



**STUDI KASUS PENANGANAN PENUMPANG JATUH  
KE LAUT DI KM. LEUSER LOKASI DI LAUT BANDA**

**SKRIPSI**

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

**Oleh**

**I MADE PUSPADANA**  
**NIT. 57201117746 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV**

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN**

**SEMARANG**

**2024**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**STUDI KASUS PENANGANAN PENUMPANG JATUH KELAUT  
DI KM. LEUSER LOKASI DI LAUT BANDA**

DISUSUN OLEH : I MADE PUSPADANA

NIT. 572011117746

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 24...JUNI..... 2024.

Dosen Pembimbing 1  
Materi



**CAPT. DIAN KURNIANING SARI., S.ST., M.M**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19760206 200812 2 001

Dosen Pembimbing 2  
Metodelogi dan Penulisan



**MUHAMMAD CHOERONI., S.ST.Pel**  
Penata (III/c)  
NIP. 19890922 201503 1 004

Mengetahui,  
Ketua Program Studi Nautika



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

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Studi Kasus Penanganan Penumpang Jatuh ke Laut di KM. Leuser Lokasi di Laut Banda” karya,

Nama : I Made Puspadana

NIT : 572011117746 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari ....., tanggal ..... 2024

Semarang,

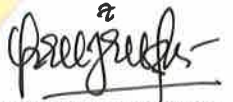
2024

### PENGUJI

Penguji I : Capt. KAROLUS GELEUK SENGADJI., MM  
Pembina Utama Muda (IV/c)  
19591016 199503 1 001

Penguji II : Capt. DIAN KURNIANING SARI., S.ST., M.M  
Pembina Tk. I (III/d)  
19760206 200812 2 001

Penguji III : FITRI ZUHRIYAH, S.Psi., M.Sc.  
Penata Tk. I (III/d)  
19840517 200912 2 001

  
.....  
  
.....  
  
.....

Mengetahui,  
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

**Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar.**  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19671210 199903 1 001

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : I Made Puspadana

NIT : 572011117746

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “Studi Kasus Penanganan Penumpang Jatuh ke Laut di KM. Leuser Lokasi di Laut Banda”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 20 Juni 2024

Yang membuat pernyataan,



**I MADE PUSPADANA**  
**NIT. 572011117746**

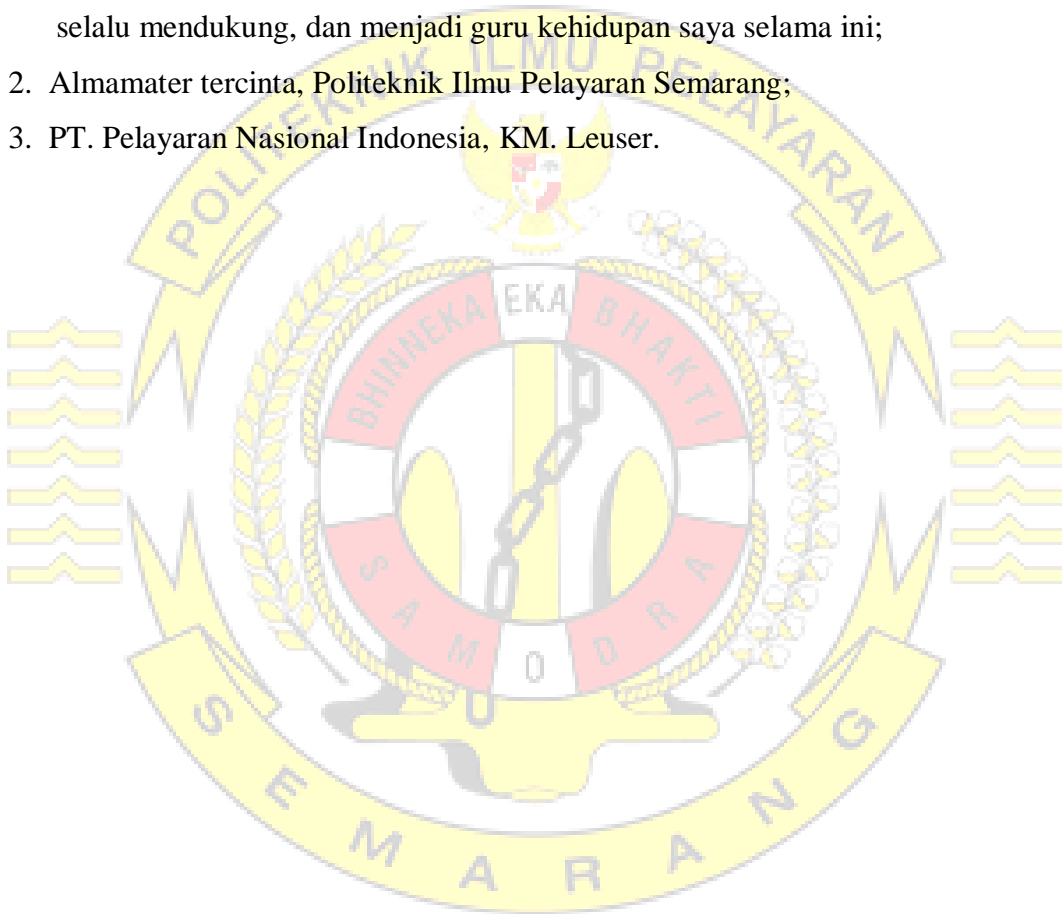
## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

### Motto:

1. *Work until you dont have to introduce you self*
2. *You have a dream that you can conquer. Always remember that failure is never a barrier, it only makes you stronger.*

### Persembahan:

1. Kedua orang tua, Bapak I Wayan Gangsih dan Ibu Ni Nyoman Simin yang selalu mendukung, dan menjadi guru kehidupan saya selama ini;
2. Almamater tercinta, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang;
3. PT. Pelayaran Nasional Indonesia, KM. Leuser.



## PRAKATA

### Om Swastyastu

Puji syukur kita panjatkan kepada Ida Sang Hyang Widhi Wasa Tuhan yang maha kuasa, atas berkat rahmat dan kemahakuasaan beliau penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul “Studi Kasus Penanganan Penumpang Jatuh Ke Laut di KM. Leuser Lokasi di Laut Banda”

Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan dalam meraih dan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) dalam bidang Nautika serta untuk menyelesaikan program Pendidikan Diploma IV Nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam menyelesaikan penyusunan laporan ini, penulis mendapatkan banyak dukungan, bantuan, bimbingan, arahan, dan beberapa masukan dari beberapa pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini dengan penuh rasa hormat penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada:

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr., 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. Capt. Dian Kurnianing Sari...,S.ST.,M.M. selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
4. Bapak Muhammad Choeroni.,S.ST.pel selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian dan Penulisan.
5. Kedua orang tua dan kakak saya yang saya sayangi dan hormati. Terima kasih atas seluruh dukungan dan doa yang tiada henti.
6. Kepada Bapak dan Ibu Dosen yang telah mencurahkan segala ilmu kepada saya selama menjalankan Pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. Seluruh rekan-rekan Taruna dan Taruni Angkatan 57.

8. Seluruh staff PT. Pelayaran Nasional Indonesia dan seluruh kru KM. Leuser yang telah memberikan banyak ilmu dan pengetahuan yang sangat bermanfaat ketika penulis melaksanakan praktik laut.
9. Seluruh anggota BALI JEGEG KASTA yang sangat banyak membantu dan mendukung penulisan skripsi ini.
10. Serta seluruh pihak yang telah membantu dan mendukung penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Semoga Tuhan yang Maha Kuasa membalas segala kebaikan dan semoga seluruh pihak terkait yang membantu proses menyusun skripsi ini mendapatkan karma yang baik pula. Penulis sadar bahwa dalam skripsi ini masih terdapat banyak kekurangan, maka dari itu kritik dan saran yang membangun sangat dibutuhkan demi kesempurnaan skripsi ini. Semoga hasil penelitian ini dapat bermanfaat dan menambah wawasan bagi banyak orang.

Om Santhi Santhi Santhi Om

Semarang,

Penulis

2024

I MADE PUSPADANA  
NIT. 572011117746 N



## ABSTRAK

**Puspadana, I Made. 2024.** “*Studi Kasus Penanganan Penumpang Jatuh ke Laut di KM. Leuser Lokasi di Laut Banda*” Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Dian Kurnianingsari., S.ST., M.M Pembimbing II: Muhammad Choeroni.,S.ST.pel.

Kecelakaan laut sering terjadi dalam bentuk kebakaran, kebocoran, tubrukan, kandas, dan *Man Overboard*. *International Maritime Organization* (IMO) menekankan keselamatan, keamanan, efisiensi, dan kebersihan laut. Berdasarkan pengalaman penulis di KM. Leuser dari PT PELNI, kecelakaan disebabkan oleh berbagai faktor seperti pemuatan, kondisi teknis kapal, kesalahan kru dan penumpang, serta cuaca buruk. Pencegahan melalui pelatihan, perawatan kapal, dan penegakan peraturan adalah langkah awal untuk mengurangi risiko kecelakaan.

Metode yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah metode kualitatif. Sumber data penelitian yang diperoleh penulis berasal dari observasi, wawancara, dan dokumentasi di KM. Leuser. Penelitian ini didukung dengan menggunakan teknik triangulasi metode dengan memadukan sumber data sehingga menemukan jawaban yang valid satu sama lain.

Hasil penelitian mengenai pencegahan insiden *Man Overboard* di KM. Leuser menunjukkan bahwa kurangnya pengawasan terhadap penumpang dengan gangguan mental menjadi penyebab utama, disebabkan oleh kurangnya keterbukaan dari pihak penumpang dan kapal. Langkah-langkah pencegahan yang telah diambil meliputi pemasangan tanda peringatan bahaya, penayangan video *safety induction*, dan pelaksanaan *drill* rutin dengan melibatkan penumpang. Meskipun upaya ini sudah dilakukan, insiden *Man Overboard* masih terjadi, sehingga perlu peningkatan agar tindakan pencegahan menjadi lebih tepat dan efektif. Di akhir penelitian ini, penulis menyarankan beberapa langkah untuk meningkatkan pencegahan *Man Overboard* di KM. Leuser, yang mencakup: peningkatan pengawasan kru kapal dengan pemasangan kamera pengawas; imbauan kepada penumpang untuk mematuhi instruksi keselamatan dan tanda peringatan; pelaksanaan *safety campaign* dan *drill* yang melibatkan penumpang; optimalisasi peran satpam dengan patroli rutin dan pemantauan CCTV di area dek terbuka untuk mencegah perilaku mencurigakan. Langkah-langkah ini diharapkan dapat meningkatkan keselamatan penumpang secara optimal.

