



**PERAN NAKHODA DALAM MENINGKATKAN BUDAYA
KESELAMATAN PELAYARAN DI MT. KARTIKA 1**

SKRIPSI

Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang


Oleh

DONY WICAKSONO

561911137138 N

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

Lampiran 13 : Contoh Lembar Pengajuan Judul Skripsi

	FORMULIR USULAN JUDUL SKRIPSI	No SOP	
		Tgl ditetapkan	
		Revisi	
		Tglrevisi	
		Tgldiberlakukan	

LEMBAR USULAN JUDUL SKRIPSI

Nama Taruna : DONY WICAKSONO

NIT : 561911137138

Semester / Prodi : 7 / NAUTIKA

Judul skripsi yang akan diajukan yaitu :

“ PERAN NAHKODA DALAM MENINGKATKAN BUDAYA KESELAMATAN PELAYARAN DI KAPAL MT. KARTIKA 1 ”

RUMUSAN MASALAH:

1. Bagaimana peran nahkoda dalam meningkatkan budaya keselamatan pelayaran di kapal MT. Kartika 1?
2. Bagaimana upaya yang diperlukan untuk meningkatkan budaya keselamatan pelayaran di kapal MT. Kartika 1?

DOSEN PEMBIMBING

Pembimbing I (Materi)

: Capt TRIKISMANTORO, M.M. M.Mar

Pembimbing II (Metode Penulisan)

: PRITHA KURNIASIH, M.Sc

Mengetahui / Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II

Semarang, 3 November 2022
Yang Mengajukan Judul

DONY WICAKSONO
NIT . 561911137138 N

Mengetahui / Menyetujui
KETUA PROGRAM STUDI NAUTIKA

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

HALAMAN PERSETUJUAN
PERAN NAKHODA DALAM MENINGKATKAN BUDAYA
KESELAMATAN PELAYARAN DI MT. KARTIKA 1

DISUSUN OLEH:

DONY WICAKSONO

NIT. 561911137138 N

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

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,

Dosen Pembimbing I
Materi



MANUNGKU TRINATA PRAMUDHITA, S.Si.T, MPd
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19770323 201012 1 001

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan



PRITHA KURNIASIH, M.Sc
Penata Tk I (III/d)
NIP. 19831220 201012 2 003

Mengetahui

Ketua Program Studi Nautika



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

9
08²³.

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “PERAN NAKHODA DALAM MENINGKATKAN BUDAYA KESELAMATAN PELAYARAN DI MT. KARTIKA 1” karya,

Nama : Dony Wicaksono

NIT : 561911137138 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan dihadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi,Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, Tanggal

Semarang,

PENGUJI

Penguji I : ARYA WIDIATMAJA, S.Si.T, M.Si
Penata (III/c)
NIP. 198309112009121003

Penguji II : MANUNGKU TRINATA PRAMUDHITA, S.Si.T., M.Pd
Penata Tk I (III/d)
NIP. 197703232010121001

Penguji III : PRANYOTO, S.Pi, M.AP.
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 196102142015101001

Mengetahui

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

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

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Dony Wicaksono

NIT : 561911137138 N

Program studi : Nautika

Skripsi dengan judul **“PERAN NAKHODA DALAM MENINGKATKAN BUDAYA KESELAMATAN DI MT. KARTIKA 1”**.

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,




DONY WICAKSONO
NIT. 5619111371538 N

MOTTO 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 :

- 
- The logo of Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang is a circular emblem. It features a central shield with a yellow background and a red border. The shield is divided into four quadrants by a white cross. The top-left quadrant is red with the word 'EKA' in white. The top-right quadrant is red with the word 'BHARATA' in white. The bottom-left quadrant is red with the word 'SAMUDRA' in white. The bottom-right quadrant is red with the word 'PANGKALAN' in white. The shield is surrounded by a yellow banner at the top with the text 'POLITEKNIK ILMU PELAYARAN' and a yellow banner at the bottom with the text 'SEMARANG'. The shield is also surrounded by a wreath of yellow leaves. The entire logo is set against a white background with yellow decorative elements on the sides.
1. Kepada kedua orang tua tercinta, Bapak Alm.Suwarno dan Ibu Mursidah yang senantiasa memberikan dukungan dan doa.
 2. Bapak Manungku Trinata Pramudhita, S.Si.T, M.Pd. selaku dosen pembimbing I.
 3. Pritha Kurniasih, M.Sc. selaku dosen pembimbing II.
 4. Seluruh dosen pengajar dan Civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
 5. Keluarga besar MT. Kartika 1 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 **“PERAN NAKHODA DALAM MENINGKATKAN BUDAYA KESELAMATAN DI MT. KARTIKA 1”**.

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.

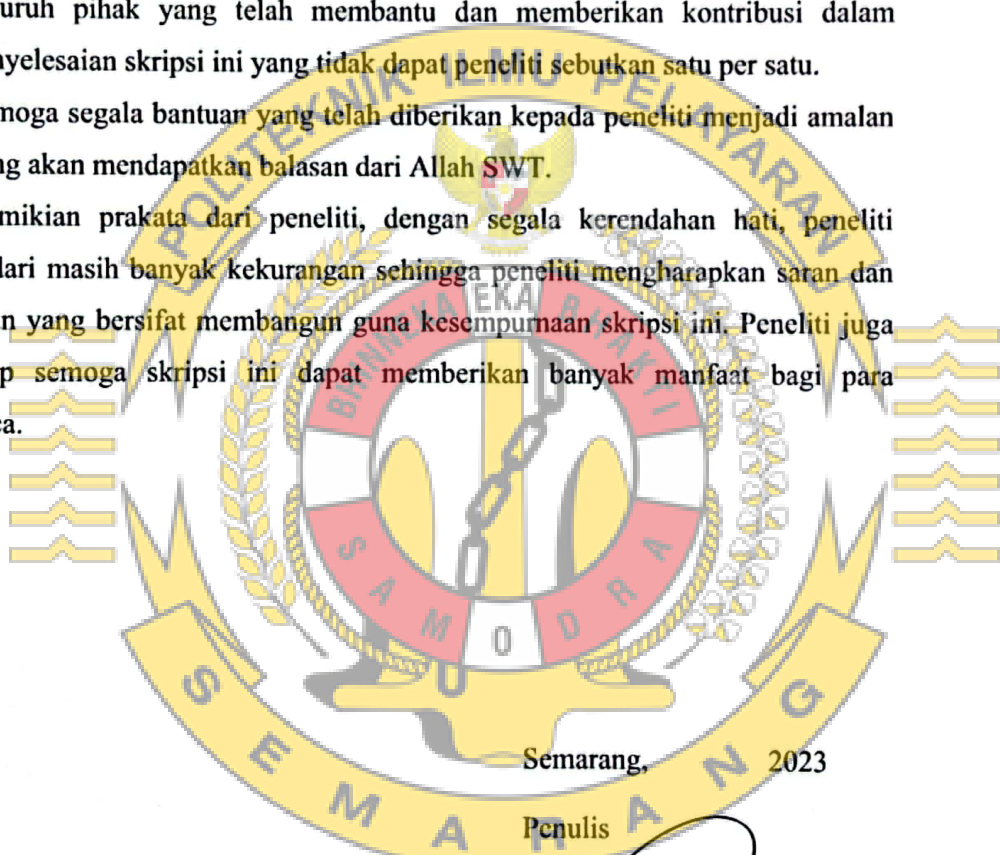
Dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini, peneliti mendapat banyak dukungan, bimbingan, dan bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dengan penuh rasa hormat peneliti menyampaikan banyak ucapan terima kasih kepada :

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 Manungku Trinata Pramudhita, S.Si.T, M.Pd. selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab memberikan dukungan, bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi.
4. Ibu Pritha Kurniasih, M. Sc. 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 Mursidah selaku orang tua tercinta dan Wahyu Anjar saudara saya 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. Keluarga besar MT. Kartika 1 yang mendukung penelitian ini, terkhusus pada Capt. Syamsul alam, Capt. Jestor Dongoran dan *Chief* Alwi Wahyudi Arbi serta *Second* Mawardi Irwanto Saputra , yang telah memberi banyak bimbingan, bantuan dan kepercayaan penuh untuk belajar.
8. Seluruh rekan seperjuangan *batch* LVI.
9. 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 balasan 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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Dony Wicaksono', is written over the printed name.

DONY WICAKSONO
561911137138 N

ABSTRAKSI

Wicaksono, Dony, NIT. 561911137138 N, 2023, “Peran Nakhoda dalam Meningkatkan Budaya Keselamatan di MT.Kartika 1”, Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Manungku Trinata Pramudhita, S.Si.T., M.Pd., Pembimbing II: Pritha Kurniasih, M. Sc.

Nakhoda menjadi pihak utama yang bertanggung jawab atas keselamatan kapal beserta awak kapal selama kapal berlayar maupun sedang melakukan kegiatan bongkar muat. Peran Nakhoda sangat dibutuhkan dalam meningkatkan budaya keselamatan pelayaran. Hal tersebut berkaitan dengan adanya tanggung jawab penuh seorang Nakhoda dalam menjamin keselamatan keseluruhan awak kapal beserta muatan yang berada di dalam kapal. Oleh karena itu, dapat disusun rumusan masalah penelitian berupa apa saja peran dan upaya Nakhoda dalam meningkatkan budaya keselamatan pelayaran di MT.Kartika 1.

