



**OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT-ALAT PENOLONG
YANG DIGUNAKAN ABK DAN PENUMPANG DALAM
MENGHADAPI KEADAAN DARURAT**

SKRIPSI

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

Oleh

MUHAMMAD YUSRIL DWI PRASETYO

561911117055 N

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

HALAMAN PERSETUJUAN

**OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT-ALAT PENOLONG YANG
DIGUNAKAN ABK DAN PENUMPANG DALAM MENGHADAPI
KEADAAN DARURAT**

DISUSUN OLEH : MUHAMMAD YUSRIL DWI PRASETYO

NIT. 561911117055 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 20 JULI 2023

Dosen Pembimbing I
Materi

Dr. Capt. TRI CAHYADI, M.H., M.Mar
Pembina (IV/b)
NIP. 19730704 199803 1 001

Dosen Pembimbing II
Metodelogi dan Penulisan

ARYA WIDIATMAJA S.ST, M.Si
Penata (III/c)
NIP. 19830911 200912 1 003

Mengetahui
Ketua Program Studi Nautika

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

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Skripsi dengan judul “OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT-ALAT PENOLONG YANG DIGUNAKAN ABK DAN PENUMPANG DALAM MENGHADAPI KEADAAN DARURAT” karya,

Nama : Muhammad Yusril Dwi Prasetyo

NIT : 561911117055 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari *Senin*, tanggal *24 Juli* 2023

Semarang, *24 Juli* 2023

PENGUJI

Penguji I : Wahju Wibowo, S.Sos., M.Psi., M.Mar.E.
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19710102 199803 1 003

Penguji II : Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar.
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19730704 199803 1 001

Penguji III : Irma Shinta Dewi, S.S., M.Pd
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19730713 199803 2 003

Mengetahui

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. Tri Cahyadi M.H., M.Mar.
Pembina Tk.I (IV/b)
19730704 199803 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Muhammad Yusril Dwi Prasetyo

N I T : 561911117055 N

Program studi : Nautika

Skripsi dengan judul **“OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT-ALAT PENOLONG YANG DIGUNAKAN ABK DAN PENUMPANG DALAM MENGHADAPI KEADAAN DARURAT”**

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 yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat dan temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 20 Juli 2023

Yang membuat pernyataan,



M. YUSRIL DWI PRASETYO
NIT. 561911117055 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

Moto :

1. "Mencari ilmu adalah tugas setiap Muslim, karena ilmu adalah kunci kebahagiaan dan kesuksesan." Abdullah bin Abbas.
2. "Kunci keberhasilan yang sebenarnya adalah konsistensi." B.J Habibie
3. "Barangsiapa yang menempuh suatu jalan untuk mencari ilmu, Allah akan mudahkan baginya jalan menuju surga." Abu Hurairah r.a.

Persembahan :

1. Kepada kedua orang tua tercinta, sang 'pemberi nafas' dan 'detak jantung' yang tidak pernah terputus mengiringi kedua langkah kaki dengan ridho dan do'anya.
2. Seluruh dosen pengajar dan Civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, yang telah memberikan ilmu, wadah untuk berkembang dan menajamkan karakter.
3. Crew KM. Dorolonda, yang selalu memberikan bimbingan, dukungan serta pengalaman berharga selama peneliti melaksanakan penelitian ini.
4. Diri sendiri yang sudah berjuang menyelesaikan tugas ini.

PRAKATA

Segala puji dan rasa syukur terucap kepada Allah SWT atas segala limpahan nikmat, karunia dan rahmat-Nya, sehingga peneliti diberi kemudahan dalam menyelesaikan dan menuntaskan penulisan skripsi yang berjudul “Optimalisasi Penggunaan Alat-Alat Penolong yang Digunakan Abk dan Penumpang Dalam Menghadapi Keadaan Darurat”. Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan pendidikan dalam memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) pada program pendidikan Diploma IV program studi Nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini, peneliti mendapat banyak dukungan, bimbingan, dan bantuan dari banyak pihak. Sehingga, dengan penuh rasa hormat peneliti menyampaikan banyak ucapan terima kasih kepada :

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi M.H., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Yustina Sapan, S.Si.T,M.M selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi M.H., M.Mar. selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab memberikan dukungan, bimbingan serta arahan dalam penyusunan skripsi.
4. Bapak Arya Widiatmaja S.St, M.Si. selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan yang dengan sabar dan tanggung jawab memberikan dukungan, bimbingan serta arahan dalam penyusunan skripsi.
5. Bapak dan Ibu tercinta saya yang memberikan dukungan, motivasi dan doa yang tak henti-hentinya kepada saya, serta saudara saya yang selalu memberikan semangat.
6. Seluruh dosen, perwira dan tenaga pendidik civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, atas bekal yang diberikan baik dalam ilmu pengetahuan serta pembentukan mental dan karakter agar menjadi insan yang bermanfaat.

7. Perusahaan PT. Pelni dan seluruh awak KM. Dorolonda yang telah memberi banyak bimbingan, kesempatan dan kepercayaan penuh untuk belajar dan kesempatan untuk meelakukan penelitian penulisan Skripsi ini.
8. Seluruh rekan seperjuangan batch LVI, terkhusus untuk teman-teman Nautika VIII Alpha yang banyak membantu sayadan menyemangati saya dalam menyelesaikan skripsi.
9. Seluruh pihak yang telah membantu dan memberikan kontribusi dalam penyelesaian skripsi ini yang tidak dapat peneliti sebutkan satu per satu.

Demikian prakata dari peneliti, dengan segala kerendahan hati, peneliti menyadari masih banyak kekurangan sehingga peneliti mengharapkan saran dan masukan yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi ini. Peneliti juga berharap semoga skripsi ini dapat memberikan banyak manfaat bagi para pembaca.

Semarang, 20 JULI 2023

Penulis



M. YUSRIL DWI PRASETYO

56191117055 N

ABSTRAKSI

Prasetyo, Muhammad Yusril Dwi, NIT. 561911117055 N, 2023, “Optimalisasi Penggunaan Alat-Alat Penolong yang Digunakan Abk dan Penumpang Dalam Menghadapi Keadaan Darurat”, Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Capt. Tri Cahyadi M.H., M.Mar., Pembimbing II: Arya Widiatmaja S.ST, M.Si.

Indonesia merupakan Negara kepulauan, oleh sebab itu kapal menjadi sarana perhubungan laut yang sangat penting, Keselamatan dalam pelayaran kapal diatur oleh peraturan internasional SOLAS (Safety Of Life At Sea) yang menjadi standar keselamatan dilaut. Keberhasilan keselamatan dalam pelayaran dipengaruhi oleh keterampilan dan keahlian manusia yang terlibat dalam pengoperasian kapal. Skripsi ini membahas bagaimanakah penggunaan alat-alat penolong yang di gunakan abk dan penumpang dalam menghadapi keadaan darurat secara optimal. Dengan tujuan untuk meningkatkan keselamatan penumpang, muatan, lingkungan, dan awak kapal. Oleh karena itu, optimalisasi penggunaan alat-alat penolong oleh ABK dan penumpang dalam menghadapi keadaan darurat menjadi penting.

Metode penelitian yang digunakan dalam skripsi ini ialah metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Sumber data penelitian diperoleh dari data primer dan sekunder. Teknik pengumpulan data didapat dengan melakukan observasi, wawancara dengan narasumber, studi pustaka dan dokumentasi yang telah dikumpulkan peneliti selama melaksanakan praktek laut di KM. Dorolonda. Teknik analisis data yang digunakan yaitu dengan pengumpulan data, reduksi data, penyajian data dan penarikan simpulan atau verifikasi data yang didukung pula dengan metode triangulasi sebagai pengujian atas validitas dan keabsahaan data.

kegagalan dalam mengoptimalkan prosedur penggunaan alat-alat keselamatan disebabkan oleh kurangnya gambar yang menjelaskan cara penggunaan alat keselamatan dan kurangnya familiarisasi serta kepedulian abk kapal terhadap keselamatan, perawatan yang tidak optimal terhadap alat keselamatan, seperti life jacket yang tidak sesuai dengan peraturan SOLAS chapter III regulasi 36, meskipun upaya seperti pemutaran video keselamatan di televisi sudah dilakukan, masih terdapat kekurangan dalam mencakup semua bagian yang dapat diakses oleh penumpang di kapal.

Kata Kunci: alat penolong, kru kapal, keselamatan.

ABSTRACT

Prasetyo, Muhammad Yusril Dwi, NIT. 561911117055 N, 2023, “*Optimization of the Use of Supporting Tools Utilized by Crew and Passengers in Facing Emergency Situations*”, Thesis, Diploma IV Program, Nautica Department, Merchant Marine Polytechnic Semarang, Advisor (I): Dr. Capt. Tri Cahyadi M.H., M.Mar., Advisor (II): Arya Widiatmaja S.ST, M.Si.

Indonesia is an archipelagic country; therefore, ships become a crucial means of maritime transportation. Safety during ship voyages is regulated by the international SOLAS (Safety Of Life At Sea) regulations, which serve as the safety standard at sea. The success of safety during voyages is influenced by the skills and expertise of the individuals involved in operating the ship. This thesis discusses the optimal use of auxiliary tools by crew members and passengers in facing emergency situations. The aim is to enhance the safety of passengers, cargo, the environment, and the ship's crew. Hence, optimizing the use of auxiliary tools by crew members and passengers in dealing with emergencies becomes crucial.

The research method used in this thesis is a qualitative method with a descriptive approach.. Research data sources are obtained from primary and secondary data. The Data collection techniques are obtained by conducting observation, interview with the informan, bibliography study and documentation that researchers have collected during implementing the sea projec at MV. Dorolonda. Data analysis are using the techniques of data collection, data reduction, data presentation and conclusion withdrawal or data verification that supported by triangulation methods as testing of data validity and preciseness.

