



UPAYA PENINGKATAN PENCEGAHAN TERJADINYA

***MAN OVERBOARD* GUNA KESELAMATAN**

PENUMPANG DI KM. DOROLONDA

SKRIPSI

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

Oleh

**GRACE PUTRI NARWASTU
NIT. 561911117072 N**

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2023



**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
TAHUN 2023**



**UPAYA PENINGKATAN PENCEGAHAN TERJADINYA
MAN OVERBOARD GUNA KESELAMATAN
PENUMPANG DI KM. DOROLONDA**

SKRIPSI

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

Oleh

**GRACE PUTRI NARWASTU
NIT. 561911117072 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2023**

HALAMAN PERSETUJUAN
UPAYA PENINGKATAN PENCEGAHAN TERJADINYA *MAN*
***OVERBOARD* GUNA KESELAMATAN PENUMPANG**
DI KM. DOROLONDA


DISUSUN OLEH:

GRACE PUTRI NARWASTU
NIT. 561911117072 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 31 - 03 - 2023

Dosen Pembimbing I

Materi


Capt. SAMSUL HUDA, MM, M.Mar
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19721228 199803 1 001

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan Penulisan


Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi, M.Pd.
Penata (III/d)
NIP. 19850731 200812 2 002

Mengetahui,

Ketua Program Studi Nautika


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

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "UPAYA PENINGKATAN PENCEGAHAN TERJADINYA
MAN OVERBOARD GUNA KESELAMATAN PENUMPANG DI KM.
DOROLONDA"

Nama : GRACE PUTRI NARWASTU

NIT : 561911117072 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan panitia penguji skripsi prodi Nautika Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari...*Kamis*..., tanggal...*13 April 2023*.....

Semarang, *13 April 2023*.....


Panitia Ujian

Penguji I

Penguji II

Penguji III


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


Capt. SAMSUL HUDA, MM, M.M
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19721228 199803 1 001


PRANYOTO, S.PI, M.AP.
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19610214 201510 1 001

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. TRI CAHYADI, M.H, M.Mar
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19730704 1998031 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Grace Putri Narwastu

NIT : 561911117072 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul **“UPAYA PENINGKATAN PENCEGAHAN TERJADINYA MAN OVERBOARD GUNA KESELAMATAN PENUMPANG DI KM. DOROLONDA”**

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 etika ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 31 Maret 2023

Yang membuat pernyataan,



GRACE PUTRI NARWASTU
NIT. 561911117072 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

Moto:

1. "Segala yang dibutuhkan adalah keyakinan dan kepercayaan" (Peter Pan)
2. "*I am still learning*" (Michelangelo)
3. "Masa depan tergantung pada apa yang kamu lakukan hari ini" (Mahatma Gandhi)

Persembahan:

Dengan rasa syukur yang mendalam, diselesaikannya skripsi ini penulis persembahkan kepada :

1. Kedua orang tua dan kakak saya yang sangat saya cintai dan berharga bagi hidup saya. Terima kasih telah menyayangi dan mengasihi dengan sepenuh hati, Semoga saya dapat membanggakan dan berbakti hingga kelak.
2. Teman-teman saya dan Orang yang terkasih
Terima kasih untuk motivasi serta kasih sayang yang telah kalian berikan. Saya sangat bersyukur memiliki kalian dalam hidup saya.
3. Untuk diri saya sendiri terima kasih telah berjuang hingga kini, serta sahabat, teman-teman dan keluarga besar taruna-taruni Angkatan LVI. Terima kasih telah mewarnai hidup saya dengan beraneka suka dan duka.

PRAKATA

Puji syukur kehadiran Allah SWT Tuhan Yang Maha Esa karena berkat limpahan rahmat dan hidayah-Nya, peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul “Upaya Peningkatan Pencegahan Terjadinya *Man Overboard* Guna Keselamatan Penumpang di KM. Dorolonda”.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam usaha menyelesaikan penulisan skripsi ini, peneliti juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini peneliti ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Ayah dan Ibu tercinta saya yang memberikan dukungan, motivasi dan doa, serta saudara saya yang selalu menyemangati.
2. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Yustina Sapan, S.ST., M.M selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
4. Bapak Capt. Samsul Huda, MM, M.Mar selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.

5. Ibu Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd.. selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.
6. Bapak/Ibu Dosen Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. Perusahaan PT. Pelni dan seluruh awak KM. Dorolonda yang telah memberikan saya kesempatan untuk penelitian serta membantu penulisan Skripsi ini.
8. Yang peneliti banggakan teman-teman kasta Semarang angkatan LVI serta orang-orang terkasih yang selalu memberikan semangat dan motivasi agar dapat sukses.
9. Seluruh teman-teman seangkatan LVI terkhusus kelas N VIII D, yang selalu memberikan semangat dan hiburan dalam penyusunan Skripsi ini.

Semoga segala bantuan yang telah diberikan kepada peneliti menjadi amalan yang akan mendapatkan balasan dari Allah SWT. Akhir kata, penulis berharap semoga Skripsi ini dapat memberikan pengetahuan yang baru serta bermanfaat bagi berbagai pihak dan seluruh pembaca.

Semarang, ... 31 Maret ... 2023



GRACE PUTRI NARWASTU
NIT. 561911117072 N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
HALAMAN MOTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
ABSTRAKSI.....	xiii
ABSTRACT.....	xiv
BAB I : PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Fokus Penelitian.....	4
C. Rumusan Masalah.....	4
D. Tujuan Penelitian.....	5
E. Manfaat Penelitian.....	5
BAB II : KAJIAN TEORI	
A. Deskripsi Teori.....	7
B. Kerangka Pikir.....	16

BAB III : METODE PENELITIAN

A. Metode Penelitian.....	18
B. Tempat Penelitian.....	19
C. Sumber Data Penelitian.....	20
D. Teknik Pengumpulan Data.....	23
E. Instrumen Penelitian.....	25
F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....	28
G. Penguji Keabsahan Data.....	33

BAB IV : HASIL PENELITIAN

A. Gambaran Konteks Penelitian.....	35
B. Deskripsi Data.....	41
C. Temuan.....	45
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	51

BAB V : SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan.....	59
B. Keterbatasan Penelitian.....	60
C. Saran.....	60

DAFTAR PUSTAKA.....	62
----------------------------	-----------

LAMPIRAN-LAMPIRAN.....	63
-------------------------------	-----------

DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	81
----------------------------------	-----------

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 <i>Man Overboard Device</i>	12
Gambar 2.2 <i>ACR OLAS system</i>	13
Gambar 2.3 <i>AIS MOB beacons and 406 mhz PLBs</i>	14
Gambar 2.4 Kerangka Pikir.....	17
Gambar 4.1 PT. PELNI.....	37
Gambar 4.2 KM. Dorolonda.....	41
Gambar 4.3 <i>ECDIS KM. Dorolonda saat Man Overboard</i>	43
Gambar 4.4 Peringatan tanda bahaya di <i>deck 7 KM. Dorolonda</i>	44
Gambar 4.5 <i>Life bouy KM. Dorolonda</i>	44
Gambar 4.6 Wawancara bersama <i>Chief Officer</i>	47
Gambar 4.7 Tangkapan layar video <i>safety induction</i>	49
Gambar 4.8 <i>Drill Man Overboard</i>	50

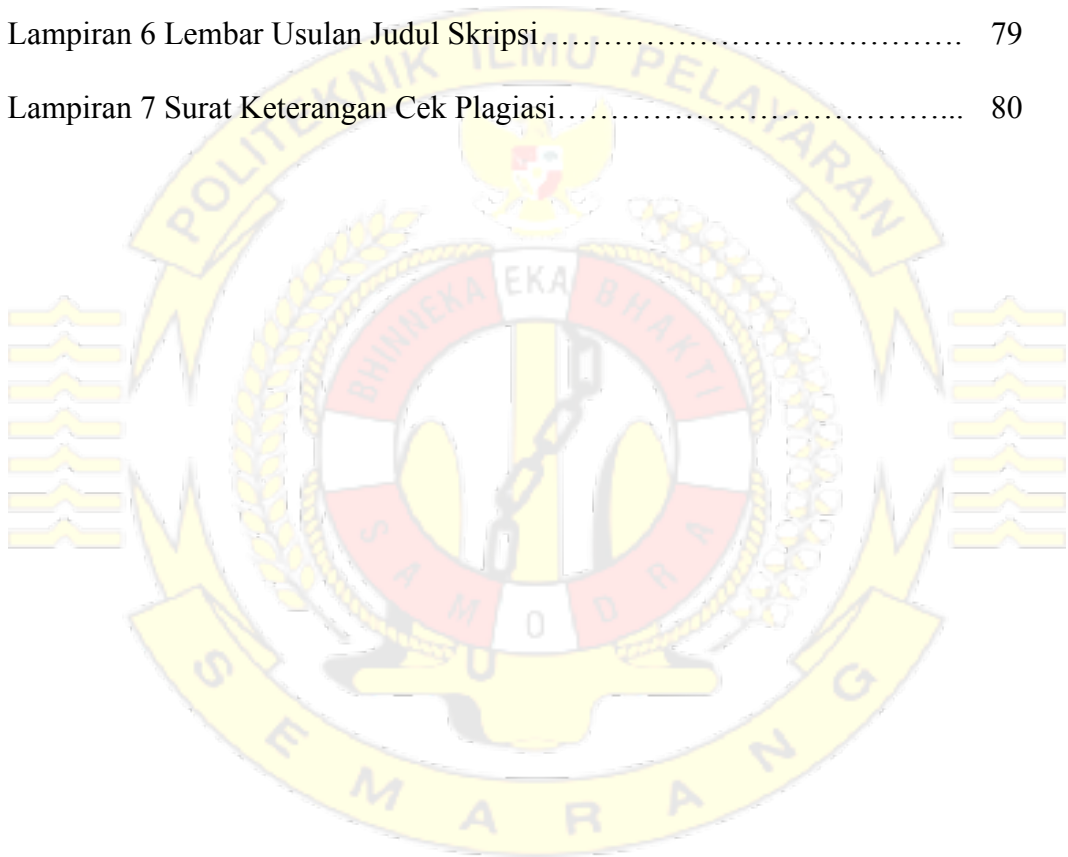
DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Penelitian Terdahulu.....	36
Tabel 4.2 Pembahasan Hasil Penelitian.....	58



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Ship Particular</i>	63
Lampiran 2 <i>Crew List</i>	64
Lampiran 3 Hasil Wawancara.....	66
Lampiran 4 Berita Acara <i>Man Overboard</i>	72
Lampiran 5 Standar Operasional Prosedur Kapal Penumpang.....	73
Lampiran 6 Lembar Usulan Judul Skripsi.....	79
Lampiran 7 Surat Keterangan Cek Plagiasi.....	80



ABSTRAKSI

Narwastu, Grace Putri, 2023. “*Upaya Peningkatan Pencegahan terjadinya Man Overboard Guna Keselamatan Penumpang Di KM. Dorolonda*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Pembimbing I : Capt. Samsul Huda, MM, M.Mar., Pembimbing II : Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd.

Terjadinya *Man Overboard* merupakan salah satu kecelakaan yang kerap kali terjadi di atas kapal penumpang. Hal ini berdampak pada kerugian yang dialami pihak kapal, perusahaan, maupun korban itu sendiri. Diperlukan adanya perhatian khusus mengenai kasus kecelakaan *Man Overboard*. Sehingga pada kasus ini harus diadakan upaya peningkatan pencegahan agar tidak terjadi. Pada penelitian ini penulis merumuskan masalah penelitian faktor apakah yang menyebabkan terjadinya *Man Overboard* di KM. Dorolonda?, upaya apa saja yang dilakukan untuk meningkatkan pencegahan terjadinya *Man Overboard* di KM. Dorolonda?.

Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif, dengan pendekatan studi kasus instrumental, teknik pengumpulan data berupa observasi dan wawancara serta dokumentasi mengenai upaya peningkatan pencegahan terjadinya *Man Overboard*. Tempat dilaksanakannya penelitian berada di KM. Dorolonda. Penelitian dilakukan saat sedang melaksanakan praktek laut yang berlangsung selama 12 bulan di KM. Dorolonda. Wawancara melibatkan tiga narasumber yaitu Nakhoda, *Chief Officer*, dan *Third Officer*. Teknik analisis data yang digunakan adalah analisis diagram *fishbone*.

Penyebab terjadinya *Man Overboard* di kapal penumpang KM. Dorolonda yaitu penumpang yang merupakan korban jatuh ke laut memiliki gangguan kejiwaan. Selain itu, telah dilakukan upaya pencegahan terjadinya *Man Overboard* tetapi dalam pelaksanaannya belum dilakukan secara maksimal. Pembahasan terhadap hasil pengamatan adalah meningkatkan upaya pencegahan terjadinya *Man Overboard* di KM. Dorolonda sehingga hal itu dapat pula meningkatkan keselamatan penumpang di KM. Dorolonda. Dalam hal ini dapat disimpulkan bahwa terjadinya kecelakaan *Man Overboard* pada penumpang di KM. Dorolonda merupakan hal yang merugikan bagi pihak kapal, perusahaan, serta korban itu sendiri. Kerugian yang dialami yaitu waktu, bahan bakar yang digunakan dalam proses penyelamatan korban, serta trauma yang dialami oleh korban. Adapun saran penulis adalah seluruh kru kapal meningkatkan pengawasan terhadap lingkungan kapal, menambahkan sesi *safety induction* kepada penumpang kapal, serta melaksanakan patroli keliling area *deck* yang dapat diakses langsung oleh penumpang, kepada seluruh penumpang diharuskan mengikuti instruksi keselamatan di atas kapal, test kejiwaan dapat diterapkan kepada penumpang sehingga upaya pencegahan terjadinya *Man Overboard* dapat berjalan secara efektif.

Kata kunci : kapal penumpang, keselamatan, *Man Overboard*, pencegahan.

ABSTRACT

Narwastu, Grace Putri, 2023. “*Upaya Peningkatan Pencegahan terjadinya Man Overboard Guna Keselamatan Penumpang Di KM. Dorolonda*”. Thesis Nautical Study Program, Diploma IV Program, Merchant Marine Polytechnic Semarang, Advisor I : Capt. Samsul Huda, MM, M.Mar., Advisor II : Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd.

The occurrence of Man Overboard is one of the accidents that often occur on passenger ships. This has an impact on the losses suffered by the ship, the company, and the victims themselves. Special attention is needed regarding the Man Overboard accident case. So in the case of Man Overboard, efforts must be made to increase prevention so that Man Overboard does not occur. In this study, the author formulates the problem of researching what factors cause the occurrence of Man Overboard in MV. Dorolonda?, what efforts are being made to improve the prevention of Man Overboard in MV. Dorolonda?.

The research method used is qualitative method, with instrumental case study approach, data collection techniques in the form of observation and interviews as well as documentation on efforts to improve the prevention of Man Overboard. The place where the research is carried out is in MV. Dorolonda. The research was conducted while carrying out sea project that lasted for 12 months in MV. Dorolonda. Interview involved three resource persons by Captain, Chief Officer, and Third Officer. The data analysis technique used by researchers is fishbone diagram analysis.

The cause of the occurrence of Man Overboard on the passenger ship MV. Dorolonda, the passenger who was a victim of Man Overboard, has a psychiatric disorder. In addition, efforts have been made to prevent the occurrence of Man Overboard but in its implementation has not been carried out optimally. The discussion of the observations is to increase efforts to prevent the occurrence of Man Overboard in MV. Dorolonda so that it can also improve passenger safety at MV. Dorolonda. In this case, it can be concluded that the occurrence of Man Overboard accidents on passengers at MV. Dorolonda is a disadvantage for the ship, the company, and the victims themselves. The losses experienced are time, fuel used in the process of rescuing Man Overboard victims, and trauma experienced by victims. The author suggestion is that all crew members increase supervision of the ship's environment, add safety induction sessions to ship passengers, and carry out patrols around the deck area that can be accessed directly by passengers, all passengers are required to follow safety instructions on board, psychiatric tests can be applied to passengers so that efforts to prevent the occurrence of Man Overboard can run effectively.

Keywords : Man Overboard, passenger ship, prevention, safety.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kecelakaan kerap kali terjadi dimanapun dan kapan pun, hal ini merupakan masalah yang tidak boleh disepelekan sehingga perlu adanya tindakan atau pencegahan secara efektif sehingga dapat menekan angka terjadinya kecelakaan. Berdasarkan laporan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), terdapat 13 kecelakaan pelayaran yang terjadi di Indonesia pada 2022. Jumlah itu turun 31,58% jika dibandingkan pada tahun sebelumnya yang sebanyak 19 kasus.

Baik di darat maupun di laut kecelakaan transportasi tidak dapat begitu saja dianggap remeh. Maka dari itu diperlukan adanya kesadaran baik dari pengguna transportasi, penyedia jasa transportasi, maupun pelaku usaha transportasi itu sendiri akan pentingnya keselamatan dalam perjalanan. Sebagian besar dari perusahaan transportasi telah menyediakan fasilitas yang mana dapat memberi pengetahuan kepada penumpang cara atau pencegahan saat terjadi kecelakaan dalam perjalanan.

Beberapa kecelakaan yang terjadi di laut atau di kapal yaitu kebakaran, kebocoran, tubrukan, kandas, *Man Overboard*. Dari berbagai kecelakaan yang disebutkan, penulis tertarik untuk mengambil tema tentang *Man Overboard* yang mana kecelakaan ini merupakan peristiwa yang kerap kali terjadi dan sangat beresiko karena terkait dengan keselamatan jiwa. Sebagai

cadet di kapal penumpang dan dalam proses praktek laut telah menangani kecelakaan *Man Overboard* sehingga penulis memahami hal tersebut.

PT Pelayaran Nasional Indonesia atau PT PELNI (Persero) adalah perusahaan pelayaran milik negara yang didirikan pada tanggal 28 April 1952 sesuai dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. M2/1/2 tanggal 28 April 1952. Perusahaan ini bergerak dibidang jasa transportasi kapal laut yang handal dan profesional dengan memberikan pelayanan terbaik bagi pelanggan. PT PELNI memiliki armada kapal penumpang yang melayani rute perjalanan domestik dan menyinggahi lebih dari 94 pelabuhan di seluruh pelosok Nusantara. Fasilitas dan layanan PT PELNI dirancang sedemikian rupa untuk menjamin standar keselamatan dan kenyamanan bagi penumpang maupun kru kapal.

Berdasarkan pengalaman yang telah penulis lalui dalam praktek kerja laut di kapal KM. Dorolonda milik PT PELNI yang mana kejadian *Man Overboard* terjadi sebanyak 3 (tiga) kali dalam masa-masa arus mudik atau sering disebut *peak season*. Peristiwa *Man Overboard* yang terjadi dialami oleh penumpang dengan didasari akibat masalah kejiwaan yang dialami oleh penumpang itu sendiri. Maka dari itu penulis tertarik untuk mengambil tema dalam rangka upaya peningkatan pencegahan terjadinya *Man Overboard* yang kerap kali terjadi di atas kapal penumpang.

Kapal penumpang adalah kapal yang digunakan untuk angkutan penumpang (Duta, 2021). Untuk meningkatkan efisiensi atau melayani keperluan yang lebih luas kapal penumpang dapat berupa kapal Ro-Ro,

ataupun untuk perjalanan pendek terjadwal dalam bentuk kapal feri. Penumpang adalah seseorang yang menumpang saja, diberbagai jenis transportasi, tetapi tidak termasuk awak mengoperasikan dan merawat kendaraan tersebut. Penumpang merupakan hal utama yang harus diperhatikan baik dalam hal pelayanan maupun kesehatan penumpang itu sendiri. Menurut ensiklopedia penumpang disebut ringkih jika keadaan jasmani, psikis, dan medisnya mengharuskan perusahaan angkutan memberi perhatian khusus untuknya sewaktu naik dan turun angkutan tersebut.

Kecelakaan di kapal penumpang merupakan hal yang tidak boleh disepelekan oleh penumpang itu sendiri maupun kru kapal. Kecelakaan adalah suatu kejadian yang tidak dapat terduga dan diduga oleh seseorang yang mengalaminya yang sering berakibat cedera dan juga kerugian lainnya yang terjadi pada dirinya (Pratiwi, 2012).

Man Overboard merupakan salah satu kecelakaan yang sangat berisiko dan sering terjadi di atas kapal terutama kapal penumpang. *Man overboard* adalah sebuah situasi di mana seseorang jatuh di laut dari kapal, tidak peduli di mana kapal berlayar, pada lautan yang terbuka atau masih perairan di pelabuhan (Wahyu Baskara, 2011). Sehingga harus diadakan upaya pencegahan yang mana diharapkan dapat berjalan dengan efisien agar *Man Overboard* dapat dihindarkan.

Menurut pandangan hukum pencegahan adalah proses, cara, tindakan mencegah atau tindakan menahan agar suatu tidak terjadi. Sebagaimana yang sudah dipaparkan oleh penulis bahwa upaya peningkatan pencegahan *Man*

Overboard harus dilakukan, sehingga penulis tertarik untuk membahas topik ini dalam skripsi yang penulis susun dengan judul **“UPAYA PENINGKATAN PENCEGAHAN TERJADINYA *MAN OVERBOARD* GUNA KESELAMATAN PENUMPANG DI KM. DOROLONDA”**

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian bertujuan untuk memberi batasan mengenai tema masalah yang diangkat oleh penulis sebagai bahan penelitian. Fokus penelitian juga memiliki manfaat bagi peneliti agar tidak terkecoh dengan banyaknya data yang diperoleh di lapangan. Penentuan fokus penelitian lebih mengarah pada upaya yang dilakukan guna mencegah terjadinya *Man Overboard*.

Banyak hal yang menyebabkan terjadinya kecelakaan terutama *Man Overboard*. Berdasarkan latar belakang, penulis memberikan batasan ruang lingkup dari penelitian yang akan dilakukan. Penulis berfokus pada penyebab terjadinya *Man Overboard* di KM. Dorolonda dan upaya peningkatan pencegahan terjadinya *Man Overboard* di KM. Dorolonda.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang diuraikan di atas, penulis menentukan pokok permasalahan yang dirumuskan sebagai berikut:

1. Faktor apakah yang menyebabkan terjadinya *Man Overboard* di KM. Dorolonda?
2. Upaya apa saja yang dilakukan untuk meningkatkan pencegahan terjadinya *Man Overboard* di KM. Dorolonda?

D. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian tentang upaya peningkatan pencegahan terjadinya *Man Overboard* guna keselamatan penumpang di KM. Dorolonda yaitu:

1. Untuk mengetahui faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya *Man Overboard* di KM. Dorolonda.
2. Untuk mengetahui upaya yang dapat dilakukan guna meningkatkan pencegahan terjadinya *Man Overboard* di KM. Dorolonda.

E. Manfaat Penelitian

Dalam penelitian yang dilakukan diharapkan dapat memberikan manfaat dan mampu menambah pengetahuan bagi pihak yang mana berkaitan langsung dengan dunia pelayaran, pengetahuan, serta keilmuan. Manfaat dari penelitian ini terbagi menjadi 2 yaitu sebagai berikut:

1. Manfaat secara Teoritis

- a. Bagi penulis

Menambah wawasan serta pengetahuan untuk mengetahui gambaran bagaimana pengaruh dalam upaya pencegahan terjadinya *Man Overboard* yang dilakukan guna meningkatkan keselamatan penumpang di KM. Dorolonda.