Metode penelitian menggunakan metode kualitatif dengan sumber data yang digunakan adalah sumber data primer dan sekunder yang diperoleh melalui wawancara, observasi, dokumentasi, dan studi kepustakaan. Penelitian dilaksanakan pada tanggal 31 Agustus 2021 sampai dengan 31 Agustus 2022. Selama periode tersebut, kapal MT.Kartika 1 memuat *Crude Palm Oil (CPO)*. Berdasarkan hasil analisis data, peran Nakhoda sangat dibutuhkan untuk meningkatkan budaya keselamatan di MT.Kartika 1. Hal ini didukung dengan hasil wawancara tatap muka dengan crew on deck dan Nakhoda, serta hasil observasi ketika *drill* berlangsung.

Hasil penelitian menunjukkan penerapan budaya keselamatan pelayaran di MT. Kartika 1 pelaksanaannya masih belum dilakukan secara penuh. Peran Nakhoda dalam meningkatkan budaya keselamatan pelayaran di MT. Kartika 1 yaitu Nakhoda memberikan motivasi atau dorongan untuk meningkatkan kinerja dan pengetahuan awak kapal tentang pentingnya keselamatan pelayaran. Upaya-upaya yang dilakukan Nakhoda untuk meningkatkan budaya keselamatan pelayaran di MT. Kartika adalah dengan memberikan pelatihan, meningkatkan pengawasan, dan memberikan instruksi tentang sistem manajemen keselamatan yang berlaku.

Kata Kunci: Nakhoda, Budaya Keselamatan, Pelayaran

ABSTRACT

Wicaksono, Dony, NIT. 561911137138 N, 2023, “*The Captain's Role in Improving Safety Culture at MT.Kartika 1*”, Thesis. Diploma Program IV, Nautical Studies Program, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Supervisor I: Manungku Trinata Pramudhita, S.Sc.T., M.Pd., Supervisor II: Pritha Kurniasih, M. Sc.

The captain is the main party responsible for the ship's and its crew's safety while the vessel is sailing or carrying out loading and unloading activities. The role of the skipper is needed to improve the culture of shipping safety. This relates to the full responsibility of a captain in ensuring the safety of the entire crew and the cargo on board. Therefore, the research problem formulation can be formulated in the form of what are the roles and efforts of the skipper in improving the shipping safety culture at MT. Kartika 1.

The research method uses qualitative methods with data sources used are primary and secondary data sources obtained through interviews, observation, documentation, and literature studies. The research was carried out from 31 August 2021 to 31 August 2022. During this period, the ship MT. Kartika 1 loaded Crude Palm Oil (CPO). Based on the data analysis results, the skipper's role is needed to improve the safety culture at MT. Kartika 1. This is supported by the results of face-to-face interviews with the crew on deck and the skipper and the effects of observations during the drill.

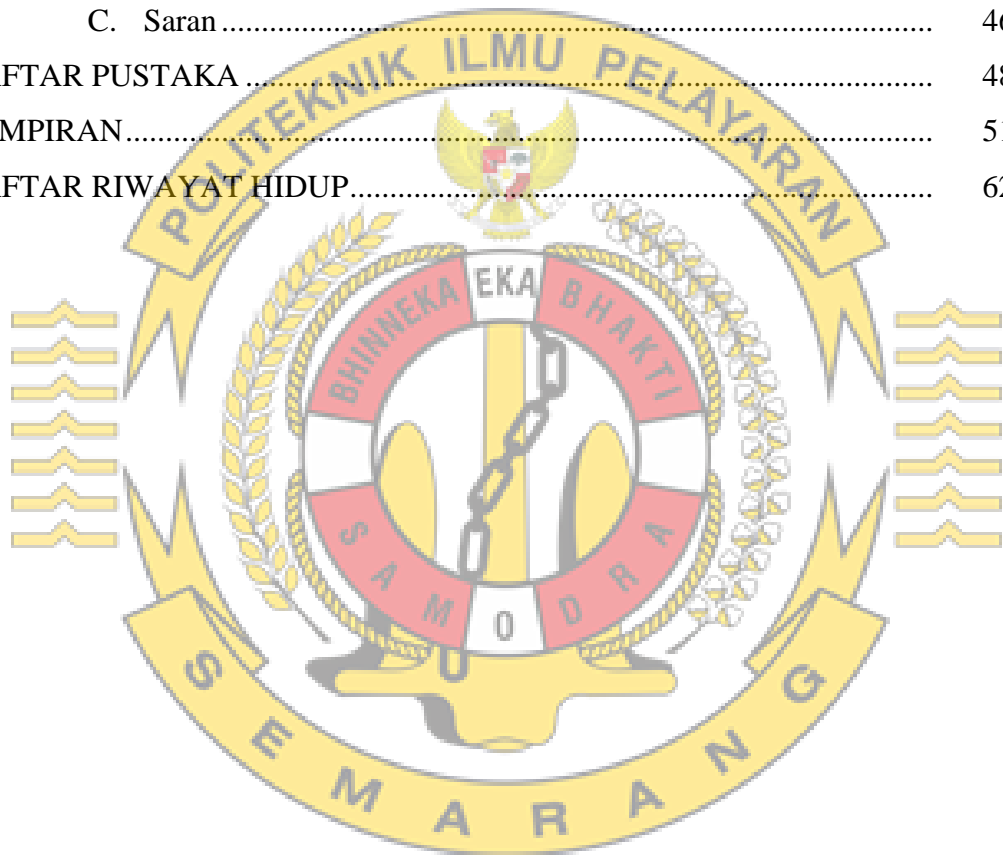
The study results show the application of a shipping safety culture in MT. Kartika 1 implementation has not been carried out in full—the role of the skipper in improving the culture of shipping safety at MT. Kartika 1, namely the skipper, provides motivation or encouragement to improve the performance and knowledge of the crew about the importance of shipping safety—the efforts made by the skipper to enhance the shipping safety culture at MT. Kartika 1 is to provide training, improve supervision, and provide instructions on the applicable safety management system.

Keywords: *Captain, Safety Culture, Shipping.*

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI	viii
<i>ABSTRACT</i>	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian.....	6
C. Rumusan Masalah.....	6
D. Tujuan Penelitian.....	6
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	7
BAB II KAJIAN TEORI.....	8
A. Deskripsi Teori.....	8
B. Kerangka Penelitian.....	15
BAB III METODE PENELITIAN.....	17
A. Metode Penelitian.....	17
B. Lokasi Penelitian.....	18
C. Sampel Sumber Data Penelitian.....	19
D. Teknik Pengumpulan Data.....	20
E. Instrumen Penelitian.....	22
F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....	23
G. Pengujian Keabsahan Data.....	25
BAB IV HASIL PENELITIAN.....	27

A. Gambaran Konteks Penelitian	27
B. Deskripsi Data	31
C. Temuan	32
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	34
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	44
A. Simpulan.....	44
B. Keterbatasan Penelitian	45
C. Saran	46
DAFTAR PUSTAKA	48
LAMPIRAN.....	51
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	62



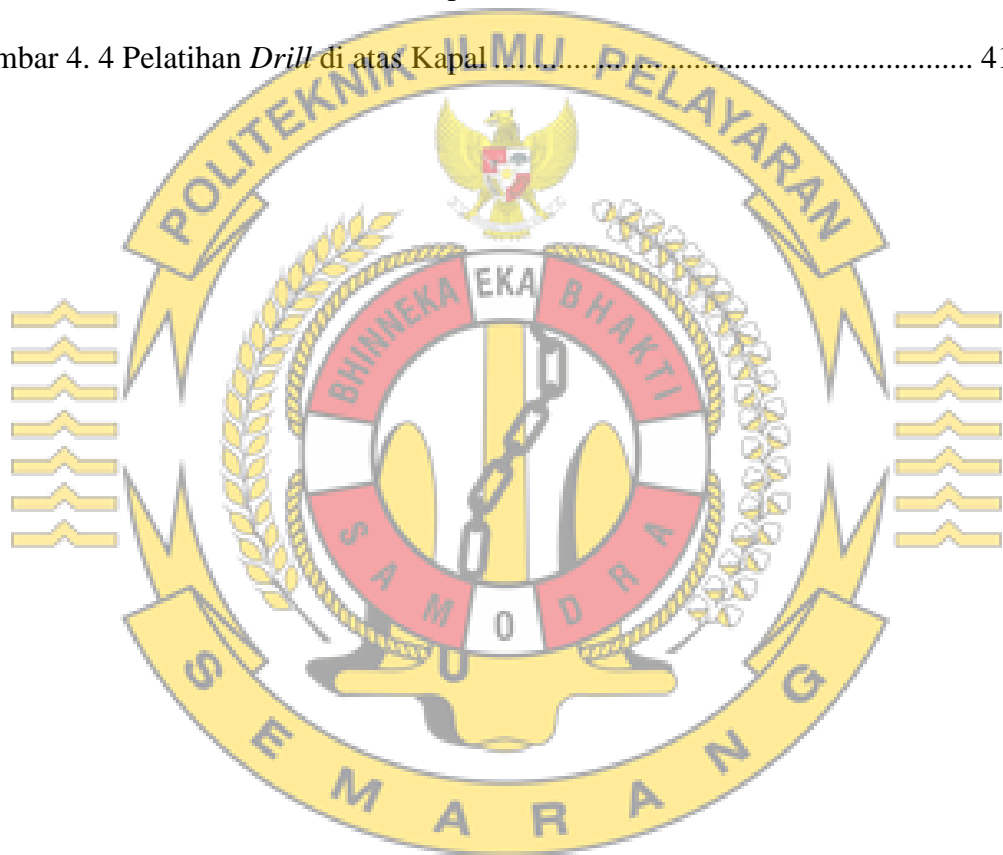
DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 <i>ship particular</i> MT Kartika 1	18
Tabel 4. 1 <i>Ship Particular</i> MT. Kartika 1	28
Tabel 4. 2 <i>Crew List</i> MT. Kartika 1	30