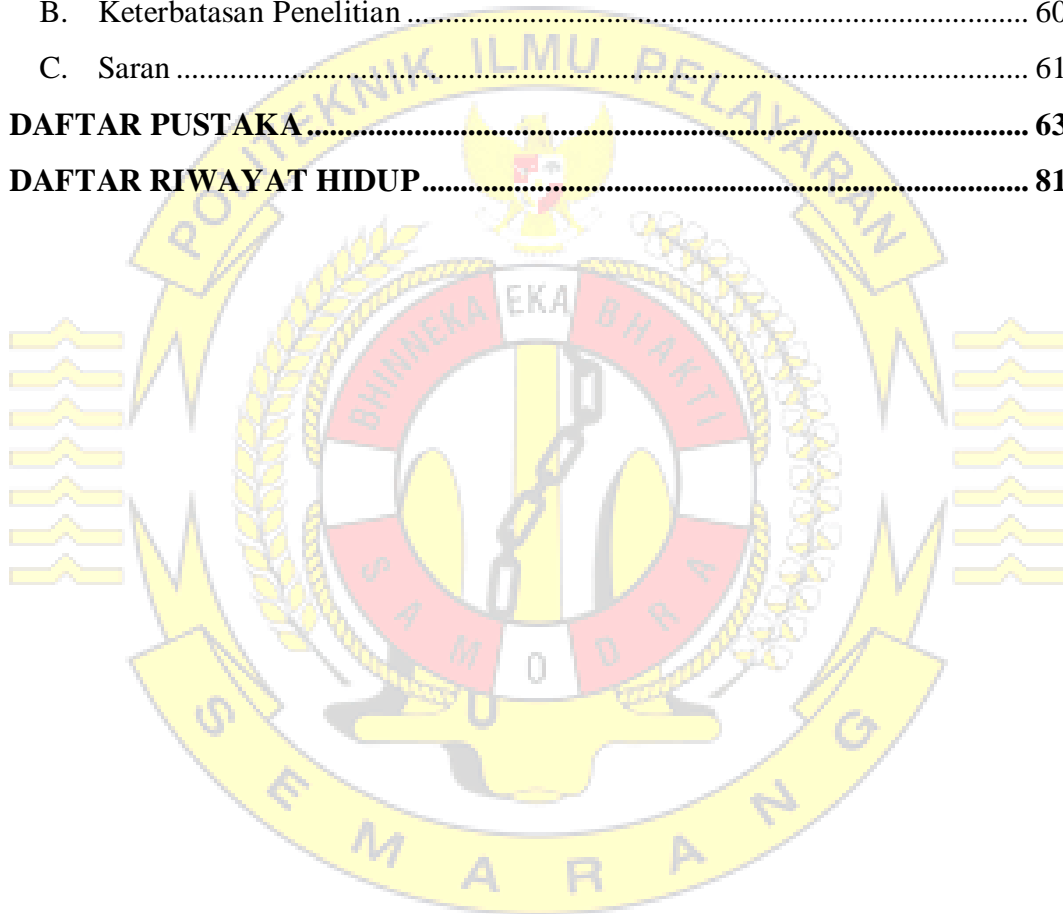
The failure to optimize the procedures for using safety equipment is caused by the lack of instructional visuals illustrating the proper use of safety devices and the insufficient familiarization and awareness of the ship's crew (ABK) regarding safety measures. Additionally, there is suboptimal maintenance of safety equipment, such as life jackets that do not comply with SOLAS Chapter III Regulation 36. Although efforts like safety videos being played on television have been made, there are still shortcomings in covering all areas accessible to passengers on the ship.

Keywords: safety equipment, vessel crew, safety.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI	iii
PERNYATAAN KEASLIAN	iv
MOTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI.....	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah	5
C. Pembatasan Masalah.....	5
D. Tujuan Penelitian	5
E. Manfaat Penelitian.....	6
BAB II KAJIAN TEORI.....	8
A. Deskripsi Teori.....	8
B. Kerangka Penelitian.....	25
BAB III METODE PENELITIAN	27
A. Metode Penelitian	27
B. Tempat Penelitian	27
C. Sampel Sumber Data Penelitian.....	28
D. Teknik Pengumpulan Data	30
E. Instrumen Penelitian	32
F. Teknik Analisis Data	33
G. Pengujian Keabsahan Data	35

BAB IV HASIL PENELITIAN	39
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	39
B. Deskripsi Data	41
C. Temuan	43
D. Pembahasan Hasil Penelitian	51
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	59
A. Simpulan.....	59
B. Keterbatasan Penelitian	60
C. Saran	61
DAFTAR PUSTAKA.....	63
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	81



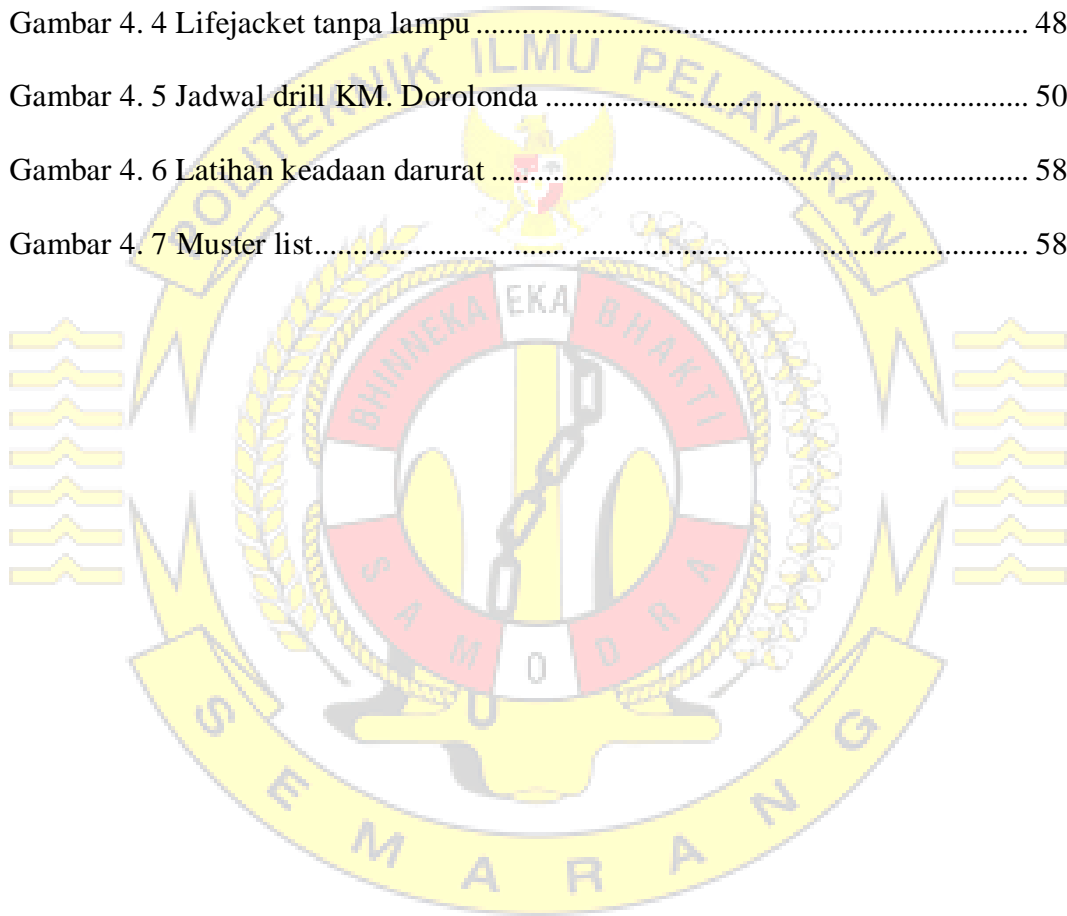
DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Penelitian Terdahulu.....	40
--------------------------------------	----



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka Pikir Penelitian	26
Gambar 4. 1 KM. Dorolonda.....	43
Gambar 4. 2 Wawancara dengan Mualim III	46
Gambar 4. 3 Wawancara dengan Juru mudi	47
Gambar 4. 4 Lifejacket tanpa lampu	48
Gambar 4. 5 Jadwal drill KM. Dorolonda	50
Gambar 4. 6 Latihan keadaan darurat	58
Gambar 4. 7 Muster list.....	58



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Crew List	65
Lampiran 2 Hasil Wawancara Narasumber 1	68
Lampiran 3 Hasil Wawancara Narasumber 2	71
Lampiran 4 Standart Operasional Prosedur Kapal Penumpang	73
Lampiran 5 Sertifikat Manajemen Keselamatan	79
Lampiran 6 Surat Keterangan Cek Plagiasi	80



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia disebut sebagai negara maritim karena sebagian besar wilayahnya terdiri dari lautan, yaitu sekitar 70 persen, sedangkan sisanya sekitar 30 persen adalah daratan. Negara ini memiliki ribuan pulau dengan luas lautan yang sangat luas. Dengan luas daratan sebesar 1.904.569 km² dan luas lautan sebesar 3.228.683 km² yang membentang sepanjang khatulistiwa, Indonesia terletak di antara dua benua, yaitu Asia dan Australia, serta di antara dua samudera, yaitu Samudra Pasifik dan Samudra Hindia. Dari hal tersebut guna menghubungkan pulau – pulau yang ada di Indonesia tersebut membutuhkan sebuah sarana yang berada diatas air, karena itu sarana laut menjadi hal yang sangat penting, maka diperlukan suatu pengangkutan untuk mencapai tujuan tersebut, yang sering kita sebut dengan istilah pelayaran.

Kapal merupakan elemen penting dalam operasional pelayaran. Kapal merupakan sarana transportasi untuk mengangkut penumpang dan barang di perairan laut, sungai, dan sejenisnya. Seluruh kegiatan pengangkutan baik itu barang maupun penumpang dalam pelayaran ini secara umum dikenal sebagai kapal niaga. Kapal niaga atau kapal dagang merujuk pada perahu atau kapal yang digunakan untuk mengangkut kargo atau penumpang yang dapat disewa. Kapal ini dapat ditemukan dalam berbagai ukuran dan bentuk. Namun, perlu dicatat bahwa kapal pesiar yang tidak disewakan kepada penumpang dan kapal perang tidak termasuk dalam kategori kapal niaga atau kapal dagang.

Dalam menjalankan pelayaran, kapal menjadi sarana yang diperlukan sebagai pendukungnya. Kapal memiliki beberapa keunggulan dibandingkan dengan perahu tradisional, seperti kapasitas muatan yang lebih besar. Selain itu, kapal dilengkapi dengan peralatan dan perlengkapan yang lebih baik, yang pada gilirannya meningkatkan keamanan dan kenyamanan dalam pelayaran, dibandingkan dengan perahu tradisional. Kapal laut, sebagai sarana pengangkutan barang dan penumpang, seringkali menghadapi berbagai masalah terkait keselamatan jiwa, muatan barang, dan perlindungan lingkungan.

Agar tercipta keselamatan, keamanan, dan kenyamanan selama pelayaran kapal, penting untuk melakukan pengawasan dan pemeriksaan sesuai dengan peraturan yang berlaku, yaitu sesuai dengan ketentuan SOLAS 1974. SOLAS (*Safety Of Life At Sea*) merupakan konvensi internasional tentang kemaritiman, SOLAS menjadi standar keselamatan dilaut yang wajib di terapkan di seluruh kapal niaga yang ada. Aturan yang mengatur tentang alat-alat keselamatan dan penempatannya di atur dalam SOLAS Bab III.

Pemerintah Indonesia telah menunjuk PT Biro Klasifikasi Indonesia sebagai badan usaha tunggal yang memiliki wewenang untuk melakukan proses klasifikasi terhadap kapal-kapal yang berbendera Indonesia maupun kapal-kapal asing yang beroperasi di wilayah Indonesia. Hal ini dikarenakan setiap kapal memerlukan pengawasan yang cermat dan teratur untuk memastikan keamanan dan keselamatan selama berlayar di laut.

Dalam pelayaran tidak hanya *crew* kapal saja yang harus mengetahui letak dan cara pemakaian alat-alat keselamatan yang ada di kapal, tetapi di kapal penumpang harus ada sosialisasi terhadap penumpang tentang alat-alat keselamatan yang ada di kapal yang mereka naiki. Menurut (Faturachman, 2015) faktor manusia lebih menjadi penyebab utama kecelakaan dalam transportasi sungai, danau, dan penyeberangan. Karena itu, pemahaman yang baik dari para pengguna transportasi angkutan penyeberangan mengenai keselamatan di kapal menjadi sangat penting. Peraturan Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2015 mengatur standar pelayanan bagi penumpang angkutan penyeberangan di kapal, termasuk informasi mengenai penempatan dan tata cara penggunaan peralatan keselamatan sebelum kapal berangkat. Informasi tersebut biasanya disampaikan melalui tayangan visual dan/atau audio.

