

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**MAKALAH**

**UPAYA PENINGKATAN KETERAMPILAN AWAK KAPAL DALAM  
MENGUNAKAN ALAT-ALAT KESELAMATAN DI KAPAL  
MV. ICON BRAVO**

**Oleh :**

**MOHAMMAD RIVAI LUMIU**

**NIS. 02147/N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2018**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**MAKALAH**

**UPAYA PENINGKATAN KETERAMPILAN AWAK KAPAL DALAM  
MENGUNAKAN ALAT-ALAT KESELAMATAN DI KAPAL  
MV. ICON BRAVO**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan  
Untuk Menyelesaikan Program ANT-I**

**Oleh :**

**MOHAMMAD RIVAI LUMIU**

**NIS. 02147/N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - I**

**JAKARTA**

**2018**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

**Nama** : MOHAMMAD RIVAI LUMIU  
**No. Induk Siwa** : NIS : 02147/N-I  
**Program Pendidikan:** DIKLAT PELAUT – I  
**Jurusan** : NAUTIKA  
**Judul** : UPAYA PENINGKATAN KETERAMPILAN AWAK  
KAPAL DALAM MENGGUNAKAN ALAT-ALAT  
KESELAMATAN DI KAPAL MV. ICON BRAVO

Jakarta, Februari 2018

Pembimbing Materi,

Pembimbing Penulisan,

Capt. Erwin F. Manurung. M.MTr

M. Nurdin, SE,MM

Mengetahui  
Ketua Jurusan Nautika

Suhartini, S.SI. M.MTr

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**

**Nama** : MOHAMMAD RIVAI LUMIU  
**No. Induk Siwa** : NIS : 02147/N-I  
**Program Pendidikan:** DIKLAT PELAUT – I  
**Jurusan** : NAUTIKA  
**Judul** : UPAYA PENINGKATAN KETERAMPILAN AWAK  
KAPAL DALAM MENGGUNAKAN ALAT-ALAT  
KESELAMATAN DI KAPAL MV. ICON BRAVO

Jakarta, Maret 2018

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Capt. Sutijar, M.M

Capt. Boyke Aries Sonatha.MM

April Gunawan Malau.M.M

Penata (III/c)

Penata (III/d)

NIP.197204022009121001

NIP.197204131998031005

Mengetahui  
Ketua Jurusan Nautika

Suhartini, S.SI.T, M.MTr

Penata (III/c)

NIP.198003072005022002

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, karena telah melimpahkan karunia dan anugerah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah sebagai persyaratan untuk memenuhi kurikulum dan silabus Diklat Pelaut Tingkat-1 Angkatan XLVIII bidang studi Nautika (ANT-I) tahun ajaran 2018 di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Berdasarkan pengalaman yang dialami penulis di atas MV. ICON BRAVO tentang masalah pemuatan dan bagaimana cara mengatasinya, maka penulis tertarik untuk menuliskannya ke dalam makalah ini dengan judul :

### **"UPAYA PENINGKATAN KETERAMPILAN AWAK KAPAL DALAM MENGGUNAKAN ALAT-ALAT KESELAMATAN DI KAPAL MV. ICON BRAVO".**

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan makalah ini jauh dari sempurna, hal ini dikarenakan keterbatasan waktu dan kemampuan penulis sehingga kritik dan saran sangat diharapkan dari pembaca, untuk kesempurnaan makalah ini.

Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak, terutama kepada :

1. Bapak Capt. Sahattua P. Simatupang MM.MH selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Bapak H. Abdul Rahman MM selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.
3. Ibu Suhartini,S.SI.T, M.MTr selaku Ketua Jurusan Nautika.
4. Bapak Capt. Erwin F.Manurung, M.MTr sebagai Dosen Pembimbing Materi atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta surnbangan materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.

5. Bapak M. Nurdin, SE,MM sebagai Dosen Pembimbing Penulisan atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta ide-ide yang diberikan untuk membangun makalah ini.
6. Bapak April Gunawan Malau MM selaku Dosen Karya Ilmiah
7. Para Dosen Pembina STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
8. Istri tercinta Sitti Suryani Tampilang SP dan putra tersayang Ravli Maulana Lumiu yang selalu membantu memberikan pengertian, doa dan dukungan moril penuh selama proses penyusunan makalah ini.
9. Kepada kedua Orang tua penulis Salim Lumiu dan Masja'ad Ransa yang selalu memberikan doa serta dukungannya.
10. Rekan-rekan di MV. ICON BRAVO yang membantu memberikan data-data selama proses penyusunan makalah ini.
11. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan XLVIII tahun ajaran 2017 yang telah memberikan bimbingan, sumbangan dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

Semoga makalah ini dapat memberikan manfaat kepada pembaca terutama yang akan bekerja di kapal dengan type yang sama sehingga mampu bekerja secara efisien.