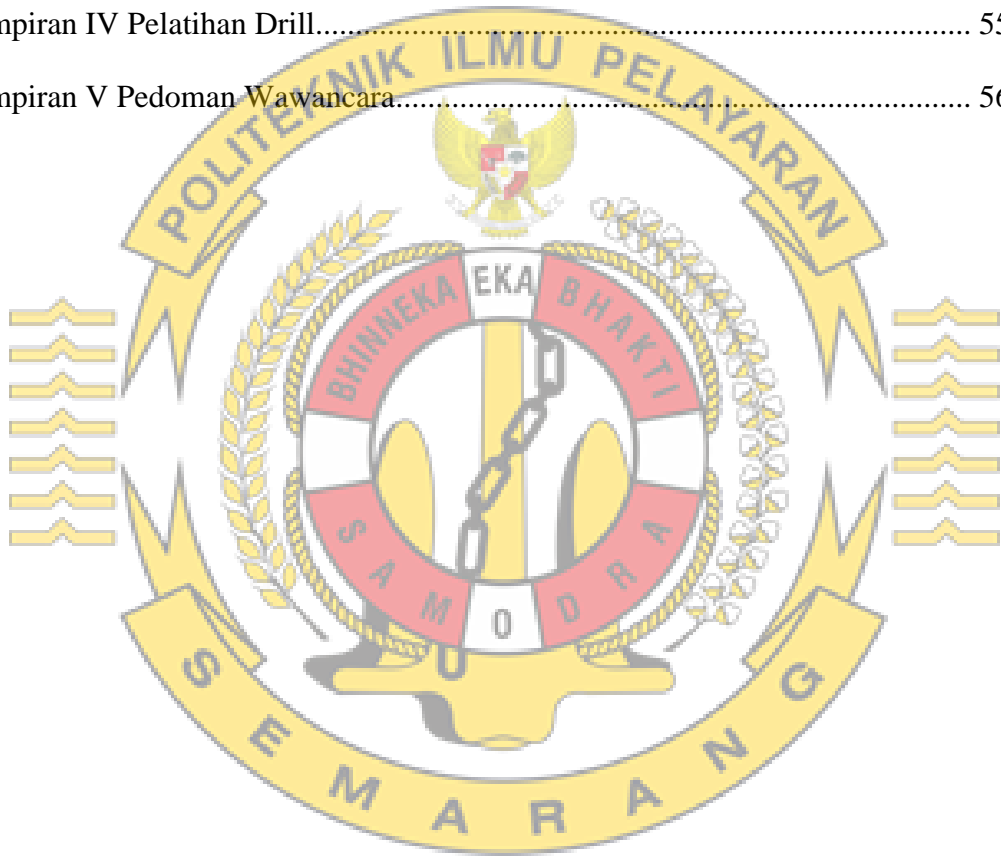
DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian	16
Gambar 3. 1 Triangulasi Data	25
Gambar 4. 1 Pelaksanaan <i>Safety Meeting</i> di atas Kapal	37
Gambar 4. 2 Familiarisasi Alat-alat Keselamatan.....	38
Gambar 4. 3 Pelatihan <i>Drill</i> di atas Kapal	41
Gambar 4. 4 Pelatihan <i>Drill</i> di atas Kapal	41



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran I Crew List MT. Kartika 1	51
Lampiran II Data Kapal MT. Kartika 1	52
Lampiran III Safety Meeting.....	53
Lampiran IV Pelatihan Drill.....	55
Lampiran V Pedoman Wawancara.....	56



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia sehingga mendapatkan julukan negara maritim. Tentunya keberadaan pelayaran sebagai moda transportasi sangat dibutuhkan sebagai penghubung transportasi antar pulau. Hal tersebut menjadikan pengangkutan barang melewati jalur laut sebagai pilihan satu-satunya untuk menghubungkan pulau-pulau di Indonesia. Pengangkutan barang melalui jalur laut merupakan moda transportasi yang dianggap tepat daripada moda transportasi yang lain. Kondisi tersebut disebabkan oleh beberapa faktor antara lain yaitu biaya pengangkutan lebih murah dibandingkan pengangkutan lain, serta mampu mengangkut barang dalam skala yang besar bahkan hingga ratusan ribu ton. Salah satu contoh misalnya, dalam mengangkut batu bara dari satu pulau ke pulau yang lain atau dari satu negara ke negara yang lain tidak memungkinkan menggunakan transportasi udara. Hal ini karena transportasi udara tidak memiliki kapasitas angkut yang besar dan biaya bahan bakarnya mahal.

Demi berjalannya roda perekonomian di Indonesia kegiatan pelayaran selalu melekat dalam penyaluran barang-barang logistik yang dibutuhkan masyarakat. Semua bahan-bahan yang dibutuhkan masyarakat diangkut dari satu pelabuhan ke pelabuhan yang lainnya. Kondisi tersebut menyebabkan tingginya tingkat pelayaran di perairan Indonesia. Aktivitas pelayaran yang

tinggi mengakibatkan rentan terjadinya kecelakaan dilaut yang mempengaruhi keselamatan pelayaran. Keselamatan pelayaran secara Internasional tertera dalam *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974* Regulasi IX yakni *International Safety Management Code (ISM Code)* yang berlaku bagi semua karpal yang melakukan pelayaran antara pelabuhan-pelabuhan di dunia. Keselamatan pelayaran merupakan aspek penting yang menjadi penentu di dunia pelayaran. Pengabaian keselamatan pelayaran akan berpotensi menambah biaya apabila terjadi kecelakaan saat kapal berlayar. Minimnya kesadaran akan pentingnya keselamatan. Pelayaran disebabkan oleh rendahnya manajemen keselamatan kapal termasuk kompetensi dan pengetahuan sumber daya manusia.

Hal lain yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran adalah perawatan terhadap alat-alat navigasi. Alat-alat navigasi harus terjamin kondisinya dan selalu siap dipakai segala kondisi. Perwira yang bertanggung jawab secara khusus terhadap alat-alat navigasi adalah mualim II (*second officer*). Setiap bulan mualim II harus melakukan pengecekan terkait kondisi alat-alat navigasi dan keselamatan. Perwira kapal memiliki tanggung jawab dan tugas masing-masing serta menyusun laporan kantor pelayaran dalam bentuk *hardcopy* maupun *softcopy*. Apabila terdapat alat navigasi dan keselamatan yang kondisinya buruk atau tidak memenuhi kriteria minimal, maka perusahaan harus mengganti atau mengirim teknisi untuk dilakukan perbaikan. Hal yang sering terjadi adalah dilakukannya penggantian alat-alat navigasi dan keselamatan yang sudah *expired*.

Tingginya angka kecelakaan kapal memberikan banyak kerugian seperti memakan korban dari *crew* kapal dan penumpang yang tewas dalam insiden kecelakaan dilaut. Selain itu, dapat menyebabkan pencemaran terhadap lingkungan laut jika muatan yang dibawa dalam bentuk muatan cair yang berbahaya. Sumber daya manusia masih menjadi hal utama yang harus diperhatikan oleh perusahaan pelayaran terutama pada saat *recruitment* awak kapal. Adanya sumber daya manusia yang mumpuni, maka tugas dan tanggung jawab yang diberikan oleh perusahaan kepada awak kapal akan terlaksana dengan baik. Pemilihan sumber daya manusia pelaut merupakan pokok utama yang harus memenuhi kriteria minimal demi terjaminnya keselamatan suatu pelayaran.

Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada Pasal 1 butir 32 menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhan, dan lingkungan maritim. Selain itu, keselamatan pelayaran juga dapat didefinisikan sebagai segala hal yang ada dan dapat dikembangkan dalam kaitannya dengan tindakan pencegahan kecelakaan pada saat pelaksanaan kerja di bidang pelayaran Nurhasanah et. al, (2015). Sumber daya awak kapal seringkali dinyatakan sebagai faktor utama penyebab terjadinya suatu kecelakaan. Bagi masyarakat awam, berita-berita tentang kecelakaan transportasi dengan awak kapal sebagai penyebabnya sering diartikan sebagai kesalahan manusia seperti masinis, pandu, kapten kapal, dan lainnya

Pada saat peneliti melaksanakan praktik laut, peneliti berkesempatan untuk praktik laut di MT Kartika 1. Kapal tanker merupakan kapal yang memuat bahan cair, bisa berupa *crude oil*, *product oil*, dan bahan cair lainnya. Peneliti melakukan kegiatan prala di MT Kartika 1 selama satu tahun penuh, terhitung mulai tanggal 30 Agustus 2021 sampai 30 Agustus 2022. Ketika peneliti melaksanakan kegiatan praktik laut, terdapat 10 *Cargo Oil Tank*, yaitu 5 tangki bagian *port side* dan 5 tangki bagian *starboard*. Selama peneliti praktik laut, kapal hanya memuat satu jenis muatan saja yaitu *Crude Palm Oil (CPO)*.

