



**ANALISIS TERHADAP PENYEBAB KURANG
TERAMPILNYA ANAK BUAH KAPAL (ABK) DALAM
PENGUNAAN ALAT-ALAT KESELAMATAN (*SAFETY
EQUIPMENT'S*) DI MT. KIRANA TRITYA**

SKRIPSI

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

Oleh

**NANDA ASTRI DEWI
561911127100 N**

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

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISIS KURANG TERAMPILNYA ANAK BUAH KAPAL (ABK)
DALAM PENGGUNAAN ALAT-ALAT KESELAMATAN (*SAFETY
EQUIPMENT'S*) DI MT. KIRANA TRITYA**

DISUSUN OLEH : NANDA ASTRI DEWI

NIT. 561911127100 N

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

Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodelogi dan Penulisan


Capt. SAMSUL HUDA, M.M., M.Mar.

Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19721228 199803 1 001


JANNY ADRIANI DJARI, S.ST., M.M.

Penata (III/c)
NIP. 19800118 200812 2 002

Mengetahui
Ketua Program Studi Nautika


YUSTINA SAPAN, S.ST, M.M

Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "ANALISIS TERHADAP PENYEBAB KURANG TERAMPILNYA ANAK BUAH KAPAL (ABK) DALAM PENGGUNAAN ALAT-ALAT KESELAMATAN (*SAFETY EQUIPMENTS*) DI MT. KIRANA TRITYA" karya,

Nama : Nanda Astri Dewi

NIT : 561911127100 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal2023

Semarang,2023

PENGUJI

Penguji I : Dr. Capt. AKHMAD NDORI, S.Si.T, M.M., M.Mar

Penata Tk. I (III/d)

19770410 201012 1 002

Penguji II : Capt. SAMSUL HUDA, M.M., M.Mar

Penata Tk. I (III/d)

19721228 199803 1 001

Penguji III : PRITHA KURNIASIH, M.Sc

Penata Tk. I (III/d)

19831220 201012 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 : Nanda Astri Dewi

N I T : 561911127100 N

Program studi : Nautika

Skripsi dengan judul **“ANALISIS TERHADAP PENYEBAB KURANG TERAMPILNYA ANAK BUAH KAPAL (ABK) DALAM PENGGUNAAN ALAT-ALAT KESELAMATAN (SAFETY EQUIPMENT'S) DI MT. KIRANA TRITYA”**

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, 2023

Yang membuat pernyataan,



NANDA ASTRI DEWI
NIT. 561911127100 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

Moto :

1. Cukuplah Allah menjadi penolong kami dan Allah adalah sebaik-baik penolong. (Q.S Ali Imran:173)
2. Karena sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan. (Q.S Al-Insyirah:5-6)

Persembahan :

1. Kepada kedua orang tua tercinta, Bapak Dalmanto dan Ibu Dwi Muryani yang senantiasa memberikan dukungan dan doa.
2. Capt. Samsul Huda, M.M., M.Mar selaku dosen pembimbing I.
3. Ibu Janny Andriani Djari, S.ST., M.M . selaku dosen pembimbing II.
4. Seluruh dosen pengajar dan Civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
5. Keluarga besar MT. Kirana Tritya, yang selalu memberikan bimbingan dan pengalaman berharga.
6. Diri sendiri yang sudah berjuang dan pantang menyerah hingga detik ini.

PRAKATA

Alhamdulillah, puji dan syukur peneliti panjatkan kepada Allah SWT atas segala limpahan nikmat, karunia dan rahmat-Nya, sehingga peneliti diberi kemudahan dalam menyelesaikan penelitian yang berjudul **“ANALISIS TERHADAP PENYEBAB KURANG TERAMPILNYA ANAK BUAH KAPAL (ABK) DALAM PENGGUNAAN ALAT-ALAT KESELAMATAN (SAFETY EQUIPMENTS) DI MT. KIRANA TRITYA”**.

Penulisan skripsi ini disusun bertujuan untuk memenuhi persyaratan pendidikan sebagai tugas akhir (semester VIII) 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 berbagai pihak. Oleh karena itu, 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 Capt. Samsul Huda, M.M., M.Mar. selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab memberikan dukungan, bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi.
4. Ibu Janny Andriani Djari, S.ST., M.M. selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan yang dengan sabar dan tanggung jawab memberikan dukungan, bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi.
5. Seluruh Jajaran Dosen, dan Staf Pengajar Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan ilmu yang bermanfaat dalam penyusunan skripsi ini.

6. Ibu Dwi Muryani dan Bapak Dalmanto selaku orang tua tercinta yang senantiasa memberikan dukungan penuh kepada peneliti, terimakasih untuk selalu mengiringi langkah perjuangan ini dengan untaian do'a dan dukungan yang tak pernah terputus.
7. Saudara saya Mba Vivin, Mas Vicky dan adik-adik saya yang selalu memberi semangat dan dukungan kepada saya
8. Keluarga besar MT. Kirana Tritya yang mendukung penelitian ini, terkhusus pada Capt. Joseph Rondonuwu, *Chief* Prima Roy Chandra dan *Third* Raymond Sebastian, yang telah memberi banyak bimbingan, bantuan dan kepercayaan penuh untuk belajar.
9. Seluruh rekan seperjuangan batch LVI.
10. Seluruh pihak yang telah membantu dan memberikan kontribusi dalam penyelesaian skripsi ini yang tidak dapat peneliti sebutkan satu per satu.

Semoga segala bantuan yang telah diberikan kepada peneliti menjadi amalan yang akan mendapatkan balasa dari Allah SWT.

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, 2023

Penulis



NANDA ASTRI DEWI

561911127100 N

ABSTRAKSI

Dewi, Nanda Astri, NIT. 561911127100 N, 2023, "Analisis Terhadap Kurang Terampilnya Anak Buah Kapal (ABK) Dalam Penggunaan Alat-Alat Keselamatan (*Safety Equipment's*) Di MT. Kirana Tritya", Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Samsul Huda, M.M., M.Mar. Pembimbing II: Janny Andriani Djari, S.ST.,M.M.

Banyaknya kecelakaan yang terjadi di atas kapal karena ulah manusia (*human error*) yang tidak mematuhi aturan yang telah diterapkan yang mengakibatkan kurang kesalahan pada anak buah kapal dalam penggunaan alat-alat keselamatan. Seperti yang terjadi pada kapal MT. Kirana Tritya kesalahan dalam penggunaan alat keselamatan pada saat *drill* berlangsung yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan pada kru.

Metode penelitian yang digunakan untuk melakukan penelitian ini adalah deskripsi kualitatif. Sumber penelitian didapat dari data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data menggunakan metode triangulasi yang penelitiannya dilakukan dengan cara observasi, wawancara, dan dokumentasi. Teknik analisis data yang diperoleh menggunakan cara pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

Faktor manusia menjadi peranan penting sebagai operator alat keselamatan di atas kapal, jika kru atau ABK di atas kapal tidak memiliki pemahaman yang cukup dan keterampilan yang tidak memenuhi standar sehingga akan mempengaruhi kelancaran serta keamanan kru saat melakukan *drill*/latihan keselamatan, serta penggunaan alat keselamatan di atas kapal menjadi kurang optimal. Untuk mengurangi resiko kecelakaan selama *drill* yang disebabkan oleh kurang pahamnya kru kapal tentang prosedur menggunakan alat keselamatan maka perlu diadakan *familiarisasi* lebih lanjut kepada kru kapal serta peningkatan kemampuan kru kapal agar dapat melakukan *drill* serta dapat menggunakan alat keselamatan sesuai dengan prosedur yang benar sehingga kegiatan *drill* di atas kapal menjadi optimal

Kata Kunci: Analisis, keterampilan, alat-alat keselamatan

ABSTRACT

Dewi, Nanda Astri, NIT. 561911127100 N, 2023, “Analysis of the lack of skilled crew in the use of safety equipment in MT. Kirana Tritya”, *Thesis, Diploma IV Program, Nautical Study Program, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Supervisor (I): Capt. Samsul Huda, M.M., M.Mar., Supervisor (II): Janny Adriani Djari, S.ST., M.M.*

The number of accidents that occur on board due to human error that does not comply with the rules that have been applied which results in less error to the crew in the use of safety equipment. As happened to the MT. Kirana Tritya made a mistake in the use of safety equipment during the drill which resulted in an accident to the crew.

The research method used to conduct this research is qualitative description. Research sources are obtained from primary data and secondary data. Data collection techniques use the triangulation method whose research is carried out by observation, interviews, and documentation. Data analysis techniques obtained use data collection, data reduction, data presentation, and conclusions.

The human factor plays an important role as an operator of safety equipment on board, if the crew or crew on board does not have sufficient understanding and skills that do not meet the standards so that it will affect the smoothness and safety of the crew when conducting drills / safety drills, and the use of safety equipment on board becomes less than optimal. To reduce the risk of accidents during drills caused by the lack of understanding of the crew about the procedures for using safety equipment, it is necessary to have further familiarization with the crew and increase the ability of the crew to be able to drill and be able to use safety equipment in accordance with the correct procedures so that drill activities on board become optimal.

Keywords: analysis, skill, safety equipment's.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
ABSTRAKSI	viii
<i>ABSTRACT</i>	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Fokus Penelitian	5
C. Rumusan Masalah	5
D. Tujuan Penelitian	6
E. Manfaat Penelitian	6
BAB II KAJIAN TEORI	
A. Deskripsi Teori.....	8
B. Kerangka Penelitian.....	27
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Metode Penelitian	29
B. Tempat Penelitian	30
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan	31
D. Teknik Pengumpulan Data.....	33
E. Teknik Analisis Data Kualitatif	37
F. Pengujian Keabsahan Data	41

BAB IV HASIL PENELITIAN

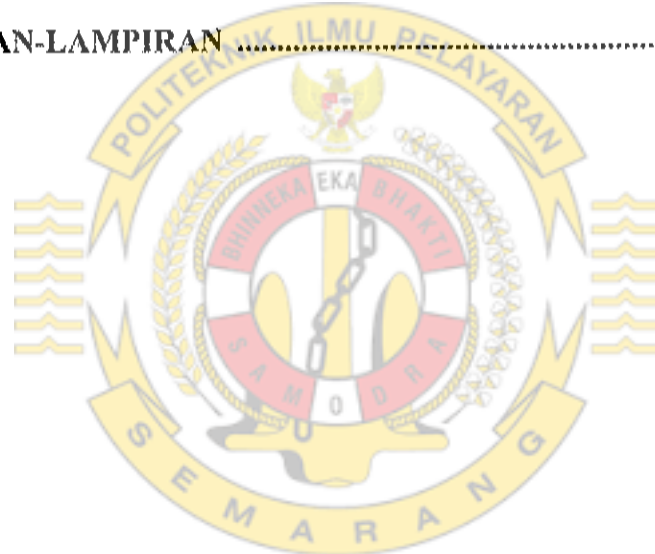
A. Gambaran Konteks Penelitian.....42
B. Deskripsi Data..... 49
C. Temuan 51
D. Pembahasan Hasil Penelitian 57