**Kata Kunci:** *Man Overboard, Penanganan, Pencegahan*



## **ABSTRACT**

**Puspadana, I Made. 2024. "Case Study of Handling Passengers Who Fall Overboard at KM. Leuser Location in the Banda Sea" Thesis. Diploma IV Program, Nautical Study Program, Semarang Marine Science Polytechnic, Supervisor I: Capt. Dian Kurnianingsari., S.ST., M.M. Supervisor II: Muhammad Choeroni., S.ST.pel.**

*Maritime accidents often occur in the form of fires, leaks, collisions, grounding, and Man Overboard. The International Maritime Organization (IMO) emphasizes safety, security, efficiency and cleanliness of the sea. Based on the author's experience at KM. Leuser from PT PELNI, the accident was caused by various factors such as loading, the technical condition of the ship, crew and passenger errors, and bad weather. Prevention through training, vessel maintenance, and enforcement are the first steps to reducing the risk of accidents.*

*The method used by the author in this research is a qualitative method. The research data sources obtained by the author came from observations, interviews and documentation at KM. Leuser. This research is supported by using triangulation techniques, methods by combining data sources so that they find valid answers to each other.*

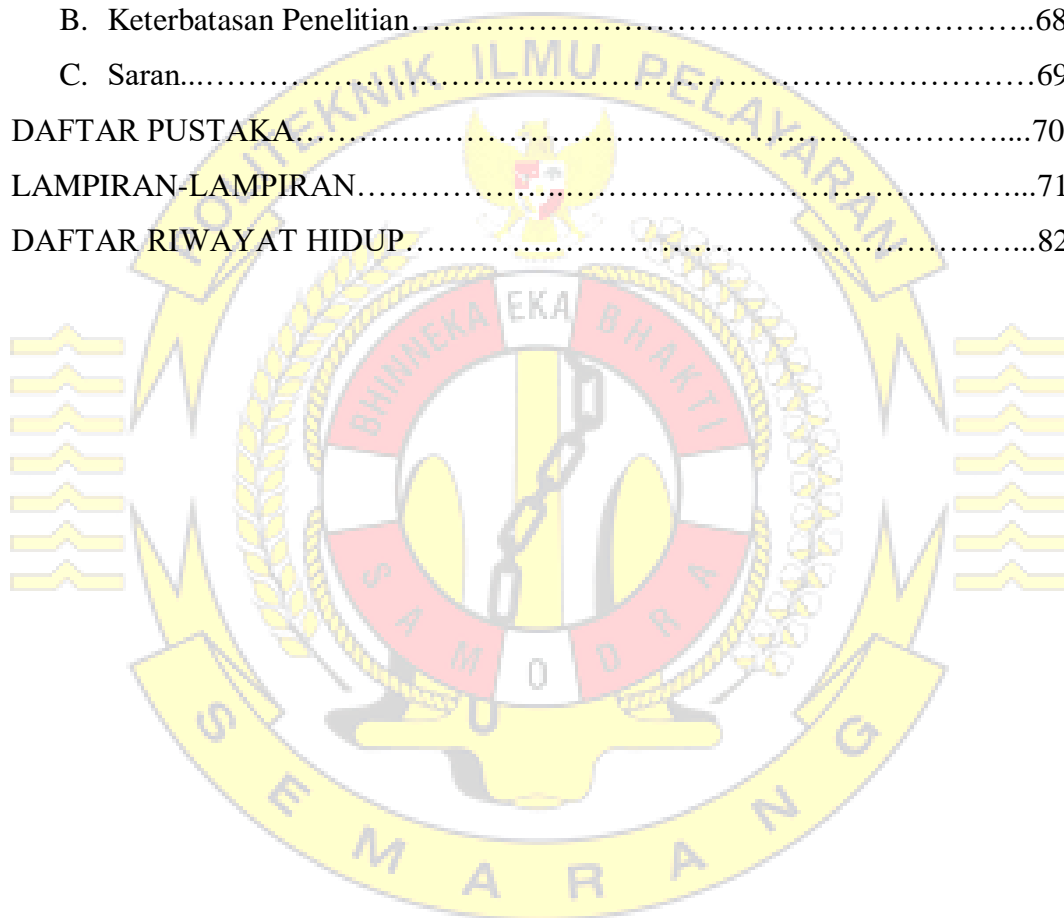
*Results of research regarding the prevention of Man Overboard incidents at KM. Leuser pointed out that the lack of supervision of passengers with mental disorders was the main cause, caused by a lack of openness on the part of passengers and ships. Preventive steps that have been taken include installing danger warning signs, showing safety induction videos, and carrying out routine drills involving passengers. Even though these efforts have been made, Man Overboard incidents still occur, so they need to be improved so that preventive measures become more precise and effective. At the end of this research, the author suggests several steps to improve Man Overboard prevention in KM. Leuser, which includes: increasing supervision of ship crews by installing surveillance cameras; appeal to passengers to comply with safety instructions and warning signs; implementation of safety campaigns and drills involving passengers; optimizing the role of security guards with routine patrols and CCTV monitoring in open deck areas to prevent suspicious behavior. It is hoped that these steps can optimally increase passenger safety.*

**Keywords: Man Overboard, Handling, Prevention**

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAK.....	viii
<i>ABSTRACT</i> .....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian.....	3
C. Rumusan Masalah.....	4
D. Tujuan Penelitian.....	4
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	4
BAB II KAJIAN TEORI.....	7
A. Deskripsi Teori.....	7
B. Kerangka Penelitian.....	18
BAB III METODE PENELITIAN.....	19
A. Metode Penelitian.....	19
B. Tempat Penelitian.....	21
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan.....	21
D. Teknik Pengumpulan Data.....	25
E. Instrumen Penelitian.....	28
F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....	30
G. Pengujian Keabsahan Data.....	35

BAB IV HASIL PENELITIAN.....	37
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	37
B. Deskripsi Data.....	44
C. Temuan.....	48
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	58
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	68
A. Simpulan.....	68
B. Keterbatasan Penelitian.....	68
C. Saran.....	69
DAFTAR PUSTAKA.....	70
LAMPIRAN-LAMPIRAN.....	71
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	82



## DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Penelitian Terdahulu.....	38
Tabel 4.2 Pembahasan Hasil Penelitian.....	67

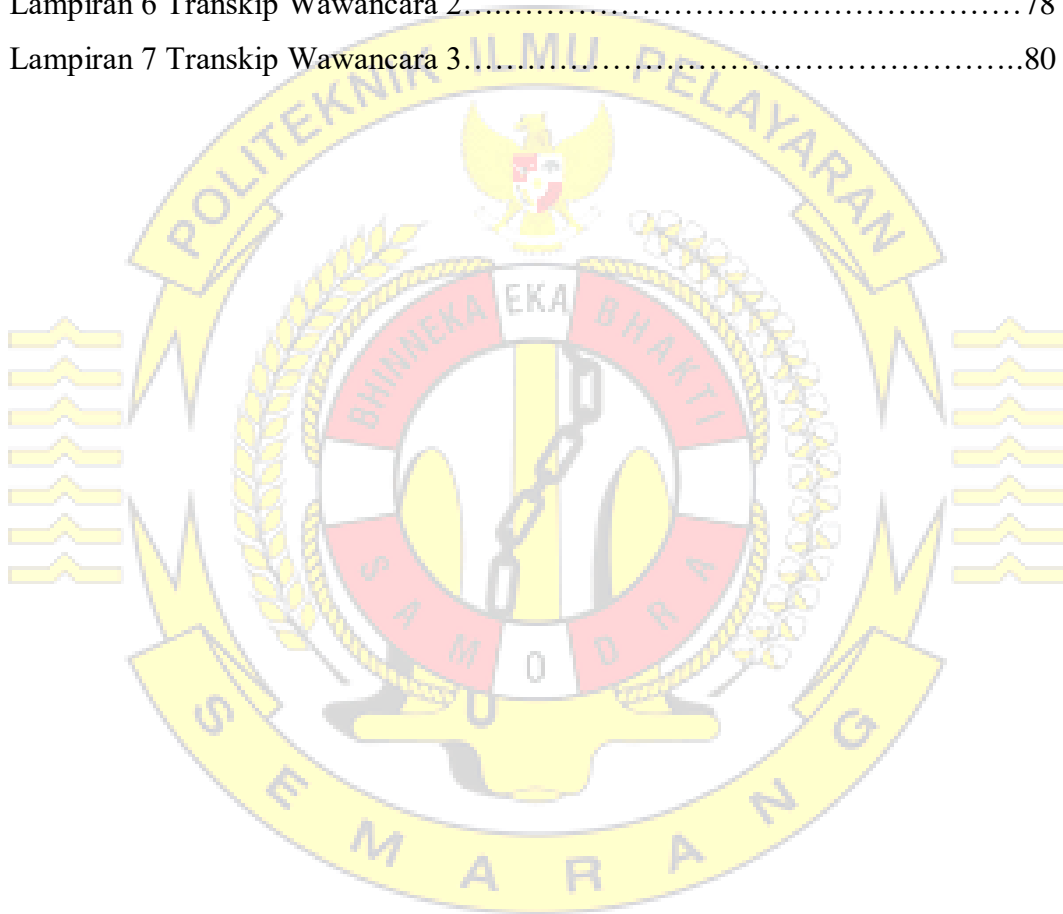


## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 <i>Man Overboard Device</i> .....	13
Gambar 2.2 ACR Olas System.....	14
Gambar 2.3 AIS MOB ( <i>Man Overboard</i> ) <i>Beacons</i> .....	15
Gambar 2.4 Kerangka Penelitian.....	18
Gambar 4.1 PT. PELNI.....	40
Gambar 4.2 KM. Leuser.....	43
Gambar 4.3 ECDIS KM. Leuser Saat <i>Man Overboard</i> .....	46
Gambar 4.4 Peringatan Tanda Bahaya di Dek Bagian Luar KM. Leuser .....	47
Gambar 4.5 <i>Life Bouy</i> KM. Leuser.....	47
Gambar 4.6 Wawancara Bersama <i>Third Officer</i> .....	50
Gambar 4.7 SOP <i>Man Overboard</i> .....	52
Gambar 4.8 Tangkapan Layar Video <i>Safety Induction</i> .....	56
Gambar 4.9 <i>Drill Man Overboard</i> .....	57
Gambar 4.10 <i>Turn Manuver</i> .....	62

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Ship Particular</i> .....	71
Lampiran 2 <i>Crew List</i> .....	72
Lampiran 3 Berita Acara.....	74
Lampiran 4 Latihan MOB.....	75
Lampiran 5 Transkrip Wawancara 1.....	76
Lampiran 6 Transkrip Wawancara 2.....	78
Lampiran 7 Transkrip Wawancara 3.....	80



## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang Masalah

Kecelakaan di laut sering terjadi seperti kandas, tubrukan, kebocoran, kebakaran dan *Man Overboard*. Menurut (Firman 2022) pada tahun 2022 Indonesia menjadi negara yang tertinggi selama empat tahun terakhir. Sebagian besar korban kecelakaan tahun lalu mengalami luka ringan, dengan total 163.686 orang. Selanjutnya, terdapat 27.531 korban meninggal dunia dan 12.230 korban mengalami luka berat.