Selain itu, penting bagi penumpang untuk menerima penjelasan mengenai tindakan yang harus diambil dalam situasi darurat. Semua peralatan keselamatan yang ada di kapal harus diperiksa secara berkala untuk memastikan masa berlaku yang masih berlaku. Jika peralatan tersebut telah melewati masa berlakunya, maka harus diganti agar terhindar dari kemungkinan disfungsi peralatan yang dapat meningkatkan risiko kecelakaan di kapal. Selain itu, semua peralatan keselamatan harus rutin dipelihara dan diperiksa kondisinya.

Menurut ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2015 mengenai Standar Keselamatan Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan, diatur bahwa jumlah baju penolong yang harus tersedia di

kapal harus sebanyak 125% dari jumlah seluruh pelayar atau penumpang di kapal. Hal ini bertujuan agar jumlah baju penolong mencukupi saat digunakan oleh penumpang dan awak kapal dalam kondisi darurat. Selain jumlah baju penolong, beberapa alat keselamatan lain yang harus diinformasikan kepada penumpang adalah lokasi dan cara penggunaan baju penolong, lokasi dan cara penggunaan alat pemadam kebakaran ringan, serta tempat berkumpul (master station) dan petunjuk evakuasi menuju tempat berkumpul.

Keberhasilan dalam mencapai keselamatan dalam pelayaran sangat dipengaruhi oleh keterampilan dan keahlian manusia yang terlibat dalam pengoperasian kapal laut sebagai alat transportasi. Kadang-kadang, pengoperasian armada kapal di Indonesia kurang memperhatikan pentingnya alat-alat keselamatan, yang mengakibatkan ancaman terhadap keselamatan yang seharusnya dijaga. Kejadian serupa juga terjadi di PT. PELNI, perusahaan nasional yang dimiliki oleh pemerintah dan bergerak dalam bidang transportasi laut yang sering mengalami kecelakaan yang mengancam keselamatan penumpang, muatan, maupun lingkungan, dan bahkan kapal itu sendiri.

Maka selayaknya PT. PELNI sebagai perusahaan yang memiliki visi untuk menjadi operator pelayanan pelayaran nasional dan internasional harus melakukan pembenahan diri untuk meningkatkan tingkat keselamatan bagi para penumpang, barang muatan, serta lingkungan dan juga para anak buah kapal atau ABK itu sendiri, maka dari hal tersebut penulis mengambil judul “OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT-ALAT PENOLONG YANG

DIGUNAKAN ABK DAN PENUMPANG DALAM MENGHADAPI KEADAAN DARURAT”

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah di uraikan di atas, serta pengalaman penulis alami saat PRALA, maka penulis mengidentifikasi pokok-pokok permasalahan yang di rumuskan sebagai berikut:

1. Apakah penggunaan alat-alat penolong yang digunakan ABK dan penumpang dalam menghadapi keadaan darurat sudah optimal?
2. Bagaimanakah prosedur penggunaan alat-alat penolong yang di gunakan ABK dan penumpang dalam menghadapi keadaan darurat?
3. Apa saja faktor-faktor yang mempengaruhi tidak optimalnya penggunaan alat-alat keselamatan?

C. Pembatasan Masalah

PT. PELNI sebagai perusahaan yang besar, memiliki berbagai bidang kerja yang dapat menimbulkan berbagai permasalahan. Namun, dalam konteks ini, focus penulis hanya dibatasi pada permasalahan yang terkait dengan penerapan penumpang di atas kapal KM Dorolonda yang dioperasikan oleh PT. PELNI sebagai tempat praktek penulis.

D. Tujuan Penelitian

Dalam penelitian ini, penulis bertujuan untuk memahami betapa pentingnya memberikan pengetahuan kepada penumpang mengenai peralatan keselamatan yang tersedia di kapal agar mereka dapat menghadapi situasi darurat saat kapal sedang berlayar. Tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui apa saja yang telah di terapkan guna keselamatan penumpang di kapal KM. Dorolonda.
2. Untuk mengetahui pemahaman para penumpang dalam dalam bertindak saat terjadi keadaan darurat
3. Bertujuan untuk meningkatkan pemahaman awak kapal dan penumpang dalam menghadapi masalah yang berhubungan dengan keselamatan di atas kapal.

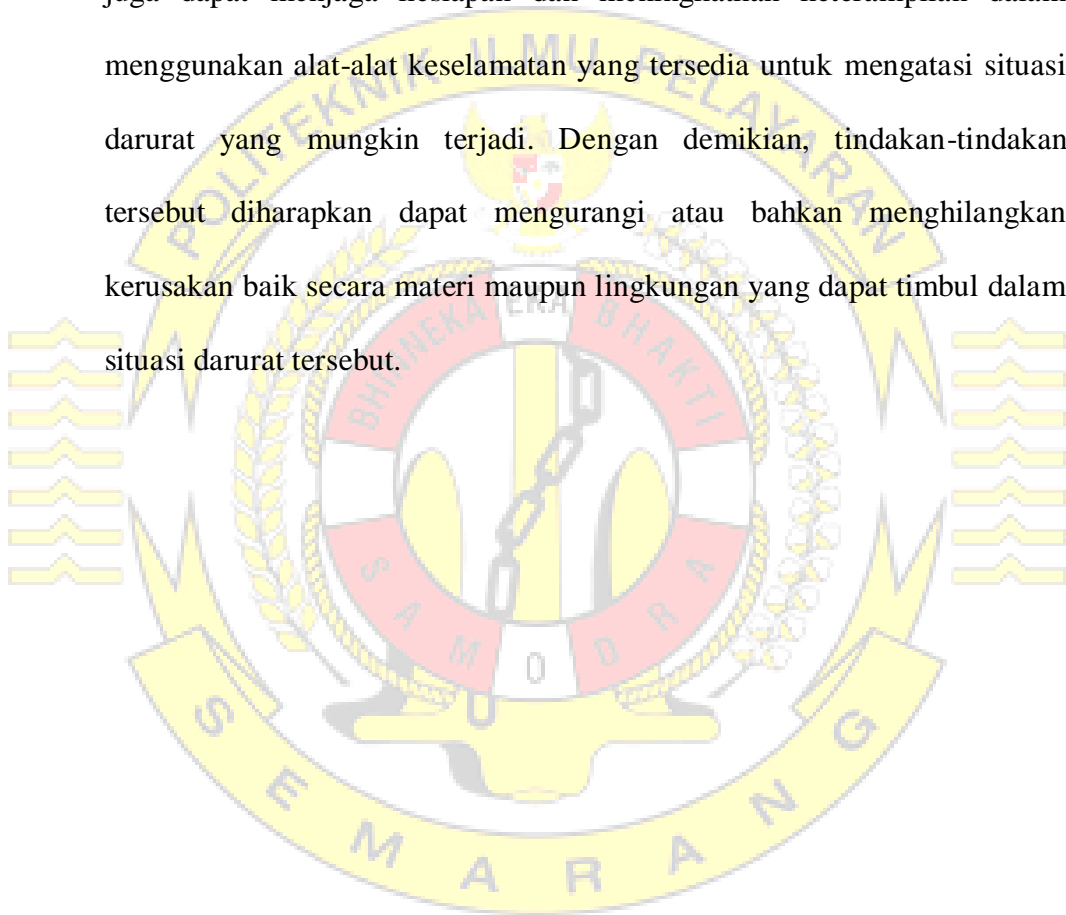
E. Manfaat Penelitian

Dari permasalahan yang telah dijelaskan sebelumnya, penulis berharap dapat mencapai beberapa manfaat sebagai berikut :

1. Secara Teoris
 - a. Sebagai referensi bagi peneliti maupun pembaca untuk mengetahui tentang penggunaan alat-alat penolong, prosedur penggunaan alat-alat penolong dan faktor apa saja yang menyebabkan tidak optimalnya penggunaan alat-alat penolong yang digunakan ABK dan penumpang dalam menghadapi keadaan darurat.
 - b. Dengan menerapkan aturan-aturan keselamatan dan keamanan yang sesuai dengan Standar Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS), pembaca akan dapat memperoleh pemahaman tentang bagaimana menjaga keselamatan jiwa di atas kapal dan melaksanakan latihan-latihan yang diperlukan untuk menghadapi situasi darurat dengan tepat. Hal ini akan memungkinkan penerapan praktik keselamatan yang tepat guna meningkatkan keselamatan jiwa di laut dalam keadaan darurat.

2. Secara Praktis

Dengan mempelajari skripsi ini, diharapkan pembaca dapat memperoleh pemahaman yang lebih baik dan menguasai langkah-langkah yang diperlukan untuk meningkatkan keselamatan jiwa dalam situasi darurat saat kapal berlayar di masa depan. Selain itu, diharapkan pembaca juga dapat menjaga kesiapan dan meningkatkan keterampilan dalam menggunakan alat-alat keselamatan yang tersedia untuk mengatasi situasi darurat yang mungkin terjadi. Dengan demikian, tindakan-tindakan tersebut diharapkan dapat mengurangi atau bahkan menghilangkan kerusakan baik secara materi maupun lingkungan yang dapat timbul dalam situasi darurat tersebut.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Bab II dalam Konvensi Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS) membahas tentang persyaratan minimum yang harus dipenuhi oleh kapal, termasuk kapal penumpang dan kapal laut niaga. Bagian ini juga menjelaskan pentingnya pelatihan keselamatan yang harus dilakukan di atas kapal. Oleh karena itu, SOLAS merupakan dasar yang digunakan untuk melaksanakan latihan keselamatan di kapal. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 102 Tahun 2017 tentang persyaratan administratif dan teknis alat keselamatan kapal niaga merupakan peraturan yang mengatur persyaratan administratif dan teknis yang harus dipenuhi oleh kapal niaga di Indonesia terkait dengan alat keselamatan kapal. Berdasarkan Bab VI Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 tentang Keselamatan Kapal, setiap kapal yang berbendera Indonesia serta kapal asing yang beroperasi di perairan Indonesia diwajibkan mematuhi persyaratan keselamatan kapal. Persyaratan untuk peralatan keselamatan kapal diatur dalam Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS), dan penggunaannya harus sesuai dengan prosedur yang ditetapkan (Joseph & Dalaklis, 2021).

Setiap kapal dalam usaha pelayaran harus dilengkapi dengan peralatan - peralatan keselamatan yang memadai bagi *crew* kapal dan harus efektif menjalankan perannya sebagai alat keselamatan karena semakin bertambahnya jumlah kapal di setiap perusahaan pelayaran.

1. Pengertian Optimalisasi

Istilah "optimalisasi" berasal dari kata "optimal" yang mengacu pada yang terbaik atau tertinggi. Mengoptimalkan memiliki makna mencapai hasil yang paling besar atau tertinggi, sedangkan proses meningkatkan sesuatu, atau mengubahnya menjadi yang terbesar atau tertinggi, dapat dikenal dengan optimalisasi. Oleh karena itu, optimalisasi adalah suatu proses membuat sesuatu atau proses menjadikan sesuatu menjadi lebih baik. Mengutip dari pendapat (Rao, 2019), Optimalisasi dapat didefinisikan sebagai proses untuk mencapai keadaan di mana nilai maksimum atau minimum dari suatu fungsi dapat diperoleh.