- b. Bagi institusi

Sebagai sumbangan wawasan bagi perkembangan pengetahuan serta meningkatkan mutu dan kualitas institusi atau lembaga pendidikan, perusahaan pelayaran, maupun instansi pemerintah.

c. Bagi Pembaca

Menambah wawasan pembaca tentang hal-hal yang berkaitan dengan *Man Overboard* dan sebagai bahan pertimbangan khususnya bagi penumpang, perwira kapal, serta perusahaan pelayaran dalam upaya pencegahan terjadinya *Man Overboard* untuk meningkatkan keselamatan penumpang di KM. Dorolonda.

2. Manfaat secara Praktis

- a. Mengidentifikasi faktor yang menyebabkan terjadinya *Man Overboard* di KM. Dorolonda serta menemukan informasi mengenai upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan pencegahan terjadinya *Man Overboard* untuk keselamatan penumpang di kapal KM. Dorolonda.
- b. Sebagai panduan praktis yang dapat dijadikan acuan dalam mengatasi kesulitan yang dihadapi peneliti. Dapat juga dijadikan sebagai bahan perbandingan antara ilmu teori yang diberikan oleh kampus dengan ilmu praktek yang didapat langsung saat melakukan praktek laut di kapal.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Dalam bab ini penulis menjabarkan landasan teori yang berkaitan dengan judul penelitian. Penulis melakukan tinjauan pustaka guna mempermudah pemahaman mengenai skripsi. Sebagai pendukung dalam skripsi yang membahas mengenai upaya peningkatan pencegahan terjadinya *Man Overboard* guna keselamatan penumpang di KM. Dorolonda maka dalam bab ini penulis menguraikan penjelasan dari referensi yang dapat dipercaya sebagai acuan serta dapat memberikan pemahaman yang lebih jelas tentang materi skripsi yang dibahas guna menyempurnakan penulisan skripsi ini.

1. Upaya

Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) upaya usaha; ikhtiar (untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan, mencari jalan keluar, dan sebagainya); daya upaya.

Upaya menurut Tim Penyusun Departemen Pendidikan Nasional (2008:1787) adalah usaha, akal atau ikhtiar untuk mencapai suatu maksud, mencegah persoalan, mencari jalan keluar dan sebagainya. Upaya adalah kegiatan dengan menggerakkan badan, tenaga dan pikiran untuk mencapai suatu tujuan pekerjaan (perbuatan, prakarsa, iktiar daya upaya) untuk mencapai sesuatu menurut (Zakiah Daradjad, 2018) dalam buku “Kepribadian Guru”.

Upaya dapat diartikan sebagai usaha atau kegiatan yang mengerahkan tenaga, pikiran untuk mencapai suatu tujuan dan sebagai maksud untuk memecahkan persoalan guna mencari jalan keluar.

Berdasarkan penjelasan teori dan konsep diatas, dengan demikian dapat disimpulkan bahwa usaha merupakan tindakan yang dilakukan dengan tujuan mencapai hasil terbaik.

2. Peningkatan

Peningkatan [pe.ning.ka.tan] menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) dari kata dasar: tingkat, memiliki arti proses, cara perbuatan meningkatkan (usaha, kegiatan, dan sebagainya).

Menurut seorang ahli bernama Adi S, (2016: 67) peningkatan berasal dari kata tingkat. Yang berarti struktur atau susunan dari sesuatu yang kemudian membentuk hierarki. Tingkat juga dapat berarti posisi, level, dan kategori. Sedangkan peningkatan berarti perkembangan. Secara umum, peningkatan merupakan upaya untuk menambah derajat, tingkat, dan kualitas maupun kuantitas. Peningkatan juga dapat berarti penambahan keterampilan dan kemampuan agar menjadi lebih baik. Selain itu, peningkatan juga berarti pencapaian dalam proses, ukuran, sifat, hubungan dan sebagainya.

Peningkatan adalah tindakan atau cara untuk meningkatkan kinerja atau prestasi. Dari penjelasan ini, dapat disimpulkan bahwa peningkatan merujuk pada proses perubahan yang bertujuan untuk meningkatkan kualitas, yang artinya membuat sesuatu menjadi lebih baik (Alwi, 2021).

Berdasarkan pengertian dari berbagai sumber diatas penulis dapat menarik kesimpulan bahwa peningkatan adalah suatu kegiatan untuk menjadi lebih baik.

3. Pencegahan

Pencegahan yang tertera didalam KBBI yaitu Metode, teknik, tindakan mencegah; pencegahan; menolak: Sedang dilakukan upaya pencegahan untuk mencegah kehancuran bahasa daerah; upaya sedapat mungkin dilakukan untuk mencegah faktor-faktor yang dapat menyebabkan komplikasi. Pencegahan juga memiliki makna sebagai langkah-langkah mencegah sesuatu.

Dari segi hukum pencegahan berarti suatu proses, cara, tindakan menahan agar sesuatu hal tidak terjadi. Hal yang dimaksud dalam kalimat tersebut biasanya bermakna negatif sehingga lebih baik jika tidak terjadi.

4. *Man Overboard*

Man Overboard merupakan suatu kecelakaan yang berarti orang jatuh kelaut, baik penumpang maupun kru kapal, Orang Jatuh ke Laut (MOB) *Man Overboard* suatu keadaan di mana seorang anggota kru kapal terjatuh ke laut dari kapal, tanpa memandang lokasi kapal berada, apakah di tengah lautan terbuka atau di perairan pelabuhan. (Ridwan, 2020). Tidak pernah bisa diterima begitu saja bahwa seseorang dapat jatuh dari kapal karena cuaca buruk, kecelakaan, dan karena kelalaian maka dari itu pelaut harus sangat berhati-hati saat menjalankan tugasnya berada di atas kapal kapal.

Man overboard Situasi kritis ini memerlukan tindakan cepat dalam menemukan dan menyelamatkan orang yang terdampak oleh cuaca buruk atau gelombang besar. Anggota kru berisiko tenggelam dan suhu air yang dingin dapat menyebabkan hipotermia. Oleh karena itu, memulihkan orang secepat mungkin sangat penting. Pertolongan atau penyelamatan atau sering disebut juga Search And Rescue adalah upaya untuk menemukan, membantu, dan menyelamatkan seseorang yang hilang, atau dalam bahaya dalam kecelakaan seperti kapal, pesawat terbang, atau bencana.

Man Overboard dapat dihindarkan dengan beberapa cara yang sesuai dengan prosedur yang telah diuraikan dalam peraturan yang mengatur tata cara hidup demi keselamatan *crew* maupun penumpang yang berada di atas kapal. Sebelum melakukan pekerjaan maupun menaiki kapal, seseorang harus memastikan bahwa dirinya berada di tempat yang aman dan tidak menimbulkan bahaya. Bagi *crew* kapal diharuskan mengenakan alat keselamatan secara lengkap seperti yang telah diinstruksikan. Melaporkan situasi yang dihadapi baik itu normal maupun dalam situasi yang berbahaya.

Ketika seseorang jatuh ke laut atau terjadi *Man Overboard* maka sinyal suara alarm diaktifkan. Sinyal suara alarm *Man Overboard* terdiri dari bel alarm internal kapal, tiga dering panjang untuk memberitahu kru kapal, bersama dengan tiga tiupan panjang pada peluit kapal untuk memberitahu kapal lain yang sedang berada disekitarnya.

Man Overboard kerap kali terjadi dikarenakan faktor kelalaian oleh *crew* itu sendiri, kurangnya kesadaran akan pentingnya penggunaan alat keselamatan saat bekerja. Faktor kelelahan pada *crew* juga menjadi salah satu penyebab terjadinya *Man Overboard* sehingga diperlukan waktu istirahat yang cukup bagi *crew*. Pekerjaan yang memiliki resiko kecelakaan yang tinggi memerlukan surat persetujuan oleh Nakhoda dan Mualim 1 sebagai upaya dalam pencegahan terjadinya *Man Overboard*.

Beberapa upaya pencegahan *Man Overboard* yang telah dilakukan *crew* kapal yaitu:

- a. Memasang peringatan tanda bahaya pada *ralling* kapal.
- b. Memberi instruksi kepada *crew* agar selalu waspada.
- c. Memasang *lifebuoy* dengan tali.
- d. Mengadakan patrol keliling pada area-area berbahaya.
- e. *Crew* diharuskan memakai alat pengaman diri (PPE) saat bekerja.
- f. Pelaksanaan drill *Man Overboard* secara rutin baik bagi *crew* maupun penumpang.

Beberapa hal yang dilakukan oleh penumpang sebagai upaya pencegahan *Man Overboard* bagi penumpang kapal yaitu:

- a. Memutarakan video *safety induction* ketika kapal berangkat maupun tiba di pelabuhan tujuan.

- b. Mengadakan drill *Man Overboard* dengan melibatkan penumpang dalam latihan.
- c. Mengajarkan secara langsung cara pemakaian *life jacket* kepada penumpang.
- d. Bila diperlukan penumpang dapat menyertakan surat keterangan sehat yang menjelaskan kondisi kesehatan penumpang.

Man Overboard (MOB) device juga merupakan alat piroteknik berfungsi untuk mengirim sinyal tanda bahaya. Warnanya kuning dan terhubung ke *life buoy* dengan tali sepanjang lima meter. Alat ini harus tersedia pada tiap sisi area terbuka pada kapal, diletakkan menghadap ke laut, dan mudah diakses saat kondisi darurat. Bila dilemparkan ke *sea water* akan mengeluarkan asap dan cahaya untuk menarik perhatian pada seseorang maupun kapal lain disekitarnya.



Gambar 2.1 *Man Overboard Device*

Sumber: Panbo (2019)

<https://pyrsos-safety.gr/product/manoverboard/>

Selain alat penolong di atas ada pula beberapa alat penolong *Man Overboard* yang terkini sehingga pencarian dan penyelamatan dapat dilakukan dengan cara yang lebih efisien.

ACR OLAS system adalah penemuan alat yang menggunakan aplikasi dari telepon genggam yang dihubungkan dengan jam tangan secara *wireless* sehingga dapat melacak lokasi korban, dikombinasikan juga dengan *floating flashlight* dan *beacon*.



Gambar 2.2 *ACR OLAS system*

Sumber: Panbo (2019)

<https://panbo.com/man-overboard-safety-options-expand/>

AIS MOB beacons and 406 mhz PLBs merupakan alat yang dapat memberitahu posisi orang yang jatuh ke laut. Alat ini akan aktif dan mengirimkan sinyal posisi ke AIS dimana *Man Overboard* berada.



Gambar 2.3 AIS MOB beacons and 406 mhz PLBs

Sumber: Pabon (2019)

<https://panbo.com/man-overboard-safety-options-expand/>

Menurut Velasco (2022) adapun langkah-langkah penyelamatan *Man Overboard* saat ada yang terjatuh dari kapal, petugas yang pertama melihat harus berteriak “ADA ORANG JATUH DARI KAPAL” atau “*MAN OVERBOARD*”. Petugas lain yang mendengar teriakan tersebut harus segera memberitahukan kepada nahkoda.

Nahkoda kemudian mengubah mode kemudi kapal dari mode *auto* ke manual agar dapat melakukan manuver penyelamatan, dan segera menandai lokasi orang terjatuh di GPS. Petugas melemparkan pelampung ke arah korban terjatuh. Idealnya, alat yang dilempar adalah *life buoy* yang sudah tersambung dengan *Man Overboard device*, yaitu sebuah alat piroteknik yang dapat menghasilkan sinyal tanda bahaya berwarna oranye.

Fungsinya selain agar korban dapat meraih benda tersebut, juga untuk menandakan lokasi korban jatuh.