*International Maritime Organization* (IMO) memiliki slogan *secure, efficient, safe shipping on clean ocean*. Slogan ini memiliki arti keselamatan, keamanan, keefisienan, dan kebersihan laut. Keselamatan dalam transportasi menjadi tujuan paling utama bagi semua masyarakat yang menggunakan transportasi. Kesadaran terkait keselamatan akan menjadi perhatian utama bagi semua pihak yang terlibat di bidang transportasi, pengguna transportasi, penyedia jasa transportasi, dan pelaku usaha transportasi. Hal ini sangat perlu untuk diperhatikan dalam upaya meningkatkan kesadaran untuk keselamatan dalam transportasi yaitu dengan melakukan edukasi dan pelatihan kepada semua pengguna alat transportasi, menggunakan alat keselamatan sesuai dengan peraturan dan sosialisasi tentang keselamatan terhadap masyarakat yang bersangkutan.



Berdasarkan pengalaman penulis pada saat melakukan praktik di KM. Leuser pada periode 08 Agustus 2021 hingga 10 Agustus 2022, KM. Leuser adalah bagian dari perusahaan pelayaran Indonesia yaitu PT Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI). Kapal ini berlayar di dalam negeri mulai dari Surabaya, Benoa, Bima, Labuan Bajo, Makassar, Bau-Bau, Wanci, Namrole, Ambon, Saumlaki, Tual, Dobo, Timika, Agats, dan Merauke. Penyebab terjadinya kecelakaan disebabkan banyak faktor yaitu faktor pemuatan, kondisi teknis kapal, kesalahan kru kapal, kesalahan penumpang dan cuaca buruk. Kecelakaan yang terjadi dapat mengakibatkan hilangnya nyawa, kerusakan properti dan dapat merusak lingkungan. Oleh karena itu, diperlukan adanya upaya pencegahan, pelatihan keselamatan, perawatan kapal dan penegakan peraturan yang dapat dilakukan sebagai langkah awal untuk mengurangi risiko terjadinya kecelakaan di laut.

Istilah *Man Overboard* ini digunakan di dunia maritim untuk memberi tahu seseorang yang jatuh ke dalam air dari kapal atau perahu. Teriakan *Man Overboard* ini biasanya sebagai peringatan darurat oleh awak kapal untuk melakukan prosedur penyelamatan segera. Ketika terjadi *Man Overboard* reaksi cepat dan koordinasi tim darurat sangat dibutuhkan untuk menyelamatkan nyawa orang yang jatuh ke dalam air. Sehingga perlunya diadakan upaya pencegahan agar kejadian yang sangat berbahaya ini dapat dihindarkan dan Upaya peningkatan keselamatan di kapal dapat berjalan efektif dan efisien.

Dalam konteks hukum, pencegahan bisa dianggap sebagai proses, metode, dan tindakan yang diambil untuk mencegah, menahan, dan menanggulangi suatu kejadian agar tidak terjadi lagi. Pandangan penulis ini menggaris bawahi pentingnya upaya pencegahan untuk menjamin keselamatan untuk memastikan keamanan dan kesejahteraan. Berdasarkan latar belakang dari kasus di atas, maka penulis mengangkat judul **“STUDI KASUS PENANGANAN PENUMPANG JATUH KE LAUT DI KM. LEUSER LOKASI DI LAUT BANDA”**

## **B. Fokus Penelitian**

Fokus penelitian yang tepat adalah kunci untuk mendapatkan hasil yang baik dan bermanfaat. Dalam konteks pencegahan *Man Overboard* di KM. Leuser, penentuan fokus penelitian tidak hanya membantu memberikan batasan pada tema masalah, tetapi juga dapat memberikan arahan praktis bagi peneliti agar dapat mengelola dan menganalisis data dengan efisien.

Penelitian ini akan difokuskan pada tiga aspek utama: penyebab terjadinya *Man Overboard* di KM. Leuser, upaya peningkatan pencegahan *Man Overboard*, dan upaya pertolongan jika terjadi *Man Overboard*. Melalui fokus penelitian ini, diharapkan mendapat solusi tepat yang dapat diterapkan di KM. Leuser untuk mengurangi insiden terjadinya *Man Overboard*. Dengan pendekatan ini, diharapkan dapat memberikan kontribusi positif terhadap keselamatan dan keamanan pelayaran di KM. Leuser.

### C. Rumusan Masalah

Dengan mempertimbangkan latar belakang diatas, penulis merumuskan pokok permasalahan sebagai berikut:

1. Faktor - faktor apa yang menyebabkan terjadinya *Man Overboard* di KM. Leuser?
2. Bagaimana prosedur pertolongan ketika terjadi *Man Overboard* di KM. Leuser?
3. Upaya apa saja yang dilakukan untuk mencegah terjadinya *Man Overboard* di KM. Leuser?

### D. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian tentang studi kasus penanganan penumpang jatuh ke laut di KM. Leuser di Laut Banda yaitu:

1. Mengetahui faktor-faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya *Man Overboard* di KM. Leuser.
2. Mengetahui bagaimana prosedur pertolongan ketika terjadi *Man Overboard* di KM. Leuser.
3. Mengetahui bagaimana cara untuk mencegah terjadinya *Man Overboard* di KM. Leuser.

### E. Manfaat Hasil Penelitian

Penelitian ini diharapkan memberikan manfaat yang signifikan dan menambah wawasan berdampak positif kepada semua pihak yang bersangkutan.

Manfaat dan kontribusi penelitian ini dibagi menjadi 2 yaitu:

1. Manfaat secara Teoritis

a. Bagi penulis

Dapat menambah pengetahuan yang signifikan untuk mengetahui bagaimana upaya pencegahan jika terjadi *Man Overboard* di KM. Leuser yang dilakukan untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan penumpang di KM. Leuser.

b. Bagi institusi

Penelitian pencegahan *Man Overboard* di KM. Leuser memiliki dampak positif yang signifikan terhadap perkembangan pengetahuan, kualitas institusi, mutu, perusahaan pelayaran, serta pemerintah terkait.

c. Bagi pembaca

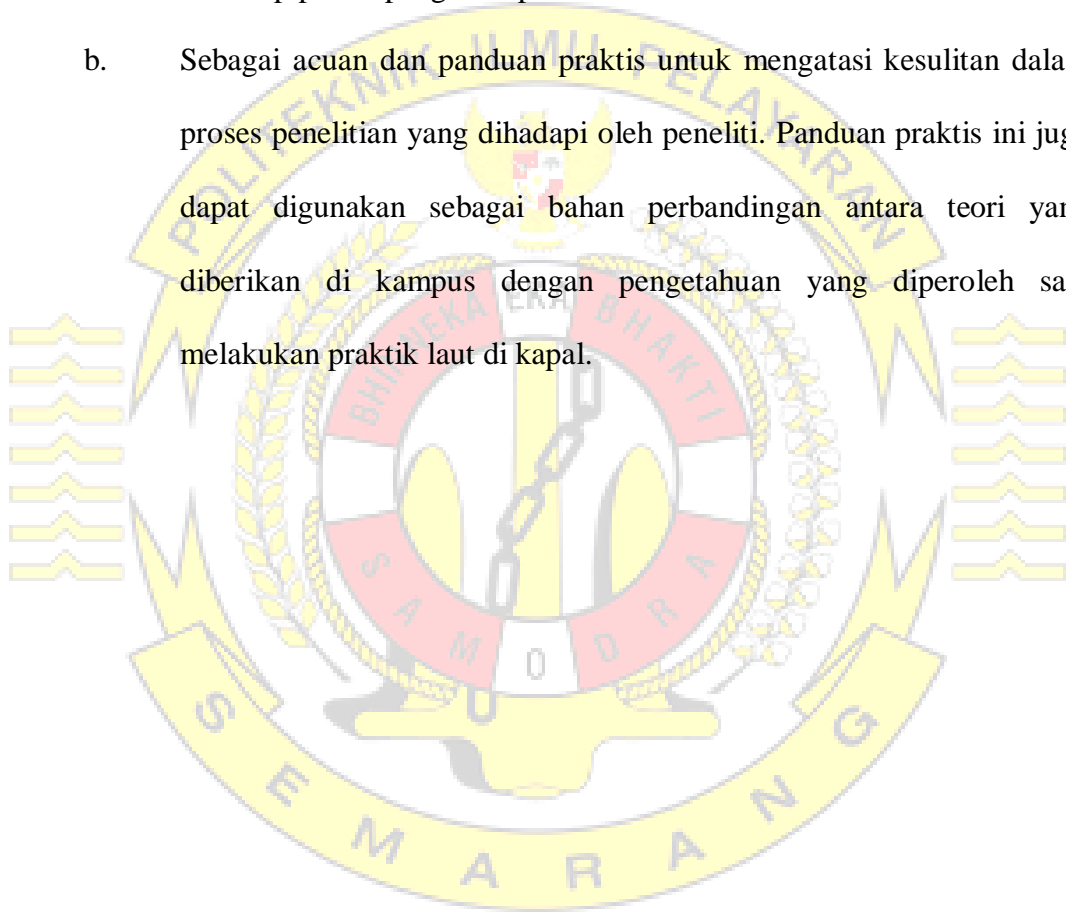
Dengan membaca penelitian ini, pembaca dapat memahami cara pencegahan *Man Overboard*, menambah pengetahuan yang mendalam, menambah keterampilan yang kritis, dan mengembangkan pemahaman yang lebih baik tentang *Man Overboard*.

d. Bagi kru kapal

Sebagai bahan masukan kepada seluruh *crew* untuk mencegah dan mengatasi situasi *Man Overboard* dengan prosedur yang tepat.

## 2. Manfaat secara praktis

- a. Mengidentifikasi faktor yang dapat menyebabkan *Man Overboard* di KM. Leuser di Laut Banda serta mengetahui cara untuk meningkatkan upaya pencegahan terjadinya *Man Overboard* demi keselamatan terhadap penumpang di kapal KM. Leuser.
- b. Sebagai acuan dan panduan praktis untuk mengatasi kesulitan dalam proses penelitian yang dihadapi oleh peneliti. Panduan praktis ini juga dapat digunakan sebagai bahan perbandingan antara teori yang diberikan di kampus dengan pengetahuan yang diperoleh saat melakukan praktik laut di kapal.



## BAB II

### KAJIAN TEORI

#### A. Deskripsi Teori

Pada bab ini, penulis melakukan tinjauan pustaka untuk memudahkan pemahaman skripsi. Sebagai pendukung skripsi yang membahas tentang studi kasus penanganan penumpang jatuh ke laut di KM. Leuser lokasi di Laut Banda, pada bab ini penulis menguraikan penjelasan dari referensi terpercaya sebagai acuan untuk membantu memberikan pemahaman materi skripsi yang dibahas dengan lebih jelas guna menyempurnakan karya ilmiah penulis.

