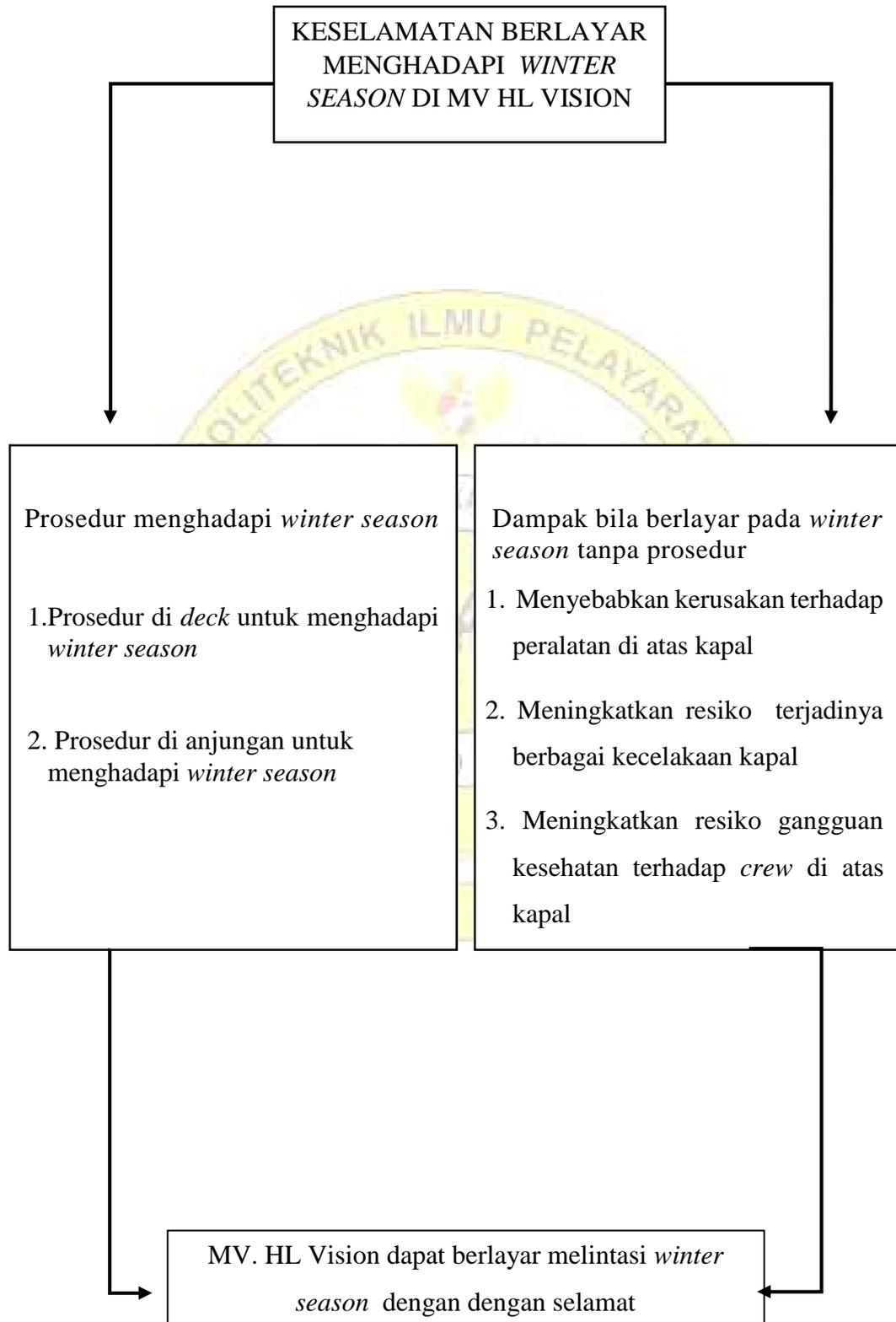
*Safety Helmet* merupakan alat keselamatan yang wajib digunakan untuk melindungi kepala ketika bekerja diatas kapal. *Safety helmet* ini juga dianggap penting karena ketika bekerja pada musim dingin, maka resiko kecelakaan diatas kapal akan meningkat.

g). Sarung Tangan

Sarung tangan juga harus disiapkan ketika menghadapi musim dingin, karena jika *crew* di atas kapal melakukan pekerjaan diluar tanpa menggunakan sarung tangan maka tangan dan jari kuku akan terasa mati rasa dan kulit akan menjadi kering. Bahkan *crew* harus memakai sarung tangan berlapis ketika bekerja pada musim dingin.