Kapal ini memuat *CPO* di dua Pelabuhan yaitu Pelabuhan Jayapura dan Pelabuhan Demta. Demta merupakan sebuah distrik yang terletak sekitar kurang lebih 40 Nautical Mile di sebelah barat Jayapura. Di sebelah utara Teluk Demta terdapat bangkai kapal karam yang sudah berkarat. Peristiwa tersebut diperkirakan terjadi akibat lokasi dermaga yang berada di teluk sempit sehingga ketika kapal masuk pelabuhan dihimpit batu karang dan gunung pada kedua sisi kanan dan kiri. Kondisi tersebut perlu kewaspadaan dalam melakukan *manouver* kapal sehingga dapat meminimalisir potensi kapal karam atau tubrukan dengan kapal lain. Selama peneliti melaksanakan kegiatan praktik laut di MT. Kartika 1 tidak pernah memasuki pelabuhan pada saat malam hari karena dianggap berbahaya bagi keselamatan pelayaran. Hal tersebut harus diperhatikan dan menjadi tanggung jawab bersama.

Terkait dengan keselamatan pelayaran peran Nakhoda yang menjadi kunci dalam pelaksanaan keselamatan pelayaran. Nakhoda menjadi prioritas bertanggung jawab atas keselamatan kapal beserta awak kapal selama kapal

berlayar maupun sedang melakukan kegiatan bongkar muat. Hal ini dijelaskan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 1 Tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa Nakhoda merupakan pemimpin tertinggi di kapal yang mempunyai bertanggung jawab dan mempunyai wewenang berdasarkan peraturan perundang-undangan.

Namun demikian fakta yang terjadi di lapangan. Walaupun Nakhoda melakukan tugas dan tanggung jawab dengan sebaik-baiknya, masih ditemukan permasalahan tentang kurangnya pemahaman keselamatan pelayaran di kalangan anak buah kapal. Dalam melaksanakan tugasnya, Nakhoda dibantu oleh para mualim, yakni mualim 1, mualim 2, dan mualim 3. Di beberapa kondisi, terdapat kapal yang menggunakan mualim 4. Semua itu tergantung kebutuhan kapal dan jumlah minimum awak kapal.

Selain Nakhoda, anak buah kapal juga berpengaruh terhadap keselamatan penumpang. Peran Nakhoda dalam keselamatan pelayaran sangat penting karena tugas fungsi dan wewenangnya sangat strategis. Peran tersebut berkaitan dengan adanya tanggung jawab penuh dalam menjamin keselamatan keseluruhan awak kapal beserta muatan yang berada di dalam kapal. Oleh karena itu, peneliti melakukan penelitian yang berjudul "PERAN NAKHODA DALAM MENINGKATKAN BUDAYA KESELAMATAN PELAYARAN DI MT.KARTIKA 1". Penelitian bertujuan untuk mengetahui peran nahkoda dalam meningkatkan budaya keselamatan pelayaran di MT. Kartika 1 sehingga dapat terwujud sistem keselamatan yang tanggap dan efektif dalam meminimalisir kecelakaan kerja.

B. Fokus Penelitian

Keselamatan pelayaran menjadi suatu yang penting dalam dunia kemaritiman. Tingginya kasus kecelakaan kapal dilaut seperti kebakaran (*fire*), kebocoran (*leaking*), tubrukan (*collision*), kapal kandas (*grounding*), kapal terbalik (*capsizing*) Sebagian besar kasus disebabkan oleh faktor manusia dan minimnya ketersediaan peralatan penunjang keselamatan di kapal. Peneliti memberikan batasan masalah terkait minimnya ketersediaan peralatan penunjang keselamatan pelayaran yang ada di MT.Kartika 1. Peneliti juga membahas terkait kurangnya pengetahuan dan keterampilan awak kapal dalam meningkatkan keselamatan pelayaran pada saat menghadapi keadaan darurat.

C. Rumusan Masalah

Rumusan masalah pada penelitian ini adalah :

1. Bagaimana peran Nakhoda dalam meningkatkan budaya keselamatan pelayaran di MT Kartika 1 ?
2. Apa saja upaya yang dilakukan Nakhoda dalam meningkatkan budaya keselamatan pelayaran di MT Kartika 1 ?

D. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penyusunan skripsi ini sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui peran Nakhoda dalam meningkatkan budaya keselamatan di MT.Kartika 1.
2. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan Nakhoda dalam meningkatkan budaya keselamatan pelayaran di MT. Kartika 1 .

E. Manfaat Hasil Penelitian

Diharapkan dan hasil penelitian yang peneliti lakukan ini, dapat memberikan manfaat baik secara teoritis maupun praktis. Adapun manfaat dan hasil penyusunan penelitian ini adalah :

1. Secara Teoritis

Dengan adanya penulisan skripsi ini diharapkan pembaca dapat memahami dan mengaplikasikan peraturan-peraturan yang tercantum di dalam SOLAS (*Safety of Life At Sea*), guna meningkatkan budaya keselamatan di atas kapal bukan hanya ditujukan Nakhoda, namun kepada seluruh awak kapal agar peningkatan budaya keselamatan pelayaran berjalan dengan maksimal.

2. Secara Praktis

Dengan membaca skripsi ini, pembaca dapat menguasai atau belajar bagaimana cara menanamkan budaya keselamatan di atas kapal dan meminimalisir hal-hal yang membahayakan keselamatan pelayaran dengan beberapa langkah-langkah yang telah dikaji dalam skripsi ini.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Pada bab peneliti akan menguraikan landasan teori yang terkait skripsi dengan judul "Peran Nakhoda dalam Meningkatkan Budaya Keselamatan Pelayaran di Kartika 1". Oleh karena itu, penulis akan menjelaskan terlebih dahulu terkait pengertian serta definisi-definisi untuk memberikan pemahaman yang lebih jelas, yang kemudian dilengkapi dengan kerangka penelitian.

1. Peran

Pengertian Peran Menurut Biddle dan Thomas dalam Sarwono (2016, 224), menyatakan bahwa peran adalah serangkaian batasan perilaku yang diharapkan dan pemegang posisi tertentu. Peran dapat diartikan sebagai suatu aktivitas yang dikerjakan atau diperankan oleh seorang yang memiliki jabatan atau kedudukan dalam suatu struktur organisasi. Peran terdiri atas satu atau beberapa tugas yang harus dilaksanakan oleh seseorang atau suatu kelompok untuk mengemban tanggung jawab yang diharapkan. Dengan kata lain, peran berarti sekumpulan tugas dan tanggung jawab yang harus dijalankan oleh seseorang yang telah dipercaya untuk menjalankan suatu kedudukan kepadanya agar tercapai tujuan kelompok.

2. Nakhoda

1) Pengertian Nakhoda

Nakhoda adalah salah seorang anak buah kapal yang menjabat sebagai pimpinan tertinggi di kapal dan bertanggung jawab serta mempunyai wewenang tertentu dan menyeluruh, sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (Utomo, 2017)

Menurut UU No 17 Tahun 2008 Pasal 137 Ayat (1) dan (2) tentang pengertian Nakhoda adalah pemimpin di atas kapal yang mempunyai wewenang sebagai penegak hukum dan bertanggung jawab atas kapal secara menyeluruh (keselamatan, keamanan dan ketertiban di atas kapal) serta mencakup muatan yang dibawa kapal itu sendiri. Kapal mengangkut barang melalui laut, sebagai pemimpin tertinggi di kapal Nakhoda wajib memberi arahan tentang pemeliharaan muatan yang baik kepada mualim yang bertanggung jawab khusus bagian kargo atau muatan, yaitu mualim.

- 2) Nakhoda dalam melaksanakan peran dan tanggung jawabnya, wajib melaksanakan kegiatan pelayaran sesuai dengan undang-undang pelayaran yang berlaku. Dalam menjalankan perannya, Nakhoda harus selalu mengingatkan tugas dan tanggung jawab masing-masing awak kapal, supaya terjamin keselamatan kapal pada saat berlayar. Sebagai contoh, mualim 1 yang bertanggung jawab tentang muatan kapal. mualim 2 yang bertanggung jawab tentang peralatan navigasi dan media kapal. mualim 3 yang bertanggung jawab tentang alat-alat keselamatan (*safety*

equipment), dokumen kapal, dan dokumen *crew* kapal. Semua tugas mualim selalu berkaitan tentang keselamatan pelayaran, yang mana sebagai penanggung jawab teratas adalah Nakhoda (*master*).