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan68
B. Keterbatasan Penelitian.....69
C. Saran69

DAFTAR PUSTAKA..... 70

LAMPIRAN-LAMPIRAN 72



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Perbandingan Penelitian Terdahulu.....	42
Tabel 4.2 Daftar nama dan jenis kapal.....	45
Tabel 4.3 Daftar Nama dan Jenis Kapal Nama Milik Oddyscy Pte.Ltd.....	46



DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 Logo PT. Scorpa Pranedya.....	44
Gambar 4.2 Kapal MT. Kirana Tritya	48
Gambar 4.3 Wawancara Bersama Nakhoda dan <i>Chief Officer</i>	56
Gambar 4.4 <i>Safety Pyramid</i>	65



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Transkrip Wawancara.....	72
Lampiran 2	<i>Ship Particular</i>	75
Lampiran 3	<i>Crew List</i>	76
Lampiran 4	<i>Masterlist</i>	77
Lampiran 5	<i>Emergency Drill Record</i>	78
Lampiran 6	Foto Penurunan <i>Lifeboat</i>	80
Lampiran 7	<i>Record Of Training Before Joining Vessel</i>	81
Lampiran 8	<i>Record Training Of Joining On Vessel</i>	82
Lampiran 9	<i>Schedule Drill</i>	83



BAB 1

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kapal merupakan salah satu transportasi laut yang digunakan sebagai sarana angkutan laut serta berperan sangat penting dalam kelancaran transportasi laut. Demi kelancaran transportasi selain profesionalisme dan keterampilan juga dituntut kedisiplinan. Banyak kasus kecelakaan di atas kapal yang mengakibatkan banyaknya korban jiwa, sebagai contoh penyebab kecelakaan di atas kapal, maka sebaiknya Anak Buah Kapal (ABK) memiliki keterampilan dalam penggunaan alat-alat keselamatan sehingga apabila terdapat kecelakaan di laut dapat menolong diri sendiri dan orang lain dengan cepat dan tepat.

Ditetapkannya *International Safety Management (ISM) Code* pada tanggal 1 Juli 1998 dengan melalui resolusi *International Maritime Organization (IMO) A.741 (18)*, Swiss yang diselenggarakan oleh *International Labour Organization (ILO)* wajib diterapkan pada tanggal 20 Agustus 2013. Banyaknya pihak dari perusahaan pelayaran ataupun bagi yang terlibat dalam pengoperasian kapal berharap, bahwa setelah diberlakukannya *International Safety Management (ISM) Code* ini dapat dicapai keselamatan kerja. Bagi personil yang telah belajar banyak tentang *International Safety Management (ISM) Code* akan lebih mengenal secara objektif *(ISM) Code* ini, yaitu menjamin keselamatan yang ada di laut, menghindari kerusakan lingkungan dan mencegah terjadinya kecelakaan atau kehilangan jiwa manusia.

SOLAS 1974 (*International Convention for the Safety of Life at Sea*) Consolidated Edition 2014 yang mengatur tentang alat-alat keselamatan sebaiknya diaplikasikan pada semua kapal, dengan ketentuan–ketentuan untuk dijalankannya sesuai dengan prosedur (Sammy Rosadhi, 2010:13) dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 Bab VI menjelaskan tentang keselamatan kapal bahwa setiap kapal yang berbendera Indonesia dan kapal asing yang beroperasi di perairan Indonesia wajib mematuhi persyaratan keselamatan kapal.

Dalam keadaan seperti inilah maka orang-orang yang berada di atas kapal atau pekerja di atas kapal tidak mengalami kesulitan dalam pengoperasian segala alat-alat keselamatan dan pertolongan di atas kapal dengan lancar dan benar. Sebagian besar kecelakaan yang terjadi di atas kapal disebabkan oleh perbuatan yang dilakukan oleh Anak Buah Kapal (ABK) karena tidak memahami ketentuan-ketentuan tentang keselamatan pelayaran, sehingga ABK yang di atas kapal tidak disiplin dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja.

Faktor keselamatan sangat penting di berbagai bidang pekerjaan termasuk bagi para pelaut. Tanpa memahami faktor keselamatan, pekerjaan akan mendapatkan suatu masalah yang menyebabkan kecelakaan baik yang ringan atau yang fatal hingga dapat merenggut korban jiwa. Dengan demikian, hal tersebut menyebabkan kerugian lingkungan dan juga harta benda. Dari hasil data statistik, diketahui bahwa 80% kecelakaanyang terjadi di laut di sebabkan oleh kesalahan manusia (*human error*) karena kesalahan dalam mengambil keputusan atau tindakan dan juga kelalaian yang disengaja ataupun tidak disengaja. Tidak

hanya karena kesalahan manusia dalam kecelakaan, tetapi lebih mengemukakan juga karena kesalahan manajemen (*management error*) yang oleh pakar dalam dunia kemaritiman dikatakan “*Lack Of Management Control*”. Kenyataan menyatakan bahwa kecelakaan kerja terjadi disebabkan oleh kesalahan manusia (*human error*) tadi yang berasal dari sistem yang buruk.

Salah satu penyebab terjadinya situasi darurat di atas kapal seperti kelalaian yang tidak dapat dikuasai atau dikendalikan oleh Anak Buah Kapal (ABK) sehingga mengakibatkan kapal tersebut mengalami kondisi keadaan darurat. Hal tersebut disebabkan karena kurangnya keterampilan dan penguasaan Anak Buah Kapal (ABK) dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal.

Nakhoda kapal beranggapan bahwa seluruh ABK telah benar-benar menguasai dan memahami tentang prosedur keselamatan di atas kapal serta memiliki keterampilan dalam penggunaan alat-alat keselamatan, misalnya seperti yang di alami oleh penulis saat melakukan penelitian yaitu kurangnya keterampilan ABK dalam mengetahui atau mengenal LSA (*Life Saving Apparences*) dan FFA (*Fire Fighting Apparences*). Sehingga dengan adanya deskripsi tersebut, pelaksanaan latihan keselamatan (*drill*) di atas kapal kurang dipahami. Salah satu faktor kurangnya keterampilan dan penguasaan Anak Buah Kapal (ABK) dalam menggunakan alat-alat keselamatan yakni kurangnya *familiarisasi* yang dilakukan oleh perwira di atas kapal kepada kru pada saat latihan (*drill*). *Drill* adalah latihan keselamatan atau praktek yang dilakukan berkali-kali secara kontinyu untuk mendapatkan keterampilan dan ketangkasan

praktis tentang pengetahuan dari latihan yang dipelajari. Seperti contoh yang dialami oleh penulis pada saat pelaksanaan *drill* tanggal 20 Januari 2022 MT. Kirana Tritya yaitu melakukan penurunan *lifeboat* lalu adanya pengecekan mesin pada *lifeboat*. Namun saat penurunan *lifeboat* terdapat kecelakaan kerja pada salah satu ABK yang disebabkan oleh kurang terampilnya ABK dalam penggunaan peralatan keselamatan serta kurang pemahaman ABK dalam penggunaan peralatan keselamatan diatas kapal, pada saat *launching* penurunan *lifeboat* ke laut ABK tidak masuk ke dalam *lifeboat* tetapi hanya melompat dari lambung kapal ke *lifeboat* tanpa memperhatikan keselamatan kerja yang mengakibatkan terjatuhnya ABK ke laut. Setelah melihat hal tersebut maka Nakhoda harus mengadakan kegiatan *safety meeting*, *familiarization*, maupun *training* secara rutin dengan pedoman berdasarkan isi pokok dari buku SOLAS (*Safety of Life at Sea*) *consolidation edition* 2014, regulation 19 tentang *Emergency Training and Drill*

Dalam penelitian, penulis didesak untuk mencari langkah-langkah untuk meningkatkan tingkat pelatihan dan keahlian awak kapal. Untuk mencegah jatuhnya korban jika terjadi bencana di atas kapal, hal ini dimaksudkan untuk melatih para awak kapal agar dapat menangani prosedur darurat dengan baik.

Dengan masalah tersebut penulis melakukan penelitian dan kemudian dituangkan dalam skripsi yang berjudul :

“Analisis Terhadap Penyebab Kurang Terampilnya Anak Buah Kapal (ABK) Dalam Penggunaan Alat-alat Keselamatan (*Safety Equipment's*) Di MT. Kirana Tritya”

B. Fokus Penelitian

Berdasarkan pembahasan di atas, penulis mengamati masalah-masalah terkait kurangnya terampilnya Anak Buah Kapal (ABK) dalam menggunakan peralatan keselamatan di atas kapal yang ditemukan selama latihan di laut. Berdasarkan uraian tersebut maka fokus penelitian yang penulis dapatkan adalah:

1. kurangnya *familiarisasi* ABK dalam mengetahui alat-alat keselamatan
2. kurangnya keterampilan ABK dalam penggunaan alat-alat keselamatan saat *drill*.
3. kurangnya pelaksanaan latihan keselamatan tentang prosedur-prosedur darurat di MT. Kirana Tritya.
4. kurangnya kesadaran ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan.
5. keterbatasan waktu saat pelaksanaan latihan prosedur darurat di atas kapal.
6. kurangnya pengawasan oleh perwira diatas kapal saat pelaksanaan penggunaan alat-alat keselamatan.

C. Rumusan Masalah

Permasalahan yang dikaji dalam skripsi ini, yaitu kurang terampilnya ABK dalam penggunaan alat-alat keselamatan, didasarkan pada pengamatan fakta yang ditemui saat penulis melakukan praktek kerja laut di MT. Kirana Tritya. Adapun penyebab yang diduga menjadi akar permasalahan dari kurangnya terampilnya ABK dalam penggunaan alat-alat keselamatan (*safety equipmen 's*) adalah sebagai berikut:

1. apa penyebab kurang terampilnya ABK dalam penggunaan alat keselamatan saat *drill* (latihan keselamatan)
2. bagaimana cara mengoptimalkan kegiatan *familiarisasi* tentang alat keselamatan terhadap ABK?

D. Tujuan Penelitian

Terdapat tujuan penelitian yang ingin dicapai oleh penulis antara lain:

- a. untuk mengidentifikasi apa saja yang dapat ditimbulkan apabila kurang terampilnya penggunaan peralatan keselamatan kerja tidak sesuai dengan prosedur.
- b. untuk menemukan cara meningkatkan keterampilan ABK dalam menggunakan alat keselamatan saat kerja.