Jakarta, Maret 2018

Penulis

MOHAMMAD RIVAI LUMIU

NIS : 02147/N-I

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN .....</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN .....</b>	<b>iii</b>
<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>iv</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>vii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang.....	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah.....	3
C. Tujuan Dan Manfaat Penelitian.....	5
D. Metode Penelitian.....	6
E. Waktu Dan Tempat Penelitian.....	9
F. Sistematika Penulisan.....	9
<b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka.....	10
B. Kerangka Pemikiran.....	26
<b>BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Data.....	28
B. Analisis Data.....	30
C. Pemecahan Masalah.....	39
<b>BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Kesimpulan.....	53
B. Saran.....	53
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	
<b>LAMPIRAN</b>	

## DAFTAR LAMPIRAN

1. *Drill Schedule*
2. *Life Boat Waterborne & Drill Report*
3. *Casualty Report*
4. *PSC Information*
5. *Simultaneous Release Device*
6. *Working Instruction For Life Boat Recovery*

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

**Nama** : MOHAMMAD RIVAI LUMIU  
**No. Induk Siswa** : 02147 / N  
**Program Pendidikan** : DIKLAT PELAUT - I  
**Judul** : UPAYA PENINGKATAN KETERAMPILAN AWAK KAPAL  
DALAM MENGGUNAKAN ALAT ALAT KESELAMATAN  
DI KAPAL MV ICON BRAVO

Jakarta, Maret 2018

**Pembimbing Materi**

**Capt. Erwin F Manurung, M MTr**  
Penata Tingkat I (III d)  
NIP. 197307082005021001

**Pembimbing Penulisan**

**M. Nurdin, SE, MM**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 195908141983021001

**Mengetahui**

**Ketua Jurusan Nautika**

**Capt. Subartini, SSiT, MMar**  
Penata (III/c)  
NIP. 198003072005022002

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



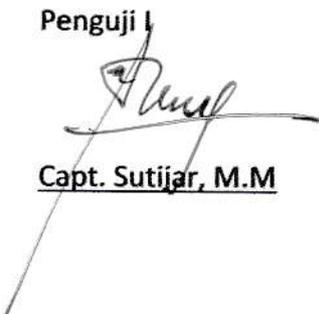
**SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**

**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**

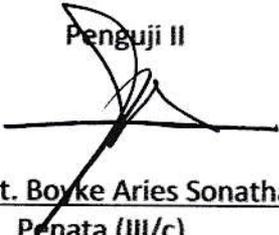
Nama : MOHAMMAD RIVAI LUMIU  
No. Induk Siwa : 02147/N-1  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : UPAYA PENINGKATAN KETERAMPILAN AWAK KAPAL DALAM  
MENGUNAKAN ALAT-ALAT KESELAMATAN DI KAPAL  
MV. ICON BRAVO

Jakarta, Maret 2018

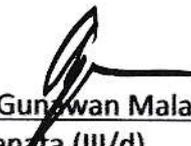
Penguji I

  
Capt. Sutijar, M.M

Penguji II

  
Capt. Boyke Aries Sonatha, MM  
Penata (III/c)  
NIP.197204022009121001

Penguji III

  
April Gunawan Malau, M.M  
Penata (III/d)  
NIP.197204131998031005

Mengetahui  
Ketua Jurusan Nautika

  
Suhartini, S.S.I.T, M.MTr  
Penata (III/c)  
NIP.198003072005022002

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Kapal merupakan alat transportasi laut yang memegang peranan penting kerana lebih efisien dan murah dibanding dengan sarana angkutan lainnya dalam pengangkutan barang. Untuk itu sarana pelayaran angkutan laut perlu di tingkatkan dan diperluas sampai ke daerah-daerah terpencil yang memenuhi akan di tingkatkan dan diperluas sampai ke daerah-daerhd terpencil yang memenuhi akan kebutuhan manusia dan masyarakat yang memadai, lancar, mudah dan efisien.