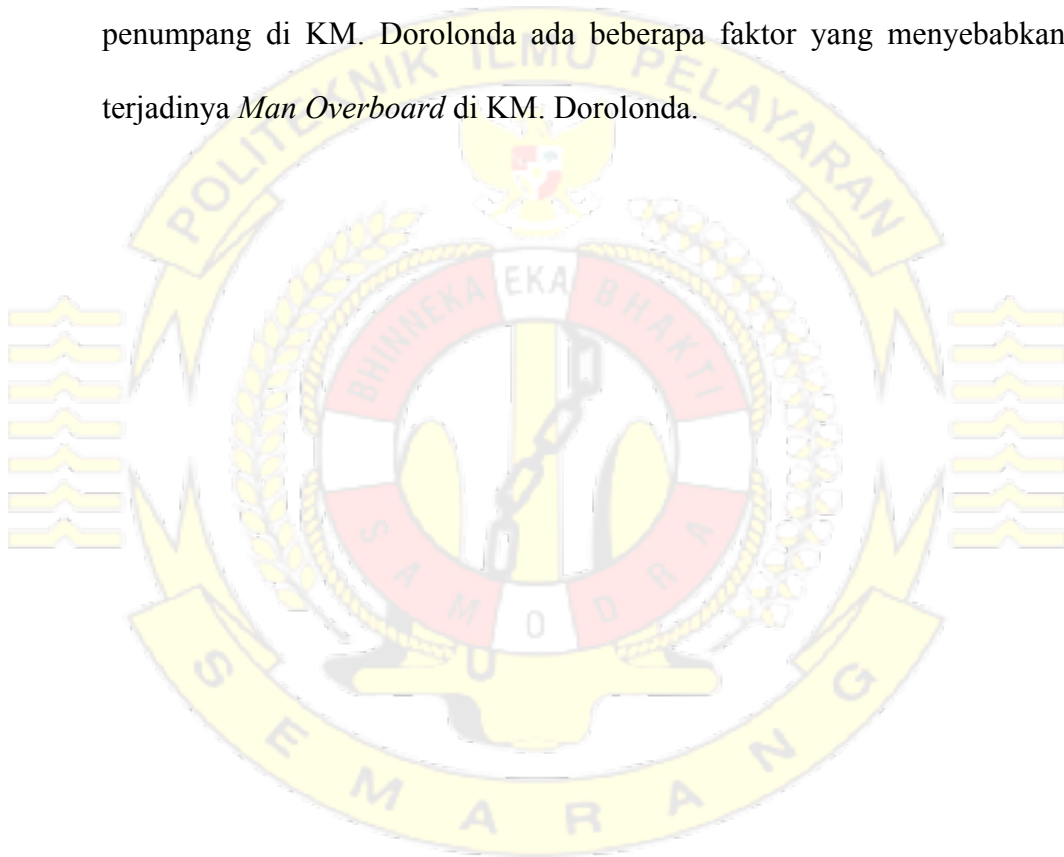
Petugas membunyikan alarm 3 kali untuk memberitahu semua petugas kapal bahwa terjadi MOB. Petugas juga membunyikan alarm umum agar bagi yang tidak memahami alarm MOB untuk segera berkumpul di *muster station* untuk mendapat pengarahan tentang situasi yang terjadi. Petugas yang lain sesegera mungkin berada di sisi-sisi kapal untuk melakukan pengamatan di lokasi orang terjatuh. Nahkoda memerintahkan petugas di ruangan mesin untuk melakukan manuver saat dibutuhkan sambil petugas lainnya mengawasi RADAR/APRA.

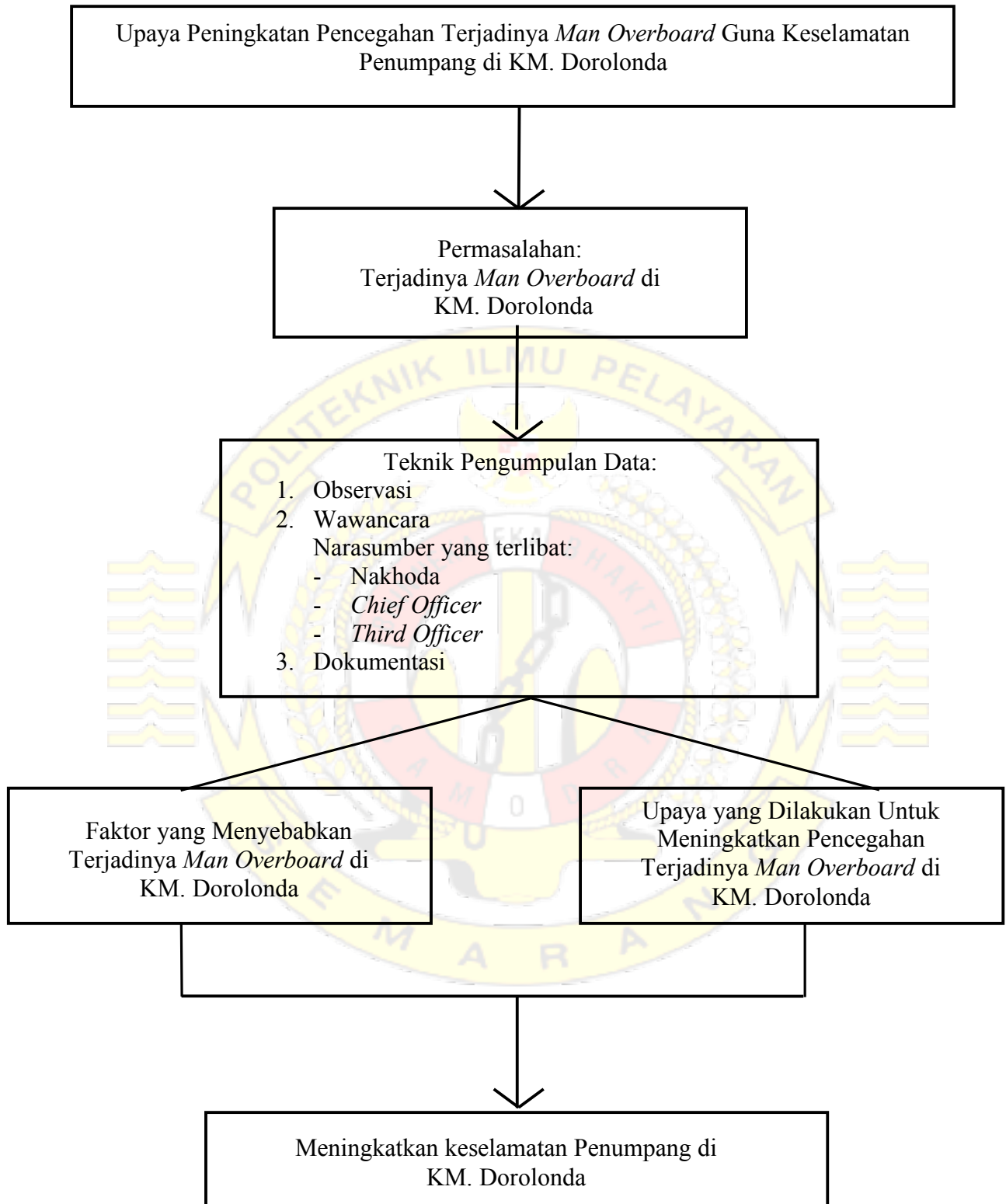
Kapal penyelamat harus menampung cukup petugas yang dapat melakukan proses penyelamatan. Petugas di kapal penyelamat membawa radio VHF sebagai alat komunikasi. Korban harus segera mendapatkan pertolongan pertama begitu diangkat dari air. Pesan atau sinyal keselamatan dihentikan begitu korban selamat. Nahkoda harus mencatat semua kejadian dalam buku jurnal dan melakukan pemeriksaan terhadap semua petugas berkaitan dengan kejadian MOB.

Penanganan bagi korban yang selamat setelah dilakukan penyelamatan korban *Man Overboard* dapat dengan memberi selimut agar tidak terkena hipotermia. Menggantikan pakaian korban dengan pakaian kering. Memberi obat bila diperlukan serta menenangkan korban yang terguncang setelah kejadian.

B. Kerangka Pikir

Kerangka pikir adalah sebuah kerangka berkonsep tentang teori yang saling terkait dengan faktor-faktor yang dianggap sebagai masalah penting (Widayat dan Amirullah, 2020). Dalam pelaksanaan upaya peningkatan pencegahan terjadinya *Man Overboard* bagi keselamatan penumpang di KM. Dorolonda ada beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya *Man Overboard* di KM. Dorolonda.





Gambar 2.4 Kerangka Pikir

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Hasil yang telah diperoleh dari penelitian mengenai upaya pencegahan terjadinya *Man Overboard* di KM. Dorolonda sehingga dapat meningkatkan keselamatan penumpang saat kapal sedang berlayar, serta faktor-faktor yang menyebabkan *Man Overboard* di KM. Dorolonda dapat terjadi, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa:

1. Kesalahan pada faktor manusia, yaitu kurangnya pengawasan terhadap penumpang yang memiliki gangguan kejiwaan menjadi faktor utama terjadinya *Man Overboard* di KM. Dorolonda. Hal ini terjadi akibat kelalaian kedua belah pihak, baik pihak kapal akibat minimnya pengawasan terhadap penumpang. Sedangkan dari pihak penumpang yaitu tidak berterus terang dengan kondisi yang sedang dialami oleh kerabat maupun keluarga penumpang yang mana memiliki gangguan kejiwaan.
2. Upaya yang telah dilakukan di KM. Dorolonda untuk meningkatkan pencegahan terjadinya *Man Overboard* pada penumpang yaitu dengan melakukan pemasangan tanda peringatan bahaya pada *deck 6* dan *deck 7* bagian luar, pelaksanaan *drill* rutin yang melibatkan penumpang, serta pemutaran video *safety induction* saat kapal meninggalkan pelabuhan asal menuju pelabuhan tujuan. Setelah dilakukan upaya tersebut ternyata

masih terjadi *Man Overboard*, sehingga harus dilakukan peningkatan upaya tersebut agar tindakan yang dilakukan tepat dan efektif.

B. Keterbatasan Penelitian

Pada penelitian ini peneliti dengan sengaja memberikan batasan dalam penelitian yang dilakukan yaitu upaya peningkatan pencegahan terjadi *Man Overboard* guna keselamatan penumpang di KM. Dorolonda. Pembatasan yang dilakukan peneliti bertujuan agar jalannya pembahasan tidak melintang jauh keluar dari fokus penelitian sehingga diharapkan hasil yang diperoleh lebih objektif, maka batasan dalam penyusunan skripsi ini anatara lain:

1. Pembahasan serta permasalahan pada penelitian hanya mencakup pada faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya *Man Overboard* yang dialami oleh penumpang KM. Dorolonda saat berlayar.
2. Pembahasan yang dibahas oleh penulis dalam penelitian ini hanya mencakup tentang upaya yang ditingkan untuk mencegah terjadinya *Man Overboard* pada penumpang KM. Dorolonda selama kapal berlayar.