Menurut (Huda, 2018), Istilah "optimalisasi" memiliki akar kata "optimal," yang merujuk pada yang terbaik atau tertinggi. Mengoptimalkan berarti mencapai hasil yang terbaik atau tertinggi. Selain itu, optimalisasi juga merupakan proses untuk membuat sesuatu menjadi lebih baik atau lebih tinggi. Dalam konteks ini, optimalisasi mengacu pada usaha untuk mencapai hasil terbaik dalam penyelenggaraan sarana dan prasarana sesuai dengan harapan dan tujuan yang telah ditetapkan. Kriteria keberhasilan yang diperoleh sangat terkait dengan apa yang dianggap optimal dalam situasi tersebut.

2. Pengertian Anak Buah Kapal (ABK)

Menurut Soetandyo Wignyosaputro (Wignyosaputro, 2011) dalam bukunya yang berjudul "Hukum Kelautan dan Pelayaran Indonesia", ABK adalah individu-individu yang bekerja di kapal sebagai anggota dari kru

kapal yang direkrut oleh pemilik atau pengusaha kapal. Tugas dan tanggung jawab mereka beragam sesuai dengan profesi dan fungsinya masing-masing dalam operasional kapal. Sedangkan menurut Undang-undang Republik Indonesia No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran:

a. Awak Kapal

Menurut Pasal 1 angka 40, Awak Kapal didefinisikan sebagai individu yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melaksanakan tugas-tugas sesuai dengan jabatannya yang tercantum di dalam buku sijiil.

b. Anak Buah Kapal

Pasal 1 angka 42 menyatakan bahwa Anak Buah Kapal adalah semua awak kapal yang tidak termasuk dalam kategori Nakhoda.

3. Pengertian Penumpang

Dalam konteks ini, pengertian penumpang adalah individu yang merupakan salah satu pihak dalam perjanjian pengangkutan, di mana mereka menerima jasa pengamanan sebagai jaminan dari pengangkut. Dalam hal ini, penumpang dapat dianggap sebagai konsumen karena mereka adalah orang-orang yang menggunakan jasa transportasi untuk memenuhi kebutuhan pribadi mereka, bukan untuk keuntungan atau tujuan komersial. (Maariwuth et al., 2021)

Menurut Peraturan Perundangan Republik Indonesia. Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, Penumpang adalah pelayar yang ada di atas kapal selain awak kapal dan anak berumur kurang dari 1 (satu) tahun.

4. Alat – Alat Keselamatan

Penjelasan alat keselamatan, dan macam macam alat keselamatan di atas kapal sebagai berikut:

a. *Personal life saving appliances*

Personal life saving appliances yaitu standar keselamatan yang harus dipenuhi oleh sebuah kapal, guna menjamin keselamatan awak kapal bila terjadi keadaan darurat. Alat-alat keselamatan ini terdiri dari:

- 1) Sekoci penolong / *life boat*
- 2) Baju pelampung / *life jacket*
- 3) Pelampung penolong / *life buoy*
- 4) EEBD / *Emergency Escape Breathing Device*
- 5) Roket pelempar tali / *line throwing appliances*

b. Alat pemadam kebakaran/ *fire fighting equipment*

Alat pemadam kebakaran atau *Fire fighting equipment*, alat ini di atas kapal terdiri dari tekanan air / *water pressurized type*, *CO2 portable*, Busa / *chemical foam type*, Bubuk kering / *dry chemical powder*. Alat-alat keselamatan dengan isyarat visual/ *pyrotechnics* yaitu terdiri dari *parachute signal* suatu alat yang digunakan untuk memancarkan tanda, *smoke signal* suatu alat yang mengelyarkan asap, *red hand flare* suatu alat untuk memberikan sinyal yang mempunyai jarak 20 km jarak pandang dari udara pada malam hari dan lebih dekat pada waktu siang hari.

c. *Emergency signal*

Yang termasuk dalam *Emergency signal* di atas kapal terdiri dari SART (*Search And Rescue Transponder*) serta EPIRB (*Emergency Position Indication Radio Beacon*).

d. Komunikasi darurat (*Communication Emergency*)

Komunikasi darurat (*Communication Emergency*) diatas kapal terdiri dari:

- 1) GMDSS (*global maritime distress safety system*)
- 2) *Digital Selective Calling (DSC) distress alert*
- 3) NAVTEX (*Navigation telex*)
- 4) Radio frekwensi 2182 KHz
- 5) Channel 16 VHF

Dari berbagai peralatan keselamatan yang telah disebutkan sebelumnya, informasi yang harus disampaikan kepada penumpang adalah lokasi dan cara menggunakan *lifejacket*, *lifebuoy*, alat pemadam api, tempat berkumpul (*muster station*), serta petunjuk evakuasi menuju *muster station*.

- a. *Muster station*, adalah lokasi yang ditetapkan sebagai titik pertemuan bagi penumpang saat terjadi kecelakaan, di *muster station*, penumpang berkumpul untuk selanjutnya dievakuasi dari kapal.
- b. *Safety and fire control plan*, adalah sebuah rencana yang menyediakan informasi penting bagi awak kapal untuk mengambil tindakan yang

cepat dan efisien dalam situasi kebakaran. Rencana ini memberikan petunjuk kepada awak kapal tentang lokasi peralatan pemadam kebakaran yang memudahkan proses evakuasi dan tindakan penyelamatan saat terjadi kebakaran. *Fire Control Plan* biasanya berbentuk gambar atau denah yang menunjukkan letak, posisi, jenis, dan jumlah peralatan keselamatan dan pemadam kebakaran yang ada di kapal. (Claudia Adzhani Maharani, 2017)

- c. *Safety drill*, Pelaksanaan latihan keselamatan, terutama pelatihan mengenai prosedur meninggalkan kapal (*abandon ship*), merupakan kewajiban yang sangat penting bagi awak kapal, terutama pada kapal penumpang. Tujuan dari latihan ini tidak hanya fokus untuk meningkatkan keterampilan dan kemampuan awak kapal dalam menghadapi situasi darurat, tetapi juga penting bagi penumpang untuk memahami dengan benar tindakan yang harus dilakukan dalam kondisi darurat.
- d. *Life saving plan*, gambar ini harus diperiksa dan disetujui oleh Direktorat Perkapalan dan Kepelautan sebelum diimplementasikan. Gambar ini memberikan informasi penting yang digunakan untuk menentukan peralatan keselamatan yang harus ada di kapal.

Dalam menjaga keselamatan ada beberapa ketentuan yang harus diikuti, berikut beberapa ketentuan yang terkait dengan prosedur keselamatan di atas kapal yang harus diperhatikan yaitu sebagai berikut:

- a. Menurut ketentuan dalam Bab V STCW 1995, awak kapal penumpang harus memiliki kemampuan pengendalian kerumunan (*crowd control*) dan manajemen krisis (*crisis management*). Pengelolaan kerumunan atau "*Crowd control*" adalah bentuk manajemen yang berkaitan dengan pengaturan orang banyak yang padat atau berjumlah banyak, di mana awak kapal harus memiliki kemampuan dan keahlian untuk menghadapinya. Di sisi lain, pengelolaan kerumunan atau "*crowd management*" menjelaskan bahwa pelatihan yang efektif akan menghasilkan pengoperasian kapal yang aman, karena melalui pelatihan tersebut akan dipelajari prosedur keselamatan di atas kapal. Upaya manajemen ini bertujuan untuk menenangkan penumpang saat terjadi kepanikan.
- b. Untuk memastikan semua kapal penyeberangan memperlihatkan penggunaan alat keselamatan sebelum berlayar, sesuai dengan Pasal 4 dari Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No.: SK.4608/AP.005/DRJD/2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan.
- c. Dalam rangka meningkatkan komunikasi radio antara kapal penyeberangan dengan radio pantai atau dermaga, sesuai dengan Pasal 14 dan 15 dari Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010, kapal penyeberangan diharuskan untuk menyampaikan informasi sebagai berikut: posisi kapal, kondisi pelayaran kapal, dan kondisi cuaca di daerah tersebut (Sabaruddin Rahman, 2020).

5. Kesiapan Alat-Alat Keselamatan dan Inspeksi

Berdasarkan buku perlengkapan kapal yang diterbitkan oleh Buku Maritim Semarang, disebutkan bahwa alat-alat keselamatan harus selalu siap digunakan sebelum kapal berangkat dari pelabuhan dan selama pelayaran. Untuk memenuhi persyaratan ini, beberapa data yang diperlukan antara lain :

- a. *Check List* yang digunakan untuk melakukan inspeksi.
- b. Petunjuk pemeliharaan dan perbaikan.
- c. Status dan pemeliharaan alat-alat keselamatan: Data mengenai kondisi dan pemeliharaan rutin alat-alat keselamatan, termasuk catatan perawatan terakhir, tanggal kalibrasi, serta catatan inspeksi.
- d. Diagram sistem pelumasan dengan jenis minyak pelumas yang disarankan.
- e. Daftar bagian yang perlu diganti.
- f. *Log book* untuk mencatat hasil pemeriksaan dan pemeliharaan suku cadang dan peralatan perbaikan harus disediakan terutama bagian alat yang cepat dan sering dipergunakan dan perlu diganti secara berkala.
- g. Pemeriksaan alat keselamatan mingguan dan bulanan.
- h. Daftar alat-alat keselamatan: Informasi tentang semua alat keselamatan yang harus tersedia di kapal, termasuk jaket pelampung, jangkar darurat, peralatan pemadam kebakaran, senter laut, dan sebagainya.
- i. Setiap mesin sekoci (*Life Boat*) harus dioperasikan maju mundur selama 3 menit tanpa di turunkan ke dalam air, sesuai dengan petunjuk

yang tercantum dalam buku instruksi. Pemeriksaan alat-alat penolong keselamatan, termasuk perlengkapan sekoci, harus dilakukan setiap bulan dengan menggunakan daftar periksa (*checklist*) yang telah disiapkan. Hasil pemeriksaan harus dicatat dalam buku catatan (*log book*).

- j. Instruksi operasional dan penggunaan inflatable life raft.

Latihan penggunaan rakit penolong (*life raft*) di atas kapal harus dilaksanakan setiap empat bulan oleh awak kapal yang dilengkapi dengan alat tersebut. Pelaksanaan latihan tersebut harus tercatat dalam buku harian kapal (*log book*). Jika terjadi situasi di mana latihan tidak sesuai dengan persyaratan yang ditetapkan dalam peraturan SOLAS (Peraturan Menteri Perhubungan RI), alasan-alasan mengapa latihan tersebut tidak sesuai juga harus dijelaskan dan dicatat dalam *log book*.

- k. Pemeriksaan dilakukan secara rutin dengan interval maksimal satu tahu.
- l. Pemeliharaan hanya dapat dilakukan di tempat yang dianggap kompeten oleh pemerintah untuk melaksanakannya. Semua pemeliharaan harus mengikuti petunjuk dari pabrik yang memproduksi alat keselamatan tersebut.
- m. Perbaikan darurat dapat dilakukan di atas kapal, namun perbaikan permanen harus dilakukan di tempat yang disetujui oleh pemerintah.
- n. Seluruh awak kapal diwajibkan untuk mengikuti latihan di atas kapal sebagai bagian dari prosedur keselamatan.