Dalam eraglobalisasi ini kita semua dituntut untuk meningkatkan profesionalisme, lebih kritis dan produktif dalam menjalankan tugas. Di dalam menjalankan tugas dan kewajiban seseorang perwira di atas kapal seringkali menghadapi tantangan- tantangan baik dari luar maupun dari dalam kapal itu sendiri. Tantangan-tantangan tersebut dapat berupa keadaan darurat yang dapat membahayakan keselamatan jiwa, kapal dan muatannya serta lingkungannya

Keadaan darurat dapat terjadi kapan saja dan dimana saja, ini terjadi secara mendadak maka dibutuhkan Awak Kapal yang terampil dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan ketika menghadapi situasi tersebut, yaitu dengan cara melakukan pelatihan-pelatihan di atas kapal yang dilaksanakan secara berkala dan juga untuk meningkatkan pemahaman awak kapal tentang pentingnya pelatihan tersebut. Pemahaman yang menunjang keberhasilan dari pelaksanaan pengoperasian alat-alat keselamatan di atas kapal.

Keselamatan angkutan khususnya mencakup hal yang sangat luas sekali yang meliputi antara lain : stabilitas, perlengkapan kapal, pengawasan kapal, konstruksi kapal, pengawakan kapal dan lain-lain. Oleh karena itu setiap unsur individu yang tertarik dalam jasa

perhubungan laut dituntut memiliki keahlian dan keterampilan untuk pengoperasian kapal secara baik. Dengan keahlian dan keterampilan yang dimiliki oleh para pelaut maka alat-alat penolong keselamatan harus dapat dioperasikan dengan baik dan benar sehingga timbulnya masalah gagalnya penyelamatan di laut dapat teratasi dengan pengetahuan dan keterampilan awak kapal. Salah satu dari penyebab sampai terjadinya korban dalam kecelakaan di laut adalah kurangnya kecakapan dari pada anak buah kapal itu sendiri.

MV.ICON BRAVO adalah sebuah kapal container yang berlayar dengan jalur pelayaran pantai dari pelabuhan muat Tg.Priok ke Pelabuhan Trisakti Banjarmasin dan Pelabuhan Dwikora Pontianak dengan jarak tempuh yang singkat dua sampai 3 hari.

Kecelakaan yang terjadi di atas kapal umumnya dikarenakan oleh factor manusia yang harusnya tidak terjadi. Hal terpenting adalah awak kapal MV.ICON BRAVO diharapkan terlatih dengan baik dan benar dalam upaya-upaya tindakan terhadap berbahaya, sebab tanpa awak kapal yang handal dan terampil semua peralatan yang serba canggih dan modern tidak mempunyai arti apa-apa bahkan menjadi tidak berguna. Selama penulis berada di atas kapal ditemukan permasalahan yang dialami awak kapal pada saat pelaksanaan latihan meninggalkan kapal, latihan kebakaran dan latihan keadaan darurat lainnya, serta bagaimana cara mempergunakan alat-alat keselamatan secara baik dan benar. Awak kapal kurang terampil, disiplin dengan waktu dan kurang tepat dalam mengoperasikan peralatan-peralatan keselamatan sesuai dengan fungsinya dan juga kurang efektifnya perasarana yang di gunakan di atas kapal dimanfaatkan oleh anak buah kapal dengan baik seperti CBT (Computer Based Training).

Maka dari itu dalam makalah ini penulis mencoba membahas hal tersebut, dan memberi judul makalah ini :

## **"UPAYA PENINGKATAN KETERAMPILAN AWAK KAPAL DALAM MENGGUNAKAN ALAT-ALAT KESELAMATAN DI KAPAL MV.ICON BRAVO".**

Topik ini yang menjadi latar belakang penulisan makalah sebagai upaya untuk memberikan pemahaman agar dapat mengatasi atau mencegah masalah-masalah selama berlangsungnya pelatihan-pelatihan dalam menggunakan alat-alat keselamatan. Kalau perlu latihan tersebut lebih di optimalkan dan jika sewaktu-waktu ada musibah atau keadaan darurat di atas kapal, maka awak kapal sudah terampil dalam menggunakan alat-alat penolong ataupun alat-alat pemadam kebakaran, karena musibah tidak dapat diketahui kapan datangnya maka perlu adanya kesiap-siagaan dari awak kapalnya ataupun alat-alat penolongnya. Selain itu juga diharapkan dapat memberikan sumbangan pengetahuan dan solusi kepada pembaca yang akan bekerja di atas kapal.