##### 1. Studi kasus

Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) studi kasus adalah penelitian kajian, telaahan, ilmiah, kasus pendekatan untuk meneliti gejala sosial dengan menganalisis satu kasus secara mendalam dan utuh.

Studi kasus menurut Kriyantono (2020)<sup>1</sup> digunakan untuk menjelaskan wawasan yang diteliti yang berkaitan dengan aspek-aspek seseorang, organisasi, atau suatu situasi kemasyarakatan untuk ditelaah sedalam mungkin.

---

<sup>1</sup> Kriyantono, "COLLABORATING REPORT DALAM PENYAJIAN BERITA PADA MEDIA ONLINE TRIBUNJATENG.COM DENGAN SUMBER INFORMASI DI MEDIA SOSIAL," *NICOLA ADELLA INDAH KINANTI*, 2020, 31.

Berdasarkan buku Metode Penelitian Manajemen oleh Prof. Dr. Sugiono (2022:844)<sup>2</sup> studi kasus merupakan metode penelitian ilmiah, digunakan untuk mendapatkan data guna memahami suatu kasus.

Berdasarkan penjelasan teori dan konsep yang telah diuraikan, maka dapat disimpulkan bahwa studi kasus merupakan metode atau strategi penelitian untuk mengungkap suatu kasus.

## 2. Penanganan

Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) penanganan cara, proses, perbuatan menangani; penggarapan.

Berdasarkan teori di atas penanganan adalah proses tindakan atau cara untuk menangani, mengurus serta penyelesaian suatu kasus yang dilakukan oleh pihak berwenang sehingga kasus tersebut dapat diselesaikan.

## 3. Orang jatuh ke laut (*Man Overboard*)

*Man Overboard* (MOB) adalah suatu situasi kecelakaan serius yang memiliki arti orang jatuh kelaut dan dapat mengancam keselamatan penumpang maupun anggota kru kapal. Menurut (Ridwan 2020)<sup>3</sup> orang jatuh ke laut atau biasa disebut *Man Overboard* (MOB) suatu keadaan di mana seorang terjatuh ke laut dari kapal, tanpa memandang lokasi kapal berada, apakah di tengah lautan terbuka atau di perairan pelabuhan. Perlu

---

<sup>2</sup> Prof. Dr. Sugiono, *Metode Penelitian Manajemen*, ed. Setiyawami, 1st ed. (Bandung: ALFABETA, 2022).

<sup>3</sup> Ridwan, "UPAYA PENINGKATAN PENCEGAHAN TERJADINYA MAN OVERBOARD GUNA KESELAMATAN PENUMPANG DI KM. DOROLONDA," *GRACE PUTRI NARWASTU*, 2020, 9.



diketahui bahwa risiko seseorang terjatuh ke laut dari kapal tidak dapat diabaikan karena ada banyak faktor yang mempengaruhinya, seperti cuaca yang buruk, peralatan yang rusak atau tidak berfungsi, kelalaian dan *human error*. Oleh karena itu, penting bagi para pelaut untuk lebih waspada dalam menjalankan tugas dengan memakai prinsip kehati-hatian ketika berada di atas kapal.

Situasi kritis yang mengharuskan tindakan cepat dan terkoordinasi untuk menemukan serta menyelamatkan orang yang jatuh ke laut (*Man Overboard*), terutama saat cuaca buruk atau gelombang besar yang sangat menjadi risiko utama. Anggota kru ataupun penumpang kapal yang terjatuh dapat menyebabkan tenggelam dan suhu air yang sangat dingin sehingga dapat menyebabkan hipotermia. Maka dari itu, respon yang efektif dalam situasi ini sangat krusial. *Search And Rescue* (SAR), atau yang sering dikenal sebagai pertolongan dan penyelamatan merupakan upaya kegiatan yang dilakukan untuk menemukan, membantu, dan menyelamatkan individu atau kelompok yang berada dalam situasi darurat atau bahaya, seperti kecelakaan kapal, kecelakaan pesawat, bencana alam, atau keadaan lain yang mengancam jiwa manusia.

*Man Overboard* (MOB) menjadi ancaman serius terhadap keselamatan kru dan penumpang di atas kapal. Untuk mencegah kejadian ini, perlu diterapkan langkah-langkah pencegahan sesuai dengan prosedur

keselamatan yang diatur di dalam peraturan maritim untuk menjamin keselamatan kru maupun penumpang di kapal. Sebelum memulai pekerjaan penting bagi individu untuk memastikan keamanan dan keselamatan dengan menjaga kondisi fisik yang bagus dan berada di tempat yang tidak menimbulkan bahaya bagi diri sendiri ataupun orang lain. Bagi kru kapal diwajibkan menggunakan alat keselamatan yang lengkap sesuai dengan SOP yang berlaku. Kru wajib memberikan informasi keadaan yang sedang dihadapi baik itu keadaan normal maupun keadaan yang dapat membahayakan.

Situasi *Man Overboard* (MOB) harus menjadi perhatian khusus untuk keselamatan di laut, Ketika *Man Overboard* terjadi maka sinyal suara alarm harus diaktifkan. Suara alarm untuk *Man Overboard* adalah tiga bunyi panjang pada alarm umum dan tiga peluit panjang kapal untuk memberitahu semua kru kapal. Dengan adanya sistem peringatan sinyal alarm maka jika terjadi MOB penanganan yang di berikan dapat menjadi lebih efektif, memberikan respons yang lebih cepat, dan meningkatkan keselamatan kru secara keseluruhan dalam situasi darurat.

Kejadian *Man Overboard* seringkali disebabkan oleh kelalaian dari anggota kru atau disebut *human error*, peristiwa ini disebabkan karena kurangnya kesadaran terhadap alat-alat keselamatan ketika melakukan pekerjaan. *Man overboard* juga disebabkan karena kurang fokus maka dari

itu kru kapal memerlukan waktu istirahat yang cukup. Nakhoda dan mualim 1 (*chief officer*) wajib mengetahui jika ada kru yang melaksanakan pekerjaan yang memiliki risiko kecelakaan tinggi. Dengan prosedur ini maka akan menjadi langkah yang sangat penting untuk mencegah terjadinya *Man Overboard* (MOB).

Upaya untuk mencegah *Man Overboard* (MOB) merupakan bagian dari keselamatan di kapal. Berikut adalah beberapa upaya yang biasanya dilakukan oleh kru kapal guna mencegah kejadian MOB:

- a. Melakukan patroli keliling kapal setiap jam;
- b. Memasang tanda-tanda bahaya di sekeliling pagar;
- c. Memasang *life bouy* sesuai dengan aturan;
- d. Mewajibkan semua kru menggunakan PPE pada saat bekerja;
- e. Melakukan *drill* MOB dengan rutin;
- f. Selalu memperhatikan kondisi cuaca sebelum berlayar;
- g. Memastikan penerangan kapal secukupnya ketika malam hari.

Penumpang juga memiliki peran penting dalam upaya pencegahan *Man Overboard* (MOB) di kapal. Berikut ini merupakan beberapa upaya yang dilakukan penumpang untuk pencegahan terjadinya *man overboard*:

- a. Mematuhi petunjuk keselamatan yang ada di kapal;
- b. Melarang keras penumpang minum-minuman alkohol
- c. Memutarkan video *safety induction* di setiap TV yang tersedia;

- d. Mengadakan *drill* secara rutin dan melibatkan penumpang;
- e. Mengajarkan penumpang pemasangan *life jacket* dengan benar.

*Man Overboard* (MOB) *device* merupakan salah satu perangkat yang berfungsi mengirim sinyal tanda bahaya dan wajib ada pada setiap kapal. *Man Overboard* (MOB) *signal* adalah alat piroteknik yaitu salah satu peralatan yang didesain khusus untuk menghasilkan reaksi kimia berupa nyala api, asap, suara dan gas. Alat keselamatan yang biasa disebut dengan MOB pada kapal yang bisa memberikan sinyal asap berwarna orange terang dengan lampu yang berwarna putih. Fungsi dari alat ini adalah memberikan tanda bahwa pada tempat tersebut ada orang yang sedang membutuhkan pertolongan di laut. Peralatan ini bentuknya seperti gada kecil berwarna oranye mencolok dengan sebuah lampu pada ujung gadanya, mempunyai warna kuning terang dan dipasangkan ke *life buoy* dengan panjang 5 (lima) meter.



Gambar 2.1 *Man Overboard Device*

Sumber : <https://www.safety-marine.com/2022/05/safety-kapal-man-over-board-mob.html>

Selain alat penolong yang telah disebutkan, terdapat juga beberapa alat penolong *Man Overboard* terbaru yang memungkinkan pencarian dan penyelamatan dilakukan dengan lebih efisien.

ACR OLAS *system*, atau "*Overboard Location Alert System*," adalah inovasi yang bertujuan untuk meningkatkan keamanan dan respons dalam situasi darurat di air. Alat ini menggunakan aplikasi dari telepon genggam yang terhubung dengan jam tangan seperti *wireless* sehingga dapat mengetahui lokasi korban, dilengkapi dengan senter yang mengapung dan penanda.



Gambar 2.2 ACR OLAS System

sumber : <https://panbo.com/man-overboard-safety-options-expand/#lightbox-gallery-0-7>

AIS MOB (*Man Overboard*) beacons adalah perangkat yang dirancang untuk memberikan sinyal dan informasi darurat jika seseorang jatuh ke dalam air atau yang disebut situasi "*Man Overboard*". Alat ini akan aktif dan mengirimkan sinyal lokasi ke system ke AIS di mana *Man Overboard* dapat terdeteksi.



Gambar 2.3 AIS MOB (*Man Overboard*) Beacons

Sumber : <https://www.marinesuperstore.com/safety-beacons/plb-ais/ocean-signal-rescueme-mob1-ais-dsc-beacon>

Menurut SOLAS 1974 , MOB yang baik memiliki syarat seperti MOB harus ada di setiap sisi *bridgewing* kapal (area yang terbuka), dan ditaruh menghadap ke laut, di titik yang mudah diakses saat terjadi keadaan darurat. MOB harus disematkan ke *life buoy* dengan berat minimal 4 kg.

Langkah-langkah untuk penyelamatan MOB, pada saat orang yang terjatuh dari atas kapal adalah orang yang melihat harus berteriak “ADA ORANG JATUH DARI KAPAL” atau “*MAN OVERBOARD*” sebanyak 3 kali. Orang yang mendengar suara tersebut harus segera melaporkan ke nahkoda. Nahkoda kemudian memerintahkan kepada semua kru yang bertugas untuk menuju posisi masing-masing.