Setiap bulan, seluruh awak kapal diwajibkan untuk mengikuti latihan di atas kapal. Ini termasuk latihan evakuasi kapal dan latihan pemadaman kebakaran. Untuk kapal yang melakukan perjalanan dengan membawa penumpang dan memiliki pelayaran yang panjang atau melakukan pelayaran internasional selama lebih dari 24 jam, awak kapal yang bertugas dalam penanganan penumpang harus memiliki keterampilan yang memadai. Mereka harus memberikan instruksi kepada penumpang tentang penggunaan jaket pelampung dan tindakan-tindakan yang harus diambil dalam situasi darurat.

Jika kapal penumpang melakukan perjalanan jarak dekat, awak kapal yang berjaga di anjungan hanya perlu memberikan informasi yang sudah ada. Latihan keselamatan sebaiknya mencerminkan situasi keadaan darurat yang sebenarnya. Latihan penggunaan dan familiarisasi dengan alat-alat penolong keselamatan yang dilakukan di atas kapal harus segera dilakukan oleh awak kapal yang baru bergabung, paling lambat dalam waktu dua minggu setelah mereka naik kapal. Untuk melatih keterampilan navigasi di laut lepas, setidaknya harus dilakukan sekali dalam tiga bulan. Khusus untuk sekoci penolong (*Rescue Boat*), disarankan untuk melaksanakan latihan penggunaan setiap bulan. Instruksi penggunaan alat-alat keselamatan harus diberikan selama latihan, dan semua petunjuk dari peralatan tersebut harus dijelaskan kepada awak kapal yang bertanggung jawab dalam waktu dua bulan, terutama terkait dengan alat-alat keselamatan.

6. Latihan Keadaan Darurat.

Pelatihan dan latihan darurat memiliki peraturan sebagai berikut:

- a. Peraturan ini berlaku untuk semua kapal yang diatur dalam *SOLAS 2014 Chapter III Regulation 19, 1*
- b. *Crew* kapal yang berada diatas kapal dengan tugas darurat yang ditugaskan harus terbiasa dengan tugas - tugasnya sebelum berlayar, diatur dalam *SOLAS 2014 Chapter III Regulation 19, 1*
- c. Latihan atau drill yang diatur dalam *SOLAS 2014 Chapter III Regulation 19,3*
 - 1) Dalam *SOLAS 2014 Chapter III Regulation 19,3.1*, melaksanakan latihan haruslah dilakukan seolah-olah terjadi suatu keadaan darurat yang sebenarnya.
 - 2) Pada *SOLAS 2014 Chapter III Regulation 19,3.2*, dalam waktu 24 jam sejak kapal meninggalkan pelabuhan, seluruh awak kapal harus mengikuti setidaknya satu kali latihan darurat meninggalkan kapal dan satu kali latihan pemadaman api setiap bulannya, latihan akan berlangsung, jika dalam latihan darurat meninggalkan kapal dan latihan kebakaran di atas kapal lebih dari 25% awak kapal belum ikut serta di dalamnya, maka kapal tersebut pada bulan sebelumnya, saat sebuah kapal memasuki dok untuk pertama kalinya, setelah kru kapal melakukan bongkar mesin atau terdapat kru yang baru naik kapal, drill ini harus dilakukan sebelum berlayar. Pengaturan ini dapat disesuaikan agar menjadi praktis.

7. Keadaan Darurat

a. Pengertian keadaan darurat

keadaan darurat merujuk pada situasi di luar keadaan normal yang terjadi di atas kapal dan memiliki potensi atau kecenderungan yang dapat mengancam jiwa manusia, harta benda, dan lingkungan di sekitar kapal tersebut (Juhairi et al., 2022). Dalam hal lain keadaan darurat adalah keadaan yang berbeda dari keadaan normal dan memiliki potensi tingkat yang dapat membahayakan keselamatan manusia, harta benda, dan lingkungan. Dalam situasi ini, semua orang diharuskan meninggalkan kapal menggunakan alat-alat penolong yang tersedia di kapal. Mereka dapat melakukannya dengan cara langsung meninggalkan kapal atau melompat ke laut dan naik ke alat penolong untuk kemudian mendapatkan bantuan dari tim SAR di darat. (Purwantomo, 2018)

b. Faktor-faktor penyebab keadaan darurat

Menurut Novembri Yusuf faktor yang menyebabkan terjadinya keadaan darurat yaitu seperti faktor manusia, faktor teknis, serta faktor alam. Berikut penjelasan tentang faktor-faktor yang menyebabkan keadaan darurat sebagai berikut :

1) Faktor manusia

Yaitu Keadaan darurat tersebut terjadi akibat kelalaian manusia yang dapat mengakibatkan terjadinya kebakaran, ledakan,

atau peristiwa serupa yang melibatkan kebakaran dan hal - hal lain yang terjadi dari manusia itu sendiri.

2) Faktor teknis

Yaitu keadaan darurat tersebut terjadi karena masalah yang berhubungan dengan kondisi kapal itu sendiri, sehingga kapal tidak dapat melanjutkan pelayarannya dengan aman. Hal ini dapat disebabkan oleh kerusakan kapal, terbaliknya kapal, atau kerusakan mesin kapal.

3) Faktor alam

Yaitu keadaan darurat yang terjadi karena masalah dimana kapal berada, seperti cuaca buruk dan faktor-faktor alam lainnya yang tidak dapat diprediksi sebelumnya. Beberapa contoh keadaan darurat tersebut meliputi angin kencang, kabut tebal, dan gelombang tinggi.

c. Jenis-jenis keadaan darurat

Gangguan pelayaran dapat dibagi menjadi dua jenis, yaitu gangguan yang dapat langsung diatasi dengan bantuan pihak tertentu dan gangguan yang mengharuskan keterlibatan nakhoda dan semua anak buah kapal untuk mengatasinya, bahkan mungkin sampai harus meninggalkan kapal. Keadaan gangguan pelayaran tersebut harus dievaluasi berdasarkan jenis kejadian itu sendiri dan dapat diklasifikasikan sebagai keadaan darurat sesuai dengan situasinya.

Keadaan darurat di atas kapal menurut Agus Hadi Purwantomo (Purwantomo, 2018) dapat disusun sebagai berikut:

- 1) Tubrukan atau tabrakan (*collision*) dengan kapal lain, karang, atau rintangan lain yang dapat menyebabkan kerusakan pada kapal atau bahkan tenggelam.
- 2) Kandas (*agrounding*).
- 3) Kebocoran / tenggelam (*flooding*), kebocoran tangki yang rusak yang dapat mengancam lingkungan atau kesehatan manusia..
- 4) Kebakaran/ledakan (*fire*) yang dapat membahayakan jiwa manusia, harta benda, dan integritas kapal.
- 5) Orang jatuh kelaut (*man over board*).
- 6) Pencemaran (*oil pollution*).

Tindakan antisipatif untuk mencegah terjadinya kecelakaan atau kondisi darurat yaitu sebagai berikut:

- 1) Bagian utama kapal atau badan kapal dan mesin kapal harus memiliki kekuatan dan memenuhi persyaratan sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan.
- 2) Peralatan dan perlengkapan harus dalam kondisi baik dan terawat dengan sesuai sesuai dengan peraturan yang berlaku.
- 3) Informasi cuaca harus dipantau secara cermat setiap saat oleh awak kapal dengan rasa disiplin yang tinggi dan memiliki kemampuan untuk bekerja sama.

4) Awak kapal harus memiliki kondisi fisik dan mental yang kuat, memiliki pendidikan yang baik, dan terampil. Perencanaan dan persiapan dalam situasi darurat mengikuti empat petunjuk perencanaan berikut :

- a) Pusat komando sebuah kelompok yang mengontrol kegiatan di bawah kepemimpinan nakhoda atau perwira senior, dilengkapi dengan perangkat komunikasi internal dan eksternal.
- b) Satuan darurat dalam sebuah kelompok pendukung yang dipimpin oleh seorang perwira yang siap membantu kelompok utama sesuai perintah dari pusat komando.
- c) Satuan pendukung dalam kelompok ini, di bawah komando seorang perwira, memberikan bantuan kepada kelompok utama sesuai perintah dari pusat komando. Bantuan pendukung dapat berupa peralatan, persediaan medis, alat bantu pernapasan, dan lain sebagainya.
- d) Kelompok ahli mesin dalam kelompok ini, yang dipimpin oleh seorang *engineer* atau *senior engineer*, memberikan bantuan sesuai perintah dari pusat komando. Tanggung jawab utamanya berada di ruang mesin.

d. Isyarat keadaan darurat

Sesuai dengan apa yang akan terjadi dalam situasi darurat di kapal, isyarat bahaya yang umumnya terjadi di atas kapal adalah :

1) Isyarat kebakaran

Apabila terjadi kebakaran di kapal, setiap orang yang pertama kali menyadari adanya bahaya kebakaran harus segera melaporkan kejadian tersebut kepada mualim jaga di anjungan. Mualim jaga akan terus memantau perkembangan upaya pemadaman kebakaran. Jika kebakaran tidak dapat dikendalikan dengan alat pemadam kebakaran portable dan membutuhkan peralatan pemadam kebakaran tetap, serta partisipasi dari seluruh awak kapal, maka atas keputusan dan perintah dari nakhoda, isyarat kebakaran harus diumumkan dengan menggunakan kode suling, genta, atau alarm kapal, yaitu satu tiup pendek dan satu tiup panjang secara berulang-ulang.

Setiap awak kapal yang mendengar isyarat kebakaran wajib melaksanakan tugas sesuai peran mereka masing – masing dalam sibil kebakaran dan segera menuju ke tempat tugas masing-masing untuk menunggu perintah lebih lanjut dari komandan regu pemadam kebakaran.

2) Isyarat meninggalkan kapal

Dalam situasi keadaan darurat ini yaitu kode isyarat yang dibunyikan alarm atau suling kapal sebanyak 7 (tujuh) pendek dan satu panjang secara terus menerus, hal ini menghendaki nakhoda dan seluruh *crew* kapal untuk mengumpulkan seluruh awak kapal dan penumpang ketempat kumpul (*muster station*). Kemudian

setelah seluruh *crew* kapal dan penumpang telah berkumpul di *muster station*, selanjutnya menunggu perintah dari ketua regu, dan jika di haruskan untuk meninggalkan kapal isyaratnya haruslah langsung diucapkan secara lisan oleh nakhoda dengan jelas.