## B. Kerangka Pikir



## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan dari hasil pembahasan masalah dan penelitian tentang prosedur keselamatan berlayar menghadapi *winter season* di MV. HL Vision, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Pelaksanaan keselamatan berlayar menghadapi musim dingin di atas kapal MV. HL Vision belum optimal, hal ini dikarenakan peneliti masih menemukan berbagai tindakan-tindakan yang belum sesuai dengan prosedur dari perusahaan, sehingga menyebabkan terjadinya berbagai kerusakan terhadap peralatan di atas kapal, meningkatkan resiko terjadinya berbagai kecelakaan bagi kapal, dan meningkatkan resiko gangguan kesehatan terhadap *crew* di atas kapal. Contoh kerusakan-kerusakan peralatan di atas kapal MV. HL Vision seperti rusaknya mesin *windlass* dan *gangway* motor.
2. Upaya yang dilakukan agar kapal dapat berlayar menghadapi musim dingin dengan selamat yaitu dengan cara melaksanakan prosedur keselamatan berlayar dari perusahaan secara optimal. Yaitu dengan melaksanakan berbagai persiapan-persiapan yang ada di anjungan, *deck*, dan persiapan *personal protective equipment* . Sehingga kapal akan dapat berlayar dengan selamat ketika melewati musim dingin

#### **B. Keterbatasan Penelitian**

Penelitian ini memiliki berbagai keterbatasan yang bisa mempengaruhi hasil dari penelitian, keterbatasan tersebut adalah :

1. Penelitian ini memiliki keterbatasan dalam proses pengumpulan data, hal ini dikarenakan banyaknya pekerjaan di atas kapal, sehingga hal tersebut mengganggu wawancara dan konsentrasi informan ketika melakukan wawancara. Untuk meminimalisir keterbatasan ini maka wawancara ini dilakukan pada saat informan istirahat.
2. Sumber data penelitian ini tidak bisa didapatkan disetiap perairan, hal ini dikarenakan hanya perairan di negara tertentu yang mengalami musim dingin.
3. Penelitian ini hanya dilakukan di perairan Korea, Jepang, Alaska dan Kanada, sehingga sebagai bahan perbandingan dibutuhkan penelitian selanjutnya yang dilakukan di berbagai perairan yang mengalami musim dingin lainnya.

### C. Saran

Berdasarkan dari pembahasan penelitian ini, terdapat beberapa saran sebagai berikut:

1. Disarankan kepada seluruh *crew* di atas kapal untuk memahami dan melaksanakan tentang seluruh persiapan yang harus dilakukan dan resiko yang akan terjadi ketika akan menghadapi musim dingin serta benar-benar menerapkan prosedur keselamatan berlayar menghadapi musim dingin dengan baik dan bertanggung jawab, sehingga kapal dapat berlayar dengan aman dan selamat sampai tujuan.
2. Disarankan kepada seluruh *crew* di atas kapal untuk mengetahui tentang pentingnya *personal protective equipment* dan berbagai gangguan kesehatan yang disebabkan karena tidak menggunakan *personal protective equipment* ketika menghadapi musim dingin sehingga diharapkan *crew* di atas kapal dapat terhindar dari gangguan kesehatan.

3. Disarankan kepada pihak perusahaan agar selalu memberikan prosedur keselamatan berlayar kepada setiap kapal yang akan berlayar menghadapi musim dingin dan harus memastikan bahwa seluruh *crew* di atas kapal sudah menerapkan prosedur tersebut dengan baik dan, hal ini bertujuan agar kecelakaan kapal ketika melewati musim dingin tidak terjadi lagi di kemudian hari.



## DAFTAR PUSTAKA

- Aan Komariah, dan Djam'an Satori., 2011, *Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung: Alfabeta.
- Amtrup., dan Bob Shepton., 2020, *High Latitude Sailing*, London: Great Britain.
- Arikunto, S., 2000. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*, Jakarta: Rineka Cipta.
- Arikunto, S., 2013, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik Edisi Revisi*, Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Ariesto, H.Sutopo., 2012, *Teknologi Informasi dan Komunikasi dalam Pendidikan*, Yogyakarta: Graha Ilma.
- Betz Hall., 1995, *Cold Hurts Frosbite, Frostnip, And Immersion foot*, Alaska: Literacy Council of Alaska.
- BIMCO., 2005, *The Ice Navigation And Seamanship Handbook*, Scotland: Witherby Publishing Group Ltd.
- Bird Willis., 2000, *The Alaska Incident*, Bloomington: iUniverse.
- Cornish, M.M., 1997, *Maritime Meteorology*, Surrey: Thomas Reed Publications.
- H.B. Sutopo., 2002, *Metologi Penelitian Kualitatif*, Surakarta: Sebelas Maret University Press.
- Humpert Malte., 2021, "Arctic Cargo Ship Violates Safety Rules Prompting Month-Long Rescue Operation", Diakses pada Juni 2022, Dari <https://www.highnorthnews.com/en/arctic-cargo-ship-violates-safety-rules-prompting-month-long-rescue-operation>.
- Hennink, M., Hutter, I., dan Bailey, A., 2020, *Qualitative research methods*, Netherlands: SagePub.
- Ida Nuraida., 2008, *Manajemen Administrasi Perkantoran*, Yogyakarta: Kanisius.
- Inc. Ibp., 2015, *Arctic Marine Shipping Assessment Report*, USA: International Business Publication.
- International Maritime Organization (IMO)., 2018, *Safety of Life at Sea (SOLAS)*, Fourth edition, London: international Maritime Organization.
- Jon Amtrup, dan Bob Shepton., 2020, *High Latitude Sailing*, London: Great Britain.
- Mc. Maryati., 2008, *Manajemen Perkantoran Efektif*, Yogyakarta: Sekolah Tinggi Ilmu Manajemen YKPN.
- Miles, M.B., Huberman, A.M., dan Saldana,J., 2014, *Qualitative Data Analysis, A Methods Sourcebook*, Edition 3, USA: Sage Publications, Terjemahan Tjetjep Rohindi Rohidi, UI-Press.
- Moleong, Lexy J., 2016, *Metodologi penelitian Kuantitatif*, Bandung: Remaja Rosadakarya.