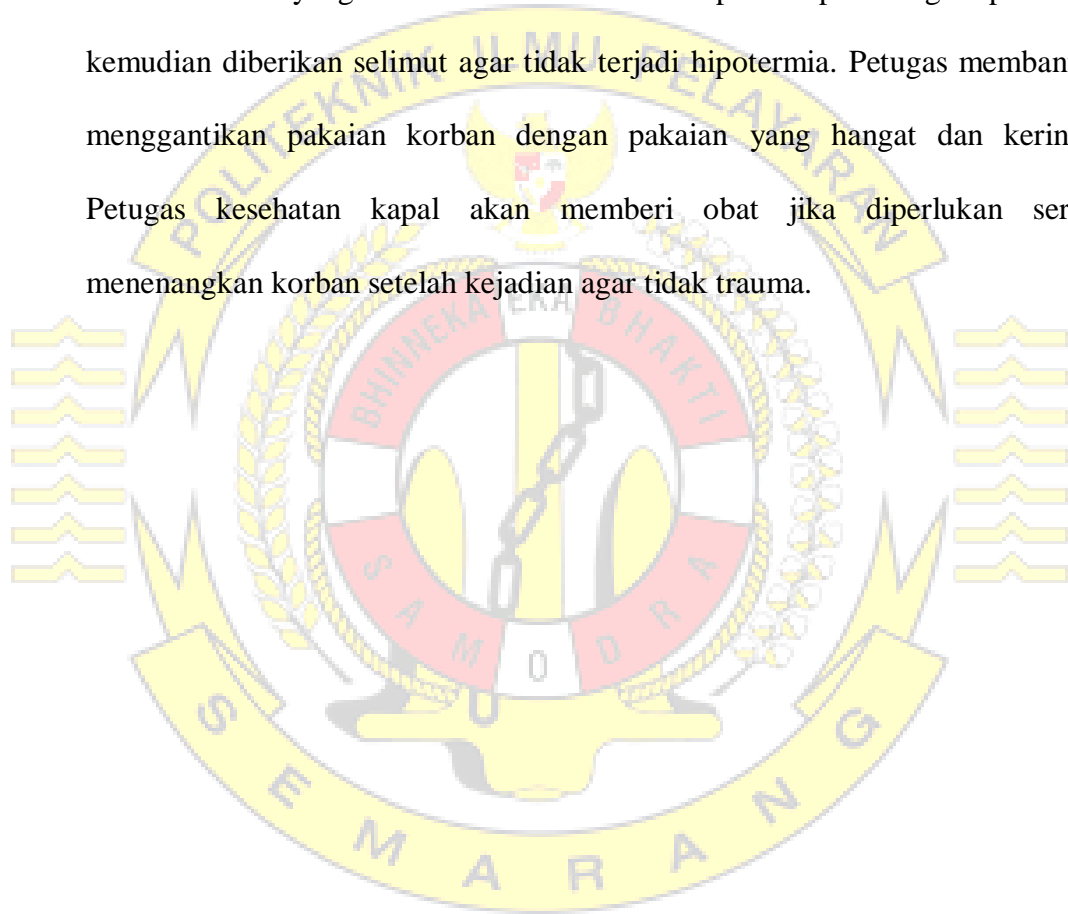
Kemudi kapal dari mode auto diubah menjadi mode manual oleh nahkoda agar kapal lebih mudah melakukan manuver untuk penyelamatan dan segera menandai lokasi di mana orang terjatuh di ECDIS. Setelah melakukan manuver dan menemukan orang yang terjatuh, petugas melemparkan pelampung ke arah korban. Biasanya, alat yang dilempar merupakan *life buoy* yang sudah tersambung dengan MOB *device* yang dapat mengirimkan sinyal darurat berwarna oranye.

Petugas jaga membunyikan alarm 3 kali untuk memberitahu semua kru kapal dan seluruh penumpang bahwa di atas kapal sedang terjadi MOB. Petugas jaga juga membunyikan alarm umum supaya petugas yang tidak mendengar alarm MOB agar secepatnya berkumpul di *muster station* untuk menerima arahan tentang situasi yang sedang terjadi. Petugas yang lain secepat mungkin berada di bagian luar kapal untuk melakukan pemantauan kepada orang yang terjatuh. Nahkoda memberi perintah petugas di ruangan mesin untuk *standby* untuk persiapan manuver dan petugas lainnya memantau di RADAR/ARPA.

Kapal yang melakukan penyelamatan harus menampung cukup petugas untuk dapat melakukan proses penyelamatan. Petugas di kapal penyelamat wajib membawa radio VHF sebagai alat komunikasi antara petugas satu dengan petugas lainnya. Pada saat korban ditemukan dan di angkat dari atas air korban harus secepatnya mendapat pertolongan.

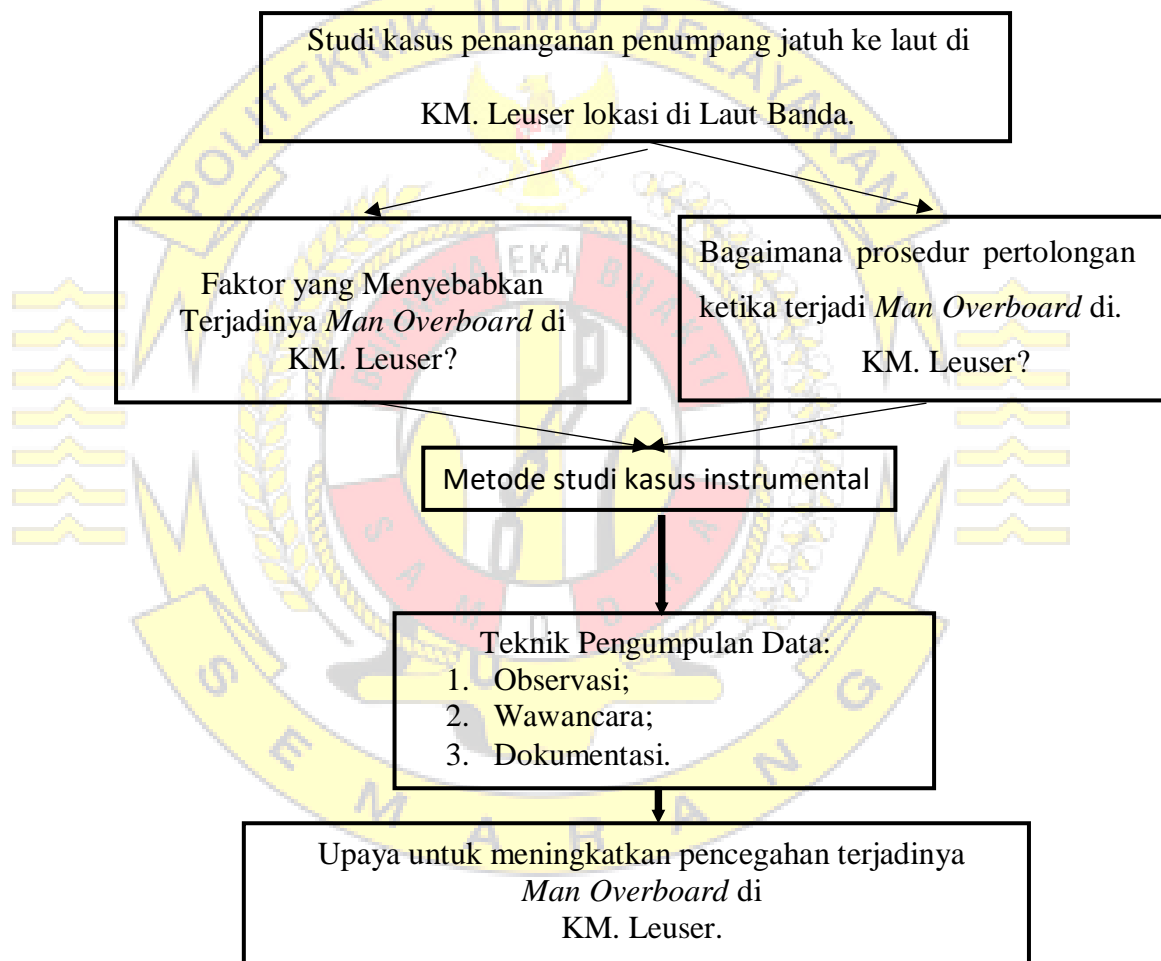
Pesan atau sinyal radio akan diberhentikan ketika korban sudah ditemukan. Nahkoda harus mencatat secara keseluruhan kejadian di buku jurnal, membuat berita acara dan melakukan pemeriksaan kepada semua pihak terkait dengan kejadian MOB.

Korban yang telah selamat dan mendapatkan pertolongan pertama kemudian diberikan selimut agar tidak terjadi hipotermia. Petugas membantu menggantikan pakaian korban dengan pakaian yang hangat dan kering. Petugas kesehatan kapal akan memberi obat jika diperlukan serta menenangkan korban setelah kejadian agar tidak trauma.



## B. Kerangka Penelitian

Menurut Notoatmodjo (2019) <sup>4</sup>kerangka konsep penelitian merupakan suatu cara yang digunakan untuk menjelaskan hubungan atau kaitan antara variabel yang akan diteliti. Dalam pelaksanaan studi kasus penanganan penumpang jatuh ke laut di KM. Leuser lokasi di Laut Banda.



Gambar 2.4 Kerangka Penelitian  
Sumber : Dokumen Pribadi Penulis

<sup>4</sup> Notoatmodjo, "EFEKTIVITAS PENDIDIKAN KESEHATAN MENGGUNAKAN MEDIA VIDEO ANIMASI TERHADAP TINGKAT PENGETAHUAN DAN MINAT WANITA USIA SUBUR (WUS) DALAM PEMILIHAN METODE KONTRASEPSI EFEKTIF (MKE)," MAYA WULANDARI PUSPANINGRUM GUNARTO, 2019, 49.

## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai langkah-langkah pencegahan insiden *Man Overboard* di KM. Leuser untuk meningkatkan keselamatan penumpang selama pelayaran, serta analisis faktor-faktor penyebab terjadinya *Man overboard*, dapat disimpulkan bahwa:

1. Kurangnya pengawasan kepada penumpang yang berada di atas kapal menjadi penyebab utama insiden *Man Overboard* di KM. Leuser.
2. Prosedur pertolongan ketika terjadi *Man Overboard* sesuai Latihan darurat kurang lengkap dan kurang efektif dalam mengatasi *Man Overboard*.
3. Langkah-langkah untuk mencegah terjadinya *Man Overboard* di KM. Leuser yaitu pemasangan tanda peringatan bahaya, pemutaran video *safety induction*, serta pelaksanaan drill rutin dengan melibatkan penumpang. Meskipun upaya-upaya tersebut telah dilakukan, insiden *Man Overboard* masih terjadi, sehingga perlu dilakukan peningkatan agar tindakan pencegahan menjadi lebih tepat dan efektif.

#### B. Keterbatasan Penelitian

Dalam penelitian ini, penulis memberikan batasan pada upaya peningkatan pencegahan terjadinya *Man Overboard* untuk keselamatan penumpang di KM. Leuser. Keterbatasan penulis dalam penelitian ini susahny

mendapatkan dokumentasi, prosedur *Man Overboard* yang tepat, dan informasi dari penumpang yang melihat langsung kejadian *Man Overboard*.