C. Saran

Pada akhir penelitian ini, penulis menyampaikan beberapa saran yang diharapkan dapat bermanfaat bagi seluruh pihak yang terlibat. Baik untuk pihak kapal, perusahaan, maupun untuk penumpang yang berada di atas kapal KM. Dorolonda. Adapun saran yang bisa diberikan agar upaya peningkatan pencegahan terjadinya *Man Overboard* di KM. Dorolonda untuk keselamatan penumpang dapat dilaksanakan secara maksimal adalah sebagai berikut:

1. Dibentuk tim khusus pengawasan penumpang untuk meningkatkan pengawasan dan perhatian kepada lingkungan kapal terkait dengan kesadaran akan keselamatan dan pencegahan terjadinya kecelakaan *Man Overboard* di KM. Dorolonda. Dengan pemasangan kamera pengawas sebagai upaya peningkatan pengawasan terhadap penumpang KM. Dorolonda.
2. Seluruh penumpang di atas kapal diharapkan untuk mengikuti instruksi keselamatan serta memperhatikan dan mematuhi tanda-tanda peringatan bahaya yang sudah terpasang di atas kapal.
3. Upaya lain yang harus dilakukan yaitu dengan menambahkan sesi *safety induction* untuk mengingatkan kembali kepada penumpang terkait keselamatan di atas kapal. Sosialisasi serta memberi contoh secara langsung tentang perilaku di atas kapal sehingga tidak terjadinya *Man Overboard* di KM. Dorolonda. Pelaksanaan *drill* yang melibatkan penumpang dalam prosesnya termasuk upaya dalam hal ini.
4. Mengoptimalkan peran satpam yang bertugas di atas kapal dengan cara melaksanakan patroli keliling area *deck* terbuka yang dapat di akses langsung oleh penumpang. Patroli ini dapat dilakukan satpam jaga yang sedang bertugas atau berdinas jaga. Hal ini diharapkan mencegah terjadi *Man Overboard*. Dengan diadakan patroli oleh satpam maka hal ini menjadi upaya dalam mempersingkat waktu tindakan apabila ada situasi yang mencurigakan dari perilaku penumpang.

5. Menghimbau penumpang agar melaporkan kerabat atau keluarga yang memiliki gangguan kejiwaan sehingga mendapatkan perlakuan khusus oleh pihak kapal dan dilakukan tindakan pencegahan terjadinya *Man Overboard*.



DAFTAR PUSTAKA

Putra, R. F. L. (2018), *Konsep Kepribadian Guru Menurut ZakiahDaradjat* (Doctoral dissertation, IAIN Ponorogo).

Hasan, A. M. (2002), *Menyelesaikan skripsi dalam satu semester*. Grasindo.

Hasanah, S., & Muzaffar, A. (2022), Minat Siswa Kelas IX Dalam Mengikuti Pembelajaran Pendidikan Jasmani Olahraga dan Kesehatan di SMPN 11 Muaro Jambi. *Indonesian Journal of Sport Science and Coaching*, 4(1), 100-109.

ANSHARI SHALEH ISMAIL, A. N. S. H. A. R. I. (2020), *SMART ASN* (Doctoral dissertation, Politeknik STIA LAN Makassar).

Sukarman, M. A., & Purwanto, S. (2018), Modifikasi metode evaluasi kesesuaian lahan berorientasi perubahan iklim. *Jurnal Sumberdaya Lahan*, 12(1), 1-11.



SINTA, K. N. (2022), Analisis Situasi Untuk Implementasi Aplikasi Sistem Informasi Keuangan Di Sekolah Islam Putri Salihah.

Rupman, B. F., Suherman, S., Srisantyorini, T., & Nurfadhilah, N. (2022), Hubungan Tingkat Pengetahuan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Pengendara Ojek Online Di Kabupaten Bogor Tahun 2020.

Oktariani, E., Julkandri, A., & Pratiwi, Y. (2022), HUBUNGAN STRESS KERJA DENGAN KELELAHAN KERJA PADA PEKERJA DI PABRIK KELAPA SAWIT TAHUN 2020, *Collaborative Medical Journal (CMJ)*, 5(3), 16-21.

Novitasari, I. D., & Sundari, S. H. (2014), *Upaya Guru Dalam Meningkatkan Keberanian Siswa Untuk Bertanya Pada Pembelajaran Pendidikan Kewarganegaraan (Studi Kasus di Kelas VII SMP Negeri 1 Gatak Tahun Pelajaran 2013/2014)*(Doctoral dissertation, Universitas Muhammadiyah Surakarta).

LAMPIRAN 1
SHIP'S PARTICULAR

PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (PT. PELNI)	
 SHIP PARTICULARS	
Name Of Ship	: M.V. " DORO LONDA"
Kind Of Ship	: Passenger Ship
Call Sign	: Y G Q N
Nationality	: Indonesia
Port of Registry	: JAKARTA
Registry Number	: GT. 6022 NO. 1218 / Bd
Imo Number	: 9226487
Owner	: Directorate General of Sea Communication
Operator	: PT. PELNI
Class	: BKI
Ship Lanching	: 15 Agustus 2000 Jos L Mayer Werf, Papenburg Germany
Gross Tonnage	: 14,800 GT
Netto Tonnage	: 4,629 NT
Leng Over All	: 146,50 Mtr
Breadth Moulded	: 23,40 Mtr
Max Draft	: 5,90 Mtr
Main Machinery	: 2 KRUPP MAK 8 M 601 C Out Put : 8,520 KW 428 RPM
Aux Machinery	: 4 DAIHATSU ENGINES TYPE : 6 DL - 24 Out Put : 882 KW 750 RPM
Tank Capacity	: FO : 1.014 TON LO : 84.07 TON FW : 1131.81 TON BW : 2324.31 TON
Spesification of Passeng	: 1 st Class S Pass. = 12 Persons 1 st Class A Pass. = 36 Persons 1 st Class B Pass. = 56 Persons Economy Class = 2,102 Persons <hr/> Total = 2,206 Persons Crews, Owner, = 155 Persons Pilot, Trainer
Speed Cruising	: 17 Knots
KM. DOROLONDA, 09 FEBRUARI 2022 NAK HODA  CAPT. FAUZI INDRIYANTO NRP. 05997	

LAMPIRAN 2

CREWLIST KAPAL

AKHLAK
AKHLAK BERKUALITAS
 KEMAMPUAN BERKUALITAS

CREW - LIST

VOYAGE : 2022



Nama Kapal : KM.DOROLONDA
 No. I.M.O. : 9226487
 Bendera : INDONESIA
 Nakhoda : Capt. FAUZI INDRIJANTO NUGROHO
 Milik /Agent : DITJENHUBLA / PT.PELNI

Call Sign : Y G Q N
 L. O. A. : 146.50 M
 Isi Kotor : 14.685 GT
 Line Trayek : NP - 21

NO	SIJIL	N A M A	NRP	JABATAN	IJAZAH / BST	NOMOR	
						IJAZAH / BST	BUKU NOMOR
1	-	Capt. Fauzi Indriyanto Nugroho	05997	Nakhoda	ANT-I / 2016	6200017752N10116	F 154973
2	299	Ayo Nurul Iman	04481	Mualim I	ANT - I / 2019	6200091820N10219	F 113345
3	287	Muhammad Rendy Reza	08635	Mualim - II Sr	ANT - I / 2019	6202007419N20118	F 141631
4	175	Dharmansyah Rivan H.	08690	Mualim - II Yr	ANT - II / 2018	6201006850N20316	B 067194
5	297	Ferdinan Triwibowo	N8721	Mualim III Sr	ANT - III/2016	620477373N30216	G 025855
6	288	Indra Prakoso Sasongko	08317	Mualim - III Yr	ANT - III / 2016	6201333710N30115	F 132045
7	143	Totok Sukarno	06161	Markonis - I	SRE - II	1331/SRE-II/T//2018	F 114812
8	289	Ariesta Kurniawan	06530	Markonis - II	SRE - II	1436/SRE-II/T/X/2018	D 052561
9	274	Agus. J. Kirana	05002	P.U.K. - I	B S T	6200401273010321	F 246455
10	305	Bitit Wahyu Widodo	05912	P.U.K. - II	B S T	6200404579011121	F 338073
11	261	Pramono	06727	Jenang - I	B S T	6200029227010120	F 096353
12	291	Evan Tri Priambudi	N 14263	Perawat	B S T	6211718709010117	F 257534
13	300	Mahasuddin	07822	KKM	ATT - I / 2016	6200022791T10216	F 221479
14	234	Hasruddin	06087	Masinis - I Sr	ATT - II / 2021	6200097029T20215	G 077792
15	292	Agustato	07814	Masinis - I Yr	ATT - III / 2015	6200002895530416	F 338480
16	158	Fachrul Azmy	N 11671	Masinis - II	ATT - III / 2014	6201592353530321	E 146772
17	20	Taufik Hidayat	06602	Masinis - III Sr	ATT - III / 2018	6200080385010316	E 068516
18	159	Dipo Agung Awaluddin	08697	MASINIS - III SR	ATT - III / 2015	6201474011012515	F 114696
19	241	Zainal Abidin	06332	Masinis - IV Yr	ATT IV / 2017	6200090579T0217	E 059943
20	259	Sukyfarah Dianti KLD	N14334	Masinis IV Yr	ATT - III / 2016	6200492476S30216	E 072971
21	293	Sarminto	05312	A. Listrik - I	ETO/2017	6201006837010315	F 084083
22	241	Achmad Ash Shiddiq	07009	A. Listrik - II	ETO/2018	6200407438010415	F 166019
23	27	Laode Ricrigo	07119	Juru Motor	ATT - V / 2019	62000778305500219	F 061763
24	266	M. Ali Sauki	07089	Juru Motor	ATT - V / 2017	6200070876550217	F 112887
25	253	Narimo	06969	Juru Motor	ATT - V / 2014	6200090788T50514	F 029602
26	294	Khaerudin	05350	Serang	ANTD /2010	6200419891N60710	G 077570
27	209	Suwarh Anu Putra	05782	Tandil	B S T	6200136690010420	E 019957
28	254	Akmad Rifai	07977	Kasap Dek	ANT - V / 2014	6200083382N50214	G 078127
29	295	Bambang Sugiono	07697	Mistri - I	ANT - D / 2012	6201640252N60712	G 040051
30	246	Imam Sucahyo	07996	Mistri - II	B S T	6200266045010316	D 038891
31	147	Choirul Munfarid	08342	Juru Mudi	ANT - IV / 2015	6201509237010515	F 098969
32	202	H o l i s	08345	Juru Mudi	ANT - D / 2011	6201199447010121	F 046794
33	187	Hendri Jaya	05521	Juru Mudi	B S T	6200263503010120	F 067146
34	239	Fransiskus Afrrianus E.G	08320	Juru Mudi	ANT-V/2014	6201296836010115	F 002244
35	287	D e d y	06545	Panjarwala	B S T	6200273997010115	F 160705
36	256	Faizal Batarfi	07005	Panjarwala	RATINGS 2019	6200013131340219	F 276485
37	206	Mohamad Ilpansyah	07245	K e l a s i	ANT D / 2007	6200017482010115	F 004278
38	154	Ambariyono	07230	K e l a s i	B S T	6200004210010315	F 257757
39	243	M a s l a n	07276	K e l a s i	B S T	6201030743010315	F 068915
40	301	Siswanta	06617	Mandor Mesin	ATTD / 2001	6200074557T60101	G 093617
41	260	Rahmat Saleh	07526	Pandai Besi	RATINGS 2013	6200155609350613	F 147341
42	235	Rikwan Edison Sipayung	07097	Kasap Mesin	RATINGS	6200074561420120	E 140032
43	189	Haerudin	05576	Juru Minyak	B S T	6200014586010415	F 279013
44	231	Suheri	06364	Juru Minyak	ATTD - 2012	6200299326T60712	E 145869
45	221	Helwinda Bailin	06650	Juru Minyak	ATTD - 2002	6200095610T60102	G 138082
46	188	Anwar	06794	Juru Minyak	B S T	6200401771010120	G 105412