- Mulyadi., 2001, *Sistem Akutansi Edisi Tiga*, Jakarta: Salemba Empat.
- Mulyadi., 2016, *Eksistensi Hukum Pidana Adat Di Indonesia: Pengkajian Asas, Norma, Teori, Praktik Dan Prosedurnya*, Jawa barat: Pasundan University.
- Nuzhat Hassan, Muzaffar Shaheen, and Shahnaz Bashir., 2020, *Hypothermia in a Lamb, A Case Report*, India: Journal of entomology.
- Puspa, Dewi Yulianty, and Ali Jufri., 2020, *Perdebatan Empiris : Prinsip Metode Kualitatif dan Kuantitatif Untuk Penelitian Sosial Ekonomi'*, Cirebon: Jurnal Manajemen Dan Akuntansi.
- Rasyad, Rasdiyan., 2002, *Metode Statistik Deskriptif untuk Umum*, Jakarta: Grasindo.
- Rifka, R.N., 2017, *Step By Step Lancar Membuat SOP*, Depok: Huta Publisher.
- Sugiyono., 2015, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Bandung: Alfabeta.
- Sujarweni Wiratna, 2014, *SPSS Untuk Penelitian*, Yogyakarta: Pustaka Baru Press.
- Sukmadinata, N.S., 2011, *Metode Penelitian Pendidikan*, Bandung: Remaja Rosadakarya.
- Undang-Undang nomor 17 Tahun 2008, *Peraturan Keselamatan Berlayar*, Jakarta: UU No 17.
- Wahidmurni., 2017, *Pemaparan Metode Penelitian Kualitatif, Fakultas Ilmu Tarbiah dan Keguruan*, Malang: UIN Maulana Malik Ibrahim.
- Walidin, W., Saifullah, dan Tabrani., 2015, *Metodologi penelitian kualitatif & grounded theory*, Jakarta: FTK Ar-Raniry Press.
- Wijaya, D.J., dan Irawan R., 2018, *Prosedur Administrasi Penjualan Bearing Pada Usaha Jaya Teknik*, Jakarta: Perspektif.
- Wiji Santoso., 2013, *Evaluasi Program Revitalisasi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran Dan Prasarana Keselamatan Pelayaran Pada Distrik Navigasi Tarakan-Kalimantan Timur*, Samarinda: Program Magister Ilmu Administrasi Negara.
- Yusanto, Y., 2019, *Ragam Pendekatan Penelitian Kualitatif*, Banten: Journal of Scientific Communication.
- Zuriah Nuzul, 2009, *Metodologi Penelitian Sosial Pendidikan Teori-Aplikasi*, Jakarta: PT Bumi Aksara.