### C. Saran

Pada akhir penelitian ini, penulis memberikan saran yang diharapkan bisa bermanfaat bagi semua pihak terkait, termasuk kru kapal, perusahaan, dan penumpang di KM. Leuser. Berikut adalah saran-saran untuk meningkatkan upaya pencegahan terjadinya *Man Overboard* demi keselamatan penumpang di KM. Leuser secara optimal:

1. Semua kru kapal diharapkan untuk lebih memperhatikan dan meningkatkan pengawasan terhadap lingkungan kapal, khususnya dalam hal keselamatan dan pencegahan terjadinya kecelakaan *Man Overboard* di KM. Leuser. Pemasangan kamera pengawas dilakukan sebagai langkah untuk meningkatkan pengawasan kepada penumpang di KM. Leuser.
2. Semua penumpang dan kru di atas kapal diimbau untuk mematuhi peraturan kapal dan memperhatikan instruksi dari kru kapal. Latihan *drill Man Overboard* harus menjadi bagian rutin untuk meningkatkan keselamatan bersama. Dengan Latihan yang baik, bagi kru maupun penumpang kapal akan lebih siap menghadapi situasi darurat *Man Overboard*.
3. Seluruh kru kapal dan penumpang harus berperan aktif dalam pencegahan *Man Overboard* dengan cara memperhatikan tanda bahaya, *safety campaign*, dan mengikuti aturan di atas kapal .

## DAFTAR PUSTAKA

- ABDIEL ARDYANA ADI. (2020). *Analisis Jatuhnya KRU Kapal TB. KSA 100 Ketika Proses Muat.*
- ABIAN, J. I. (2020). *Metode Penyelamatan OrangJatuh ke Laut Dengan Teknik RTRGT (Reach, Throw, Row, Go, Tow).*
- Firman. (2022). *Polri Catat 6.707 Kasus Kecelakaan Sepanjang 2022, 452 Orang Tewas.*
- Grace Putri Narwastu. (2022). Upaya Peningkatan Pencegahan Terjadinya Man Overboard Guna Keselamatan Penumpang di DI KM. DOROLONDA. *PIP Semarang*, 9.
- Maya Wulandari Puspaningrum Gunantro. (2019). Efektivitas Pendidikan Kesehatan Menggunakan Media Vidio Animasi Terhadap Tingkat Pengetahuan dan Minat Wanita Usia Subur (WUS) Dalam Pemilihan Metode Kontrasepsi Efektif (MKE). *Poltekkes Kemenkes Semarang*, 49.
- Nicola Adellia Indah Kinanti. (2020). Collaborating Report Dalam Penyajian Berita Pada Media Online Tribunjateng.com Dengan Sumber Informasi di Media Sosial. *Unika Soegijapranata Semarang*, 31.
- Prof. Dr. Sugiono. (2022). *Metode Penelitian Manajemen* (Setiyawami, Ed.; 1 ed.). Alfabeta.
- Prof. Dr. Sugiyono dan Dr. Setiyawami. (2022). *Metode Penelitian Sumber Daya Manusia* (Dr. Apri Nuryanto, Ed.; 1 ed.). ALFABETA.

## LAMPIRAN 1

### SHIP PARTICULAR



PT PELAYARAN NASIONAL INDONESIA  
( PELNI )  
( SHIP PARTICULAR )

Name of Ship	MV " LEUSER "
Kind of Ship	Passanger Ship
Call Sign	YEVY
Nationality	Indonesia
Port of Registry	Jakarta
Registry Number	GT 6022 No 1218 / Bd
Owner	Directorate General of sea Communication
Operator	Pt. Pelni
Class	GL - KI
Ship Launching	Jos L Mayer Wefi Papienburg Germany
Gros tonnage	6 022 GT - 16 10465 M3 ( Whit 3 Deck )
Netto Tonnage	1 812 NT
DWT	1,400 tons
Legth Over All	99,80 meter
Breadth Moulded	18,00 meter
Number of Deck	8 Deck
Depth to 4th Deck	6,90 meter
Depth to 5th Deck	9,40 meter
Design Draft	4,20 meter
Speed Cruising	13,5 Knots
Cargo hall capacity -Bales	491,8 M3
Cargo hall capacity - Gann	534,5 M3
Fresh water capacity	825,5 M3 - 817,7 K T
Bunker capacity	328,0 M3 - 278,8 K T
Lub Oil Capacity	36,4 M3 - 32,8 K T
Specification of passanger	1 st Class 14 Person ( V depan ) 2nd Cass 40 Person ( V depan ) Economy Class 916 Person ( II,III,IV,V blk ) Total 970 Person
Crew Completment	76 Including Master
Main Engine	2 KRUPP MAK 6 CYL Engine - 4352 PK TYPE 6 MU 453 B OUT PUT 1.600 KW 600 rpm 2 BBC Turbo Charges type VTR 251 - 21
Transpersal Thurstprop	11,apps BT VBS 4,53 Phase 380 v /880A 50HZ 480 KW Rpm 1476 - 1530 ST - 06 11 - 21



## LAMPIRAN 2

### CREW LIST

PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (Persero)  
( PELNI )

Nama Kapal : KM. LEUSER  
Bendera : INDONESIA  
Pemilik : PT. PELNI  
Nakhoda : CAPT. ALAMSYAH HALAUWET

CREW LIST VOY : 11/2022  
TGL : 08 NOVEMBER 2022 S/D 04 DESEMBER 2022

Pendaftaran : JAKARTA  
Call Sign : Y E V Y  
Isi Kotor : 6.022  
Isi Bersih : 1.806  
NO. IMO : 9032159

NO	N A M A	NRP	SUJIL	JABATAN	IJASAH	B. PELAUT	BERLAKU
1	Capt. Alamsyah Halauwet	06814	-	Nakhoda	ANT - I / 2016	G 137149	5-Jan-25
2	Goldemar Putra Rajagukguk	07968	228	Mualim - I	ANT - II/2016	E 116804	5-Sep-23
3	Chandra Agung	08637	184	Mualim - II	ANT-II/2016	F 130543	17-Apr-23
4	Fathur Rahman	07707	276	Mualim - III	ANT-III/2018	F 089188	13-Dec-24
5	Ferdian Asmi Gustamil P.	N 14445	283	Mualim - IV	ANT-III/2018	H 003004	28-Jan-25
6	Brian Kharismanda Dimas Y.	08796	306	Markonis - I	SOU/T/III/2022	H 021863	30-Mar-25
7	Nugroho Anggoro Putro	08807	307	Markonis - II	E T O	H 022332	18-Apr-25
8	Ridwan Mustapa	07887	324	P U K - I	B S T	E 095649	15-Jun-23
9	Faishol Reza	N 11479	298	P U K - II	B S T	F 200766	28-Jan-24
10	Wasman	07161	300	Jenang	B S T	E 145872	15-Jun-23
11	Sugiyono	08390	269	Perawat	B S T	F 004264	23-Mar-24
12	Teguh Pribadi	06035	224	K K M	ATT.I / 2020	H 022974	24-May-25
13	Zainal Abidin	09191	253	Masinis - I	ATT-II/2015	F 029668	29-May-24
14	Dzuhaldir Farhan Arief	08700	243	Masinis - II	ATT-III/2021	G 019490	25-Nov-23
15	Suranto	09205	260	Masinis - III	ATT-III/2017	F 168831	25-Sep-23
16	Dennis Darmawan	08832	304	Masinis IV	ATT-III/2017	G 015981	28-Jul-23
17	Mahfudl	07870	238	Ahli Listrik - I	B S T	F 036811	4-Jul-24
18	Sobur Makmur	08017	146	Ahli Listrik - II	ETTO/2018	H 015381	10-Aug-25
19	Setyawan	06710	258	Juru Motor	ATT-V/2019	E 045212	21-Dec-22
20	Budl Santoso	05423	230	Juru Motor	ATT.V / 2021	H 015383	16-Aug-25
21	Dudi Sapari	07236	311	Serang	B S T	E 145686	23-Feb-24
22	Hairil Nurman	07577	239	Kasap Deck	ANTD-D/2012	F 338478	19-Aug-23
23	Jayadi	07753	328	Mistri	B S T	G 060869	10-Aug-24
24	Ihda Umam	08321	218	Juru Mudi	ABLE DECK/2019	E 138794	12-Jan-24
25	Doni Mulyana	N 14984	221	Juru Mudi	RATINGS/2018	F 059682	8-Sep-24
26	Irfan	N 11572	231	Juru Mudi	Ratigs/2022	F 150551	29-Mar-24
27	Dwi Agustanto	05323	172	Panjarwala	B S T	G 070023	9-Jun-24
28	Ujang Supriatna	06271	255	Panjarwala	Ratigs/2019	F 245556	11-Jul-24
29	S u m a r n o	06645	160	Mandor Mesin	ATT-D/2002	G 048486	12-Jan-24
30	Ahmad Surkati	04575	110	Pandai Besi	B S T	G 020740	17-Sep-23
31	Zulfirdaus	07529	291	Kasap Mesin	B S T	G 036964	27-Apr-24
32	Apendi	06876	327	Juru Minyak	B S T	G 138997	16-Feb-25
33	Eka Pratama Saputra	08446	242	Juru Minyak	B S T	F 228782	5-Mar-24
34	LM Hakim Hamaruddin	N 15308	299	Juru Minyak	RATINGS/2018	H 044330	19-Jul-25