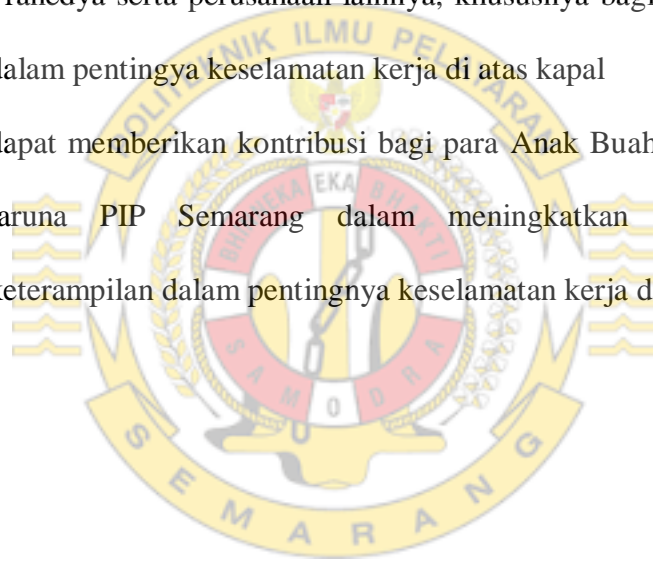
E. Manfaat Penelitian

Penelitian ini didasarkan pada pengamatan kejadian yang penulis temui saat berada praktek di laut. Manfaat dari penelitian ini adalah memberikan informasi kepada perusahaan atau pihak kapal tentang bagaimana cara meningkatkan keselamatan pelayaran di kapal MT. Kirana Tritya.

Manfaat dari penelitian ini bagi penulis adalah:

1. Secara teoritis
 - a. dapat menambah wawasan pengalaman, pengetahuan, dan pengembangan pikiran dalam dunia kerja nantinya.
 - b. taruna dan taruni dituntut untuk dapat menganalisa data-data yang telah diperoleh selama penelitian.

- c. dapat memberikan sumbangan secara langsung maupun tidak langsung bagi perkembangan dibidang struktur dibidang alat keselamatan kerja
 - d. melatih taruna dan taruni untuk bersikap kritis dalam memahami permasalahan yang didapat khususnya terhadap subjek penelitian.
2. Manfaat secara praktis
- a. meningkatkan kualitas mutu PIP Semarang
 - b. dapat memberikan pemikiran informasi/masukan terhadap PT. Scorpa Pranedya serta perusahaan lainnya, khususnya bagi Anak Buah Kapal dalam pentingnya keselamatan kerja di atas kapal
 - c. dapat memberikan kontribusi bagi para Anak Buah Kapal (ABK) dan taruna PIP Semarang dalam meningkatkan pengetahuan dan keterampilan dalam pentingnya keselamatan kerja di atas kapal.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Rangkaian penjelasan yang mengungkapkan suatu fenomena atau realitas tertentu dirangkai menjadi suatu konsep pandangan, gagasan, sikap dan cara-cara. Demi menunjang pembahasan mengenai analisis terhadap penyebab kurang terampilnya Anak Buah Kapal (ABK) dalam penggunaan alat-alat keselamatan (*safety equipments*). Berikut kutipan teori yang dapat memudahkan pemahaman serta meningkatkan keterampilan dan pengetahuan Anak Buah Kapal (ABK) dalam mengoperasikan dan penggunaan alat-alat keselamatan

1. Analisis

Dalam Kamus Bahasa Indonesia Kontempore menurut Peter Salim dan Yenni Salim (dalam Zakky, 2020) menjelaskan pengertian analisis sebagai berikut:

- a. Analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dll) untuk memperoleh fakta yang akurat (asal dan usul, sebenarnya, sebab, penyebab, dsb)
- b. Analisis adalah pembagian dari pokok persoalan atas bagian-bagian dan hubungan antar bagian tersebut untuk memperoleh pengertian yang benar dengan pemahaman secara menyeluruh.
- c. Analisis adalah cara pemisahan masalah yang dimulai dengan hipotesis (pendapat) sampai terbukti kebenarannya dari beberapa kepastian (percobaan, pengamatan, dll)

- d. Analisis adalah penjabaran (pembentangan) sesuatu hal, dan sebagainya setelah ditelaah secara seksama
- e. Analisis adalah proses pemecahan masalah (melalui akal) ke dalam bagian-bagiannya berdasarkan metode yang konsisten untuk mencapai pengertian tentang prinsip-prinsip dasarnya

Menurut Harahap dalam (Azwar,2019) Memecah sesuatu menjadi komponen terkecilnya adalah pengertian analisis. Seperti yang dapat dilihat, analisis adalah proses berpikir yang digunakan untuk memecah masalah menjadi bagian-bagian komponen terkecil dan menjelaskan atau menyelesaikannya.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Analisis didefinisikan sebagai penyelidikan terhadap realitas suatu situasi. Menganalisis dan mengamati sesuatu diperlukan untuk mendapatkan hasil dari pengamatan yang telah dilakukan.

Menurut Sugiyono (2015) Analisis adalah serangkaian operasi yang mencakup penguraian, pembedaan, dan pengaturan item untuk dikategorikan dan dikelompokkan kembali sesuai dengan kriteria tertentu, kemudian mencari hubungan dan memahami signifikansinya..

2. Keterampilan

Keterampilan dapat menunjukkan aksi-aksi tertentu yang dapat diterapkan pada sifat dimana keterangan itu dilakukan. Banyak aksi dianggap sebagai suatu keterampilan, terhadap dari beberapa keterampilannya dan tingkat penguasaan yang telah dicapai oleh seseorang

dengan menggambarkan bagian keterampilan. Keadaan ini terjadi karena kebiasaan yang telah diterima umum untuk membuktikan bahwa satu atau beberapa pola pikir gerak atau karakter yang diperluas bisa disebabkan keterampilan.

- a. Menurut Wardana (Yons, 2018:30) mendefinisikan keterampilan adalah suatu minat dan bakat pribadi yang mengharuskan pribadi tersebut dapat menyelesaikan kewajiban-kewajiban dengan baik.
- b. Menurut Robbins dan Judge (2018:71) yang menjelaskan bahwa keterampilan sebagai kapasitas seseorang untuk melakukan berbagai kewajiban dalam suatu pekerjaan.
- c. Menurut Kadarimsa (2018:45) mengemukakan pentingnya keterampilan dalam suatu organisasi dan perusahaan sebagai berikut:
 - 1) *Technical skill*, *human skill*, dan *conceptual skill* pekerja meningkatkan produktivitas kinerja pekerja dalam meningkatkan kuantitas dan mutu dari produk, maka dari itu produktivitas kerja akan meningkat
 - 2) dapat meningkatkan efisiensi tenaga, bahan baku, dan waktu
 - 3) mengurangi kerusakan barang dan mesin karena pekerja semakin ahli dan terampil dalam menjalankan kewajibannya
 - 4) meningkatkan servis yang lebih baik terhadap penerima layanan
 - 5) etiket pegawai lebih baik karena keterampilannya sesuai dengan pekerjaan sehingga timbul antusiasme untuk mengatasi pekerjaan dengan baik

- 6) karir pekerja semakin besar, karena dengan keterampilan, prestasi kerjanya menjadi baik
 - 7) pemimpin lebih tanggap atau cakap saat menarik keputusan yang lebih baik, karena human skill, *technical skill*, dan *conceptual skill* lebih baik.
- d. Menurut Sugiyanti dan Santoso (2018) keterampilan adalah suatu yang dimiliki oleh pribadi yang melakukan kewajiban atau suatu pekerjaan yang dibebankan.
 - e. Menurut Davis dalam Asrori, 2020, hlm. 115 keterampilan adalah kemampuan yang digunakan untuk mengoperasikan pekerjaan secara mudah dan cermat. Artinya melalui keterampilan, seseorang dapat mengerjakan atau membuat sesuatu dengan mudah.
 - f. Menurut Nadler (dalam Asrori, 2020, hlm. 115) keterampilan adalah kegiatan yang memerlukan praktek atau dapat diartikan sebagai implikasi dari aktivitas. Berbeda dengan pembelajaran pada umumnya yang akan membutuhkan kognisi dan menghasilkan praktek atau aktivitas tertentu dalam pengerjaan maupun pembelajaran.
 - g. Menurut Soemarjadi (dalam Asrori, 2020, hlm.115) menjelaskan bahwa keterampilan merupakan perilaku yang diperoleh melalui tahap-tahap belajar, keterampilan berasal dari gerakan-gerakan yang kasar atau tidak terkoordinasi melalui pelatihan bertahap gerakan tidak teratur itu berangsur-angsur berubah menjadi gerakan-gerakan yang lebih halus, melalui proses koordinasi diskriminasi (perbedaan) dan integrasi

(perpaduan) sehingga diperoleh suatu keterampilan yang diperlukan untuk tujuan tertentu. Dengan kata lain, keterampilan memerlukan proses pengondisian yang membuat seseorang terbiasa sehingga lihai untuk memberikan respon terhadap suatu persoalan yang sedang dihadapi oleh keterampilan tersebut.

- h. Nurjan (2020, hlm. 50) menjelaskan bahwa keterampilan adalah kemampuan yang melibatkan gerakan-gerakan motorik atau berhubungan dengan saraf dan otot-otot (*neuromuscular*) untuk melakukan, memperoleh, dan menguasai keterampilan jasmaniah tertentu seperti olah raga (motorik kasar), memainkan instrumen musik (motorik halus), memperbaiki barang elektronik, dan lain lain yang membutuhkan latihan-latihan intensif dan teratur dalam proses pembelajarannya
- i. hal ini menunjukkan bahwa seseorang dapat menghubungkan tugas dan pekerjaan untuk menghasilkan barang atau jasa sesuai dengan yang diharapkan berdasarkan ketentuan yang ada. Keterampilan adalah kemampuan untuk melakukan suatu pekerjaan dengan cepat dan akurat.. “berdasarkan teori-teori yang telah diuraikan di atas maka indikator yang digunakan untuk mengukur komponen keterampilan adalah kemampuan untuk mengolah segala informasi, menggunakan sarana kerja, berkomunikasi, berkoordinasi suatu pekerjaan dan menganalisis pekerjaan”

Dapat disimpulkan keterampilan adalah keahlian melakukan bentuk-bentuk perilaku kompleks yang tertata rapi secara mulus dan sesuai dengan kebutuhan pembahasan yang sedang dihadapi menggunakan kemampuan mental psikomotorik atau campuran dari motoric dan kognitif melalui pelatihan atau pengondisian bertingkat yang akan membuat seseorang menjadi terbiasa dan ahli akan suatu praktik atau aktivitas.