## Lampiran 1: Crew List

<b>CREW LIST</b>							Page No <b>1 OF 1</b>
ARRIVAL		DEPARTURE					
1. Name of ship			2. Port of ARRIVAL / DEPARTURE		3. Date of ARRIVAL / DEPARTURE		
HL VISION			NEWCASTLE, AUSTRALIA		2021.08.01		
4. Nationality of ship			5. PORT ARRIVED FROM / DESTINATION		6. Nature No. of Passport / Seaman Book		7. Expiry Date of Passport / Seaman Book
PANAMA			POHANG, R.O.KOREA				
R. No.	8. Family name, given names	10. Rank & Sex	11. Nationality	12. Date and place of birth	13. Sign on Date and Place		
1	NOU BUCMSEOK	CAPT M	R.O.KOREA	1988.03.16 BUSAN	POHANG, S.KOREA / 2021.06.29	M55912229 B5115-01079	2028.04.29 UNLIMITED
2	LEE MYUNGKI	C/O M	R.O.KOREA	1979.10.19 BUSAN	POHANG, S.KOREA / 2021.06.29	M51814158 B0701040403	2023.01.24 UNLIMITED
3	KIM INSEOK	2/O M	R.O.KOREA	1996.06.22 GYEONGGI	POHANG, S.KOREA / 2021.06.29	M01358862 B5111-01810	2030.02.18 UNLIMITED
4	AHN JAEKWON	3/O M	R.O.KOREA	1996.09.30 SEOUL	POHANG, S.KOREA / 2021.06.29	M03075574 IC169-00545	2025.05.11 UNLIMITED
5	LEE SUKHO	C/O M	R.O.KOREA	1984.06.11 JEONNAM	POHANG, S.KOREA / 2021.06.29	M41106093 B5177-01309	2024.11.12 UNLIMITED
6	KIM JAEWOOK	1/T M	R.O.KOREA	1988.03.16 GYEONGGI	POHANG, S.KOREA / 2021.06.29	M67066031 B5091-04496	2026.12.22 UNLIMITED
7	KIM SANGHIL	2/T M	R.O.KOREA	1982.05.16 INCHEON	POHANG, S.KOREA / 2021.06.29	M41604235 B5171-03036	2029.02.07 UNLIMITED
8	GWON HYO OKGIUN	3/T M	R.O.KOREA	1987.11.05 SEOUL	KWANGYANG, S.KOREA / 2021.01.17	M17136195 IC189-00223	2028.02.20 UNLIMITED
9	CHOI MYOUNG GYU	BSN M	R.O.KOREA	1968.02.22 DAEGU	KWANGYANG, S.KOREA / 2021.01.18	M44892190 B5011-51904	2027.01.06 UNLIMITED
10	LEE SI OKHIL	QM M	R.O.KOREA	1984.02.14 GYEONGNAM	KWANGYANG, S.KOREA / 2021.01.18	M37730856 M5084-00253	2028.04.18 UNLIMITED
11	OBIANA CANDRA SILA	QM M	INDONESIA	1993.05.21 BEKASI	KWANGYANG, S.KOREA / 2021.01.18	C1917616 D015787	2023.12.13 2021.11.04
12	RAKIP	QM M	INDONESIA	1979.07.19 BANGKALAN	POHANG, S.KOREA / 2021.06.29	C7204528 E134633	2024.05.28 2021.12.02
13	ABDUL HADI	SR M	INDONESIA	1974.04.18 BANGKALAN	KWANGYANG, S.KOREA / 2020.10.05	C0886929 G011719	2025.06.30 2023.07.01
14	KIM JONGCHUN	1/OJL M	R.O.KOREA	1964.11.10 BUSAN	KWANGYANG, S.KOREA / 2021.01.18	M63621321 B5062-03746	2025.08.27 UNLIMITED
15	SLAMET RIYADI	OLJL M	INDONESIA	1983.10.21 CIREBON	POHANG, S.KOREA / 2021.06.29	C859929 F193185	2022.07.11 2021.11.27
16	LEE CHANGRAK	C/S M	R.O.KOREA	1963.04.07 BUSAN	KWANGYANG, S.KOREA / 2021.01.18	M49637371 B5150-19386	2022.07.11 UNLIMITED
17	YAIYA SAPUTRA KURNIAWAN	C/CK M	INDONESIA	1986.05.09 SEMARANG	POHANG, S.KOREA / 2021.06.29	B5057371 D026394	2022.07.11 2021.11.27
18	PRASTYO ARI WIBOWO	A/O M	INDONESIA	1999.09.09 KAH SEMARANG	KWANGYANG, S.KOREA / 2020.10.07	C0751154 G011719	2025.06.30 2023.07.01

**TOTAL 18 CREW INCLUDING MASTER**

12. Date and signature by master, authorized agent or office Date : 2021.08.01

Signed :  **NOU BUCMSEOK**  
MASTER OF "HL VISION"