35	Khoirul Huda	07317	270	Pelayan Kepala	B S T	F 103309	27-Mar-23
36	M.Guntur A	05476	293	Perakit Masak	B S T	H 015384	16-Aug-25
37	D u l h a d i	N 11304	200	Juru Masak	B S T	F 294244	4-Nov-24
38	Syaiful Bachri	07244	303	Juru Masak	B S T	F 322455	5-Mar-23
39	Sarifudin Lahia	05181	191	Juru masak	B S T	F 024380	12-May-24
40	Fery Mulyanto	N 11312	192	Juru masak	B S T	E 049961	8-Feb-23
41	Dean Mohammad R.H	N-14988	226	Juru Masak	B S T	E 097776	2-Jul-23
42	Arman Dedy	N 15127	267	Juru masak	B S T	F 337080	7-Jul-23
43	Suryana	06405	245	Penatu	B S T	E 073179	25-May-23
44	Rifqi Amin	N 11214	62	Pelayan	B S T	F 200400	10-Jan-24
45	Cucu Slamet	N 11594	210	Pelayan	B S T	E 086679	22-Jun-23
46	Hendi Ahmad Satibi	N 11400	201	Pelayan	B S T	F 093524	20-Dec-22
47	Moch Sairi	N 11222	202	Pelayan	B S T	E 068315	20-Mar-23
48	Khoirul Amri	07318	193	Pelayan	B S T	F 047882	27-Aug-24
49	Sujatma Syarief	N 11357	278	Pelayan	B S T	E 061378	22-Feb-23
50	Nana Armeina	06990	71	Pelayan	B S T	F 083839	27-Aug-23
51	Herlan Musiin	07361	194	Pelayan	B S T	F 097989	18-Jan-23
52	Rudi Murdiawan	06263	203	Pelayan	B S T	G 020213	3-Oct-23
53	Irfan Kardiansyah	N 11404	209	Pelayan	B S T	G 018279	23-Oct-23
54	Siswanto	05539	310	Pelayan	B S T	F 116695	14-Dec-23
55	Abdul Malik	07120	257	Pelayan	B S T	F 004280	22-Mar-24
56	Mohammad Zuhron	N 11473	301	Pelayan	B S T	E 057632	10-May-23
57	Setiawan	05189	302	Pelayan	B S T	G 044334	15-Mar-24
58	Ahmad Fatoni	07608	314	Pelayan	B S T	F222351	11-Mar-24
59	M. Munazad Setiawan	06987	249	Pelayan	B S T	F 334678	10-May-25
60	Mochamad Zain Firdaus	N 11211	326	Pelayan	B S T	E 039137	5-Feb-23
61	Hedy Nugroho	P I D C	295	Satpam	B S T	F 199328	3-Dec-23
62	Rasman	P I D C	298	Satpam	B S T	G 136544	17-Dec-24
63	Deden Nurjaman	P I D C	320	Satpam	B S T	F 132765	13-Jul-23
64	Eko Gunawan	P I D C	271	Satpam	B S T	F 336871	24-Jun-23
65	Mohammad Bagus R	-	318	Kadet Deck	B S T	H 035257	21-Apr-25
66	Marco Juan Sonlay	-	272	Kadet Deck	B S T	G 081490	15-Jun-24
67	Lesmana Aditya N	-	319	Kadet Deck	B S T	H 025451	1-Apr-25
68	I Made Puspadana	-	325	Kadet Deck	B S T	H 020336	1-Apr-25
69	Atika Sinta Widyaningrum	-	315	Kadet ETO	B S T	G 066946	7-Apr-25
70	Al Fadli Ramdani S.G	-	317	Kadet Mesin	B S T	H 043893	26-Apr-25
71	Muhammad Syahrul M	-	316	Kadet Mesin	B S T	H 020730	30-Mar-25

Jumlah ABK termasuk Nakhoda

71

KM. LEUSER, NOVEMBER 2022

NAKHODA



## LAMPIRAN 3

### BERITA ACARA



PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (PERSERO)

#### KM. LEUSER

#### BERITA ACARA

Pada hari selasa, tanggal 13 Desember 2022 pada jam 12.30 WIT telah terjadi seorang penumpang jatuh ke laut dilihat oleh seorang penumpang dan melaporkan ke satpam jaga. Satpam jaga melemparkan life bouy untuk menandai posisi korban dan langsung melaporkan ke anjungan, Mualim III yang sedang jaga langsung enekan MOB dengan posisi kapal 05°28'00 S/129°42'00 E di Laut Banda , kemudian Mualim III menelpon Nahkoda , Mualim I , dan kamar mesin untuk melakukan olah gerak mencari korban. Pada pukul 12.35 WIT Nahkoda berada di anjungan dan mengambil alih komando untuk melakukan manuver dan mengurangi speed kapal dan cikir kiri kemudi dengan dasar laporan penumpang melompat dari dek 5 sebelah kiri oleh satpam jaga yang menerima laporan.

Nahkoda menginstruksikan regu penolong dan regu darurat untuk membantu pencarian korban. Setelah kurang lebih 25 menit melakukan olah gerak korban akhirnya ditemukan dalam keadaan selamat

Menurut keterangan teman satu rombongan dengan korban, diketahui korban bernama Yohanes penumpang dari Ambon menuju ke saumlaki dengan nomor ticket 1318932201000004841.

Pada pukul 13.30 WIT Nahkoda berkoordinasi dengan cab.PT. Pelni Ambon, Kepelabuhan Ambon, dan kapal melanjutkan perjalanan menuju Saumlaki.

Demikia berita acara ini dibuat dengan sebenarnya dan sebagai laporan dari pihak kapal , atas perhatiannya terima kasih.

KM. LEUSER, 13 Desember 2022

Mengetahui:  
ML III  
SATPAM JAGA  
PENUMPANG YG MELAPOR  
TEMAN KORBAN  
PENUMPANG YANG  
MEMVIDEO KORBAN DITEMUKAN

NAHKODA  
:  
:  
:  
:  
:  
:  
:   
:   
Capt. Alamsyah Halauwet  
Nrp. 06814


PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero)

Head Office : Jl. Gajah Mada No. 14 Jakarta Pusat, 10130 DKI Jakarta, Indonesia  
Telp : 021-21887000 | Fax : 021-43854130 | Email : info@pelni162@pelni.co.id  
Call Center : 021-162 | www.pelni.co.id



## LAMPIRAN 4

### LATIHAN MOB




**AKHLAK**  
KEMAMPUAN BERKUALITAS  
SUDAH ADAPUN BERKUALITAS

**PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA**  
(PT. PELNI)

**Daftar yang wajib diisi pada setiap  
diadakan latihan-latihan Orang Jatuh Ke Laut**

LD.4



---

Nama Kapal : KM. Leuser

Nakhoda	Capt. Alamsyah Halauwet
Mualim I	Goldemar Putra Rajagukguk
Mualim II	Chandra Agung
Mualim III	Fathur Rahman

---

a. Tanggal, tempat, waktu : 12 November 2022      Laut Banda      12.00 S.d Selesai  
saat latihan dilakukan

---

b. Langkah - langkah buat scenario latihan

1. Lempar benda ke laut
2. Lempar Life bouy
3. Mualim jaga memastikan posisinya dengan GPS
4. Nakhoda mengolah gerak untuk mendekati benda / orang jatuh kelaut dengan metode
  - Williamson turn
  - Anderson turn
  - Scharmove turn
5. Bila waktu dan kondisi memungkinkan regu penolong menurunkan sekoci penolong / resque boat

---

c. Catatan Latihan :

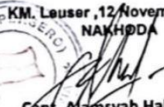
1. Dimisalkan ada orang jatuh kelaut di dek 5 kiri (abk. Membuang benda)
2. Abk yang melihat berteriak "Ada Orang Jatuh Kelaut", lalu melempar Life bouy terdekat
3. Mualim jaga menekan MOB pada GPS
4. Mualim Jaga segera merubah haluan ke kiri dan segera melapor ke Nakhoda
5. Mualim Jaga mengumumkan melalui PA agar Regu Darurat, Regu Penolong & Regu 1 agar siap siap
6. Nakhoda mengambil alih komando dan melakukan olah gerak mendekati korban
7. Regu darurat mengambil korban melalui tangga gangway, korban dinaikan
8. Regu Penolong memberikan pertolongan dan membawa korban ke Poliklinik
9. Kapal melanjutkan pelayaran kembali

---


d. Alat-alat yang diperagakan

Alat-alat	Keterangan	
1. Cari posisi orang jatuh ke laut ( GPS )	GPS Kiri	
2. Bouy Penolong	1 buah	
3. Olah gerak / metode yang dipakai	Williamson turn	
4. Life Jacket	R. Darurat	
5. Regu Penolong	R. Darurat & Penolong	

KM. Leuser, 12 November 2022  
NAKHODA



Capt. Alamsyah Halauwet  
Nrp: 06814



PT Pelayaran Nasional Indonesia (Pelnindo)      Head Office : Jl. Geger Mudo No. 14 Jakarta Pusat, 10120 DKI Jakarta, Indonesia  
Telp : 021-21327000 | Fax : 021-42826128 | Email : info@pelnindo.com.id  
Call Center : 021-102 | www.pelnindo.com

## LAMPIRAN 5

### TRANSKRIP WAWANCARA I

Partisipan 1 : NK

Usia : 50 tahun

Masa kerja : 1 Tahun

Tanggal wawancara : 02 februari 2023

P/S	Uraian	Baris	Keterangan
P	Selamat pagi capt terimakasih sudah bersedia meluangkan waktu untuk menjadi narasumber mengenai penelitian saya. Mohon ijin bertanya capt?		
S	Iya det bagaiman		
P	Sebelumnya apakah capt sudah pernah mengalami kejadian Man Overboard?		
S	Saya sudah beberapa kali mengalami kejadian Man Overboard		
P	Bagaimana capt menghadapi kejadian Man Overboard?		
S	Selaku kapten saat terjadi <i>Man Overboard</i> saya memimpin olah gerak dalam pencarian korban		
P	Selama capt melakukan olah gerak, apa kendala yang capt hadapi?		
S	Ada beberapa kendala, tetapi yang paling sulit yaitu mencari korban itu sendiri, harus dilakukan secara bersama sama, disamping saya memberi perintah untuk haluan kapal, saya harus tetap waspada pada bahaya navigasi lainnya, pencarian korban juga memakan cukup banyak waktu, sehingga jadwal kedatangan kapal berubah dan juga terjadi penambahan pemakaian bahan bakar		
P	Siapa yang mengalami kejadian <i>man overboard</i> ?		
S	Penumpang kapal		