3. Anak Buah Kapal

Menurut Capt. E. Kartini MM, M.Mar (2015) dalam buku yang berjudul Hukum Maritim, penerbit Deepublish. Ada beberapa pengertian sebagai berikut:

a. Nakhoda

- 1) Sesuai KUHD pasal 341 bahwa nakhoda adalah pemimpin kapal.
- 2) Sesuai dengan Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin umum diatas kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan peraturan perundangan-undangan yang berlaku.
- 3) Pemimpin kapal adalah salah satu anggota kru, yang dikenal sebagai master, memiliki tugas dan wewenang yang berbeda dengan kapten dan berfungsi sebagai pemimpin keseluruhan di atas kapal untuk jenis urusan tertentu..
- 4) STCW 1978 *Amandement* 2010 Nakhoda berarti orang yang memegang instruksi

b. Perwira

- 1) STCW 1978 *Amandement* 2010 berarti salah satu anggota kru, yang dikenal sebagai master, memiliki tugas dan wewenang yang berbeda dengan kapten dan berfungsi sebagai pemimpin keseluruhan di atas kapal untuk jenis urusan tertentu..
- 2) KUHD pasal 341 adalah individu yang telah diberi pangkat perwira oleh bagian pendaftaran kapal.

c. Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji (Pasal 1 Angka 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran).

d. Awak/Anak Kapal.

- 1) Sesuai dengan Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji.
- 2) Anak kapal dalam KUHD pasal 341 adalah mereka yang namanya tercantum dalam siji awak kapal (*mosterrol*)

e. Anak Buah Kapal sesuai dengan Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran adalah awak kapal selain Nakhoda atau pemimpin kapal.

- f. Pelayar dalam PP 51/2002 Bab 1 pasal 1 ayat 18 adalah semua orang yang berada diatas kapal, dalam KUHD semua orang yang berada diatas kapal kecuali Nakhoda

4. Tugas, tanggung jawab dan kewajiban Nakhoda

Menurut Capt. E. kartini, MM., M.Mar (2015) dalam buku yang berjudul “Hukum Maritim” Penerbit Depublish. Terdapat beberapa tugas, tanggung jawab dan kewajiban sebagai Nakhoda sebagai berikut:

- a. ISM *Code* elemen 5, perusahaan harus dengan jelas menegaskan dan mendokumentasikannya tanggung jawab Nakhoda sehubungan dengan:

- 1) pelaksanaan kebijakan perusahaan kebijaksanaan perusahaan tersebut
- 2) memotivasi Anak Buah Kapal (ABK) untuk memahami terhadap keselamatan dan perlindungan lingkungan
- 3) menerbitkan arahan-arahan dan perintah-perintah yang tepat dengan cara yang mudah dan jelas
- 4) menguji keabsahan bahwa telah memahami persyaratan-persyaratan secara spesifik

ISM *Code* elemen 5.2 perusahaan perlu menjamin sistem keselamatan kapal dilaksanakan dengan membuat pernyataan yang jelas tentang kewenangan nakhoda, perusahaan harus menciptakan dalam *Safety Management System* (SMS)nya bahwa Nakhoda wewenang tertinggi dan tanggung jawab untuk membuat keputusan yang berkaitan dengan

keselamatan dan perlindungan lingkungan dan jika perlu meminta bantuan dari perusahaan.

- b. KUHD 342 Nakhoda harus bertindak dengan kecermatan dan kecakapan serta kebijakan yang sedemikian sebagaimana dibutuhkan untuk melaksanakan kewajibannya. Nakhoda bertanggung jawab atas segala kerugian yang diterbitkan olehnya dalam jabatannya terhadap orang lain, karena disengaja atau kesalahan yang kasar
- c. KUHD 343 Nakhoda diwajibkan menaati dengan cermat segala peraturan yang lazim dan ketentuan yang berlaku guna menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapalnya, para penumpang serta pengangkutan muatannya.
- d. KUHD 387 pemakaian pandu
- e. KUHD 345 dilarang meninggalkan kapal bila dalam keadaan bahaya
- f. KUHD 346 merawat barang milik pelayar yang meninggal
- g. KUHD 347 menyelenggarakan buku harian kapal
- h. KUHD 352 menyelenggarakan buku register kapal
- i. KUHD 383 membuat kisah kapal/sea protest
- j. KUHD 358 memberikan pertolongan kepada orang-orang dalam keadaan bahaya
- k. KUHD 358b membawa pelaut-pelaut Indonesia dari luar negeri
- l. KUHD 359 menyusun awak kapal dan menyelenggarakan pembongkaran dan pemuatan

- m. KUHD 364 mentaati perintah pengusaha kapal selama tidak bertentangan dengan undang-undang
- n. KUHD 370 tidak boleh menyimpang dari haluannya, kecuali untuk pertolongan jiwa masyarakat
- o. STCW 1978, Amandemen 1995 Bab II ditetapkan tentang standar minimum kompetensi dari seorang Nakhoda dan perwira dek untuk kapal 500 GT atau lebih, di Indonesia ditetapkan dalam KM 70 Tahun 1978
- p. ISM Code elemen 6 perusahaan harus menjamin bahwa Nakhoda:
 - 1) memiliki ijazah yang layak untuk memimpin
 - 2) sepenuhnya memahami kebijaksanaan akan system manajemen keselamatan
 - 3) memberikan dorongan sebagaimana mestinya sehingga Nakhoda dapat melakukan kewajibannya dengan aman
 - 4) perusahaan perlu menjamin bahwa setiap kapal memiliki ABK yang bersertifikat nasional dan internasional.
 - a) Perusahaan harus mengambil langkah-langkah untuk memastikan bahwa awak kapal yang baru dipekerjakan atau dipindahkan, serta mereka yang terkait dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan, telah menerima pelatihan untuk memahami tugas-tugas komando yang dianggap wajib untuk diselesaikan sebelum melakukan pelayaran dan harus dengan

mudah dimengerti, didokumentasikan, dan diberikan kepada yang bersangkutan.

b) Organisasi harus memastikan bahwa setiap orang yang bekerja dengan Sistem Manajemen Keselamatan (SMS) mengetahui semua peraturan, regulasi, kode, dan standar penting yang berlaku untuk SMS.

c) Untuk memutuskan pelatihan apa yang diperlukan untuk mendukung pelaksanaan SMS, Perusahaan harus merencanakan dan menetapkan prosedur, dan memastikan bahwa pelatihan tersebut dipersiapkan untuk setiap karyawan yang terlibat dengan SMS.

d) perusahaan harus membuat proses di mana setiap orang menerima informasi terkait SMS dalam bahasa ibu mereka atau dalam bahasa yang dapat dimengerti oleh kru.

5. Kewajiban anak buah kapal KUHD 384

a. Mematuhi instruksi Nakhoda, juga orang lain yang melakukan atas nama atau untuk Nakhoda, jika Nakhoda memberikan instruksi diluar batas kewenangannya, awak kapal memiliki hak untuk menuntut dan mengadukan kepada yang berwewenang

b. Meminta ijin setiap kali meninggalkan kapalnya (pasal 385)

c. Meminta ijin kepada Nakhoda atau penggantinya untuk mempunyai, menyimpan atau menggunakan barang-barang yang bukan merupakan kebutuhan yang wajar (senjata, minuman keras)

- d. Melakukan tugas tambahan bila dianggap perlu
- e. Melakukan tugas dengan penuh dedikasi
- f. Bertindak dan bertingkah laku sopan dan baik sesuai dengan tugas, jabatan dan ketentuan perusahaan
- g. Mempelajari situasi keadaan kapal sehubungan dengan alat-alat keselamatan (*ISM-Code*)

6. *Life Saving Appliance*

Pengertian menurut Djoko Triyanto (2005:82) bahwa *Life Saving Appliance* adalah persyaratan keselamatan yang harus dipatuhi oleh kapal untuk melindungi awak kapal dalam keadaan darurat. Biro Klasifikasi harus menyetujui semua alat dan praktik. Semua peralatan LSA (*Life Saving Appliance*) harus lulus serangkaian pengujian untuk memastikan bahwa peralatan tersebut sesuai dengan peraturan keselamatan saat ini dan berfungsi dengan baik sebelum klasifikasi diberikan. *Fire Fighting Appliance*

7. Pengertian menurut Djoko Triyanto (2005:96) bahwa *Fire Fighting Appliance* adalah suatu alat pemadam kebakaran yang terpasang permanen di kapal dan berguna untuk melindungi kru kapal yang akan melakukan pemadaman kebakaran di kapal, agar tubuh terhindar dari kecelakaan yang sangat fatal, kru juga harus mengerti prosedur cara menggunakan alat pemadam kebakaran agar terhindar dari kecelakaan, cara pemakaian dan perawatannya.

8. Alat-alat Keselamatan

Menurut buku *Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974 Consolidated Edition 2014 Chapter III*. Pengaturan pengadaan dan penggunaan alat-alat keselamatan yang diperuntukkan sesuai SOLAS *Consolidated Edition 2014* dibahas dalam “*Life Safing Appliances and Arrangement dan Fire Fighting Appliance*”

Alat-alat keselamatan adalah alat-alat keselamatan untuk setiap orang (*Personal Life Saving Appliance*) terdiri dari

a. Sekoci penolong (*Life Boat*)

Sekoci penolong (*life boat*) merupakan alat yang digunakan untuk menyelamatkan nyawa seseorang yang berada dalam kondisi genting setelah meninggalkan kapal. Seluruh awak kapal harus dapat masuk ke dalam salah satu sekoci yang tertutup sepenuhnya yang dapat diluncurkan dengan bebas dari buritan kapal, atau harus ada dua sekoci yang dapat membawa atau menampung seluruh awak kapal di kapal barang, yang ditempatkan di sisi kanan dan kiri kapal. Peralatan yang harus ada di sekoci antara lain:

- 1) 2 buah dayung apung yang cukup untuk mendayung di air yang tenang dan keliti atau peralatan sejenis harus disediakan untuk setiap dayung yang ada, keliti ini harus terpasang pada sekoci dengan rantai-rantai atau tali.
- 2) 2 buah gancu

- 3) 1 gayung dan 2 buah ember
- 4) 1 buku petunjuk tentang cara menyelamatkan diri
- 5) 1 rumah Kompas yang baik atau dapat terlihat jelas dan dilengkapi dengan sarana yang memadai untuk membuat Kompas dapat terbaca dengan baik
- 6) 1 jangkar apung berukuran cukup yang dilengkapi dengan sebuah tali yang tahan guncangan serta tali untuk memindah posisi jangkar
- 7) 2 buah tali tangkap dengan panjang tidak kurang dari 2 kali Panjang tempat penyimpanan sekoci sampai garis air atau 15 meter
- 8) 2 buah kapal kecil pada masing-masing ujung sekoci
- 9) beberapa kontainer kedap air yang berisi 3 liter air tawar untuk setiap orang
- 10) 1 dipper anti karat dilengkapi dengan tali pengikat
- 11) 1 tempat air minum yang dapat menuangkan air secara baik dan tidak mendadak
- 12) jatah makanan berjumlah total paling sedikit 10.000 kJ untuk setiap orang yang diangkut oleh sekoci, jatah makanan harus disimpan pada kemasan yang kedap air dan ditempatkan pada tempat yang kedap air
- 13) 4 cerawat payung
- 14) 6 cerawat tangan
- 15) 2 buah cerawat asap apung