IMCO/FAL FORM 5/15

## Lampiran 2: Ship's Particular

## Ship's Particulars

<b>Ship's Name</b>	<b>HL VISION</b>					
<b>Call Sign</b>	<b>3EYA4</b>					
<b>IMO No.</b>	<b>9490909</b>					
<b>Official No.</b>	<b>42701-11-C</b>	<b>MMSI No. 355 307 000</b>				
<b>Flag of Ship</b>	<b>R.O. Panama</b>	<b>Port of Registry: Panama</b>				
<b>Owner</b>	<b>CAPE 1 INTERNATIONAL S.A.</b>					
<b>Address</b>	<b>C/O H-LINE SHIPPING CO., LTD 8th FLOOR,42, JONG-RO 1-GIL JONG-NO GU,SEOUL,03152, KOREA</b>					
<b>Technical Operator</b>	<b>H-LINE SHIPPING CO., LTD.</b>					
<b>Address</b>	<b>8th Fl.(E-ma Bldg., Susong-Dong), Leena Building, 42, Jong-ro 1-gil, Jongno-gu, Seoul, 03152, Korea</b>					
<b>Manager</b>	<b>H-LINE SHIPPING CO., LTD.</b>					
<b>Address</b>	<b>8th Fl.(E-ma Bldg., Susong-Dong), Leena Building, 42, Jong-ro 1-gil, Jongno-gu, Seoul, 03152, Korea</b>					
<b>Ship Builder</b>	<b>Hyundai Samho Heavy Industries Co.Ltd.</b>					
<b>Date of keel laid</b>	2010.12.17					
<b>Date of launched</b>	2011.03.26					
<b>Date of Delivered</b>	2011.04.28					
<b>L.O.A.</b>	291.97 m	<b>Classification</b> Korcan Register of Shipping / KR				
<b>L.B.P.</b>	283.50 m	<b>- Date of last dry-dock : 2019.07.03</b>				
<b>Breadth (moulded)</b>	45.00 m					
<b>Depth</b>	24.70 m					
<b>Height</b>	58.712 m					
<b>Tonnage</b>	<b>Lightship: 26,356.7 m/t</b>	<b>TPC 124.7 m/t</b>	<b>FWA 41.2 cm</b>			
<b>International</b>	<b>Gross</b>	<b>Net</b>				
	93.432	60.453				
<b>Suez Canal</b>	95.460,83	89.976,04				
<b>Loadline zone</b>	<b>Draft ext.(m</b>	<b>Disp (m/t)</b>	<b>D.W.T (m/t)</b>	<b>Freeboard (m)</b>		
<b>Summer</b>	18,2215	205.492,0	179.135,0	6,534		
<b>Winter</b>	17,8425	200.768,0	174.412,0	6,913		
<b>Tropical</b>	18,6005	210.220,0	183.863,0	6,155		
<b>Main Engine</b>	<b>HYUNDAI B&amp;W 6S70MC-C7</b>					
<b>S.M.C.R</b>	*16,107 kw x 86.6 rpm					
<b>C.S.R</b>	15,861 kw x 86.2 rpm					
<b>Service Speed</b>	<b>Ballast: 12.8 kts (ECO) Laden: 11.8 kts (ECO)</b>					
<b>H.F.O. Consumption</b>	F.O consumption : 63.0 m/t per day					
<b>F.O tanks full capacities</b>	<b>H.F.O. 5,334.4 M<sup>3</sup> M.D.O 533.8 M<sup>3</sup></b>					
<b>Number of holds</b>	9 ( Height from keel to top of h/cover : 27.68 m)					
<b>Hatch size</b>	Dist fwd end of No.1hatch coaming to aft end of No.9 : 206.96 m					
<b>Hold capacity (Cub.M)</b>	Dist fm bridge wing front to bow : 250.92m, and to stern : 41.05m					
	No.1(14.56 x 16.88m), No.2-8(15.6 x 20.2m), No.9(15.6 x16.88m)					
	NO.1	19198.0 m <sup>3</sup>	NO.4	22939.3 m <sup>3</sup>	NO.7	22958.2 m <sup>3</sup>
	NO.2	22780.9 m <sup>3</sup>	NO.5	22908.8 m <sup>3</sup>	NO.8	22657.3 m <sup>3</sup>
	NO.3	22918.6 m <sup>3</sup>	NO.6	22895.5 m <sup>3</sup>	NO.9	20913.1 m <sup>3</sup>
<b>Communication</b>						
<b>Inmarsat - FB</b>	(Tel.) 870 773 111 226					
	( Fax.) 870 783 112 580					
<b>Inmarsat - C (Tlx.)</b>	435 530 713 435 530 714					
<b>E-mail</b>	hvsn@h-lineshipping.com					
	hvsn@hline.sea-one.com					

\*MAR.17. 2021, Engine Power Limitation to be performed in order to obtain a better GIIIG emission Rating  
For the details, refer to the 'NOx Technical File' including 'Statement of Factor'

**Lampiran 3: Check list Personal Protective Equipment's untuk musim dingin**

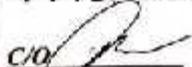
Check list Personal Protective Equipment's for Winter Navigation		Implementation	
		Yes	No
1	롱 존/서멀 팬츠 <i>Long John /thermal underwear</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	웨어팩 <i>Wearpack</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	겨울 재킷 <i>Winter Jacket</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	귀마개 <i>Earmuff</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	겨울 신발 <i>Winter shoes</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	안전 헬멧 <i>Safety Helmet</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	장갑 <i>Gloves</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Additional Clothes</i>			
1	스웨터 <i>Sweater</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	모자 <i>Hat</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	시알 <i>Syal</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	키오스 카키 <i>Sock</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	비옷 <i>Rain coat</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	마스크 <i>Mask</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
특기사항(Remark): <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">                       CO                 </div> <div style="text-align: center;">                       Master                 </div> </div>			