47	307	Sulistio Ari	N14374	Juru Minyak	RATINGS	6211518412010119	G 105412
48	211	Rum Hendratmo	05485	Perakit Masak	B S T	6200029684010116	F 240644
49	285	Suherman	05487	Perakit Masak	B S T	6200035967010120	G 116630
50	197	M u s l i m	N 11301	Juru Masak	B S T	6200204445010522	D 065284
51	273	Rodly Saiful	04559	Juru Masak	B S T	6200411686010120	F 287666
52	184	Suroto	N 11511	Juru Masak	B S T	6200356947010316	E 060659
53	228	Endrik Susilo	N 11197	Juru Masak	B S T	6200357558010308	D 077498
54	186	Darwi M	04493	Botlier - I	B S T	6200409618010120	G 017839
55	212	Wagiran	04576	Botlier - II	B S T	6200494258010315	E 123549
56	236	Tri Santoso	07053	Botlier - III	B S T	6200266502010120	F 076993
57	163	Faruk	07706	Pelayan	B S T	6200401243010719	F 318976
58	201	Agus Priyanto	08026	Pelayan	B S T	6200265902010115	G 070092
59	179	Moh. Fathurrohman	N 11501	Pelayan	B S T	6201335137010316	F 148907
60	191	Muhammad Efendi	07172	Pelayan	B S T	6200406903010120	F 011227
61	225	Lasina	05542	Pelayan	B S T	6200021642310310	G 070083
62	139	M. Basyarudin	06697	Pelayan	B S T	6200403370010120	G 006442
63	262	Asep Supriyatna	05565	Pelayan	B S T	6200006386010115	E 139089
64	303	Sulaeman	04612	Pelayan	B S T	6200036341010120	E 097668
65	128	Harun Kancing	05558	Pelayan	B S T	6200193331010115	F 274798
66	257	Dede Sumardi	07126	Pelayan	B S T	6202007949010115	F 328820
67	249	Bisman Silaen	N 11281	Pelayan	B S T	6200467153010120	G 137071
68	149	Didit Ardiansyah	04835	Pelayan	B S T	6201041554010120	F 156874
69	133	Agus Setiawan	06755	Pelayan	B S T	6200271855010315	E 156507
70	146	Daliani Enta	07357	Pelayan	B S T	6200405502010617	F 104173
71	193	Djunaidi Hi Djae	07302	Pelayan	B S T	6200273788010315	G 075099
72	117	Agus Affandi	07179	Pelayan	B S T	6200002254010120	F 156292
73	155	Ali Suudi	05541	Pelayan	B S T	6200405960010315	F 195585
74	296	Puwo Widodo	N 11491	Pelayan	B S T	6200108690010322	E 057548
75	286	Jetro Raubaba	08024	Pelayan	B S T	6200231036010720	F 326805
76	304	Agus suratno	N11194	Pelayan	B S T	6200363285010320	E 074268
77	213	Suparman	05779	Pelayan	B S T	6200411687010315	F 290169
78	132	Indra Kurniawan	07136	Pelayan	B S T	6200017739010121	F 317842
79	271	Taryono	06729	Penatu	B S T	6200421169010120	G 104871
80	302	Medi Herdiana	04808	Penatu	B S T	6200041338010716	F 069340
81	224	Eko Setiawan	PIDC	Ang. Satpam	B S T	6202111628010115	G 077090
82	250	De Rivan Triana Rimasyah	PIDC	Ang. Satpam	B S T	6211802929170718	F 108377
83	308	Iwan Ruswandi	PIDC	Ang. Satpam	B S T	6211947515310119	E 074268
84	305	Dirham	PIDC	Ang. Satpam	B S T	6211404936010119	F 149572
85	296	Oji Sulaiman	PIDC	Ang. Satpam	B S T	6211851324010718	F 208273
86	272	Cepi Rusmana	PIDC	Ang. Satpam	B S T	6211950088010719	F 306049
87	258	Fahri Ahmad Syahid	PIDC	Ang. Satpam	B S T	6211931431010719	F 263550
88	283	Rusmanto	PIDC	Ang. Satpam	B S T	6201110059010720	E 106556
89	267	M. Sabda Ditya Al Ramadhani	Prola	Kadet Deck	B S T	6212018973011120	G 018863
90	268	Muh. Yusril Dwi Prasetyo	Prola	Kadet Deck	B S T	6212016685370321	G 059330
91	269	Grace Putri Narwastu	Prola	Kadet Deck	B S T	6212016199010320	G 0593665
JUMLAH :			91	TERMASUK NAKHODA			

..... Londa, Maret 2022
 Nakhoda

 Agus Indriyanto Nugroho
 Nrp. O 5997

TRANSKRIP WAWANCARA I

Informan 1

Jabatan : NAKHODA

Tanggal : 14 Mei 2022

Tempat : KM. DOROLONDA

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Grace : selamat pagi capt terimakasih sudah bersedia meluangkan waktu untuk menjadi narasumber mengenai penelitian saya. Mohon izin bertanya

capt

Capt : iya det bagaimana

Grace : sebelumnya apakah capt sudah pernah mengalami kejadian Man Overboard?

Capt : saya sudah beberapa kali mengalami kejadian Man Overboard

Grace : bagaimana capt menghadapi kejadian Man Overboard?

Capt : selaku kapten saat terjadi Man Overboard saya memimpin olah gerak dalam pencarian korban

Grace : selama capt melakukan olah gerak, apa kendala yang capt hadapi?

Capt : ada beberapa kendala, tetapi yang paling sulit yaitu mencari korban itu sendiri, harus dilakukan secara bersama sama, disamping saya memberi perintah untuk haluan kapal, saya harus tetap waspada pada bahaya navigasi lainnya,

pencarian korban juga memakan cukup banyak waktu, sehingga jadwal kedatangan kapal berubah dan juga terjadi penambahan pemakaian bahan bakar

Grace : siapa yang mengalami kejadian man overboard?

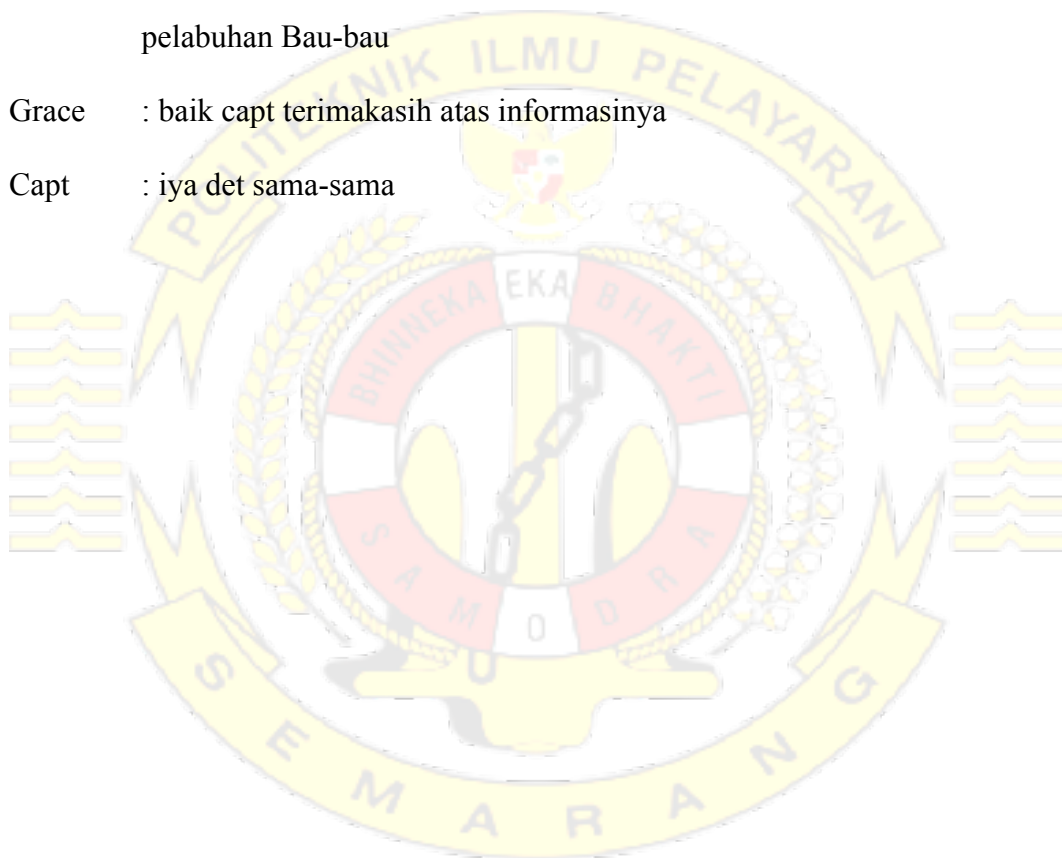
Capt : penumpang kapal

Grace : dimana kejadian man overboard ini terjadi?

Capt : di Selat Makassar, saat sedang berlayar dari pelabuhan Makassar ke pelabuhan Bau-bau

Grace : baik capt terimakasih atas informasinya

Capt : iya det sama-sama



TRANSKRIP WAWANCARA 2

Informan 2

Jabatan: *Third Officer*

Tanggal: 13 Mei 2022

Tempat: KM. DOROLONDA

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Grace : selamat pagi *third* sebelumnya terimakasih sudah meluangkan waktu dan kesempatan untuk menjawab beberapa pertanyaan dari saya. Ijin bertanya *third*

Third : pagi det, bagaimana?

Grace : apa peran *third* saat kejadian *Man Overboard*?

Third : sebagai perwira yang sedang berdinis jaga saat kejadian *Man Overboard* berlangsung

Grace : kapan waktu terjadinya *Man Overboard* tersebut?

Third : saat saya sedang berdinis jaga jam 08.00-12.00 pagi hari, 10 mei 2022 pukul 08.20 WITA

Grace : mengapa kejadian *Man Overboard* dapat terjadi?

Third : *Man Overboard* terjadi karena ada penumpang dengan gangguan jiwa yang melompat ke laut

Grace : bagaimana kronologi terjadinya *Man Overboard*?

Third : saat saya sedang berdinis jaga, saya mendapat laporan dari satpam yang sedang bertugas bahwa ada orang yang melompat ke laut disisi sebelah kanan dari *deck 6*, setelah mendapat laporan tersebut saya melakukan tindakan cekar kanan

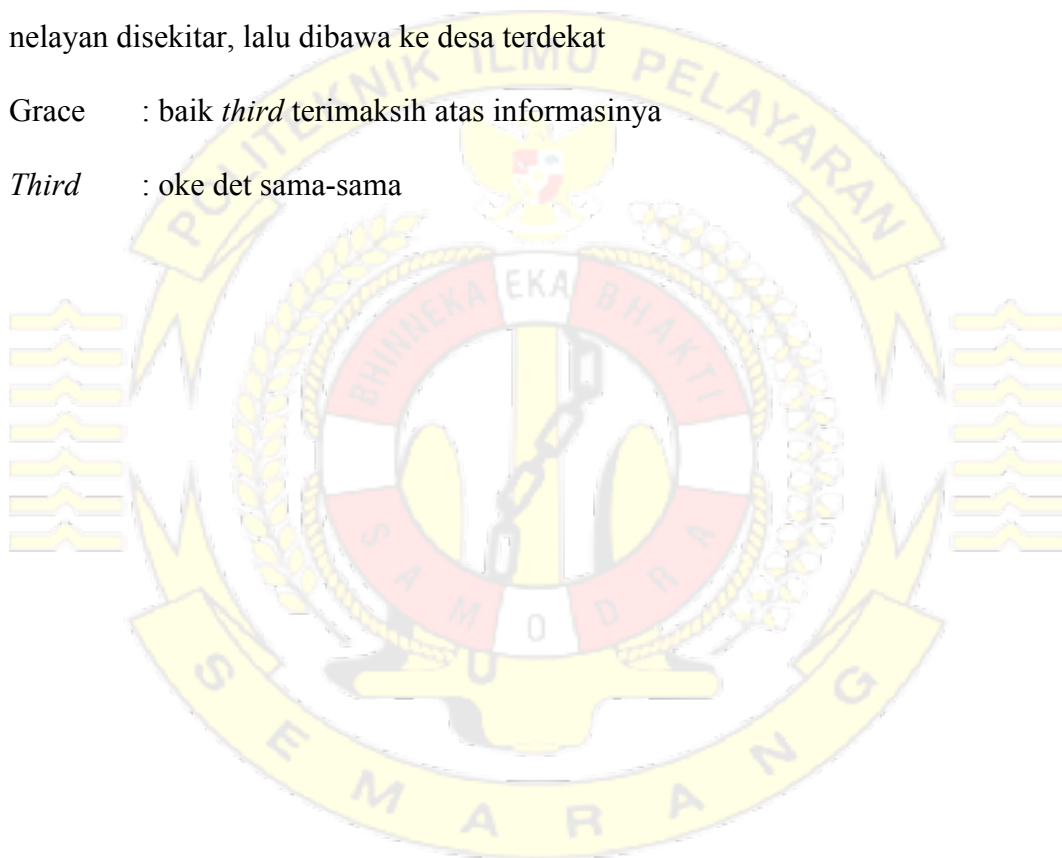
untuk menjauhkan korban dari buritan kapal, lalu melaporkan hal tersebut kepada kapten, setelah itu kapten langsung berada di anjungan dan mengambil alih komando olah gerak kapal.