- 16) 1 lentera atau lampu listrik kedap air, 1 bola lampu cadangan dan serangkap baterai
- 17) 1 cermin untuk isyarat pada siang hari
- 18) 1 copy isyarat-isyarat penyelamat jiwa
- 19) 1 peluit atau isyarat bunyi sejenis
- 20) alat pertolongan pertama (P3K) didalam kotak kedap air
- 21) 6 dosis obat anti pertolongan pertama (P3K) didalam kotak kedap air
- 22) 1 pisau ungkit yang harus selalu terikat ddengan sekoci
- 23) 3 buah alat pembuka kaleng
- 24) alat-alat yang cukup untuk perbaikan kecil pada mesin dan sarana perlengkapan
- 25) 1 pompa manual
- 26) 2 buah gelang penolong apung untuk penyelam yang diikat dengan tali apung sepanjang paling sedikit 30 meter
- 27) alat pengangkap ikan/1 set alat memancing
- 28) alat pemadam kebakaran ringan yang dapat memadamkan kebakaran karrena minyak
- 29) 1 lampu sorot yang di malam hari dapat mendeteksi benda berwarna cerah, yang memiliki lebar 18 meter dan jarak 180 meter, dengan sumber daya yang tahan selama 6 jam atau dapat digunakan secara terus-menerus 3 jam
- 30) 1 alat pemantul radar (*radar reflection*)

31) peralatan secukupnya untuk mengadakan perbaikan-perbaikan kecil pada mesin perlengkapannya

32) saran pelindung panas (*Thermal protective aids*) untuk 10% dari jumlah semua orang yang diijinkan diangkat oleh sekoci penolong atau 2, yang mana saja yang lebih besar

b. Jaket penolong (*Life Jacket*)

Jaket penolong (*Life Jacket*) adalah alat yang menjaga tubuh bagian atas pengguna tetap berada 25% di atas permukaan air untuk menyelamatkan mereka. Setiap kapal barang diwajibkan untuk memiliki setidaknya 125% jaket pelampung di atas kapal, dan harus disimpan di lokasi-lokasi tertentu, termasuk 1 jaket pelampung di setiap ruang kru yang mudah dilihat dan diakses, 2 di anjungan, 2 di ruang mesin, 2 di setiap gudang yang dekat dengan sekoci, dan 2 di gudang bosun. Selain itu, satu peluit dan satu lampu yang diikatkan ke jaket pelampung dengan tali juga diperlukan.

c. Rakit penolong

Menurut SOLAS Bab III Regulasi 13, setiap sekoci penyelamat semacam ini harus dibuat sedemikian rupa sehingga, ketika digelembungkan sepenuhnya dan diapungkan dengan menutup bagian atasnya, akan tetap stabil selama perjalanan. Setiap rakit ini harus dibuat sedemikian rupa sehingga, ketika mengembang penuh dan mengapung dengan bagian atas tertutup, akan tetap stabil selama perjalanan.

dijatuhkan dari ketinggian 18 meter (60 kaki) perlengkapannya tidak rusak (Eriksson).

Rakit harus dari jenis yang dapat dicoba untuk dijatuhkan dari ketinggian yang setidaknya setara dengan ketinggian tempat penyimpanannya jika diletakkan di atas kapal dengan ketinggian 18 meter (60 kaki) atau lebih di atas permukaan laut. Rakit ini akan dibuat dengan penutup yang secara otomatis akan masuk ke tempatnya saat mengembang setelah digunakan, dan juga dilengkapi dengan cara untuk mengumpulkan air. Lampu bertenaga baterai yang dapat menembus air asin harus dipasang di bagian atas tutup rakit, dan lampu yang sama juga harus dipasang di dalam rakit. Tali dan tali pengaman harus dipasang pada rakit penyelamat dan diamankan di sekelilingnya. Tali pengaman juga harus terhubung ke perimeter bagian dalam. Satu orang harus mampu menopang rakit penyelamat ketika digelembungkan secara terbalik...

Rakit penolong tersedia dalam jenis yang kaku dan tiup. Jika penurunan rakit tidak berhasil, maka jenis tiuplah yang digunakan rakit dilengkapi dengan perbekalan termasuk makanan, air, dan obat-obatan. Rakit penyelamat memiliki kapasitas maksimum 25 orang..

d. Pelampung penolong (*Life Buoys*)

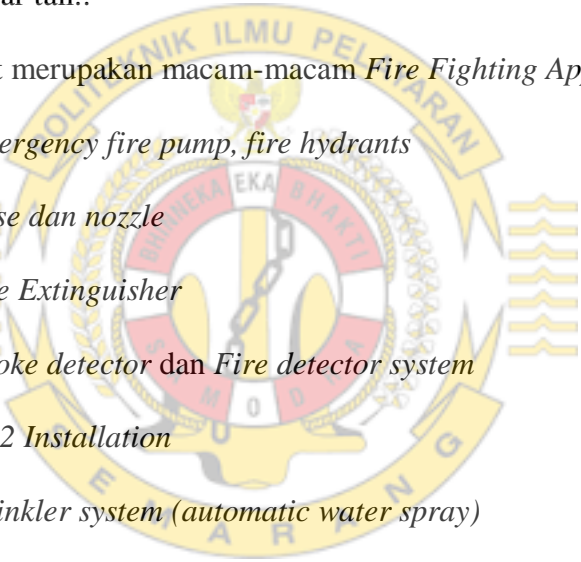
Menurut SOLAS Bab II Regulasi 7, pelampung penolong harus terbuat dari gabus padat atau bahan yang sebanding, tahan air, dan tahan terhadap pengaruh minyak. Pelampung penolong mampu mengapung di

air selama 24 jam dengan beban 14,5 kg. Nama Pelabuhan tempat kapal didaftarkan ditulis dengan huruf balok pada pelampung yang berwarna mencolok. (Sari et al., 2020)

e. Pelempar Tali Penolong (*Line Throwing Apparatus*)

Pelempar tali penyelamat dapat digunakan untuk hal-hal lain selain menjadi titik kontak pertama antara korban dan penyelamat selama prosedur pendekatan. Jarak 230 meter harus dicapai oleh pelempar tali..

Berikut merupakan macam-macam *Fire Fighting Appliance*:

- 
- a. *Emergency fire pump, fire hydrants*
 - b. *Hose dan nozzle*
 - c. *Fire Extinguisher*
 - d. *Smoke detector dan Fire detector system*
 - e. *CO2 Installation*
 - f. *sprinkler system (automatic water spray)*
 - g. *axes dan crow bars*
 - h. *Fireman outfit dan breathing apparatus*
 - i. *Sand in boxes*

9. Peningkatan pengetahuan teknis, keterampilan dan profesionalisme para pelaut (STCW Amandements 2010:84-90)

Karena keterampilan, kemampuan, dan kompetensi yang ditunjukkan oleh pelaut saat menjalankan pekerjaannya di atas kapal merupakan satu-satunya cara agar keseluruhan kegiatan seleksi pelatihan

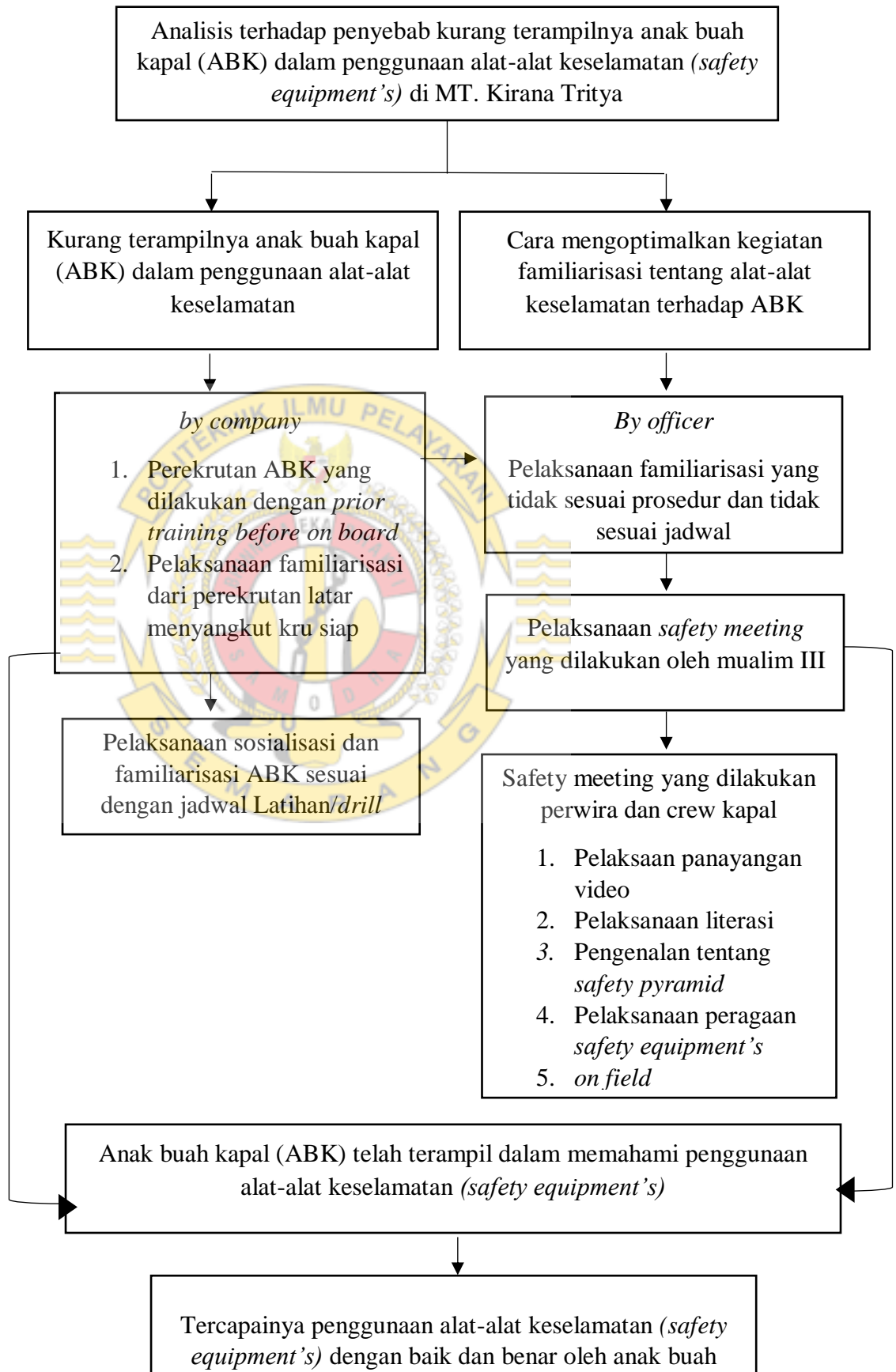
dan proses sertifikasi dapat dievaluasi, maka disarankan agar pemerintah membuat peraturan perundangan untuk memastikan hal tersebut:

- a. menetapkan kriteria dan prosedur untuk mempekerjakan staf dengan menunjukkan tingkat keahlian teknis, profesionalisme, dan pengetahuan terbaik.
- b. mengawasi standar yang dijunjung tinggi oleh awak kapal selama melaksanakan pekerjaan mereka.
- c. mendorong semua pejabat untuk secara aktif membantu dalam memberikan instruksi kepada staf junior.
- d. mengawasi dan mengevaluasi perkembangan pengetahuan dan kemampuan anggota staf junior saat mereka melaksanakan pekerjaan mereka di atas kapal.
- e. menawarkan pelatihan pemeliharaan dan peningkatan sesuai kebutuhan secara berkala.
- f. mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk mendorong profesionalisme dan rasa tanggung jawab di antara staf yang dipekerjakan.
- g. memiliki personal kapal yang memenuhi standar kesehatan yang baik.