**Lampiran 4: Check list prosedur keselamatan berlayar di deck**

No.	Confirmation and Measures the Taken	Implementation	
		YES	NO
<i>Procedur in Deck</i>			
1.	승무원들을 보호할 방한복 및 방한 장비는 갖춰져? <i>Make sure all crewmembers use PPE(personal protective equipment) for musim dingin.</i>	✓	
2	모든 소 Pipe Line 은 Drain 되어지고 Dry 되어졌는가? <i>all fire lines and pipe line must be drain.</i>	✓	
3	기기의 움직이는 부위는이나 로 보호되어 졌는가? <i>Before give covering, make sure all equipments already protected by greasing.</i>	✓	
4	Pneumatic Equipment 첨가등 준비를 하였는가? <i>Give protection of air driven motor &amp; other equipment by canvas.</i>		✓
5	Mooring Rope 는 안쪽에관 또는 Cover 로 씌어져 있는가? <i>Kept the mooring rope inside or covered with canvas</i>		✓
6	Pilot Ladder 는 안쪽에 보관 Cover 로 씌어져 있는가? <i>Pilot ladder also must been kept inside or covered</i>	✓	
7	Gyro Repeater 와 Magnetic Compass 는 Cover 로있는가? <i>Give covering also gyro repeater and the magnetic compass.</i>	✓	
8	Safety Hand Line 이 Main Deck 를 따라 설치되어 있는가? <i>installed the safety hand line along the main deck</i>	✓	
9	화실과 구멍부표를 가게 안에 보관했어야 했다 <i>Kept the firebox and lifebuoy inside of store</i>	✓	
10	배수구 플러그를 제거해야 합니다 <i>Make sure all scupper's plug must be removed</i>	✓	
11	모든 댐퍼 상을 닫습니다 <i>Closed all Damper's and watertight</i>	✓	
12	필요한 경우 깃발 빛줄을 제거하십시오 <i>if necessary remove all the flag rope's</i>	✓	
13	여행하 충분한 쓰레기 공간이 있는지 확인하십시오 <i>Make sure there is enough space for garbage during the trip</i>	✓	
특기사항(Remark):  <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="text-align: center;">                       CO                 </div> <div style="text-align: center;">                       Master                 </div> </div>			



Lampiran 5: Check list prosedur keselamatan berlayar di anjungan

No.	Confirmation and Measures to be Taken	Implementation	
		YES	NO
<b>Procedure In Bridge</b>			
1	여행 계획을 확실히 세우다 Make sure you have to make a passage plan	✓	
2	동절기 지역에 입장하기 전에 기내의 모든 항법 장비가 양호한 상태인지 확인하십시오. Ensure all navigation equipment on board are in good condition before entering the winter season area	✓	
3	Navtex 는 일음 항법(유형 c)에 대한 뉴스를 의무 장교가 수신할 수 있도록 적절하게 구성되어야 합니다. Navtex must be properly configured to ensure news about ice navigation (type c) is received by the duty officer	✓	
4	x-band 및 s-band 레이더가 켜져 있어야 합니다. Make sure radar x-band and s-band must be turn on	✓	
5	겨울 항법에 관한 마스터 상설 명령은 구체적이어야 합니다. Master Standing Order regardin winter navigation must be specific	✓	
6	Whistle 온 주기적으로 점검되고 사용되고 있는가? Whistle must be inspected	✓	
7	히터, 윈도우 히터, 와이퍼가 켜져 있어야 합니다. Heater, Window heater, and wiper must be turn on	✓	
8	항해등은 계속 켜져있고 규칙적으로 Check 하고 있는가? Navigation light's must be checked	✓	
9	검색 표시등이 양호한 상태인지 확인하세요 Make sure Search light's in good conduion	✓	
10	정확성을 위해 나침반을 확인해야 합니다. Compass must be checked for the accuracy	✓	
11	조타수에게 경계 임무에 대한 지시를 내리다 Give direction to the helmsman about the duty of look out	✓	
특기사항(Remark): <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="text-align: left;">                           C/O                     </div> <div style="text-align: center;">                         Master  </div> <div style="text-align: right;">  </div> </div>			

**Lampiran 6 :** Gambar kondisi *deck* kapal ketika melintasi musim dingin



**Lampiran 7 :** Gambar *personal protective equipment crew* ketika melintasi musim dingin



## Lampiran 8: Hasil Turnitin

**SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI  
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING  
No. 702/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/06/2022**

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

Nama : PRASTYO ARI WIBOWO  
NIT : 551811136839 N  
Prodi/Jurusan : NAUTIKA  
Judul : PROSEDUR KESELAMATAN BERLAYAR MENGHADAPI  
WINTER SEASON DI MV. HL VISION

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 9 %\* (Sembilan Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 23 Juni 2022  
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN



ALFI MARYATI, SH  
NIP. 19750119 199803 2 001

\*Catatan:

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

## Lampiran 9 :

### LEMBAR WAWANCARA

Narasumber : *Capt.* Noh Beomseok

Jabatan : *Captain*

Kapal : MV. HL Vision

*Cadet* : “Apakah persiapan yang dilakukan ketika kapal akan menghadapi musim dingin ?”