3) Peran dan Tanggung jawab Nakhoda

Dalam menjamin keselamatan kapal, selain unsur alam. unsur manusia memiliki peran yang sangat besar didalamnya melaksanakan fungsi manajemen keselamatan kapal, ada juga kelompok unsur manusia yang berperan dalam manajemen keselamatan kapal yaitu pengusaha (operator) Nakhoda dan pengawas kapal Pongky & Baswan (2016). Unsur kelompok manusia yang berperan dalam menjaga keselamatan pelayaran, salah satunya Nakhoda di kapal tentunya memiliki tugas dan tanggung jawab yang harus dijalankan. Dalam hal itu, menjadi tanggung jawab Nakhoda untuk membawa keselamatan seluruh awak kapal beserta muatannya ke dalam dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya dengan selamat Utomo (2017).

Nakhoda punya wewenang dan tanggung jawab penuh untuk pelayaran yang baik berkaitan dengan keselamatan kapal kargo, penumpang, keselamatan kru kapal dan memotivasi awak kapal untuk selalu memperhatikan dan patuh persyaratan sistem manajemen keselamatan (Sitepu, 2018). Nakhoda menciptakan suasana kerja yang nyaman selalu siap memberikan arahan tentang masalah yang timbul dalam menjalankan tugas dan tanggung

Jawab dalam menyelesaikan pekerjaan. Nakhoda harus menanggung akibat dari setiap kelalaian atau kegiatan yang disengaja yang mengakibatkan kerugian material atau non-material dimintai pertanggungjawaban secara hukum Barit (2021)

Nakhoda juga memiliki peranan dalam mengambil keputusan yang berkaitan dengan kepentingan penumpang dalam kapal guna menegakkan budaya keselamatan pelayaran. Menurut Utomo (2017) bahwa peranan dan perTanggung jawaban Nakhoda adalah sebagai berikut

- a) Melengkapi kapalnya dengan sempurna.
- b) Mengawaki kapal dengan benar prosedur aturan.
- c) Membuat kapal laik laut.
- d) Bertanggung jawab atas keselamatan kapal pesiar.
- e) Bertanggung jawab atas keselamatan para pelaut di atas kapal,
- f) Mematuhi perintah pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan yang berlaku.

3. Keselamatan Pelayaran

a. Pengertian Keselamatan Pelayaran

Menurut Barit (2021), keselamatan pelayaran adalah segala sesuatu yang dimungkinkan dan dapat ditegakkan dengan langkah-langkah keselamatan untuk mencegah terjadinya kecelakaan pada saat melakukan aktivitas pelayaran. Keselamatan pelayaran adalah keselamatan kapal saat sebelum berlayar, selama berlayar, serta selama

kegiatan bongkar muat. Dalam hal ini berarti keselamatan kapal itu sendiri, keselamatan kru kapal serta keselamatan dan keamanan muatan kapal dari kerusakan Utomo (2017). Keamanan dan keselamatan pelayaran merupakan faktor yang sangat penting untuk mendukung kelancaran transportasi laut dan mencegahnya terjadi kecelakaan dimana penentuan alur pelayaran dimaksudkan untuk menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran Lasse (2014). Rendahnya keamanan dan keselamatan pelayaran bisa disebabkan oleh lemahnya manajemen sumber daya manusia (pendidikan, kompetensi, kondisi kerja, jam kerja) dan manajemen proses.

Menurut Hendrawan (2019), keselamatan dan keamanan pelayaran dalam hal ini menjadi suatu kebijakan utama yang seharusnya mendapatkan prioritas pada pengaman darat mendukung kelancaran transportasi laut. Indonesia sebagai negara kepulauan. Dalam hal ini, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran merupakan syarat terpenuhinya kriteria keselamatan dan keamanan kapal yang menyangkut pengangkutan di perairan, pelabuhan, dan lingkungan laut.

Di sisi lain, keselamatan pelayaran akan dapat diwujudkan apabila sumber daya manusianya mendukung keterampilan dan pengetahuan yang terlibat dalam pengoperasian alat transportasi (kapal) dilaut faktor penting dalam mewujudkan keselamatan dan keamanan di lingkungan

laut tidak peduli seberapa bagus kapal itu dibuat atau seberapa canggih teknologi, fasilitas, dan peralatan yang ada di dalamnya, jika ditangani oleh orang yang tidak memiliki pengetahuan atau pengalaman yang diperlukan untuk perkenaan yang ada maka semuanya akan sia-sia.

b. Peralatan Keselamatan Kapal

Peralatan atau perlengkapan keselamatan adalah semua peralatan yang digunakan untuk melindungi kru juga penumpang pada dalam kondisi darurat (Hendrawan, 2019). Setiap kapal harus memenuhi persyaratan laik laut kapal yang dibuktikan dengan sertifikat antara lain keselamatan kapal, pengawakan kapal, manajemen keselamatan operasi kapal dan pencegahan pencemaran dan kapal, dan status hukum kapal. Ketersediaan fasilitas keselamatan kapal di kapal telah sesuai dengan kebutuhan yang diperlukan maka dan itu harus dipergunakan sebaik-baiknya. Juga perlu dilakukan perbaikan kualitas melalui pemeliharaan secara intensif Hendrawan (2019).

Alat keselamatan lain yang wajib dimiliki kapal untuk laik laut adalah alat yang digunakan oleh penumpang pada saat terjadi kecelakaan dalam pelayaran, dimana alat tersebut dapat menyelamatkan nyawa penumpang sehingga harus memenuhi spesifikasi sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Pelayaran Pasal 70. Secara umum, jenis-jenis peralatan keselamatan adalah :

- 1) Alat bantuan pribadi (pelampung)

- 2) Sekoci dayung
- 3) Sekoci darurat kembang
- 4) Sekoci
- 5) Alat terapung
- 6) Alat peluncur

4. Standar Internasional Keselamatan Pelayaran

a. SOLAS (*Safety Life at Sea*) 1974

SOLAS (*Safety Life at Sea*) Tahun 1974 merupakan konvensi internasional yang berisi terkait persyaratan dan kriteria kapal untuk dapat menjaga keselamatan jiwa dilaut guna mencegah atau mengurangi kecelakaan yang melibatkan kapal, awak kapal, dan muatan demi keselamatan pelayaran. Sebagaimana telah disempurnakan pada aturan internasional ini tercantum ketentuan sebagai berikut:

- 1) Konstruksi (struktur, stabilitas, permesinan, instalasi listrik, proteksi kebakaran, detektor kebakaran dan pemadam api).
- 2) Komunikasi radio, keselamatan navigasi.
- 3) Alat bantu, seperti pelampung, sekoci, rakit penyelamat.
- 4) Penerapan ketentuan untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan pengiriman termasuk aplikasi Peraturan Manajemen Keselamatan Internasional (*ISM Code*) dan Peraturan Internasional Keamanan Fasilitas Kapal dan Pelabuhan (*ISPS Code*)

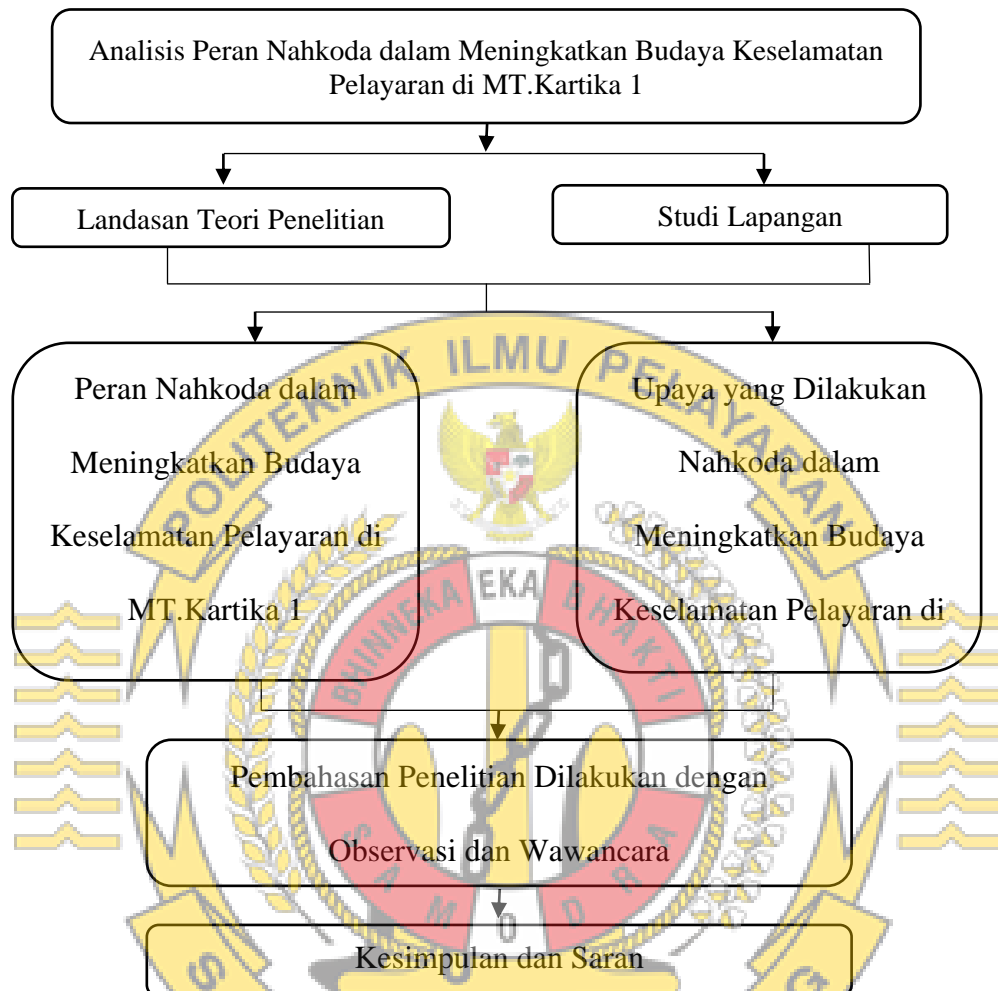
b. *ISM Code*

ISM Code merupakan standar Internasional untuk manajemen keselamatan dalam operasi kapal dan inisiatif untuk menghentikan atau mengatur pencemaran lingkungan Peraturan Manajemen Keselamatan Internasional (*ISM Code*) sebagai salah satu aturan yang dikeluarkan oleh *International Maritime Organization (IMO)* terkait manajemen keselamatan kapal dan perlindungan lingkungan laut sebagai tanggapan atas kesadaran akan pentingnya faktor manusia dan kebutuhan untuk meningkatkan manajemen operasional kapal di mencegah kecelakaan kapal, manusia, kargo, dan harta benda serta mencegah pencemaran lingkungan laut yang juga tercantum dalam Konvensi SOLAS Pongky & Baswan (2016).