B. Kerangka Penelitian

Konsep kerangka kerja penelitian yang saling berhubungan memungkinkan adanya hubungan yang rinci dan metodis antara satu variabel dengan variabel lainnya. Hal ini dilakukan untuk membuat studi lebih mudah dipahami dan komunikasi lebih efektif.

Sangat penting untuk memiliki pengetahuan tentang teknik penggunaan peralatan keselamatan yang tepat. Kesadaran akan pentingnya pelatihan penggunaan peralatan keselamatan sesuai dengan fungsi dan kegunaannya berdampak pada hal tersebut. Mengamati fenomena yang terjadi di kapal pada saat penulisan saat melakukan praktek kerja laut, dimana para awak kapal masih kurang terampil dalam menggunakan peralatan keselamatan yang ada di kapal, serta tidak adanya pengawasan dan pengarahan perwira kapal kepada awak kapal dalam menggunakan peralatan keselamatan..



BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. SIMPULAN

Berdasarkan hasil yang telah didapatkan di bab IV dalam penelitian tentang kurang terampilnya anak buah kapal (ABK) dalam penggunaan alat-alat keselamatan di MT. Kirana Tritya sehingga menjelaskan cara bagaimana mengoptimalkan keselamatan ABK dalam melaksanakan *drill*, serta faktor-faktor yang menyebabkan kurang terampilnya anak buah kapal (ABK), maka dapat diambil kesimpulan bahwa:

1. Kesalahan pada manusia

Kurangnya kesadaran kru akan pentingnya penggunaan alat-alat keselamatan pada saat *drill*/latihan keselamatan. Hal ini terjadi karena lalainya kru dan tidak memahami tentang penggunaan alat keselamatan yang berakibat minimnya *familiarisasi* tentang penggunaan alat-alat keselamatan sehingga ABK tidak cermat dan pahami prosedur/langkah-langkah dalam pelaksanaan *drill*.

2. Upaya meningkatkan keterampilan ABK dalam penggunaan alat keselamatan saat *drill* yang perlu dilakukan dengan mengikutsertakan Muallim 1 terkait informasi-informasi penting seperti penayangan video, peragaan alat-alat keselamatan terhadap kru dalam kegiatan *drill* di atas kapal yang dilakukan setiap seminggu sekali untuk meningkatkan keterampilan ABK dalam penggunaan alat keselamatan bahwa ABK telah

memiliki kemampuan dan pengetahuan yang baik dan benar agar kasus yang diteliti tidak terulang kembali.

B. KETERBATASAN PENELITIAN

Dalam penelitian ini terdapat beberapa keterbatasan yang dapat mempengaruhi hasil penelitian, keterbatasan penelitian tersebut yaitu:

1. Tidak adanya dokumentasi terjatuhnya salah satu kru ke laut dikarenakan paniknya kru lain pada saat kejadian berlangsung
2. Penelitian tidak mendapatkan berita acara pada saat kejadian dikarenakan bersifat rahasia.

C. SARAN

Saran merupakan suatu solusi yang diberikan untuk menyelesaikan permasalahan yang dibahas. Dengan pembahasan mengenai kurang terampilnya anak buah kapal dalam penggunaan alat-alat keselamatan, berikut penulis memberikan saran dari simpulan yang didapat, yaitu:

1. Pihak perusahaan seharusnya melakukan *familiarisasi* sebelum *on board* untuk meningkatkan keterampilan ABK dalam penggunaan alat keselamatan di atas kapal dengan dilakukan perekrutan Anak Buah Kapal (ABK) atau *prior training before on board*.
2. Pihak kapal seharusnya melakukan *familiarisasi* setelah *on board* mengenai alat keselamatan ABK yang lebih optimal dengan begitu kedepannya kru di atas kapal dapat meningkatkan pengetahuan bagaimana tata cara/prosedur penggunaan alat-alat keselamatan, sehingga ABK secara langsung dapat menggunakan alat keselamatan dengan baik dan benar.

DAFTAR PUSTAKA

- Capt. Hj. E. Kartini, MM., M.Mar, 2012, *Hukum Maritim*, CV Budi Utama, Sleman
DIY
- Drs. Poerwanto, 1989/1990, *Keselamatan Kerja*, Rutine
- Noeralim, 2015, *Alat-alat Keselamatan (Life Saving Appliance And Arrangements)*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
- Andoyo, L., Sarwito, S., & Zaman, B, 2015, *Analisis human error terhadap kecelakaan kapal pada sistem kelistrikan berbasis data di kapal. Jurnal Teknik ITS*, 4(1), G10–G14.
- Dyah Savitri, E., & Hermanto, A. W, 2019, *Optimalisasi Penggunaan Alat Keselamatan Kerja Terhadap Tenaga Kerja Bongkar Muat Guna Menunjang Proses Bongkar Muat Di Pelabuhan Semen Indonesia Tuban. Dinamika Bahari*
- Badan Diklat Perhubungan, 2015, *Fire Prevention and Fire Fighting*, Jakarta
- Nadler, 1996, *Ketrampilan Belajar*, Bumi Aksara, Jakarta.
- Nasehudin Syatoridan Gozali Nanang, 2012, *Metode Penelitian Kuantitatif*, Pustaka Setia, Bandung.
- Sugiyono, 2015, *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D)*, CV. Alfabeta, Bandung.

Suryana, 2010, *Metodologi Penelitian Model Praktis Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*, Universitas Pendidikan Indonesia

Aulia Uyun Asalina, Suherman, & Sri Purwantini. 2018, *Optimalisasi Pengetahuan Dan Keterampilan Abk Tentang Prosedur Penggunaan Alat-Alat Pemadam Kebakaran Di Kapal MT. Pematang. Dinamika Bahari*, 8(2), 1949-1959.

R. Tjahjanto, and I. Azis, 2016, "*Analisis Penyebab Terjadinya Kecelakaan Kerja Di Atas Kapal Mv. Cs Brave*," *Kapal: Jurnal Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Kelautan*, vol. 13, no. 1, pp. 13-18, Januari

Chella, Cristiana, 2017 *Optimalisasi Strategi Kesadaran Awak Kapal Terhadap Kepedulian Penggunaan Alat Pelindung Diri Guna Menghindari Terjadinya Kecelakaan Kerja Di M.V. Damai Sejahtera Ii*. Diploma thesis, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Reza, Dwi Setyo Nugroho, 2020, *Peran Safety Officer Terhadap Penggunaan Safety Equipment Untuk Meningkatkan Keselamatan Kerja Crew Di Atas Kapal Mv. Kt 02*. Diploma thesis, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Andoyo, L., Sarwito, S., & Zaman, B. 2015. *Analisis Human Error Terhadap Kecelakaan Kapal Pada Sistem Kelistrikan Berbasis Data Di Kapal*. *Jurnal Teknik ITS*, 4(1), G10–G14.

LAMPIRAN

1. LAMPIRAN HASIL WAWANCARA

LAMPIRAN PERTANYAAN

Narasumber 1

Nama : Capt. Joseph Rondonuwu

Jabatan: Nakhoda

1. Menurut Capt, apakah penyebab dari kejadian terjatuhnya ABK ke laut pada saat pelaksanaan *drill*?

Dari semua yang ada dikapal Nakhoda lah yang bertanggung jawab atas semua yang terjadi di atas kapal. Jadi dari kasus yang terjadi pada saat *drill* sangat fatal sekali yang menyebabkan terjatuhnya anak buah kapal di laut. penyebab dari kasus tersebut karena kru tidak patuh akan tugas-tugas yang telah diberikan.

2. Dari kasus tersebut apa yang harus dilakukan agar tidak terulang kembali kasus tersebut?

Untuk kedepanya seluruh ABK yang di atas kapal memahami tugas masing-masing dan tetap mematuhi prosedur yang telah ditetapkan pada saat *drill*.

Pada saat *drill* juga harus selalu menggunakan alat-alat keselamatan agar terhindar dari kecelakaan kerja karena keselamatan sangat penting. Dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja dibutuhkan kesadaran dan saling mengingatkan akan ABK lain.

Narasumber 2

Nama : *Chief* Doni Siswadi

Jabatan: *Chief officer*

1. Menurut *Chief*, apakah penyebab dari kejadian terjatuhnya ABK ke laut pada saat pelaksanaan *drill*?

Penyebab terjatuhnya ABK ke laut akibat kesalahan penggunaan alat-alat keselamatan yang tidak sesuai dengan standart yang berlaku serta minimnya pengetahuan kru tentang tata cara dan prosedur yang tepat dan sesuai saat menggunakan alat keselamatan.

2. Menurut *Chief*, apa yang harus dilakukan agar terhindar kasus tersebut agar tidak terulang kembali?

Maka untuk menghindari hal-hal tersebut perlu diadakan *familiarisasi* yang rutin kepada terutama pada ABK agar agar menambah wawasan serta yang rutin kepada terutama pada ABK agar agar menambah wawasan serta dapat mengurangi risiko kecelakaan akibat kelalaian atau kesalahan dari kru

Narasumber 3

Nama : *Third* Raymond Sebastian

Jabatan: *Third officer*

1. Menurut *Third*, apakah penyebab dari kejadian terjatuhnya ABK ke laut pada saat pelaksanaan *drill*?

Penyebab dari terjatuhnya ABK kelaut terjadi karena kurang kesadaran dan kepekaan akan penggunaan alat keselamatan terhadap diri sendiri dan ABK lain. Kurangnya *familiarisasi* juga menjadi faktor kasus terjatuhnya ABK ke laut karena padatnya jadwal bongkar muat sehingga terhambatnya pelaksanaan *familiarisasi* di atas kapal.