Grace : apakah penumpang tersebut selamat?

Third : setelah dilakukan pencarian dan laporan kepada VTS setempat, kapal mendapat informasi bahwa penumpang tersebut telah berhasil diselamatkan oleh nelayan disekitar, lalu dibawa ke desa terdekat

Grace : baik *third* terimakasih atas informasinya

Third : oke det sama-sama



TRANSKRIP WAWANCARA 3

Informasi 3

Jabatan: *Chief Officer*

Tanggal: 15 Mei 2022

Tempat: KM. DOROLONDA

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Grace : selamat siang *chief*, terimakasih telah bersedia meluangkan waktu untuk menjadi narasumber dari penelitian saya. Mohon izin bertanya *chief*

Chief : iya det

Grace : setelah kejadian *Man Overboard* ini, sebenarnya faktor-faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya *Man Overboard*?

Chief : ada beberapa faktor det, dalam kejadian di kapal ini salah satu faktornya yaitu penumpang memiliki gangguan kejiwaan, lalu kurangnya pemahaman bahaya *Man Overboard*, dan juga pengawasan kepada penumpang yang belum maksimal dilaksanakan

Grace : lalu apa saja upaya yang telah dilakukan oleh pihak kapal untuk mencegah terjadinya *Man Overboard*?

Chief : sebenarnya sudah ada upaya yang dilakukan oleh pihak kapal, pemutaran video *Safety induction* selama kapal akan berlayar, lalu pemasangan tanda-tanda peringatan bahaya di ralling-ralling kapal, selalu dilaksanakan drill setiap bulannya, dan pihak kapal juga telah menghimbau agar melaporkan setiap

penumpang, kerabat atau anggota keluarganya yang memiliki gangguan kejiwaan,
begitu det

Grace : baik *chief*, terimakasih atas informasi yang telah diberikan

Chief : ya det sama-sama



STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR
UNIT PENGELOLA ANGKUTAN PERAIRAN DAN KEPELABUHANAN
DINAS PERHUBUNGAN PROVINSI DKI JAKARTA

1. SUB BAGIAN TATA USAHA

Kepala Sub Bagian Tata Usaha

1. Sekretaris
 - a. Menyusun rencana kegiatan kesekretariatan tahunan
 - b. Mengkoordinir dan mengawasi tugas-tugas sub bagian umum, keuangan dan kepegawaian
 - c. Mengoreksi dan mengkoordinasikan surat-surat keluar yang dibuat oleh sub bagian umum, keuangan dan kepegawaian diselesaikan
 - d. Menyusun data untuk keperluan evaluasi dan pelaporan seluruh kegiatan untuk disampaikan kepada Pimpinan
2. Bendahara
 - a. Bendahara Penerimaan
 - 1) Menerima uang pendapatan dari usaha angkutan perairan dan kepelabuhanan
 - 2) Menyimpan uang pendapatan dari usaha angkutan perairan dan kepelabuhanan
 - 3) Mempertanggung jawabkan uang pendapatan dari usaha angkutan perairan dan kepelabuhanan
 - 4) Menyusun Buku Kas Umum, Buku Rekapitulasi Penerimaan Harian dan Buku Rekapitulasi Bulanan
 - 5) Mempertanggung jawabkan secara administratif atas pengelolaan uang yang menjadi tanggung jawabnya dan menyampaikan laporan pertanggung jawaban penerimaan
 - 6) Mempertanggung jawabkan secara fungsional atas pengelolaan uang yang menjadi tanggung jawabnya dan menyampaikan laporan pertanggung jawaban penerimaan
 - b. Bendahara Pengeluaran
 - 1) Mempertanggung jawabkan uang pendapatan dari usaha Angkutan Perairan dan Kepelabuhanan untuk keperluan belanja kepada Kepala Unit Pengelola Angkutan Perairan dan Kepelabuhanan
 - 2) Mengajukan permintaan pembayaran
 - 3) Menyusun Buku Kas Umum, terdiri dari :
 - Buku Pembantu Kas Tunai
 - Buku Pembantu Simpanan/Bank
 - Buku Pembantu Pajak
 - Buku Pembantu Panjar
 - Buku Pembantu Rincian Objek Belanja

- 4) Pertanggungjawaban tambahan uang persediaan disampaikan kepada pengguna anggaran/kuasa pengguna anggaran
 - 5) Pertanggungjawaban administratif disampaikan kepada pengguna anggaran/kuasa pengguna anggaran
3. Pengelola Barang
- a. Menyusun rencana kebutuhan barang inventaris
 - b. Melaksanakan pendaftaran dan pencatatan ketersediaan barang
 - c. Melaksanakan penyaluran barang sesuai kebutuhan ke masing-masing Bidang
 - d. Mengurus, mengamankan dan memelihara penggunaan barang yang dalam pemakaian pada masing-masing Bagian dan atau Sub Bagian
 - e. Menyusun dan mengkompilasi data barang yang ada dalam penguasaannya
 - f. Menginventarisir barang yang akan dinilai dan dihapus
 - g. Mengklasifikasikan dan menilai barang yang rusak berat dan tidak dapat dipergunakan atau barang yang berlebih untuk dihapuskan
 - h. Menyusun Laporan Bulanan, Laporan Pengguna Barang Semesteran dan Laporan Pengguna Barang Tahunan
 - i. Melakukan penilaian asset berdasarkan:
 - Tahun Pembelian
 - Keadaan Barang
 - Harga Pasar
 - Harga Perolehan
4. Kepegawaian
- a. Menerima dan mencatat surat-surat dinas kepegawaian dari bagian umum
 - b. Mendata pegawai yang akan memasuki masa pensiun
 - c. Mengetik konsep surat tugas pegawai sesuai perintah pimpinan
 - d. Menerima surat/berkas
 - e. Menelaah surat/berkas yang diterima sesuai disposisi
 - f. Mendata pegawai yang meminta ijin cuti

2. SATUAN PELAKSANA PELAYANAN

Kepala Satuan Pelaksana Pelayanan

- a. Petugas Administrasi Pelayanan
 - 1) Melakukan rekapitulasi hasil retribusi tiket, jasa tambat/labuh, dan penjualan peron
 - 2) Melaporkan hasil rekapitulasi retribusi jasa pelabuhan kepada Kepala Unit Pengelola Angkutan Perairan dan Kepelabuhanan
 - 3) Melakukan rekapitulasi data produktivitas kapal dan produktivitas penumpang
 - 4) Melakukan pengecekan ketersediaan tiket dan peron
 - 5) Melaporkan ketersediaan tiket dan peron kepada satuan pelaksana sarana dan prasarana

- b. Petugas pelayanan tiket penumpang
 - 1) Mempersilakan calon penumpang yang akan membeli tiket agar antri dengan tertib dan menyediakan uang pas untuk mempermudah pelayanan.
 - 2) Mencatat identitas penumpang (nama dan umur)
 - 3) Melayani penjualan tiket penumpang.
 - 4) Memberi informasi tentang keberangkatan kapal.
 - 5) Membuat berita acara hasil penjualan tiket penumpang setiap pemberangkatan kapal.
 - 6) Membuat berita acara rekapitulasi hasil penumpang selama 12 (dua belas) jam kebagian arsip.
 - 7) Mencatat stok tiket dan nomor seri penjualan.
 - 8) Menyerahkan hasil penjualan tiket penumpang ke administrasi pelabuhan
 - 9) Menjual tiket penumpang sesuai permintaan pemakai jasa sesuai kapasitas kapal
- c. Petugas Pelabuhan
 - 1) Memeriksa calon penumpang yang sudah memiliki peron dengan menyobek kertas peron.
 - 2) Mempersilahkan calon penumpang yang sudah mempunyai tiket segera masuk kapal.
 - 3) Memberikan informasi kepada penumpang agar waspada dengan barang bawaannya.
 - 4) Mengarahkan penumpang yang akan naik ke kapal agar melewati gangway.
 - 5) Mengawasi para calon penumpang agar dapat antri masuk wilayah dermaga dengan tertib.
 - 6) Membantu awak kapal dalam melaksanakan kegiatan tambat kapal
 - 7) Bersiaga untuk melakukan kepiil ketika kapal akan tambat
 - 8) Memastikan kegiatan tambat kapal berjalan dengan baik
 - 9) Mengikat dan melepaskan tali kapal-kapal yang berolah gerakan bersandar atau bertolak dari dermaga
 - 10) Mengambil retribusi jasa tambat dan labuh
 - 11) Mengambil dokumen kapal sebagai jaminan pembayaran retribusi tambat dan labuh
- d. Petugas Keamanan
 - 1) Mengatur kelancaran di areal parkir kendaraan, drop in dan drop out
 - 2) Menertibkan arus lalu lintas kendaraan yang masuk atau keluar pelabuhan.
 - 3) Memberikan informasi kepada penumpang agar waspada dengan barang bawaannya.
 - 4) Mengawasi para calon penumpang agar dapat antri membeli tiket dengan tertib.
 - 5) Mengatur kelancaran penumpang yang keluar/menuju kapal.
 - 6) Melarang penumpang berada di gangway sebelum kapal sandar.
 - 7) Melarang bila ada pedagang asongan di area ruang tunggu dan wilayah dermaga
 - 8) Melarang orang untuk memasuki wilayah terbatas (dermaga)
 - 9) Mengawasi penumpang yang menginap di ruang tunggu agar tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan.