### **B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH**

#### **1. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah dalam makalah ini dapat diidentifikasi sebagai berikut :

- a. Kurangnya keterampilan awak kapal dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan sekoci yang ada di atas kapal.
- b. Pelaksanaan latihan-latihan keadaan darurat di kapal kurang efektif karena tidak semua latihan-latihan keadaan darurat seperti yang ada di dalam jadwal latihan alat keselamatan bulanan dilaksanakan sepenuhnya
- c. Kurangnya peranan perwira dalam meningkatkan latihan-latihan keadaan darurat di kapal MV.ICON BRAVO
- d. Kurangnya kedisiplinan pada saat melakukan safety video dimana tidak semua awak kapal terutama senior officer hadir menyaksikan video tersebut sehingga minat awak kapal

- lainnya menjadi kurang saat menyaksikan safety video tersebut.
- e. Media lain seperti Seagull CBT (Computer Based Training) yang berguna untuk menambah dan meningkatkan pengetahuan awak kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan tidak digunakan sesuai dengan fungsinya
  - f. Perawatan alat-alat keselamatan tidak dilaksanakan dengan optimal.

## 2. Batasan Masalah

Dari identifikasi masalah yang ada, penulis hanya membatasi masalah yang menjadi prioritas untuk dibahas dengan alasan begitu luasnya ruang lingkup yang dibahas dan disesuaikan pada saat penulisan melakukan evaluasi latihan keadaan darurat meninggalkan kapal (*Abandon Ship*) di atas kapal MV. ICON BRAVO maka penulis akan membatasi pembahasan masalah hanya berkisar tentang :

- a. Kurangnya keterampilan awak kapal MV. ICON BRAVO dalam mempergunakan alat-alat keselamatan sekoci di atas kapal.
- b. Pelaksanaan latihan-latihan alat keselamatan belum sesuai dengan jadwal.

## 3. Rumusan Masalah

Alat-alat penolong dan alat-alat pemadam kebakaran yang berada di atas kapal bukan merupakan suatu jaminan akan keselamatan para awak kapal tersebut dan keselamatan bagi kapal itu sendiri tanpa ditunjang oleh kecakapan dari awak kapalnya dalam menggunakan alat-alat penolong keselamatan yang ada. Dari uraian identifikasi dan batasan masalah yang tersebut di atas, penulis merumuskan masalah :

- a. Mengapa kurangnya pengetahuan dan kecakapan anak buah kapal yang kurang memahami prosedur pengoprasian Alat-alat keselamatan di atas kapal.
- b. Mengapa kurang efektifnya pelatihan keadaan darurat di atas kapal.

## C. TUJUAN DAN MANFAAT LATIHAN

### 1. Tujuan Penelitian

Dalam penulisan makalah ini penulis bertujuan untuk mencari suatu solusi tentang masalah yang terjadi di atas kapal dalam kaitannya terhadap keselamatan jiwa, kapal dan muatan. Sesuai dengan masalah-masalah yang dihadapi dalam penulisan makalah ini penulis menemukan penyebab kurangnya ketrampilan awak kapal dalam penggunaan alat-alat keselamatan yang dapat menimbulkan kerugian bagi awak kapalnya sendiri dan perusahaan pelayaran pemilik kapal tersebut. Berikut tujuan penelitian yang penulis berikan:

- a. Untuk menjelaskan, menggambarkan dan menganalisa tentang bagaimana meningkatkan pengetahuan dan percakapan kepada Anak Buah Kapal dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan sekoci di atas kapal MV. ICON BRAVO
- b. Untuk memberikan informasi bagaimana membuat latihan-latihan keadaan darurat di atas kapal dapat berjalan dengan efektif dan juga meningkatkan informasi dan peranan perwira kapal dalam melaksanakan latihan-latihan keadaan darurat awak kapal MV. ICON BRAVO

### 2. Manfaat Penelitian

Diharapkan dapat memberikan kontribusi-kontribusi yang berguna dari berbagai aspek yaitu:

- a. Aspek teoritis.  
Menjadi sumbangsih dan pemikiran penulis untuk pengembangan pengetahuan tentang keterampilan alat-alat keselamatan bagi perwira-perwira di atas kapal jika menghadapi masalah yang sarna supaya siap bekerja di atas kapal dengan baik dan benar.
- b. Aspek praktis.  
Menjadi bahan kajian dan pertimbangan bagi perusahaan dan perwira di atas kapal dalam mengambil keputusan tentang

pengoperasian alat-alat keselamatan agar dapat mengurangi atau menghilangkan adanya hambatan- hambatan yang timbul dirnasa yang akan datang dalam menggunakan alat- alat keselamatan diatas kapal.