2. Menurut *Chief*, apa yang harus dilakukan agar terhindar kasus tersebut agar tidak terulang kembali?

Dengan mengadakan *familiarisasi* ke ABK agar menghindari kasus tersebut terulang kembali. Dengan melaksanakan *familiarisasi* seperti: pengenalan tentang FFA (*fire fighting appliances*) dan LSA (*life saving appliances*). Dalam pelaksanaan latihan darurat kru harus tetap mematuhi peraturan yang telah diterapkan dan sesuai SOLAS.

Nakhoda



Capt. Joseph Rondonuwu

2. LAMPIRAN SHIP PARTICULLAR



**PT. SCORPA PRANEDYA
KIRANA TRITYA**

Sat Phone : +870 773 239 571 ----- MMSI 525119099
Ship Mob : +62 812 9962 0619
E-MAIL : shipkiranatritya@gmail.com

SHIPS PARTICULARS

Official No : 390284 Call Sign: YCMA2 I.M.O. No: 9279678
Name : KIRANA TRITYA
Port Register/Nationality : JAKARTA / INDONESIA
Builder : NAIKAI ZOSEN CORPORATION, JAPAN
Date Built (Delivered) : 30 March 2004. Keel laid : 03 June 2003 Launched : 26 Oct 2003
Owner : PT. AEROSEA NIRWANA INDONESIA
Managers/Operator : PT. SCORPA PRANEDYA
Address : Menara Sudirman Building 7th Floor. Suite D.
Jln Jend. Sudirman Kav 60 — Jakarta 12190 — Indonesia
Telp.(62 21) 520 8069, 522 6587, Fax.(62-21) 522 6609, 520 8047
Class : STEEL PETROLEUM PRODUCT CARRIER (<60)
Classification : NIPPON KAIJI KYOKAI (NK)
Engine : HITACHI ZOSEN-MAN B&W 7S35MC
Service speed : 13.7knots Fuel IFO: 18.8MT (LOADED) / 18.2MT (Ballasted) Pitch: 2.915

	Main Dimensions	Tonnages	G.R.T.	N.R.T.
LOA	: 160.00MTRS	International Tonnage	13.310	5.066
LBP	: 152.00MTRS	Dist. Bow to Bridge	128.7 Mtrs	
Breadth	: 27.90MTRS	Dist fm Bridge front to Mid Pt. Man.	48.70Mtrs	
Depth	: 11.20MTRS	Dist. Bow to Mid Pt. Man.	76.00Mtrs	
Height Keel / top Mast	: 37.00MTRS	Dist. Stem to Mid Pt. Man.	80.00Mtrs	

	Displacement	Deadweight	Draft	Freeboard
Tropical	: 24,215MT	19,322MT	7.168meters	4.067 meters
Summer	: 23,667MT	18,774MT	7.022meters	4.213 meters
Winter	: 23,121MT	18,228MT	6.876meters	4.359 meters
Fresh	: 23,668MT	18,775MT	7.180meters	4.055 meters
Displacement (light)	: 4,893MT	F.W. Allowance	= 158mm	TPC = 37.3tonnes/cm

CARGO HANDLING EQUIPMENTS:

Cargo pumps : Taiko Electric driven Hor.screw type = 3 sets
Capacity : 3 x 600 m³/hour x 20 m
Stripping pump : Taiko Electric driven Hor.screw type (1x100m³/hour x 0.98Mpa x 20 m)
Tank Cleaning Pump : Taiko Electric driven Hor.screw type (1x100m³/hour x 0.98Mpa x 20m)
Inert gas system : KASHIWA-PEABODY GAS (CAPACITY 2,250M³)

CARGO TANKS:

10 Tanks : Capacity 100%Full = 23,691.9m³ / 98% = 23,218.062m³
2 Stop Tank : Capacity 100%Full = 876.5m³ / 98% = 858.97m³
TOTAL : 24,568.4M³ 24,077.032M³

Bunker fuel I.F.O. : Capacity 96%Full = 991.901MT
Bunker fuel M.D.O. : Capacity 96%Full = 156.20MT
Fresh water capacity : Capacity 100%Full = 279.71MT

Capt. JOSEPH RONDONUWU
Master of Kirana Tritya

3. LAMPIRAN CREW LIST

IMO CREW LIST

SHIP'S NAME : **KIRANA TRITYA**
 FLAG : **INDONESIA**
 VOY NO. : **03/L/2022**
 DATE : **24-Januari-2022**


GROSS TONNAGE : **13.310 GT**
 ME OUTPUT : **4.900 KW**
 LAST PORT : **BALONGAN**
 PORT OF ARRIVAL : **TUBAN**

NO.	RANK	NAME	CERTIFICATE OF COMPETENCE	SEX	PASSPORT NO.	SEAMAN'S BOOK No.	NATIONALITY	
							EXPIRY DATE	EXPIRY DATE
1	MASTER	JOSEPH RONDONUWU	6200066127N10216	M	C8104017	F037628	03-Sep-1956	65
			CLASS I		2026-Dec-03	2022-Jul-12	INDONESIAN	
2	C/O	DONI SISWADI	6200414122N10118	M	B8435044	F 272507	15-Agu-1988	35
			CLASS I		2023-Mei-14	2023-Jul-07	INDONESIAN	
3	2/O	EDDY PRAJOGO	6200011644M30316	M	B8866912	E 112200	20-Mar-1970	51
			CLASS III		2022-Dec-11	2023-Feb-23	INDONESIAN	
4	3/O	RAYMOND SEBASTIAN	6201657594N20318	M	C7049923	F 122101	26-Feb-1992	29
			CLASS II		2026-Mei-25	2023-Nov-09	INDONESIAN	
5	C/E	BUSTAM	6200252724T10416	M	C7078805	F 228168	02-Apr-1985	36
			CLASS I		2025-Mei-22	2024-Mar-11	INDONESIAN	
6	2/E	ARIF ROMADHONA	6200353393T10320	M	B66116337	F 344206	24-Apr-1988	33
			CLASS I		2022-Apr-05	2023-Jun-08	INDONESIAN	
7	3/E	WIDIA DWI CAHYO	6201229454T20115	M	C 6091257	F 029165	01-Apr-1989	32
			CLASS II		2024-Dec-06	2022-Jul-24	INDONESIAN	
8	4/E	SULISTIYONO	6211754591T30320	M	C 015608	F 120469	19-Mar-1998	23
			CLASS III		2023-Mei-22	2023-Mei-03	INDONESIAN	
9	BOSUN	AGUS PUDYO SUSILO	6201002325340217	M	C1200942	F 159756	04-Mei-1975	46
			ABLE SEAFARER DECK		2023-Sep-25	2023-Sep-28	INDONESIAN	
10	NO.1 OILER	SUKARNI	09101MOLTC(STIP)W-0401	M	C 8094897	F 199516	15-Okt-1959	62
			* WELDING		2026-Agu-20	2023-Dec-04	INDONESIAN	
11	PUMPMAN	ATAUL MANNAN	6201098218420717	M	C3900150	F 140768	19-Agu-1979	42
			ABLE SEAFARER ENGINE		2024-Mei-20	2023-Mei-21	INDONESIAN	
12	ELECT	JAMALUDDIN	6200414819E10217	M	C7933727	E 066755	01-Jan-1974	48
			ETO		2026-Jun-15	2023-Mar-02	INDONESIAN	
13	A/B	RAMA NUGROHO SOEDJONO	6201112392340716	M	B8177710	E 120916	24-Jul-1979	42
			ABLE SEAFARER DECK		2022-Okt-05	2023-Okt-04	INDONESIAN	
14	A/B	SAWALI	6200355677340717	M	C1204403	F 273694	06-Jun-1987	34
			ABLE SEAFARER DECK		2023-Okt-17	2024-Jul-10	INDONESIAN	
15	A/B	FUAD JAVIER HAFIZ	6211842845N30321	M	C1203074	F 158985	13-Mei-1999	22
			CLASS III		2023-Okt-05	2024-Jan-11	INDONESIAN	
16	O/S	SYAIFUL ROHMAN	6211566667010520	M	C72006915	F 213729	05-Sep-1996	25
			BST		2026-Jun-24	2024-Jan-28	INDONESIAN	
17	OILER	RACHMAT HIDAYAT	6211423637420220	M	C 6788970	G 077913	17-Dec-1990	31
			ABLE SEAFARER ENGINE		2025-Apr-24	2024-Jun-25	INDONESIAN	
18	OILER	GOGOT DWI LAKSONO	6211755498T30321	M	C0104759	F 120759	02-Mar-1997	24
			CLASS III		2023-Mei-14	2023-Jun-04	INDONESIAN	
19	OILER	KUNTORO	6211521733T30319	M	C5431027	G 029900	16-Mar-1994	27
			CLASS III		2024-Nov-05	2024-Jan-08	INDONESIAN	
20	C/COOK	KARYONO	041020067	M	C6457907	F 241777	10-Mei-1977	44
			FOOD HANDLING		2025-Feb-12	2024-Jul-10	INDONESIAN	
21	M/MAN	MUSTOFA	0110005542014	M	C 3902312	E 135111	09-Jul-1965	56
			FOOD HANDLING		2024-Jun-18	2023-Dec-08	INDONESIAN	
22	DECK CADET	NANDA ASTRI DEWI	6212017170040320	F	C 7541225	G 059389	23-Dec-1999	22
			BST		2026-Apr-20	2024-Apr-19	INDONESIAN	
23	ENG CADET	RIZA AL FAHROBY TIYONO	6211946530010519	M	C 6525591	F 340141	13-Agu-1999	22
			BST		2025-Agu-25	2023-Mar-26	INDONESIAN	