- 10) Melaksanakan Patroli di sekitar lingkungan pelabuhan menurut zona dan waktu tertentu dengan maksud mengadakan pemantauan dan pemeriksaan terhadap barang, orang atau tempat yang mencurigakan yang di perkirakan dapat menimbulkan ancaman dan gangguan
 - 11) Selalu waspada terhadap segala kemungkinan yang biasa terjadi dan mengawasi kegiatan orang atau barang yang ada di sekitarnya dan wajib memeriksa apabila mencurigakan.
 - 12) Memastikan lampu penerangan dimatikan pada siang hari dan dihidupkan pada malam hari
 - 13) Melaksanakan kegiatan penaikan bendera pada pagi hari dan penurunan bendera pada sore hari
 - 14) Melakukan pelaporan kegiatan pengamanan dan ketertiban secara rutin dan periodic kepada Kepala Pelabuhan.
- e. Petugas Kebersihan
- 1) Memelihara kebersihan lingkungan wilayah pelabuhan
 - 2) Membersihkan dan mengontrol kebersihan wilayah pelabuhan (Areal parkir, ruang kantor, ruang tunggu, musholla dan wilayah dermaga)
 - 3) Mengontrol toilet di kantor dan toilet di musholla serta melakukan tindakan yang dibutuhkan. Misal, memastikan bak air sudah terisi penuh, membersihkan toilet jika kotor atau bau.
 - 4) Membersihkan musholla dengan perlengkapan yang suci (sebelumnya menghilangkan najis jika ada)
 - 5) Melakukan sweeping (keliling) wilayah pelabuhan untuk memastikan seluruh ruangan sudah dimatikan pendingin ruangan, menutup jendela dan seluruh pintu dikunci
- f. Petugas Administrasi Operasional
- 1) Menyusun perhitungan biaya tarif pelayanan Angkutan Perairan dan Kepelabuhanan
 - 2) Pembuatan Jadwal petugas operasional di pelabuhan
 - 3) Membuat jadwal operasional kapal dan jadwal docking kapal
- g. Nahkoda Kapal
- 1) Memastikan bahwa kapal berada dalam kondisi yang baik dengan mengawasi semua pemeliharaan rutin dan perbaikan kecil dan memastikan perahu siap untuk penggunaan sehari-hari terutama untuk perjalanan resmi dan atau perjalanan lainnya.
 - 2) Sebelum pemberangkatan Nahkoda kapal harus melaporkan melalui radio tentang Tujuan, Jumlah Penumpang dan Perkiraan Waktu Tiba di tempat tujuan kepada petugas piket
 - 3) Memastikan kapal sudah mendapatkan surat izin berlayar
 - 4) Memastikan seluruh anak buah kapal siap untuk bekerja
 - 5) Melaporkan setiap kerusakan yang terjadi pada kapal kepada petugas yang bertanggungjawab.
 - 6) Membantu dalam menyiapkan logistic kapal.
 - 7) Menjamin keselamatan penumpang dan awak sepanjang waktu dan membantu dengan tugas lain yang diperlukan dan bekerja sebagai bagian dari tim.

3. SATUAN PELAKSANA SARANA DAN PRASARANA

Kepala Satuan Pelaksana Sarana dan Prasarana

- a. Melakukan pemeliharaan bangunan, alur, perambuan, pengelolaan terminal, dan demaga serta fasilitas pelabuhan lainnya.
- b. Pendataan secara periodic fasilitas-fasilitas pelabuhan.
- c. Menyusun rencana kerja dan rencana anggaran biaya untuk kegiatan pengecekan fasilitas pelabuhan.
- d. Membuat analisa keadaan fasilitas pelabuhan untuk dapat segera diambil tindakan yang dianggap perlu.
- e. Menyusun rencana kerja pemeliharaan sarana dan prasarana.
- f. Memberikan jadwal pemeliharaan dan arahan kepada petugas teknik yang menjadi pelaksana pemeliharaan
- g. Mengkoordinir pelaksanaan pemeliharaan rutin dan memberikan jadwal pemeliharaan dan arahan pelaksanaannya kepada petugas teknik yang menjadi pelaksana pemeliharaan
- h. Membuat analisa keadaan terhadap tingkat kerusakan dan akibat yang ditimbulkannya dan melaporkan kepada Kepala Pelabuhan.
- i. Membuat rencana anggaran biaya dan melaporkan kepada Kepala Pelabuhan dan segera melakukan langkah-langkah perbaikan apabila kerusakan fasilitas dan sarana tersebut bersifat penting dan mengganggu kelancaran operasional pelabuhan.
- j. Bertanggungjawab dalam pelaksanaan perbaikan sarana dan prasarana pelabuhan
- k. Koordinator dalam pelaksanaan perbaikan yang sedang berlangsung dan apabila perbaikan tersebut mengganggu kegiatan oprasional pelabuhan maka atas persetujuan Kepala Pelabuhan harus dilaksanakan koordinasi dengan instansi terkait.
- l. Melakukan pendataan terhadap sarana dan prasarana yang mengalami kerusakan
- m. Menyediakan logistic kelengkapan kapal
- n. Menyediakan logistic kelengkapan alat-alat kantor dan fasilitas kantor
- o. Mengadakan tiket dan peron masuk pelabuhan
- p. Melaksanakan proses penyediaan sarana dan prasarana teknis Angkutan Perairan dan Kepelabuhanan
- q. Melaksanakan inventarisasi, monitoring dan evaluasi ketersediaan dan kelayakan sarana dan prasarana teknis Angkutan Perairan dan Kepelabuhanan
- r. Menyusun, mengajukan dan melaksanakan kegiatan pemeliharaan serta perawatan sarana dan prasarana teknis Angkutan Perairan dan Kepelabuhanan
- s. Mengawasi dan mengendalikan penggunaan/pemanfaatan prasarana dan sarana teknis Angkutan Perairan dan Kepelabuhanan
- t. Menyusun, mengajukan dan melaksanakan kegiatan pemeliharaan serta perawatan teknologi informasi dan komunikasi sebagai penunjang kegiatan operasional pelabuhan

- u. Melaksanakan inventarisasi, monitoring dan evaluasi ketersediaan dan kelayakan teknologi informasi dan komunikasi
- v. Mengawasi dan mengendalikan penggunaan/pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi
- w. Petugas depo (*maintenance service*)
 - 1) Menerima laporan kerusakan kapal dari nahkoda/kapten kapal
 - 2) Memeriksa kondisi kapal agar siap untuk beroperasi
 - 3) Melaporkan kerusakan atau kekurangan logistic kapal kepada satuan pelaksana sarana dan prasarana
 - 4) Memperbaiki kerusakan-kerusakan yang terjadi pada kapal, kecuali kerusakan berat yang menyebabkan kapal harus docking
 - 5) Memastikan kapal siap untuk beroperasi
 - 6) Bertanggungjawab atas alat-alat untuk perbaikan kapal

BERITA ACARA *MAN OVERBOARD*



BERITA ACARA

Nomor 05.10/001/BA/127/2022

Pada hari ini Selasa, Sepuluh Mei Dua Ribu Dua Puluh Dua pukul 08.20 WITA telah terjadi salah seorang penumpang melompat ke laut dilihat oleh penumpang dan melaporkan ke satpam jaga. Satpam jaga melempar lifebuoy untuk menandai posisi korban dan langsung melapor ke anjungan, Mualim Jaga Mualim III YR saudara Yosiko langsung menekan MOB dengan posisi kapal 05°21.8 S / 119°18.3 E di Selat Makassar, Kemudian Mualim III YR menelepon Nakhoda, Mualim I dan Kamar Mesin untuk melakukan Olah Gerak MOB mencari korban. Pada pukul 08.25 WITA Nakhoda berada di anjungan mengambil alih komando. Untuk melakukan manuver dengan mengurangi speed kapal dan cikir kanan kemudi dengan dasar laporan penumpang yang melompat dengan sengaja dari deck 6 sebelah kanan kapal, oleh satpam jaga yang menerima laporan.

Nakhoda menginstruksikan Regu Penolong dan Regu Darurat untuk membantu pencarian korban, serta Markonis untuk melaporkan kejadian MOB pada VTS Makassar. Pada pukul 08.30 WITA VTS Makassar melanjutkan laporan ke BASARNAS untuk koordinasi/membantu dalam melakukan pencarian korban.

Menurut keterangan teman satu daerah yang berkenalan dengan korban, diketahui korban bernama La Hari penumpang Makassar-Bau bau dengan nomor tiket 127893220007447.

Nakhoda melakukan Olah Gerak Kapal disekitar posisi jatuh selama 1 jam 30 menit. Kemudian pada pukul 09.45 WITA menurut informasi dari penumpang atas nama Muh. Hendra (Penumpang Makassar-Bau bau) **korban berhasil ditemukan dalam keadaan selamat** oleh nelayan sekitar dan telah di evakuasi di Desa Bayoa, Kecamatan Galesong kabupaten Takalar.

Pada pukul 09.50 WITA setelah berkoordinasi dengan ketua MRT/ Kepala DPA SMK3LH dan Cab.PT.PELNI Makassar, VTS Makassar dan BASARNAS kapal melanjutkan pelayaran menuju Pelabuhan Bau-bau.

Demikian berita acara ini dibuat dengan sebenarnya dan untuk sebagai laporan dari pihak kapal. Atas perhatian dan kerja samanya kami ucapkan terima kasih.

SAKSI :

MUALIM III YR

: 

SATPAM JAGA

: 

TEMAN KORBAN

: 

PENUMPANG YANG MELAPOR

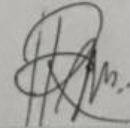
: 

PENUMPANG YANG MEMBERIKAN
VIDEO KORBAN DITEMUKAN

: 

KM DOROLONDA, 10 MEI 2022

NAKHODA



	FORMULIR USULAN JUDUL SKRIPSI	No SOP	F.PUDIR.1.PST.14
		Tgl ditetapkan	02 November 2015
		Revisike	00
		Tglrevisi	-
		Tgldiberlakukan	04 Januari 2016

LEMBAR USULAN JUDUL SKRIPSI

Nama Taruna : GRACE PUTRI NARWASTU
 NIT : 561911117072 N
 Semester / Prodi : VII / NAUTIKA

Judul skripsi yang akan diajukan yaitu :

“UPAYA PENINGKATAN PENCEGAHAN TERJADINYA MAN OVERBOARD GUNA KESELAMATAN PENUMPANG DI KM. DOROLONDA”

RUMUSAN MASALAH:

1. Faktor apakah yang menyebabkan terjadinya *Man Overboard* ?
2. Upaya apa saja yang dilakukan untuk meningkatkan kesadaran akan pencegahan terjadinya *Man Overboard* ?

DOSEN PEMBIMBING :

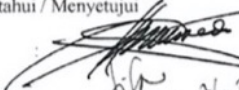

Pembimbing I (Materi) : Capt. SAMSUL HUDA, MM, M.Mar
 Penata Tk. I (III/d)
 NIP. 19721228 199803 1 001

Pembimbing II (Metode Penulisan) : LATIFA IKA SARI, S.Psi, M.Pd.
 Penata (III/c)
 NIP. 19850731 200812 2 002

Mengetahui / Menyetujui

Pembimbing I

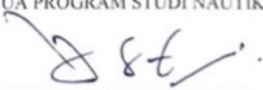
Pembimbing II

 1/11/2022
 2/11/2022

Semarang, 31 Oktober 2022
 Yang Mengajukan Judul


GRACE PUTRI NARWASTU
 NIT . 561911117072 N

Mengetahui / Menyetujui
 KETUA PROGRAM STUDI NAUTIKA


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

**SURAT KETERANGAN HASIL CEK SIMILIARITY
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 1218/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/03/2023**

Petugas cek *similarity* telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : GRACE PUTRI NARWASTU
NIT : 561911117072 N
Prodi/Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA PENINGKATAN PENCEGAHAN TERJADINYA
MAN OVERBOARD GUNA KESELAMATAN
PENUMPANG DI KM. DOROLONDA

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 25%* (Dua Puluh Lima Persen).

Hasil cek *similarity* yang terdata di atas semata-mata hanya untuk mengecek duplikasi tulisan.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 31 Maret 2023

KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN



ALFI MARYATI, SH
NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:

> 30 % : “Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)”

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Grace Putri Narwastu
2. Tempat, Tanggal Lahir : Semarang, 13 Agustus 2001
3. NIT : 561911117072 N
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Perempuan
6. Golongan Darah : O
7. Alamat : Singotero No 6A, Candisari, Semarang, Jawa Tengah
8. Nama Orang Tua :
 - Ayah : Yuli Purnomo
 - Ibu : Yuliati
9. Riwayat Pendidikan :
 - SD : SDN PANGGUNG KIDUL 2009-2013
 - SMP : SMP MARIA GORETTI 2013-2016
 - SMA : SMAN 1 SEMARANG 2016-2019
 - Perguruan Tinggi : PIP SEMARANG 2019-2023
10. Praktek Laut :
 - Perusahaan Pelayaran : PT PELNI
 - Nama Kapal : KM. Dorolonda
 - Masa Praktek : 09 Agustus 2021-10 Agustus 2022