B. Kerangka Penelitian

Dalam rangka untuk memudahkan pembahasan skripsi mengenai analisa peran Nakhoda dalam meningkatkan budaya keselamatan pelayaran di MT. Kartika 1, maka peneliti membuat suatu kerangka penelitian sebagai berikut :

Kerangka Penelitian



Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian

Sumber : Analisis Peneliti, 2023

Berdasarkan uraian bagan di atas dapat diketahui hasil analisis peran Nakhoda dalam meningkatkan budaya keselamatan pelayaran di MT.Kartika 1. Dari permasalahan tersebut dapat diketahui upaya-upaya yang perlu dilakukan.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil pembahasan dari penelitian yang telah dilakukan pada bab sebelumnya, maka dapat diperoleh kesimpulan bahwa permasalahan yang ada di dalam penelitian ini adalah kurangnya keterampilan dan pengetahuan kru kapal dalam memahami keselamatan pelayaran di MT. Kartika 1.

1. Penerapan budaya keselamatan pelayaran di MT. Kartika 1 saat ini pelaksanaannya masih belum dilakukan secara penuh oleh setiap awak kapal. Hal ini dikarenakan sebagian kru kapal yang masih belum paham terkait prosedur keselamatan, seperti prosedur saat penurunan *lifeboat*, prosedur bongkar muat yang aman (*safety*) di *deck*. Namun, terdapat beberapa hal terkait budaya keselamatan pelayaran yang sudah diterapkan di MT. Kartika 1 yaitu menciptakan lingkungan kerja yang aman dan nyaman, saling mengingatkan dan memberikan pengetahuan tentang pentingnya menggunakan perlengkapan keselamatan kerja bagi seluruh awak kapal, serta melakukan *maintenance* alat-alat penunjang keselamatan secara berkala.

2. Peran Nakhoda dalam meningkatkan budaya keselamatan pelayaran di MT. Kartika 1 yaitu Nakhoda memberikan motivasi atau dorongan untuk meningkatkan kinerja dan pengetahuan awak kapal, Nakhoda berperan

dalam memberikan arahan dan mengingatkan akan pentingnya keselamatan pelayaran, Nakhoda berperan dalam melakukan familiarisasi terkait penggunaan alat-alat keselamatan, Nakhoda berperan dalam memastikan kelayakan kapal saat berlayar, serta Nakhoda berperan dalam memastikan keseluruhan awak kapal memahami prosedur keselamatan.

3. Upaya-upaya yang dilakukan Nakhoda untuk meningkatkan budaya keselamatan pelayaran di MT. Kartika 1, seperti dilaksanakan pelatihan *drill* secara rutin dan berkala sebagai kegiatan pelatihan keselamatan untuk menghadapi kondisi darurat, pengecekan dan kondisi peralatan keselamatan dan memastikan alat tersebut berfungsi dengan baik, mengawasi segala bentuk pelaksanaan kegiatan di atas kapal untuk meminimalisir resiko kecelakaan kerja dengan memberi instruksi yang tepat, serta mengikuti regulasi dan aturan sistem manajemen keselamatan yang berlaku sehingga dapat terhindar dari segala bentuk aktivitas yang berbahaya

B. Keterbatasan Penelitian

Penelitian merupakan sesuatu yang membatasi peneliti dalam melakukan penelitian suatu karya ilmiah. Faktor keterbatasan yang peneliti alami selama melakukan penelitian antara lain:

1. Penelitian yang dilakukan terbatas pada peran Nakhoda yang dianggap mampu dalam mendorong peningkatan budaya keselamatan pelayaran di MT. Kartika 1 Tempat pelaksanaan penelitian di kapal peneliti yaitu MT

Kartika 1 dan jumlah informan yang dijadikan sebagai narasumber wawancara hanya 4 orang kru kapal yaitu *officer* dan kru dek.

2. Tempat pelaksanaan penelitian di kapal peneliti yaitu MT. Kartika 1 jumlah informan yang dijadikan sebagai narasumber wawancara hanya 4 orang kru kapal yaitu *officer* dan kru dek.

C. Saran

Berdasarkan hasil dari pembahasan, simpulan, serta keterbatasan masalah yang telah dijelaskan sebelumnya, peneliti akan memberikan saran terkait dengan budaya keselamatan pelayaran di MT. Kartika 1.

1. Terkait dengan adanya kendala atau masalah yang ditimbulkan karena kurangnya pengetahuan dan keterampilan awak kapal saat menerapkan prosedur keselamatan di MT. Kartika 1 sebaiknya perusahaan perlu melakukan proses recruitment anak buah kapal yang berkompeten dan pengadaan *BJST (Before Join Safety Training)*, dan pengadaan *safety meeting* maupun familiarisasi alat-alat keselamatan oleh Nakhoda secara rutin dan berkala.
2. Dalam mengatasi masalah ketidaklengkapan alat-alat penunjang keselamatan di MT. Kartika 1, sebaiknya perlu dilakukan perawatan alat-alat keselamatan sesuai prosedur dan penyediaan *spare part* (suku cadang) diatas kapal sehingga alat-alat tersebut dapat selalu digunakan dalam kondisi yang baik.
3. Sebagai pihak yang bertanggung jawab secara penuh atas keselamatan pelayaran di MT Kartika 1, Nakhoda tentunya dalam menjalankan segala

bentuk kegiatan di atas kapal didasarkan pada regulasi atau aturan-aturan terkait sistem keselamatan yang berlaku untuk menunjang keselamatan, serta memastikan kapal layak untuk melakukan aktivitas pelayaran.



DAFTAR PUSTAKA

- Adityatjahja, A. 2022. *Tanggung Jawab Nahkoda Dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut. Jurnal Sans Teknologi Transportasi Maritim*, 4(1), 22-27.
- Andry, M. A., & Yuliani, F. 2014. *Implementasi kebijakan keselamatan pelayaran. Jurnal Administrasi Pembangunan*, 2(3), 259-264.
- Barit, B. 2021. *Pertanggung jawaban Nakhoda di Atas Kapal Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Journal of Law (Jurnal Ilmu Hukum)*, 71, 186-198.
- Guritno, S. 2019. *Peran Nahkoda Dalam Meningkatkan Kinerja Abk Di atas Kapal. JURNAL SAINS DAN TEKNOLOGI MARITIM*, 12, 165-175.
- Hadi, S. 2017. *Pemeriksaan Keabsahan data penelitian kualitatif pada skripsi. Jurnal Ilmu Pendidikan*, 221.
- Harahap, N. 2020. *Penelitian kualitatif. Jurnal Ilmu Pendidikan*, 221.
- Hendrawan, A. 2019. *Analisa Indikator Keselamatan Pelayaran Pada Kapal Niaga. Samtara. Jurnal Ilmiah Hmu-Ilmu Maritim*, 302, 53-59.
- Lasse, D. A. 2014. *Keselamatan pelayaran di lingkungan teritorial pelabuhan dan pemanduan kapal. Jakarta: Raja Grafindo Persada.*
- Majid, A. 2017. *Analisis Data Penelitian Kualitatif. Jakarta: Aksara Timur.*
- Nurhasanah, N., Joni, A., & Shabrina, N. 2015. *Persepsi Crew dan Manajemen dalam Penerapan ISM Code Bagi Keselamatan Pelayaran dan Perlindungan Lingkungan Laut. Proceeding SENDI U*, 978-979.
- Pasolong, Harbani. 2016. *Teori administrasi public. Bandung: Alfabeta.*

- Patayang, M., & ia, R. 2019. *Penerapan Elemen ISM Code Untuk Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 2002 tentang Pelayaran*.
- Pongky & Baswan. 2016. *Evaluasi Sistem Manajemen Peralatan Keselamatan Pelayaran Pada Accommodation Work Barge Elang Biru 507*. Studi Kasus: PT. Meindo Elang Indah. IDENTIFIKASI, 21, 11-18.
- Rijali, A. 2019. *Analisis data kualitatif Al hadharah* Jurnal Ilmu Dakwah, 17033, 81-95.
- Santosa, A., & Sinaga, E. A. (2020). *Peran Tanggung Jawab Nakhoda dan Syahbandar Terhadap Keselamatan Pelayaran Melalui Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang*. Jurnal Sains dan Teknologi Maritim, 2011, 29-42.
- Santoso, H. B., & Dillyanto, P. 2020. *Budaya Keselamatan dan Model Kepemimpinan Keselamatan Dalam Menjamin Terwujudnya Motivasi Keselamatan Pelayaran Kapal Niaga dengan Moderasi Sistem Manajemen Keselamatan (ISM Code)*. Jurnal Mantim Polimarin, 611, 17-25.
- Sarwono, Sarlito, Wirawan. 2016. *Teori-Teori Psikologi Sosial*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Sitepu, F. 2018). *Peranan Nakhoda dalam Memotivasi Semangat Kerja Kru di Atas Kapal KN*. BIMA SAKTI. Dinamika Bahari, 82, 2119-2126.
- SOLAS (*Safety Life at Sea*) Tahun 1974.
- Sugiyono, D. 2013. *Metode penelitian pendidikan pendekatan kuantitatif, kualitatif dan R&D*. Bandung: ALFABETA.