3) Isyarat untuk orang jatuh ke laut

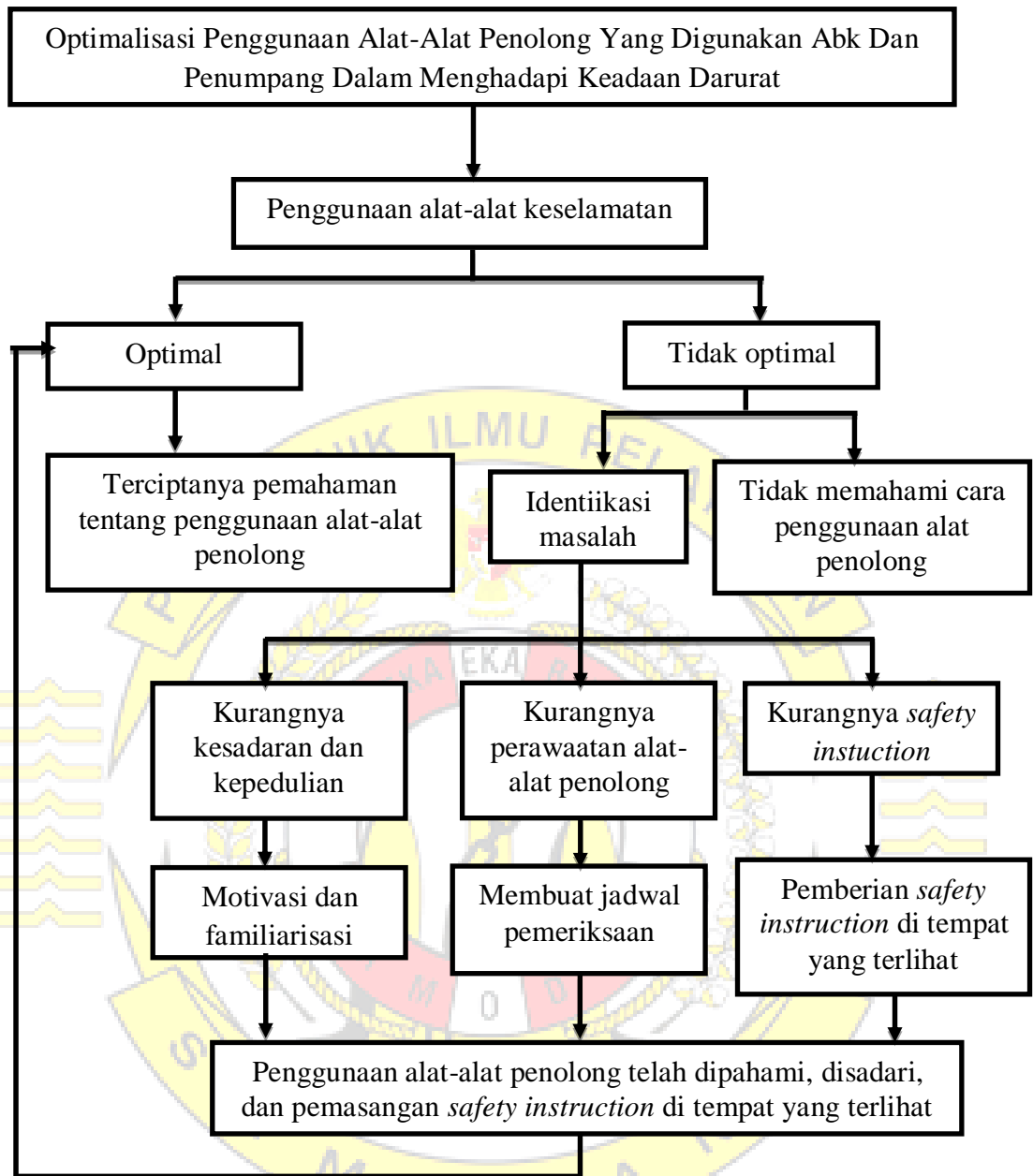
Jika ada seseorang jatuh ke laut, isyarat yang digunakan terdiri dari tiga tiupan panjang menggunakan suling, alarm, atau genta kapal yang dibunyikan secara terus-menerus. Seorang awak kapal yang melihat seseorang jatuh ke laut harus segera melakukan tindakan berikut:

- a) Berteriak dengan sekeras-kerasnya “orang jatuh kelaut” dan menunjuk di lambung mana orang tersebut jatuh guna mengetahui posisi orang yang jatuh tersebut.
- b) Melemparkan pelampung yang dilengkapi dengan lampu apung/asap yang tersedia di samping kapal ke arah orang yang jatuh tersebut sedekat mungkin.
- c) Sesegera mungkin melaporkan kepada mualim jaga dan terus mengamati letak / posisi dari pelampung yang di lempar / orang yang jatuh tersebut menggunakan alat bantu navigasi yang ada, selanjutnya mualim jaga yang telah menerima laporan adanya orang jatuh ke laut tersebut dapat melakukan manouver kapal untuk berputar mengikuti ketentuan “*Willemson Turn*” atau “*Carnoevan*” untuk melakukan pertolongan, dan bila korban

tidak dapat ditolong maka kapal yang bersangkutan wajib menaikkan bendera internasional huruf “O”.

B. Kerangka Penelitian

Kerangka penelitian yaitu rancangan alur suatu penelitian yang tersusun dalam gambar dan disampaikan sesuai urutan dengan tahap-tahap yang akan dilakukan dalam sebuah penelitian (Tanthowi, 2021). Fungsi kerangka penelitian dalam sebuah penelitian yaitu membantu mengatur konsep, variabel, dan hubungan antara variabel-variabel yang akan diteliti. Ini memberikan arah dan struktur bagi penelitian, memastikan bahwa tujuan penelitian dan pertanyaan penelitian terjawab dengan jelas, serta mengidentifikasi variabel yang akan dianalisis, mengembangkan model atau hipotesis, dan memilih metode analisis yang sesuai, dan juga memberikan struktur bagi penyusunan laporan penelitian. Peneliti dapat mengorganisir temuan, interpretasi, dan kesimpulan berdasarkan kerangka penelitian yang telah ditetapkan, sehingga laporan penelitian menjadi lebih terstruktur dan mudah dipahami.



Gambar 2. 1 Kerangka Pikir Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan uraian – uraian dari hasil penelitian yang peneliti bahas sebelumnya mengenai “Optimalisasi Penggunaan Alat-alat Penolong yang Digunakan abk dan Penumpang Dalam Menghadapi Keadaan Darurat”, maka peneliti dapat menarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Kegagalan dalam mengoptimalkan penggunaan alat-alat keselamatan disebabkan oleh tidak adanya gambar yang ditempel di sekitar alat-alat penolong atau tempat-tempat yang mudah terlihat oleh penumpang. Gambar tersebut berfungsi menjelaskan cara menggunakan alat keselamatan yang tersedia. Selain itu, kurangnya familiarisasi terhadap *crew* kapal, terutama bagi *crew* yang baru naik, dan kurangnya kepedulian *crew* kapal terhadap keselamatan di atas kapal juga menjadi faktor penyebab tidak optimalnya prosedur penggunaan alat-alat keselamatan.
2. Dalam pengoptimalan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal, perawatan yang dilakukan terhadap alat keselamatan adalah hal yang utama, dalam kurang optimalnya perawatan alat keselamatan seperti halnya *life jacket* yang di karenakan terlalu banyak dan kurangnya abk yang membantu mualim III, serta tidak adanya *check list* pemeriksaan yang sesuai dengan peraturan SOLAS *chapter III regulation 36* tentang instruksi dalam perawatan di atas kapal.

3. Kurangnya inspeksi dan pemeliharaan terhadap alat keselamatan. Temuan penelitian menunjukkan bahwa terdapat kekurangan dalam inspeksi dan pemeliharaan alat keselamatan di kapal. Beberapa alat keselamatan yang tidak memenuhi standar karena kurangnya perawatan yang teratur, penggantian yang tepat waktu, atau pemeliharaan yang memadai. Hal ini mengurangi efektivitas dan reliabilitas alat keselamatan tersebut.

B. Keterbatasan Penelitian

Di dalam penelitian yang dilakukan oleh peneliti, terdapat kekurangan yang peneliti sadari dalam proses penyusunan skripsi ini. Hal ini disadari peneliti karena dalam penyusunannya terdapat keterbatasan masalah, yang mencakup sebagai berikut :

1. Kurangnya pengalaman yang di miliki oleh peneliti, jika peneliti tidak memiliki pengalaman yang cukup dalam mengoperasikan alat keselamatan di kapal penumpang, mengakibatkan tidak memahami secara menyeluruh cara penggunaan alat tersebut. Hal ini dapat berdampak negatif pada validitas penelitian, karena peneliti dapat membuat asumsi yang salah atau mengabaikan aspek penting dalam prosedur penggunaan alat keselamatan.
2. Kurangnya pemahaman tentang implementasi: Peneliti mungkin memiliki pemahaman yang terbatas tentang implementasi standar keselamatan di lapangan. Oleh karena itu kurangnya pemahaman ini dapat mengakibatkan penelitian yang tidak memperhitungkan hambatan praktis, kendala operasional, atau tantangan yang mungkin timbul saat menerapkan standar keselamatan tersebut.

3. Penelitian ini menghadapi keterbatasan dalam pengumpulan data karena peneliti dan narasumber memiliki banyak pekerjaan di atas kapal, yang mengganggu konsentrasi narasumber saat melakukan wawancara. Untuk mengatasi masalah tersebut, peneliti hanya dapat melakukan wawancara dengan narasumber pada jam istirahat, sehingga tidak dapat melakukan studi yang mendalam atau mengumpulkan data yang cukup untuk mendukung temuan.

C. Saran

Dalam konteks ini, penulis ingin menyampaikan beberapa saran yang diharapkan bisa memberikan manfaat bagi perusahaan pelayaran, awak kapal, serta melengkapi informasi dalam skripsi ini. Berikut adalah beberapa saran yang diajukan :

1. Agar penggunaan alat-alat penolong dapat maksimal maka dapat dilakukan sosialisas atau familiarisasi yang merata kepada *crew* kapal terutama *crew* kapal yang baru saja naik atau menggantikan *crew* tetap diatas kapal agar semua *crew* kapal memahami semua alat-alat keselamatan serta tugasnya saat terjadi keadaan darurat.
2. Dalam prosedur penggunaan alat-alat penolong yang di gunakan dalam menghadapi keadaan darurat kurang optimal maka dari itu dapat melaksanakan *safety meeting* secara teratur yang dilakukan setiap kapal akan berangkat atau akan tolak dari pelabuhan guna meningkatkan kepedulian *crew* kapal terhadap keselamatan diatas kapal.

3. Untuk mengatasi faktor-faktor penyebab tidak optimalnya penggunaan alat-alat penolong dapat dilakukan seperti dengan memperbarui atau membuat *check list* pemeriksaan alat keselamatan sesuai dengan peraturan SOLAS *chapter III regulation 36* tentang instruksi dalam perawatan di atas kapal agar pengecekan atau pengontrolan alat keselamatan dapat dilakukan dengan mudah, dan sosialisasi terhadap abk pentingnya penggunaan alat-alat penolong saat melaksanakan *drill* atau latihan.