#### **D. METODE PENELITIAN**

Untuk rnendapat informnasi-informasi yang berguna bagi penulis dalam rnelengkapi makalah ini, maka dilakukan langkah-langkah sebagai berikut :

##### **1. Metode Pendekatan**

Dengan mendapatkan data-data menggunakan metode deskriptif kualitatif yang dikumpulkan berdasarkan pengamatan dan pengalaman penulis langsung diatas kapal.Selain itu penulis juga melakukan studi perpustakaan dengan pengamatan melalui pengamatan data dengan memanfaatkan tulisan- tulisan yang ada hubunganya dengan penulisan makalah ini yang bisa penulis dapatkan selama pendidikan.

##### **2. Teknik pengumpulan data**

Dalam melaksanakan pengwnpulan data yang diperlukan sehingga selesainya penulisan makalah ini, digunakan beberapa metode pengumpulan data.data dan informasi yang lengkap, objektif dan dapat dipertanggung jawabkan data agar dapat diolah dan disajikan menjadi gambaran dan pandangan yang benar.Untuk mengolah data empiris diperlakukan data teoritis yang dapat menjadi tolak ukur oleh karena itu agar data ernpiris dan data teoritis yang diperlakukan untuk menyusun makalah ini dapat terkumpul peneliti menggunakan teknik pengumpulan data yang berupa :

##### **a. Observasi (Pengamatan)**

Observasi merupakan salah satu teknik pengumpulan data yang tidak hanya mengukur sikap dari responden melalui wawancara dan angket, namun juga dapat digunakan untuk merekam berbagai fenomena yang tetjadi. Pengamatan langsung pada objek yang akan

diamati sehingga pengumpulan data dilakukan dengan melibatkan diri kedalam kegiatan latihan-latihan dan mengadakan tanya jawab kepada perwira-perwira anak buah kapal serta semua pihak yang dilibatkan di atas kapal MV. ICON BRAVO pada saat penulis bekerja.

b. Teknik komunikasi langsung (Wawancara)

Wawancara merupakan teknik dalam pengumpulan data yang dilakukan melalui tatap muka dan tanya jawab secara langsung antara pengumpul data dan juga penulis terhadap nara sumber atau sumber data. Wawancara terbagi atas wawancara struktur dan tidak terstruktur.

1) Wawancara terstruktur artinya peneliti telah mengetahui dengan pasti informasi apa yang ingin didapatkan dari responden sehingga daftar pertanyaannya sudah dibuat secara sistimatis. Penulis juga dapat menggunakan alat bantu seperti kaset perekam, foto kamera dan alat bantu yang dapat membantu kelancaran wawancara

2). Wawancara tidak terstruktur adalah wawancara bebas, yaitu penulis tidak menggunakan pedoman wawancara yang berisi pertanyaan yang akan diajukan secara spesifik dan hanya memuat nilai-nilai penting maka ialah yang ingin didapatkan dari responder.

c. Studi Dokumentasi dan lain sebagainya

Studi dokumentasi merupakan suatu teknik pengumpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen, baik dokumen tertulis, gambar maupun elektronik. Dokumen yang telah diperoleh kemudian dianalisis, dibandingkan dan dipadukan membentuk satu hasil kajian yang sistimatis. Jadi studi dokumen tidak hanya sekedar mengumpulkan dan menulis atau melaporkan dalam bentuk kutipan-kutipan tentang sejumlah dokumen yang akan di laporkan dalam penelitian adalah hasil analisis terhadap

dokumen-dokumen tersebut.