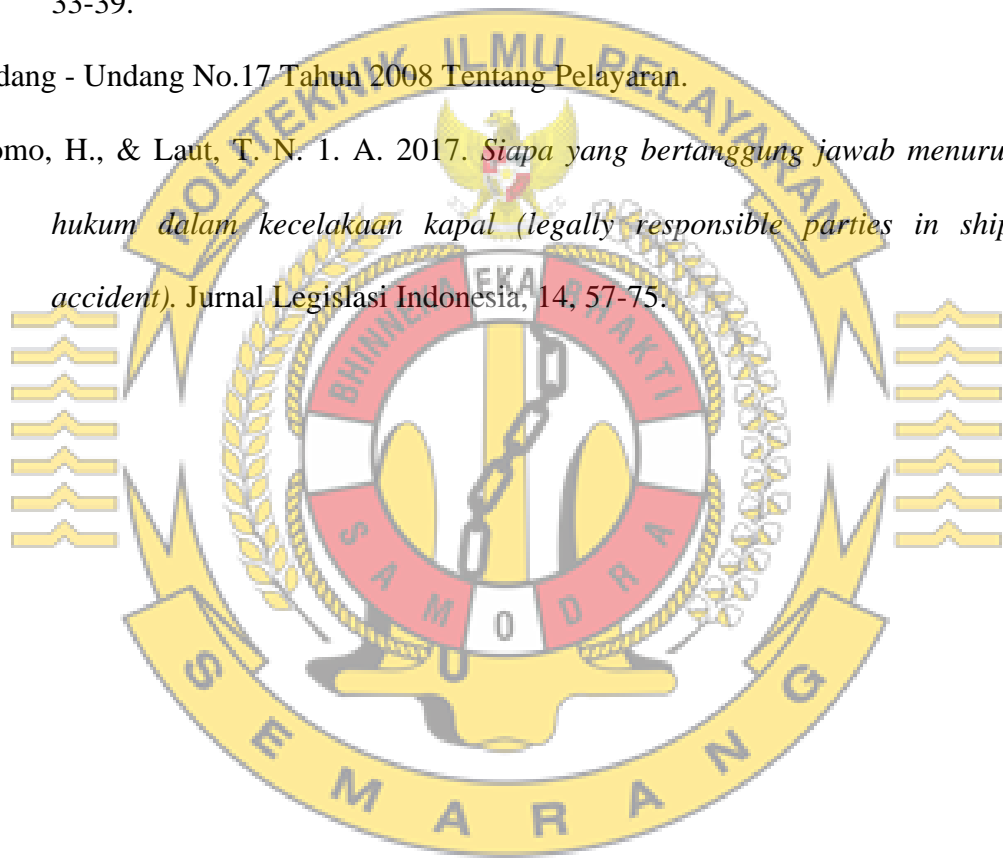
Sugiyono, D. 2018. *Penelitian kualitatif*. Bandung: ALFABETA.

Sugiyono, D. 2019. *Metode penelitian pendidikan pendekatan kuantitatif, kualitatif dan R&D*. Bandung: ALFABETA.

Suryani, D., Pratiwi, A. Y., & Hendrawan, A. 2018. *Peran syahbandar dalam keselamatan pelayaran*. *Saintara. Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim*, 2(2), 33-39.

Undang - Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Utomo, H., & Laut, T. N. I. A. 2017. *Siapa yang bertanggung jawab menurut hukum dalam kecelakaan kapal (legally responsible parties in ship accident)*. *Jurnal Legislasi Indonesia*, 14, 57-75.



LAMPIRAN

Lampiran I Crew List MT. Kartika 1

NO	NAME	RANK	DATE SIGN ON	CERTIFICATE	COC CERTIFICATE NUMBER	BST NUMBER	SEAMEN BOOK	
							NO	EXP
1	Syamsul Alam	Master	28-09-2021	ANT I	6201017356N10421	6201017356010419	F 291125	Nov 2022
2	Syahrul Yunus	Ch. Off	27-12-2021	ANT II	6201015301N20418	6201015301010620	F 072689	Oct 2022
3	Mawardi Irwanto Saputra	2 nd . Off	27-12-2021	ANT III	6211811650N30121	6211811650010118	F 188318	Nov 2023
4	Irwan	Ch. Eng	28-11-2020	ATT II	6200017929T20415	6200017929010622	F 325721	Jan 2023
5	Ichbal Setya Tirtana	2 nd . EngK	07-07-2020	ATT III	6201341762T30116	6201341762010121	F 341321	Mar 2023
6	Apriansyah Putra Satrio	3 rd . Eng	29-04-2021	ATT III	6211409398T30118	6211409398010118	E 068828	Jan 2024
7	Bergias Sado	Bosun	25-06-2021	ABLE-D	6201334075340716	6201334075340721	F 160405	Oct 2023
8	Sugito	AB I	28-11-2020	ANT V	6201339626M52420	6201339626392421	F 175856	Feb 2024
9	Pascal F.A Panurat	AB II	25-08-2021	ANT V	6201560392M50218	6201560392012717	G 049569	Dec 2023
10	Pratama Yoga	AB III	27-12-2021	ABLE - D	6211741465330718	6211741465010317	F 096452	Feb 2023
11	Awaluddin	Oiler/Man	25-06-2021	ATT-V	6200477285S50617	6200477285010617	F 136647	Jun 2023
12	Sulaeman	Oiler	15-05-2021	ABLE-E	6211531365420617	6211531365010620	E 008423	Sept 2022
13	Martinus Senohadi	Cook	20-08-2020	FOODHANDLING	040418013	6201341089010322	F 148527	Mar 2024
14	Dony Wicaksono	Cadet Deck	30-08-2021	BST	-	6212014099010320	G 059481	Apr 2024
15	Antu Rizal Abdila	Cadet Engine	30-08-2021	BST	-	6212015615010120	G 0414013	Jan 2024

Lampiran II Data Kapal MT. Kartika 1

Nama	MT. Kartika 1
Panggilan	YBVB2
Kebangsaan	Indonesia
Tahun Pembuatan	24 Agustus 2017
Jenis Kapal	<i>CRUDE OIL CARRIER</i>
Nomor IMO	9828728
Badan Klasifikasi	NK
Panjang Kapal Keseluruhan	80.00 meter
Berat Kotor	2.529 Ton
Berat Bersih	1.2521 Ton
<i>Deadweight</i>	4057,980 meter kubik
Volume Muatan 100% penuh	4247,200 meter kubik
Volume Ballast 100 % penuh	2288,35 meter kubik
Lebar Kapal	20 meter
Kedalaman Kapal	5,5 meter
<i>Main Engine</i>	<i>Type : YANMAR 6AYM-WET</i> <i>MCR/CSR : 2 × 829 HP, 1900 RPM</i>
<i>Propeller</i>	<i>Type : FPP,5 BLADES PTCH</i> <i>Diameter : 2,08 meter</i>
<i>Service Speed</i>	<i>9.0 knots</i>

Lampiran III Safety Meeting





Lampiran IV Pelatihan Drill



Lampiran V Pedoman Wawancara

Salah satu teknik pengumpulan data di dalam suatu penelitian ini ialah wawancara. Peneliti melakukan sesi tanya jawab dengan narasumber perwira dek, bosun, ab dan 0s di atas kapal Kartika 1 untuk mendapatkan informasi terkait rumusan masalah pada penelitian yang berjudul “Peran Nakhoda dalam Meningkatkan Budaya Keselamatan Pelayaran di MT. Kartika 1”. Berikut daftar pertanyaan terkait rumusan masalah dan identitas responden yang tertera

Identitas Responden

No. Responden :

Nama lengkap :

Lokasi wawancara :

Jenis kelamin :

Jabatan :

Kebangsaan :