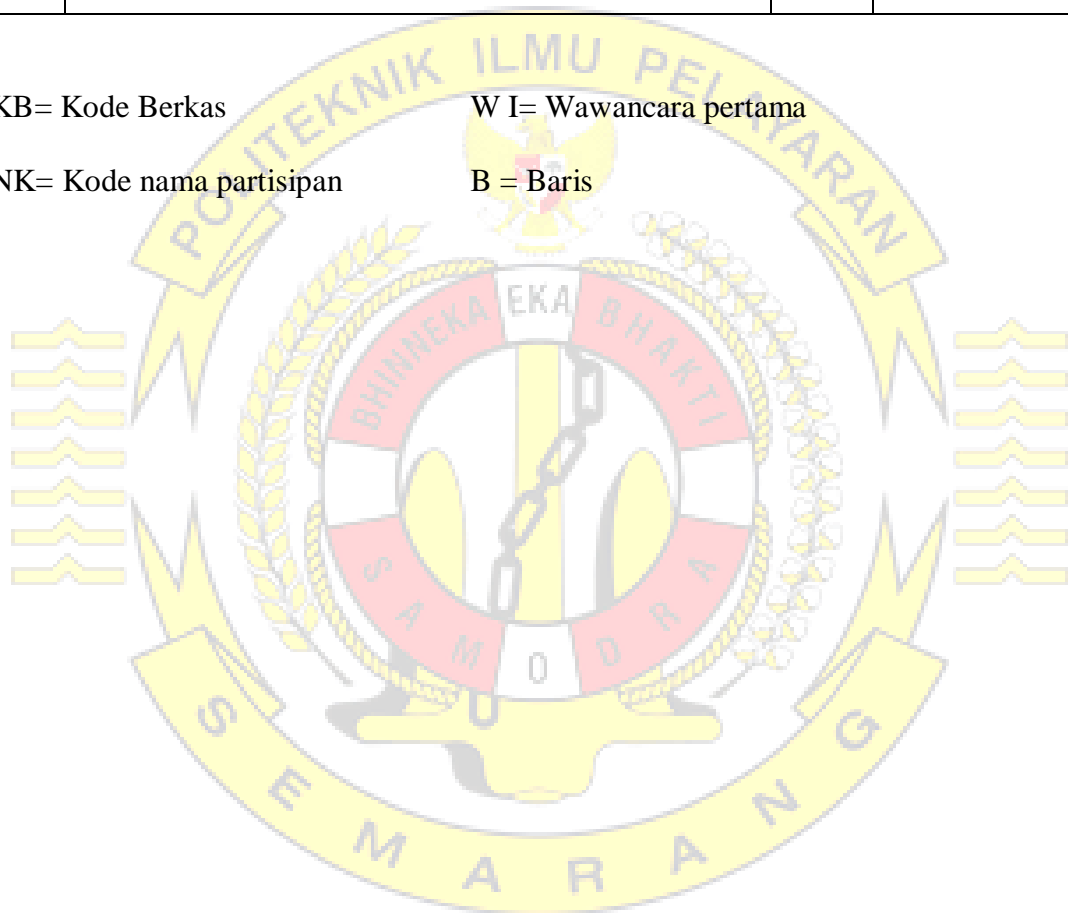
P	Dimana kejadian <i>man overboard</i> ini terjadi?		
S	Di Laut Banda, saat sedang berlayar dari pelabuhan Ambon ke pelabuhan Saumlaki		
P	Baik capt terimakasih atas informasinya		
S	Iya det sama-sama		

KB= Kode Berkas

W I= Wawancara pertama

NK= Kode nama partisipan

B = Baris



## LAMPIRAN 6

### TRANSKRIP WAWANCARA II

Partisipan 1 : TO

Usia : 35 tahun

Masa kerja : 1 Tahun

Tanggal wawancara : 02 februari 2023

P/S	Uraian	Baris	Keterangan
P	Selamat pagi <i>third</i> sebelumnya terimakasih sudah meluangkan waktu dan kesempatan untuk menjawab beberapa pertanyaan dari saya. Ijin bertanya <i>third</i>		
S	Pagi det, bagaimana?		
P	Apa peran <i>third</i> saat kejadian <i>Man Overboard</i> ?		
S	Sebagai perwira yang sedang berdinis jaga saat kejadian <i>Man Overboard</i> berlangsung		
P	kapan waktu terjadinya <i>Man Overboard</i> tersebut?		
S	Saat saya sedang berdinis jaga jam 12.00-16.00 pada hari selasa 13 Desember 2022 pukul 12.30 WIT		
P	Mengapa kejadian <i>Man Overboard</i> dapat terjadi?		
S	<i>Man Overboard</i> terjadi karena ada penumpang dengan gangguan mental/jiwa yang melompat ke laut		
P	Bagaimana kronologi terjadinya <i>Man Overboard</i> ?		
S	Saat saya sedang berdinis jaga, saya mendapat laporan dari satpam yang sedang bertugas bahwa ada orang yang melompat ke laut disisi sebelah kiri dari dek 5, setelah mendapat laporan tersebut saya melakukan tindakan cikir kiri untuk menjauhkan korban dari buritan kapal, lalu melaporkan hal tersebut kepada kapten, setelah itu		

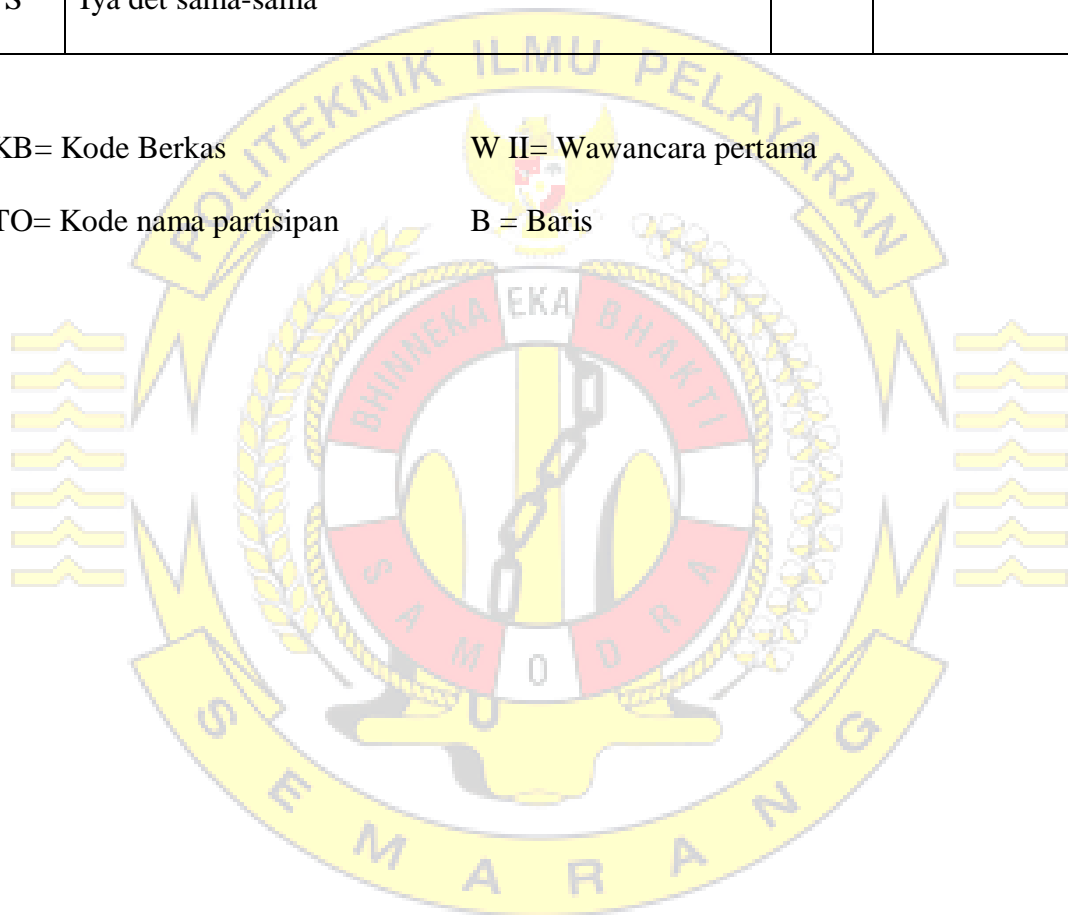
	kapten langsung berada di anjungan dan mengambil alih komando olah gerak kapal.		
P	Apakah penumpang tersebut selamat?		
S	Setelah dilakukan pencarian dan akhirnya korban ditemukan dengan selamat, lalu dibawa ke poliklinik		
P	Baik <i>third</i> terimakasih atas informasinya		
S	Iya det sama-sama		

KB= Kode Berkas

W II= Wawancara pertama

TO= Kode nama partisipan

B = Baris





## LAMPIRAN 7

### TRANSKRIP WAWANCARA III

Partisipan 1 : CO

Usia : 47 tahun

Masa kerja : 1 Tahun

Tanggal wawancara : 02 februari 2023

P/S	Uraian	Baris	Keterangan
P	Selamat siang <i>chief</i> , terimakasih telah bersedia meluangkan waktu untuk menjadi narasumber dari penelitian saya. Mohon ijin bertanya <i>chief</i>		
S	Iya det		
P	setelah kejadian <i>Man Overboard</i> ini, sebenarnya faktor-faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya <i>Man Overboard</i> ?		
S	Ada beberapa faktor det, dalam kejadian di kapal ini salah satu faktornya yaitu penumpang memiliki gangguan kejiwaan, lalu kurangnya pemahaman bahaya <i>Man Overboard</i> , dan juga pengawasan kepada penumpang yang belum maksimal dilaksanakan		
P	Kapan waktu terjadinya <i>Man Overboard</i> tersebut?		
S	Saat saya sedang berdinas jaga jam 12.00-16.00 pada hari selasa 13 Desember 2022 pukul 12.30 WIT		
P	Mengapa kejadian <i>Man Overboard</i> dapat terjadi?		
S	<i>Man Overboard</i> terjadi karena ada penumpang dengan gangguan mental/jiwa yang melompat ke laut		
P	Bagaimana kronologi terjadinya <i>Man Overboard</i> ?		

S	Saat saya sedang berdinis jaga, saya mendapat laporan dari satpam yang sedang bertugas bahwa ada orang yang melompat ke laut disisi sebelah kiri dari dek 5, setelah mendapat laporan tersebut saya melakukan tindakan cikir kiri untuk menjauhkan korban dari buritan kapal, lalu melaporkan hal tersebut kepada kapten, setelah itu kapten langsung berada di anjungan dan mengambil alih komando olah gerak kapal.		
P	Lalu apa saja upaya yang telah dilakukan oleh pihak kapal untuk mencegah terjadinya <i>Man Overboard</i> ?		
S	Sebenarnya sudah ada upaya yang dilakukan oleh pihak kapal, pemutaran video <i>Safety induction</i> selama kapal akan berlayar, lalu pemasangan tanda-tanda peringatan bahaya di <i>ralling-ralling</i> kapal, selalu dilaksanakan drill setiap bulannya, dan pihak kapal juga telah menghimbau agar melaporkan setiap penumpang, kerabat atau anggota keluarganya yang memiliki gangguan kejiwaan, begitu det		
P	Baik <i>chief</i> , terimakasih atas informasi yang telah diberikan		
S	Ya det sama-sama		
P	Siap <i>chief</i>		

KB= Kode Berkas

W III= Wawancara pertama

CO= Kode nama partisipan

B = Baris

### DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : I Made Puspadana
2. Tempat, Tanggal Lahir : Manikliyu 02-11-2001
3. NIT : 5720111177646
4. Program Studi : Nautika
5. Agama : Hindu
6. Alamat : Jl. Banjar Manikliyu, Desa Manikliyu, kec.  
Kitnamani, Kab. Bangli, Prov. Bali
7. Nama Orang Tua :
  - a. Ayah : I Wayan Gangsih
  - b. Ibu : Ni Nyoman Simin
8. Riwayat Pendidikan :
  - a. SD : SDN Manikliyu
  - b. SMP : SMP N 5 Kintamani
  - c. SMA : SMA Dwijendra Denpasar
  - d. Perguruan Tinggi : PIP Semarang
9. Praktik Laut :
  - a. Kapal : KM. Leuser
  - b. Perusahaan : PT. Pelayaran Nasional Indonesiaa

Alamat Perusahaan : Jalan Gajah Mada Nomor 14, Jakarta Pusat,  
Gambir, DKI Jakarta