DAFTAR PUSTAKA

- Augina, A. M. (2020). Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data pada Penelitian Kualitatif di Bidang Kesehatan Masyarakat. *In Jurnal Ilmiah Kesehatan Masyarakat*.
- Faturachman, D. , M. M. , S. A. (2015). Analisis keselamatan transportasi penyeberangan laut dan antisipasi terhadap kecelakaan kapal di Merak-Bakauhen. *Jurnal Teknik Mesin Untirta*, 1, 14–21.
- Febrinawati Yusup. (2018). *Metode Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian*. 7, No 1. Depok: Rajagrafindo Persada.
- Hasanah, H. (2017). Teknik-teknik observasi (Sebuah Alternatif Metode Pengumpulan Data Kualitatif Ilmu-ilmu Sosial). *At-Taqaddum*, 8(1), 21. <https://doi.org/10.21580/at.v8i1.1163>
- Jaya, I. M. L. M. (2020). *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif: Teori, Penerapan, dan Riset Nyata*. Tangerang: Anak Hebat Indonesia.
- Joseph, A., & Dalaklis, D. (2021). The international convention for the safety of life at sea: highlighting interrelations of measures towards effective risk mitigation. *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping*, 5(1), 1–11. <https://doi.org/10.1080/25725084.2021.1880766>
- Juhairi, A. N. F., Tjahjono, E. B., & Suhartini. (2022). *Implementasi Pelatihan Keadaan Darurat Guna Meningkatkan Keselamatan Anak Buah Kapal Di MV.Urmila*, Jakarta: METEOR STIP MARUNDA. 15(02). <http://ejournal.www.stipjakarta.dephub.go.id>
- Kurniawan, H. (2021). *Pengantar Praktis Penyusunan Instrumen Penelitian*. Deepublish. Bandung: Remaja Rosda Karya.
- Maariwuth, D. C., Sambul, A., & Ruindungan, D. (2021). Daniel Maariwuth_Jurnal. *Jurnal Teknik Informatika*.
- Merriam, S. B. (2002). Qualitative Research in Education: A User's Guide. *Educational Researcher*, 31(2), 14–16.
- Purrohman, P. S. (2018). *MENULIS SKRIPSI DENGAN METODE PENELITIAN KUALITATIF*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Smith, J., Johnson, A., & Brown, L. (2020). An Overview of Safety Equipment in the Workplace: A Review. *Journal of Occupational Safety and Health*, 12(2), 45–60.
- Sugiyono. (2018). *METODE PENELITIAN PENDIDIKAN (Pendekatan kuantitatif, kualitatif, dan R&D)*. Surabaya: ALFABETA.

- Sugiyono. (2019). *Metodelogi Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif Dan R&D*. Surabaya: ALFABETA.
- Suryadi, A. , & Nugraha, Y. (2019). Evaluasi Efektivitas Latihan Drill Keselamatan di Kapal Penumpang. *Jurnal Kelautan Nasional*, 14(2), 123–134.
- Widjaja, B., & Setiawan, A. (2019). Analisis Desain dan Fungsi Life Jacket sebagai Alat Keselamatan di Perairan Indonesia. *Jurnal Transportasi Laut Dan Kelautan*, 8(1), 45–56.
- Wignjosaputro, S. (2011). *Hukum Kelautan dan Pelayaran Indonesia*. Yogyakarta: Sinar Grafika.
- Wijaya, D., & Prayitno, M. (2020). nalisis Pelaksanaan Latihan Emergency Drill di Kapal Penumpang. *Jurnal Transportasi Laut Indonesia*, 5(2), 89–98.
- Yuliani, W. (2018). *METODE PENELITIAN DESKRIPTIF KUALITATIF DALAM PERSPEKTIF BIMBINGAN DAN KONSELING*. Bandung: QUANTA, 2(2), 83–89

Lampiran 1 Crew List

CREW - LIST**VOYAGE :11/2022**

Nama Kapal	: KM.DOROLONDA	Call Sign	: Y G Q N
No. I.M.O.	: 9226487	L. O . A.	: 146,50 M
Bendera	: INDONESIA	Isi Kotor	: 14.685 GT
Nakhoda	: Capt. FAUZI INDRIJANTO NUGROHO	Line Trayek	: NP - 21
Milik /Agent	: DITJENHUBLA / PT.PELNI		

PERIODE TANGGAL : 24 JULI s/d 07 AGUSTUS 2022

NO	SIJIL	N A M A	NRP	JABATAN	IJAZAH / BST
1	-	Capt. Fauzi Indriyanto Nugroho	05997	Nakhoda	ANT-I / 2016
2	299	Ayo Nurul Iman	04481	Mualim I	ANT - I / 2019
3	287	Muhammad Rendy Reza	08635	Mualim - II Sr	ANT- I / 2019
4	175	Dharmansyah Rivan H.	08690	Mualim - II Yr	ANT- II / 2018
5	297	Ferdinan Triwibowo	N8721	Mualim III Sr	ANT - III/2016
6	288	Indra Prakoso Sasongko	08317	Mualim - III Yr	ANT- III / 2016
7	143	Totok Sukarno	06161	Markonis - I	SRE - II
8	289	Ariesta Kurniawan	06530	Markonis - II	SRE - II
9	274	Agus. J. Kirana	05002	P.U.K. - I	B S T
10	305	Bibit Wahyu Widodo	05912	P.U.K. - II	B S T
11	261	Pramono	06727	Jenang - I	B S T
12	291	Evan Tri Priambudi	N 14263	Perawat	B S T
13	300	Mahasuddin	07822	KKM	ATT - I / 2016
14	234	Hasruddin	06087	Masinis - I Sr	ATT- II / 2021
15	292	Agustato	07814	Masinis - I Yr	ATT - III / 2015
16	158	Fachrul Azmy	N 11671	Masinis - II	ATT - III / 2014
17	20	Taufik Hidayat	06602	Masinis - III Sr	ATT - III / 2018
18	159	Dipo Agung Awaluddin	08697	MASINIS - III SR	ATT - III / 2015
19	241	Zainal Abidin	06332	Masinis - IV Yr	ATT IV / 2017
20	259	Sukyfarah Dianti KLD	N14334	Masinis IV Yr	ATT - III / 2016
21	293	Sarminto	05312	A. Listrik - I	ETO/2017

22	241	Achmad Ash Shiddiq	07009	A. Listrik - II	ETO/2018
23	27	Laode Ricrigo	07119	Juru Motor	ATT - V / 2019
24	266	M. Ali Sauki	07089	Juru Motor	ATT - V / 2017
25	253	Narimo	06969	Juru Motor	ATT - V / 2014
26	294	Khaerudin	05350	Serang	ANTD /2010
27	209	Suwarih Anu Putra	05782	Tandil	B S T
28	254	Akmad Rifai	07977	Kasap Dek	ANT - V / 2014
29	295	Bambang Sugiono	07697	Mistri - I	ANT - D / 2012
30	246	Imam Sucahyo	07996	Mistri - II	B S T
31	147	Choirul Munfarid	08342	Juru Mudi	ANT - IV / 2015
32	202	H o l i s	08345	Juru Mudi	ANT - D / 2011
33	187	Hendri Jaya	05521	Juru Mudi	B S T
34	239	Fransiskus Afrianus E.G	08320	Juru Mudi	ANT-V/2014
35	287	D e d y	06545	Panjarwala	B S T
36	256	Faizal Batarfi	07005	Panjarwala	RATINGS 2019
37	206	Mohamad Ilpansyah	07245	K e l a s i	ANT D / 2007
38	154	Ambariyono	07230	K e l a s i	B S T
39	243	M a s l a n	07276	K e l a s i	B S T
40	301	Siswanta	06617	Mandor Mesin	ATTD / 2001
41	260	Rahmat Saleh	07526	Pandai Besi	RATINGS 2013
42	235	Rikwan Edison Sipayung	07097	Kasap Mesin	RATINGS
43	189	Haerudin	05576	Juru Minyak	B S T
44	231	Suheri	06364	Juru Minyak	ATTD - 2012
45	221	Helwinda Baiin	06650	Juru Minyak	ATTD - 2002
46	188	Anwar	06794	Juru Minyak	B S T
47	307	Sulistio Ari	N14374	Juru Minyak	RATINGS
48	211	Rum Hendratmo	05485	Perakit Masak	B S T
49	285	Suherman	05487	Perakit Masak	B S T
50	197	M u s l i m	N 11301	Juru Masak	B S T
51	273	Rodly Saiful	04559	Juru Masak	B S T
52	184	Suroto	N 11511	Juru Masak	B S T
53	228	Endrik Susilo	N 11197	Juru Masak	B S T
54	186	Darwi M	04493	Botlier - I	B S T
55	212	Wagiran	04576	Botlier - II	B S T
56	236	Tri Santoso	07053	Botlier - III	B S T
57	163	Faruk	07706	Pelayan	B S T
58	201	Agus Priyanto	08026	Pelayan	B S T
59	179	Moh. Fathurrohman	N 11501	Pelayan	B S T
60	191	Muhammad Efendi	07172	Pelayan	B S T

61	225	Lasina	05542	Pelayan	B S T
62	139	M. Basyarudin	06697	Pelayan	B S T
63	262	Asep Supriyatna	05565	Pelayan	B S T
64	303	Sulaeman	04612	Pelayan	B S T
65	128	Harun Kancing	05558	Pelayan	B S T
66	257	Dede Sumardi	07126	Pelayan	B S T
67	249	Bisman Silaen	N 11281	Pelayan	B S T
68	149	Didit Ardiansyah	04835	Pelayan	B S T
69	133	Agus Setiawan	06755	Pelayan	B S T
70	146	Daliani Enta	07357	Pelayan	B S T
71	193	Djunaidi Hi Djae	07302	Pelayan	B S T
72	117	Agus Affandi	07179	Pelayan	B S T
73	155	Ali Suudi	05541	Pelayan	B S T
74	296	Puwo Widodo	N 11491	Pelayan	B S T
75	286	Jetro Raubaba	08024	Pelayan	B S T
76	304	Agus suratno	N11194	Pelayan	B S T
77	213	Suparman	05779	Pelayan	B S T
78	132	Indra Kurniawan	07136	Pelayan	B S T
79	271	Taryono	06729	Penatu	B S T
80	302	Medi Herdiana	04808	Penatu	B S T
81	224	Eko Setiawan	PIDC	Ang. Satpam	B S T
82	250	De Rivan Triana Rimasyah	PIDC	Ang. Satpam	B S T
83	308	Iwan Ruswandi	PIDC	Ang. Satpam	B S T
84	305	Dirham	PIDC	Ang. Satpam	B S T
85	296	Oji Sulaiman	PIDC	Ang. Satpam	B S T
86	272	Cepi Rusmana	PIDC	Ang. Satpam	B S T
87	258	Fahri Ahmad Syahid	PIDC	Ang. Satpam	B S T
88	283	Rusmanto	PIDC	Ang. Satpam	B S T
89	267	M. Sabda Ditya Al Ramadhani	Prola	Kadet Deck	B S T
90	268	Muh. Yusril Dwi Prasetyo	Prola	Kadet Deck	B S T
91	269	Grace Putri Narwastu	Prola	Kadet Deck	B S T
JUMLAH :.....			91	TERMASUK NAKHODA	

Lampiran 2 Hasil Wawancara Narasumber 1

Nama Narasumber : Obbie Alan Prayogo

Jabatan : Mualim III Sr

Tempat / waktu : 11 Juni 2022

Dengan hasil wawancara sebagai berikut :

1. “Bagaimana tingkat pengetahuan anda mengenai prosedur keadaan darurat yang ada di atas kapal?”