Adapun pertanyaan yang ditanyakan peneliti yaitu

Laporan Penelitian

Hasil Wawancara |

Identitas Responden

No Responden :01

Nama lengkap :Syamsul Alam

Lokasi wawancara : MT. Kartika 1

Jenis kelamin :Laki-Laki

Jabatan :Captain

Kebangsaan :Indonesia

Pertanyaan yang diberikan untuk dijawab oleh responden adalah sebagai berikut

1. Bagaimana penerapan budaya keselamatan pelayaran di MT. Kartika 1”?

Jawab

Penerapan budaya keselamatan pelayaran di MT. Kartika 1 yaitu dilakukan dengan mengimplementasikan NAF Code sebagai pedoman atau pembelajaran

yang mengarah ke perbaikan sistem secara terus-menerus sehingga dapat mengurangi angka atau resiko kecelakaan

2. Apa saja kendala yang dihadapi dalam menerapkan budaya keselamatan pelayaran di MT. Kartika 1?

Jawab

Beberapa kendala yang dihadapi dalam menerapkan budaya keselamatan pelayaran di MT. Karuka 1 diantaranya

- a. Ketidakterampilan dan ketidakcakapan ABK dalam mematuhi kedisiplinan aturan kerja
- b. Kurangnya pengetahuan ABK tentang pentingnya keselamatan di atas Kapal
- c. Tidak adanya BJST (Before Join Safety Training) di kantor sebelum join sehingga tidak mampu melihat secara objektif kemampuan yang dimiliki oleh masing-masing kru

3. Bagaimana peran Nakhoda dalam meningkatkan budaya keselamatan pelayaran di MT. Kartika 1?

Jawab :

Peran Nakhoda dalam meningkatkan budaya keselamatan pelayaran di MT. Kartika 1 yaitu dengan melakukan familiarisasi kru mengenai prosedur keselamatan kerja di atas kapal. Selain itu, Nakhoda juga berperan dalam memberikan arah atau membantu dalam memotivasi ABK untuk meningkatkan budaya keselamatan di kapal.

4. Apa saja upaya yang dilakukan Nakhoda dalam meningkatkan budaya keselamatan pelayaran di MT. Kartika 1?

Jawab

Upaya yang dilakukan Nakhoda dalam meningkatkan budaya keselamatan pelayaran di MT. Kartika

- a. Melakukan pengawasan serta mengikuti aturan keselamatan
- b. Memberi perintah dan instruksi yang tepat
- c. Melaporkan kekurangan kepada manajemen atau perusahaan
- d. Mengikuti regulasi dan aturan sistem manajemen keselamatan yang berlaku di kapal

Laporan Penelitian

Hasil Wawancara 1

Identitas Responden

No Responden :02
 Nama lengkap :Alwi Wahyudi Arbi
 Lokasi wawancara :MT. Kartika 1
 Jenis kelamin :Laki-Laki
 Jabatan :Chief Officer
 Kebangsaan :Indonesia

Pertanyaan yang diberikan untuk dijawab oleh responden adalah sebagai berikut

1. Bagaimana penerapan budaya keselamatan pelayaran di MT. Karuka 1”

Jawab

Adapun budaya keselamatan pelayaran yang diterapkan di MT. Karuka 1 yaitu menciptakan lingkungan kerja yang aman dan nyaman serta memberikan pengetahuan tentang penggunaan perlengkapan keselamatan kerja bagi awak kapal, contohnya seperti memakai Personal Protective Egupment (PPE) pada saat bekerja, seperti memakai *safety* helmet, pelindung badan atau wearpack atau coverall, *safety* shoes, *safety* gloves, dan eyeglass.

2. Apa yang menjadi tugas dan tanggung jawab Chef Officer dalam meningkatkan budaya keselamatan pelayaran di MT Kartika 1?

Jawab

Tugas dan tanggung jawab Cluef Officer dalam meningkatkan budaya keselamatan pelayaran di MT. Kartika 1, yaitu: Sebagai chiefofficer harus selalu merealisasikan dan memastikan ABK di atas MT. Kartika 1 selalu memakai alat keselamatan dengan lengkap sehingga dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan pada saat bekerja.

3. Apa saja kendala yang dihadapi dalam menerapkan budaya keselamatan pelayaran di MT. Kartika 1?

Jawab :

Kendala yang dihadapi dalam menerapkan budaya keselamatan pelayaran di MT. Kartika 1 yaitu terdapat beberapa crew yang lalai dalam memakai alat

keselamatan PPE Oleh karena itu, saya sebagai CO harus mengingatkan kepada crew untuk memakai peralatan lengkap PPE agar mengurangi terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal MT. Kartika 1

Laporan Penelitian

Hasil Wawancara |

Identitas Responden

No Responden :03

Nama lengkap :Mawardi Irwanto Saputra

Lokasi wawancara : MT. Kartika 1

Jenis kelamin :Laki-Laki

Jabatan :Second Officer

Kebangsaan :Indonesia

Pertanyaan yang diberikan untuk dijawab oleh responden adalah sebagai berikut

1. Bagaimana penerapan budaya keselamatan pelayaran di MT Kartika 1?

Jawab

Penerapan budaya keselamatan pelayaran di MT Kartika yaitu sejauh ini beberapa anak buah kapal sudah memahami prosedur keselamatan Namun, masih ada beberapa yang masih belum memahami perihal penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal

2. Apa yang menjadi tugas dan tanggung jawab Second Officer dalam meningkatkan budaya keselamatan pelayaran di MT Kartika 1?

Jawab

Tugas dan tanggung jawab Second Officer dalam meningkatkan budaya keselamatan pelayaran di MT Kartika yaitu saling mengingatkan untuk menggunakan alat-alat keselamatan terutama saat bekerja hanan untuk meminimalisir kecelakaan kerja

3. Apa saja kendala yang dihadapi dalam menerapkan budaya keselamatan pelayaran di MT. Kartika 1?

Jawab

Kendala yang dihadapi dalam menerapkan budaya keselamatan pelayaran di MT Kanika 1, diantaranya"

- a. Pengetahuan anak buah kapal masih minim
- b. Etos dan kinerja anak buah kapal masih rendah

Laporan Penelitian

Hasil Wawancara 1

Identitas Responden

No. Responden :04

Nama lengkap :Bergias Sado

Lokasi wawancara. :MT. Kartika 1

Jenis kelamin :Laki-Laki

Jabatan :Bosun

Kebangsaan :Indonesia

Pertanyaan yang diberikan untuk dijawab oleh responden adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana penerapan budaya keselamatan pelayaran di MT. Kartika 1?

Jawab :

Penerapan budaya keselamatan pelayaran di MT. Kartika 1 masih belum diterapkan oleh sebagian besar kru kapal. Banyak Kru kapal yang tidak paham mengenai prosedur keselamatan. Salah satunya yaitu penurunan lifeboat, prosedur bongkar muat yang aman (safety) di deck.

2. Apa yang menjadi tugas dan tanggung jawab Bosun dalam meningkatkan budaya keselamatan pelayaran di MT. Kartika 1?

Jawab :

Tugas dan tanggung jawab bosun dalam meningkatkan budaya keselamatan di MT. Kartika 1 yaitu melakukan pengecekan alat — alat keselamatan kerja secara berkala, bila ada kerusakan atau ketidaknormalan pada alat-alat keselamatan kerja, kemudian melaporkannya kepada chief officer. Kedua, memastikan juru mudi dan OS mampu melaksanakan kerja di deck maupun pada saat sandar dan cus! off dengan aman sesuai prosedur. Selain itu, juga memastikan dalam pelaksanaan kegiatan tersebut menggunakan alat keselamatan kerja lengkap.

3. Apa saja kendala yang dihadapi dalam menerapkan budaya keselamatan pelayaran di MT. Kartika 1?

Jawab

Kendala yang dihadapi dalam menerapkan budaya keselamatan pelayaran di MT. Kartika 1, yaitu

- a. Kurangnya familiarisasi terkait sistem manajemen keselamatan di kapal.
- b. Pelaksanaan drill yang tidak sesuai standar dikarenakan masih minimnya pengetahuan kru kapal terkait pelaksanaan keselamatan pelayaran.



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama Lengkap : Dony Wicaksono
2. Tempat / Tanggal Lahir : Rembang, 21 Agustus 1999
3. NIT : 561911137138 N
4. Alamat Asal : Perum. Permata Hijau, RT 2 RW 4,
Ngotet, Rembang, Jawa Tengah
5. Agama : Islam
6. Jenis kelamin : Laki-laki
7. Golongan darah : B+
8. Nama Orang Tua:
 - a. Ayah (Alm). Suwarno
 - b. Ibu Mursidah
 - c. Alamat Perum. Permata Hijau, RT 2 RW 4, Ngotet,
Rembang, Jawa Tengah
9. Riwayat Pendidikan
 - a. SD : SD Negeri Leteh 2 Rembang, Tahun (2006-2012)
 - b. SMP : SMP Negeri 2 Rembang. Tahun (2012-2015)
 - c. SMA : SMA Negeri Rembang, Tahun (2015-2016)
SMA : SMA 102 Jakarta Tahun (2016-2018)

d. Perguruan Tinggi : PIP Semarang, Tahun (2019 - 2023)

10. Pengalaman Pratek Laut

a. Perusahaan Pelayaran: PT. Kartika Samudra Adijaya

b. Nama Kapal : MT. Kartika 1

c. Masa Layar : 30 Agustus 2021-30 Agustus 2022