Capt. JOSEPH RONDONUWU
 MASTER

4. LAMPIRAN MASTERLIST

LIFE BOAT / ABANDON SHIP		
KIRANA TRITYA		
ABANDON	SIGNAL:	GENERAL ALARM ●●●●●●●● ————— "Abandon ship" 3 times. All hands take the muster Station" Announcement of the Master on the ship's public address
MUSTER STATION: Starboard side main deck. (Except for the Bridge Team)		
<p>One Long Blast : Means lower the lifeboat up to the embarkation level.</p> <p>Two Long Blast : Means crew to embark on the lifeboat.</p> <p>Three Long Blast : Means Abandonship !!!!</p>		
Lifeboat No. 1 (Starboard Side)	D U T I E S	Lifeboat No. 2 (Port Side)
Rank		RANK
MASTER (SUPREME COMMANDER)	Life boat master Carry Two-way radio telephone, Binocular. Carry important documents.	CHIEF OFFICER (COXSWAIN)
2ND OFFICER	2nd Boat Commander & assist Coxswain Carry Sextant, EPIRB & SART	3RD OFFICER
CHIEF ENGINEER	In-charge of operation of lifeboat engine Carry important documents, Engine Log Book & flashlight	2ND ENGINEER
3RD ENGINEER	Prepare and operation boat engine Carry Torch lamp and important documents	4TH ENGINEER
BOATSWAIN & ELECT	Prepare embarkation Ladder, In-charge & Standby For Manual lowering lifeboat (Winchman)	FOREMAN
AB B	Secure painter Remove lifeboat lashing fwd	AB A
AB C	Remove lashing Aft Assist Boatswain / Foreman for lowering embarkation Ladder	OILER C
PUMPMAN	Release davit Arm locks Fwd & Aft , Make sure Lifeboat lashing All Secured	ORDINARY SEAMAN
OILER B	Assist chief engineer/2nd eng, set bottom plug Carry emergency tool & additional diesel oil	OILER A
CHIEF COOK	Carry food, First aid medicine, 2 blanket, mineral water	MESS MAN
ENG CADET	Carry immersion suit & line throwing appliances	DECK CADET
<ol style="list-style-type: none"> 1. Chief Officer is second in command and substitutes the key person if Master becomes disable 2. Chief Officer in charge maintenance LSA & FFE 3. 3rd Officer is assist of Chief Officer for maintenance LSA & FFE 4. 3rd Officer in charge for GMDSS Communication 5. 2nd Officer is a 2nd substitutes in charge for GMDSS Communication if 2nd officer in charge as a lifeboat commander as per Muster list 6. Visitor and Supernumerary in emergency go to the bridge following by Master guides 		
<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">SOLAS CH III Reg.37.4.5</div> <div style="text-align: right;">  CAPT. JOSEPH RONDONUWU MASTER OF KIRANA TRITYA </div> </div>		

5. LAMPIRAN EMERGENCY DRILL RECORD

[SP-R084]

PT. SCORPA PRANEDYA

Issued - Rev: 1/04/14 - 01

EMERGENCY DRILL RECORD (FOR SHIP)

Date of Submission: 28 FEB 2022

Voy. No. : DOCKING / 2022Captain: Capt. JOSEPH RONDONUWUShip Name : KIRANA TRITYA

This record for use on board ship is established in accordance with Chapter 8, Readiness and Response for Emergencies of the Safety Management Manual. The record of the drill shall be submitted to the Marine and Technical Department who shall in turn pass to the Designated Person for reference.

The drill report shall include the following items:

1. Nature of Training , Date, Location and scope of the drill

(1) Life Saving Drill : Life Boat Launched & Manouvered

Date : 28 FEB 2022

Time Commence : 11.00 LT Lat. 05° 56.59' S

Time Ended : 12.00 LT Long. 106° 08.02' E

SMI Anchorage Area

Scope of Drill

- 11.00 LT- Master call the port authority by VHF Ch.10 to have permit for launching the lifeboat for conducted Lifeboat Waterbourne Drill ship drill. After permitted conformity by port authority Master Raised Abandon ship alarm sounded followed by public adresser that ship going to drill simulation for "Lifeboat Launching & Manouvered",
- All crew proceed to their respective station wearing lifejacket and bring immersion suit.
- The Master ordered to officers in charge of lifeboat explain to crews about how to launching the lifeboat and made each of crew to know regarding duties and responsibility during boat drill according to emergency muster list.
- Ch. Officer as head of command checking all crew and their equipment and his duties as per muster list.
- Checked equipment inside the lifeboat and showing to all crews how to check pressure lifeboat breathing air system.
- The master instructed to Engineer to teach all crew procedure to start the lifeboat engine and order to crew for started the engine ahead and astern. Checking Rudder with steering to starboard and port side.
- After checked all equipment, officer in change report to master, that lifeboat ready to lowering.
- Master order to Officer in charge of lifeboat for lowering lifeboat into water and then started engine in the water and manouver
- After lifeboat launched and manouverd in the water, lifeboat back in position to bring back to her position on the ship. After lifeboat back in the position from the water, ch officer checked all equipment inside found in good order, engineer checked machinery and battery found in good ordered.
- Evaluated Fast Response Every Crew Should Improve And Understood And Responsible For Own Duty
- 12.00 LT- The drill was finish and adjourned..

Recorded: occasional

[MAY 2021]

Retention: 5 years

[SP-R084]

PT. SCORPA PRANEDYA

Issued - Rev: 1/04/14 - 01

EMERGENCY DRILL RECORD (FOR SHIP)

2. Participants in the drill : As attached

3 Master as the responsible person on board shall apply prompt action to any non-conformity found on board to prevent further expansion of the non-conformity in accordance with Chapter 11, Management of Non-conformity item 3.3.

If the equipment and machinery were found to be faulty during the drill, appropriate action should be applied after considering the situation and condition at that moment. The description of the trouble shall be recorded in [SP-R102 Hull and Engine Trouble Report] and submit to the Technical section.

Following (as a minimum) to be checked during life saving drill:

Life raft, LSA, Immersion Suit, Thermal Protective Aid : GOOD ORDER

BA and EEBD

FFA (Fix CO2 system, Hypermist, Foam, Portable Fire : GOOD ORDER

Extinguisher, Fire Blanket, Foam Applicator, ISC,

Emergency Fire Pump

Fireman Outfit, General Alarm and Public Addressor, : GOOD ORDER

Fire Detecting and Alarm System, Pyrotecnics,

Line Throwing Appliances, Gas Detector

Oxygen Resusciator, Lifeboat & Rescue Boats, : GOOD ORDER

4 Master feed back :

- Evaluated to all participant Fast Response Every Crew Should Improve, Understood and Responsible For Own Duty.
- Crew on duty already briefed by C/O and 3/O after drill held



Capt. JOSEPH RONDONUWU
Master of Kirana Tritya

Recorded: occasional

[MAY 2021]

Retention: 5 years

6. LAMPIRAN FOTO PENURUNAN LIFEBOAT



7. LAMPIRAN RECORD OF TRAINING BEFORE JOINING VESSEL

[SP-R064B]

PT. SCORPA PRANEDYA

Issued - Rev: 1/04/14 - 01

Record of Training before Joining Vessel

NAME OF VESSEL : _____

RANK / NAME OF JOINER : _____

DATE / EMBARKATION PORT : _____

ACKNOWLEDGEMENT OF TRAINING

1. I understood the following items briefed by the designated Instructor of the Manning Company :

- i) Introduction and familiarization of Company SQEH (ISM, ISO & EMS) & ISPS system onboard.
- ii) Company and vessel's Rules & Regulations for familiarization including D&A policy.
- iii) Job guidance and description of embarking vessel as per "SQM-S.031 Seaman's Functions and Duties".
- iv) Safety & Health Knowledge, (Including familiarization of Personal Protective Equipment as well as Elementary First Aid.)
- v) Pre onboard English education and training for better communications onboard.
- vi) Onboard Safety awareness and Basic Seamanship education.
- vii) Importance of keeping good harmony/relationship with other crew members.
- viii) Orientation on Work & Rest Hours requirements of STCW to be observed onboard.
- ix) Good onboard working attitude and discipline.
- x) Additional training with Audio visual training aids for better understanding.
- xi) Knowledge of actions to be taken on Marine Environment pollution prevention and other emergencies.

2. I understood following items explained as per the Crewing agreement/Contract :

- i) Terms and contract of Employment (including salary).
- ii) Terms and condition of Working Agreement onboard.
- iii) Company/Master's Standing and Special orders.
- iv) Crew Insurance and Seaman Union matters.
- v) As per attached SP-R435 Crew Covenant.

The above familiarization training has been completed with satisfactory results.

Remarks (If Any) :

Noted and acknowledged by

Checked and Briefed by

Date : _____

Crewing Section

Recorded: occasional

Retention: 5 years

8. LAMPIRAN RECORD TRAINING OF JOINING ON VESSEL

[SP-R065]

PT. SCORPA PRANEDYA

Issued - Rev: 1/04/14 - 01

**Record of Training on Joining Vessel
(STCW A-VI/1, SOLAS Chapter III Reg. 19-2.1/3.2/4.1/4.2)**

NAME OF VESSEL : _____

RANK / NAME OF JOINER: _____

DATE / EMBARKATION PORT: _____

Part 1. On board Familiarization and Orientation.**(To be carried out as soon as possible and not later than 24hours after join ship)****I understood the following briefing/familiarization by designated Instructor as per Master:**

- i) Communicate with other crew on board on Elementary Safety matters and made understood of the safety symbols, signs and alarm signals.
- ii) Know what to do if:
 - A person falls overboard,
 - Fire or smoke is detected, or
 - When the fire or abandon ship alarm is sounded.
- iii) Identify muster and embarkation stations as well as emergency escape routes.
- iv) Don a life-jacket or immersion suit.
- v) When to raise the alarm and basic operating knowledge of the portable fire extinguishers.
- vi) Know how to take immediate action upon encountering an accident or other medical emergency and their follow-up procedures.
- vii) Able to close and open the fire-proof and water-tight doors fitted in this particular ship other than those for hull openings.
- viii) Personal Protective Equipments (PPE) requirements.
- ix) Operation familiarization of GMDSS and VDR equipment. (Applicable to ALL Deck Officers only).

Date of completion: _____

Part 2. On-board Training and Instructions.**(To be carried out as soon as possible and not later than 02 weeks after join ship)****I have received and understood the following training by designated Instructor as per Master:**

- i) The specific equipments that the Seafarer will be using or operating.
- ii) The specific Watch keeping procedures and arrangements that the Seafarer will be assigned to.
- iii) Duties and responsibilities during emergencies as per Muster List.
- iv) The Environmental protection procedures and arrangements that the Seafarer will be assigned to.
- v) Operation and use of the ship's life rafts / boats.
- vi) Hypothermia and its first aid treatment as well as other necessary first aid procedures.
- vii) Special instructions necessary for use of the ship's life-saving appliances in severe

Recorded: occasional

[Type text]

Retention: 5 years

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Nanda Astri Dewi
2. Tempat, Tanggal Lahir : Boyolali, 23 Desember 1999
3. NIT : 561911127100 N
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Perempuan
6. Golongan Darah : O
7. Alamat : Ringinsari RT.16 RW.02, Randusari, Teras, Boyolali
8. Nama Orang Tua
 - Ayah : Dalmanto
 - Ibu : Dwi Muryani
9. Riwayat Pendidikan
 - SD : SDN Cemoro
 - SMP : SMPN 1 Teras
 - SMA : SMAN 3 Boyolali
 - Perguruan Tinggi : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
10. Praktek Laut :
 - a. Nama Perusahaan : PT. Scorpa Pranedyia
 - Alamat : Kawasan Mega Kuningan, Jl. Mega Kuningan Timur No. Kav. 12 A, Kuningan, Kuningan Timur
 - Divisi/bagian : *Deck Cadet*
 - Masa Praktek : 10 Agustus 2021 – 9 Februari 2022