*Captain* : “Ketika kapal akan menghadapi musim dingin, maka kapal harus menerapkan prosedur keselamatan berlayar dari perusahaan agar kapal dapat berlayar dengan aman dan selamat sampai tujuan.

Persiapan tersebut yaitu:

- a). Persiapan di anjungan
- b). Persiapan di *deck*,
- c). Persiapan di *Engine*
- d). Persiapan *personal protective equipment crew* di atas kapal.”

*Cadet* : “Gangguan apa saja yang timbul ketika kapal berlayar menghadapi musim dingin tanpa menerapkan prosedur?”

*Captain* : ”Dampak yang terjadi apabila berlayar pada musim dingin tanpa menggunakan prosedur yaitu:

- a). Menyebabkan terjadinya berbagai kerusakan terhadap peralatan di atas kapal,
- b). Meningkatkan resiko terjadinya berbagai kecelakaan bagi kapal
- c). Meningkatkan resiko gangguan kesehatan terhadap *crew* di atas kapal.”

Narasumber : Lee Myungki

Jabatan : *Chief Officer*

Kapal : MV. HL Vision

*Cadet* : “Bagaimana persiapan yang dilakukan di *deck* ketika menghadapi musim dingin ?”

*Chief Officer* : “Sebagai kepala kerja di *deck*, maka *boatswain* bertanggung jawab terhadap semua persiapan yang dilakukan di *deck* untuk menghadapi musim dingin, Banyak sekali persiapan yang dilakukan di *deck* ketika kapal akan menghadapi musim dingin, yaitu:

- a). Pastikan semua *fire lines*, pipa air tawar, dan pipa angin harus dikeringkan
- b). Memberikan *covers* terhadap peralatan di *deck*
- c). Tutup semua pintu kedap air dan damper
- d). Memasukkan *firebox* dan *lifebuoy* ke dalam *store*
- e). Pasang *safety hand rail* di *deck*
- f). Memberikan *low temperature grease* terhadap seluruh peralatan di atas kapal
- g). Buka semua *scupper plug*.”

*Cadet* : “Apa saja *deck machinery* yang harus dilindungi ketika kapal akan menghadapi musim dingin?”

*Chief Officer* : “*Deck machinery* merupakan peralatan yang mudah rusak jika tidak dilindungi ketika akan menghadapi musim dingin, sehingga berdasarkan hal tersebut maka *deck machinery* harus dilindungi dengan *canvas*, berikut ini merupakan *deck machinery* yang wajib dilindungi:

- a). *Gangway motor*
- b). *Accomodation slank ladder motor*
- c). *Windlass box control*
- d). *Motor Pilot ladder*
- e). *Mooring windlass.*”

*Cadet* : “Apa dampak jika peralatan di atas kapal tidak dilindungi dengan prosedur dari perusahaan?”

*Chief Officer* : “Jika kapal berlayar menghadapi musim dingin tanpa menerapkan prosedur, maka akan menyebabkan banyak terjadinya kerusakan terhadap peralatan di atas kapal. Berikut ini adalah contoh kerusakan peralatan di atas kapal:

- a). Pecahnya pipa di atas kapal akibat membeku
- b). Rusaknya *lifebuoy* atau *firebox*
- c). *Mooring lines* akan membeku dan cepat rusak
- d). Rusaknya *deck machinery.*”

*Cadet* : “Tahapan apa saja yang dilakukan ketika membuat *passage plan* melewati musim dingin?”

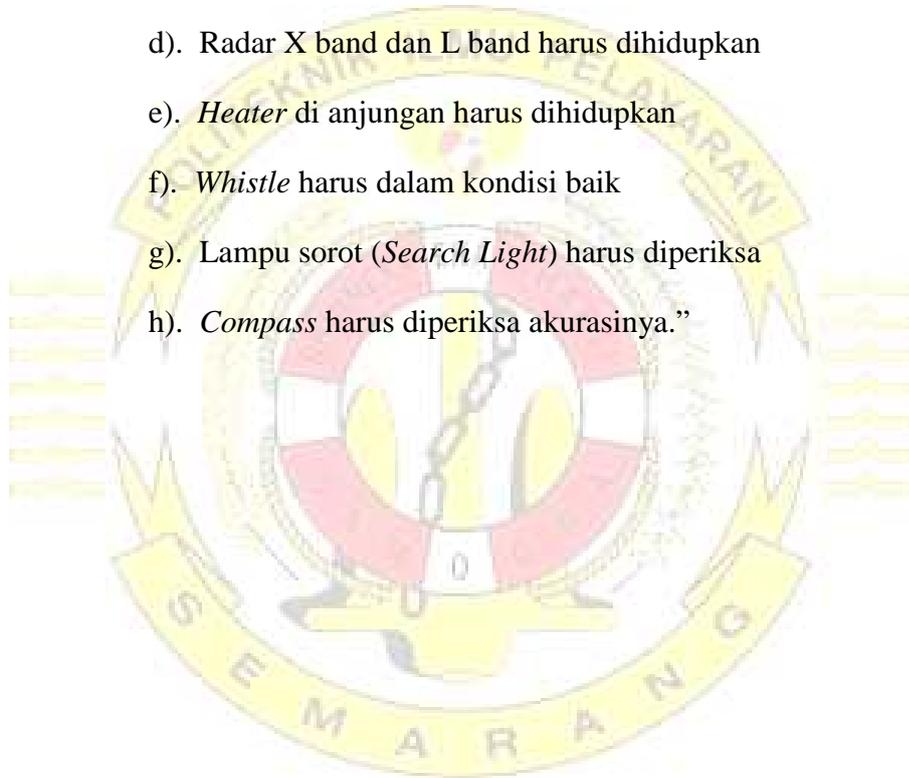
*Chief Officer* : “Tahapan yang dilakukan ketika membuat *passage plan* yaitu:

- a). *Appraisal*
- b). *Planning*
- c). *Execution*
- d). *Monitoring.*”

*Cadet* : “Persiapan apa saja yang dilakukan perwira jaga untuk menghadapi musim dingin?”

*Chief Officer* : “Persiapan di anjungan merupakan aspek paling penting ketika menghadapi musim dingin, Berikut ini merupakan contoh persiapan di anjungan ketika akan menghadapi musim dingin berdasarkan prosedur keselamatan berlayar dari perusahaan:

- a). Membuat *passage plan*
- b). Memberikan edukasi terhadap juru mudi
- c). *Navtex* dengan berita *ice navigation* wajib diaktifkan
- d). Radar X band dan L band harus dihidupkan
- e). *Heater* di anjungan harus dihidupkan
- f). *Whistle* harus dalam kondisi baik
- g). Lampu sorot (*Search Light*) harus diperiksa
- h). *Compass* harus diperiksa akurasinya.”



Narasumber : Ahn Jaekwon

Jabatan : *Third Officer*

Kapal : MV. HL Vision

*Cadet* : “[Bagaimanakah tindakan untuk mengawasi perwira jaga ketika bernavigasi menghadapi musim dingin?”

*Third Officer* : “Ketika bernavigasi menghadapi musim dingin, banyak bahaya navigasi yang akan dijumpai, sehingga perwira jaga harus diawasi dengan membuat *Master Standing Order*, di dalam *master standing order* terdapat berbagai tugas dan perintah kepada perwira jaga. Contoh isi dari *master standing order* antara lain:

- a). Perwira jaga harus melakukan pengamatan dengan detail disekeliling kapal baik dengan visual maupun dengan seluruh peralatan di atas kapal.
- b). Setiap perwira jaga mampu berkomunikasi dengan baik dengan *crew* maupun dengan kapal disekitar demi keselamatan pelayaran kapal.
- c). Perwira jaga harus memanggil Nakhoda bila terjadi keraguan dalam melaksanakan tugas jaga serta ragu dalam mengambil sebuah tindakan.
- d). Jika perwira jaga menemukan adanya *floating ice* maka harus segera memanggil Nakhoda.
- e). Ketika Nakhoda tidak ada di anjungan, maka perwira jaga memiliki kendali penuh atas navigasi dan manuver kapal. perwira jaga tidak boleh ragu-ragu untuk mengubah arah atau kecepatan untuk menghindari adanya bahaya navigasi. Perwira jaga harus menyesuaikan kecepatan kapal sesuai dengan instruksi Nakhoda.”

*Cadet* : “Sebagai perwira yang bertanggung jawab dengan tentang *personal protective equipment* bagi *crew*, maka *personal protective equipment* apa yang harus disiapkan ketika menghadapi musim dingin di atas kapal?”

*Third Officer* : “*Personal protective equipment* yang disiapkan ketika menghadapi musim dingin yaitu:

- a). *Thermal underwear*
- b). *Wearpack*
- c). *Winter Jacket*
- d). *Earmuff*
- e). *Winter Shoes*
- f). *Safety Helmet*
- g). Sarung tangan.”



## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Prastyo Ari Wibowo
2. Tempat/Tanggal lahir : Kab. Semarang, 09 September 1999
3. NIT : 551811136839 N
4. Alamat : Gentan, RT. 01 RW.01, Susukan, Kab. Semarang
5. Agama : Islam
6. Pekerjaan : Taruna PIP Semarang
7. Nama orang tua
  - a. Ayah : Sunari Arifin
  - b. Ibu : Khotimah
8. **Riwayat Pendidikan**
  - a. SD Negeri Gentan 04
  - b. SMP Negeri 1 Susukan
  - c. SMA Negeri 1 Karanggede
  - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
9. **Pengalaman Prala (Praktek Laut)**

Kapal : MV. HL Vision

Perusahaan : *H-Line Shipping Company*

Alamat : *8th Floor, 42-Jong-ro 1-gil, Seoul, Korea Selatan.*