“Prosedur keselamatan darurat yang ada di atas kapal dilaksanakan sesuai dengan SOP yang ada yaitu jika terjadi keadaan darurat melakukan stop mesin, kemudian membunyikan sirine/alarm bahaya sesuai dengan bahaya yang ada, kemudian memberitahukan kepada nakhoda tentang keadaan darurat yang sedang terjadi, memberitahu kamar mesin, radio VHF stand by channel 16, lampu dan sosok benda diperlihatkan (jika pada malam hari), kemudian awak kapal berkumpul di muster station dan menunggu perintah dari anjungan.”

2. “Apa saja resiko yang dapat timbul jika tidak paham dengan prosedur yang ada?”

“Resiko yang dapat timbul jika crew kapal tidak paham dengan prosedur yang ada yaitu terjadi kecelakaan yang dapat berakibat fatal. Kerugian yang timbul tidak hanya kerugian fisik saja akan tetapi dapat menimbulkan kerugian material, seperti rusaknya peralatan yang ada dikarenakan crew tidak memahami cara kerjanya.”

3. “Upaya apa saja yang harus dilakukan untuk meningkatkan pengetahuan crew terhadap prosedur keadaan darurat?”

“Upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan pengetahuan *crew* mengenai prosedur keadaan darurat adalah dengan cara rutin dilaksanakan latihan keadaan darurat sesuai dengan jadwal yang ada dan harus diikuti seluruh crew yang ada di kapal, dan dengan melakukan familiarisasi yang merata terhadap alat-alat keselamatan yang ada kepada semua *crew*”

4. “Latihan apa saja yang dilakukan di kapal selama kapal berlayar?”

“Selama kapal berlayar, latihan-latihan keadaan darurat yang dilakukan yaitu latihan kebakaran dan latihan sekoci/meninggalkan kapal, latihan dilaksanakan setiap 2 minggu sekali.”

5. “Apakah *safety instruction* yang ada di atas kapal sudah sesuai dengan ketentuan?”

“Pada saat kapal sandar di Pelabuhan Bitung dan dilaksanakan pemeriksaan oleh pihak BKI, pada saat itu terkena NC yang dimana *Safety Instruction* dan pihak kapal harus memenuhi kekurangan tersebut, dan dari situ dapat disimpulkan bahwa *Safety Instruction* di atas kapal masih kurang atau belum lengkap”

6. “Apa yang menjadi faktor penyebab penghambat optimalisasi penggunaan alat keselamatan di atas kapal?”

“*Crew* yang kurang peduli terhadap keselamatan dapat menimbulkan risiko serius dan mengancam keselamatan diri mereka sendiri, penumpang, serta seluruh kapal dan muatan yang ada di dalamnya. Contoh halnya tidak

melaksanakan latihan keadaan darurat dengan sungguh-sungguh, yang akibatnya jika terjadi keadaan darurat dapat mengganggu efektivitas evakuasi darurat, menghambat respons cepat dalam menghadapi situasi darurat, dan menciptakan lingkungan yang tidak aman bagi seluruh penumpang dan ABK yang bertugas di kapal.”

7. “Bagaimana peranan perusahaan dalam memenuhi standar alat-alat keselamatan?”

“Dalam hal ini perusahaan juga baik dalam merespon permintaan kapal untuk memenuhi kelengkapan alat keselamatan yang sesuai, tetapi terkadang perusahaan juga lambat dalam merespon sehingga butuh waktu jika koreksi audit karena alat keselamatan yang tidak sesuai.”

Lampiran 3 Hasil Wawancara Narasumber 2

Nama Narasumber : Fransiskus Afrianus E.G

Jabatan : Juru Mudi

Tempat / waktu : 14 Juni 2022

Dengan hasil wawancara sebagai berikut :

1. “Bagaimana tingkat pengetahuan anda mengenai prosedur keadaan darurat yang ada di atas kapal?”

“Jika terjadi keadaan darurat akan terdengar suara sirine yang berbunyi sesuai dengan keadaan yang terjadi, contoh halnya keadaan kebakaran suara sirine yang ada yaitu satu pendek dan satu panjang dengan terus menerus, kemudian semua berkumpul di tempat berkumpul masing-masing dan setelah berkumpul ketua tim mengecek anggotanya dan kemudian menunggu instruksi dari anjungan.”

2. “Apa saja resiko yang dapat timbul jika tidak paham dengan prosedur yang ada?”

“Kalau kita sebagai *crew* tidak paham mengenai prosedur keadaan darurat yang ada maka akan timbul kecelakaan dan kalau benar-benar terjadi keadaan darurat crew yang tidak paham pasti panik dan tidak tahu apa yang harus dilakukan.”

3. “Apa yang menjadi faktor penyebab penghambat optimalisasi penggunaan alat keselamatan di atas kapal?”

“Karena kapal yang terlalu dekat jarak berlayar dan merasa selama berlayar tidak pernah terjadi apa-apa sehingga membuat abk yang lain merasa butuh istirahat, maka ketika melaksanakan kegiatan latihan darurat

mereka tidak melakukannya dengan serius, sehingga tidak paham akan tugas yang dia lakukan jika terjadi keadaan darurat.”

4. “Latihan apa saja yang dilakukan di kapal selama kapal berlayar?”

“Selama kapal berlayar, latihan keadaan darurat yang sering dilaksanakan yaitu latihan kebakaran dan latihan meninggalkan kapal atau latihan sekoci, dimana latihan tersebut dilaksanakan di laut selayar ketika kapal dari pelabuhan Bau-bau menuju ke pelabuhan Makassar.”

5. “Upaya apa saja yang harus dilakukan untuk meningkatkan pengetahuan *crew* terhadap prosedur keadaan darurat?”

“Untuk meningkatkan pengetahuan setiap *crew* haruslah dilakukan familiarisasi yang merata untuk semua *crew* kapal, sehingga abk deck juga dapat mengoperasikan alat keselamatan seperti pintu kedap air, paham dengan mesin sekoci, dan abk mesin mengetahui alat alat bantu dalam kegiatan penyelamatan jika terjadi keadaan darurat seperti tempat.”

Lampiran 4 Standart Operasional Prosedur Kapal Penumpang

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) Mempertanggungjawabkan 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 sebagian 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 kepil 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

Lampiran 5 Sertifikat Manajemen Keselamatan



REPUBLIC INDONESIA
REPUBLIC OF INDONESIA

SERTIFIKAT MANAJEMEN KESELAMATAN
SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE

No. PK.401/8338/SMC/DK-17

Diterbitkan berdasarkan ketentuan KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG KESELAMATAN JIWA DI LAUT, 1974,
sebagaimana telah di amandemen
Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended

berdasarkan wewenang PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
under the authority of the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDONESIA

oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
by DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Angka atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Tonase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	Nomor iMO <i>IMO Number</i>
DORO LONDA	Y G Q N	JAKARTA	14685	9226487

Tipe Kapal* <i>Type of Ship*</i>	Nama dan Alamat Perusahaan <i>Name and Address of Company</i>	Nomor Identifikasi Perusahaan <i>Company Identification Number</i>
PASSENGER SHIP	PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (PELNI) JL. GAJAH MADA NO. 14 JAKARTA 10130 - INDONESIA	IMO 0313668

DENGAN INI MENYATAKAN BAHWA Sistem Manajemen Keselamatan Kapal telah diverifikasi dan memenuhi ketentuan Koda Manajemen Internasional untuk Keselamatan Pengoperasian Kapal dan Pencegahan Pencemaran (*ISM Code*), melengkapi verifikasi yang menyatakan bahwa Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan Perusahaan dapat dipergunakan untuk tipe kapal ini.
THIS IS TO CERTIFY THAT the Safety Management System of the Ship has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), following verification that the Document of Compliance for the company is applicable to this type of ship.

Sertifikat ini berlaku sampai dengan **23 JANUARI 2022** dengan kewajiban dilaksanakan
This Safety Management Certificate is valid until subject to periodical verification

verifikasi berkala dan mengikuti masa berlaku Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan.
and the Document of Compliance remaining valid.

Tanggal verifikasi terakhir yang dijadikan dasar penerbitan sertifikat **10 JANUARI 2017**
Completion date of the verification on which this certificate is based

Diterbitkan di **JAKARTA** Tanggal **16 NOVEMBER 2017**
Issued at Date of issue

PUP.N0.820171127492496

A.n. MENTERI PERHUBUNGAN
O.b. MINISTER OF TRANSPORTATION
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
DIRECTOR OF SHIPPING AND SEAFARERS

U.b.
For

KEPALA SUBDIREKTORAT PENCEGAHAN PENCEMARAN
DAN MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL DAN
PERLINDUNGAN LINGKUNGAN DIPERAIRAN
DEPUTY DIRECTOR FOR MARINE POLLUTION PREVENTION
AND SHIP SAFETY MANAGEMENT AND
ENVIRONMENT PROTECTION


Genl. ABDUL ROCHMAN
Pembina Tk. I (I/IV/b)
NIP. 19651031 1997 09 1 001

* Diisi dengan tipe kapal sebagai berikut: kapal penumpang, kapal penumpang dengan kecepatan tinggi, kapal barang dengan kecepatan tinggi, kapal pengangkut muatan curah, kapal tangki minyak, kapal tangki pengangkut bahan kimia, kapal tangki pengangkut gas, unit pengeboran lepas pantai, kapal pengeboran lepas pantai, kapal barang lainnya.
Insert the type of ship from among the following, passenger ship, passenger ship speed craft, cargo high speed craft, bulk carrier, oil tanker, chemical tanker, gas carrier mobile offshore drilling unit, other cargo ship.

Lampiran 6 Surat Keterangan Cek Plagiasi

**SURAT KETERANGAN HASIL CEK SIMILIARITY
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 1329/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/07/2023**

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

Nama : MUHAMMAD YUSRIL DWI PRASETYO
NIT : 561911117055 N
Prodi/Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT-ALAT PENOLONG
YANG DIGUNAKAN ABK DAN PENUMPANG DALAM
MENGHADAPI KEADAAN DARURAT

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 24%* (Dua Puluh Empat 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, 17 Juli 2023

KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN



ALEI MARYATI, SH
NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:

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

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama Lengkap : Muhammad Yusril Dwi Prasetyo
2. Tempat / Tanggal Lahir : Demak, 25 April 2001
3. NIT. : 561911117055 N
4. Alamat Asal : Dukuh penjor desa Bulusari Rt 03 Rw 02
kecamatan Sayung kabupaten Demak
5. Agama : Islam
6. Jenis kelamin : Laki-laki
7. Golongan darah : O
8. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Masturoni
 - b. Ibu : Lili Mahmudah
 - c. Alamat Orang Tua : Dukuh penjor desa Bulusari Rt 03 Rw 02
kecamatan Sayung kabupaten Demak
9. Riwayat Pendidikan
 - a. SD : MI Islamiyyah Bulusari 2007 - 2013
 - b. SMP : MTs Hidayatul Muftadi'in Bulusari 2013 - 2016
 - c. SMA : SMAN 2 Mranggen 2016 - 2019
 - d. Perguruan Tinggi : PIP Semarang, tahun 2019 - sekarang
10. Pengalaman Pratek Laut
 - a. Perusahaan Pelayaran : PT PELNI
 - b. Nama Kapal : KM. DOROLONDA
 - c. Masa Layar : 9 Agustus 2021 – 13 Agustus 2022