### 3. Subjek penelitian

Subjek penelitian adalah sesuatu, baik orang, benda ataupun lembaga (organisasi), yang sifat keadaannya akan diteliti. Dengan kata lain subjek penelitian adalah suatu yang di dalam dirinya melekat atau terkandung objek penelitian. Menurut sumbernya kita mengenal data intern dan data extern. Pengusaha berusaha mencatat aktifitas perusahaannya sendiri misalnya: keadaan pegawai, pengeluaran, keadaan barang di gudang, hasil jualan, keadaan produksi pabriknya dan lain-lain aktifitas yang terjadi di perusahaan itu. Data yang diperoleh demikian adalah data intern. Dalam berbagai situasi, untuk perbandingan misalnya, diperlukan sumber dari sumber lain di luar perusahaan tadi. Data demikian merupakan data extern. Data extern di bagi menjadi data extern primer atau disingkat: data primer dan data extern sekunder atau disingkat: data sekunder. Data yang baru di kumpulkan dan belum pernah mengalami pengolahan apapun dikenal dengan data mentah. Dalam hal ini penulisan menggunakan objek penelitian yang hendak di teliti adalah awak kapal MV. ICON BRAVO pada periode bulan Maret 2016 sampai dengan bulan July 2017

### 4. Teknik Analisis Data

Teknik analisis mengemukakan metode yang akan digunakan dalam menganalisis data untuk mendapatkan data dan menghasilkan kesimpulan yang objektif dan dapat dipertanggung jawabkan, maka dalam hal ini menggunakan teknik non statistika yaitu berupa dari analisa akar permasalahan

## **E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

### 1. Waktu penelitian

Penelitian dilakukan selama empat belas bulan, tepatnya mulai naik kapal pada tanggal 23 Maret 2016 sampai dengan turun kapal atau selesai kontrak kerja pada tanggal 25 July 2017. Selama kurun waktu tersebut di atas, penelitian dilakukan di atas kapal MV . ICON BRAVO dengan rute dari pelabuhan muat Tg. Priok ke Pelabuhan Bongkar Trisakti Banjarmasin dan Pelabuhan Dwikora Pontianak

### 2. Tempat penelitian

Penelitian ini dilakukan pada awak kapal melakukan latihan-latihan keadaan darurat yaitu latihan meninggalkan kapal ataupun keadaan darurat lainnya di mana posisi kapal pada saat berlabuh di Tg.Priok Jakarta.

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta. Dengan sistematika yang ada maka diharapkan untuk mempermudah penulisan makalah ini secara benar dan terperinci. Makalah ini terbagi dalam 4 (empat) Bab sesuai dengan urutan penelitian ini. Adapun sistematika penulisan makalah ini adalah sebagai berikut :

### **BAB I PENDAHULUAN**

#### A. Latar Belakang

Di dalam Latar belakang penulis menyajikan kondisi yang ditemukan di atas kapal, sebab sebab mengapa masalah yang dipersoalkan perlu diteliti.

#### B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah.

Penulis mengidentifikasi masalah yang diceritakan di dalam latar belakang membatasi masalah dimana disesuaikan dengan kemampuan yang dimiliki dan pengalaman yang diperoleh oleh

penulis serta merumuskan masalah yang menjadi penyebab timbulnya masalah di atas kapal.

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

Menjelaskan garis-garis besar tujuan yang ingin dicapai dan memaparkan manfaat penelitian yang ditujukan bagi para pembaca dan armada pelayaran.

D. Metode Penelitian

Mengetahui permasalahan-permasalahan yang ada dan terjadi melalui metode pendekatan yaitu studi kasus dan deskriptif kualitatif, dan teknik pengumpulan data yaitu berupa pengamatan (observasi) dan studi kepustakaan.

E. Waktu dan Tempat Penelitian

Menyajikan berapa lama penelitian dan dimana penelitian dilakukan.

F. Sistematika penulisan

Menjelaskan secara singkat tentang isi dari setiap bab yang ditulis dari makalah ini.

## BAB II LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

Memuat uraian ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan dan ilmu pengetahuan pendukung. Sena dikaitkan dengan teori-teori yang relevan dengan permasalahan yang dibahas. Penulis juga mencantumkan definisi-definisi dan beberapa istilah yang berhubungan dengan permasalahan tersebut.

B. Kerangka Pemikiran

Pada kerangka pemikiran disebutkan asumsi-asumsi yang berkaitan dengan permasalahan.

## BAB III ANALISA PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data

Menggambarkan kasus-kasus yang terjadi di atas kapal baik dari pengalaman penulis sendiri ataupun pengalaman dan khusus orang lain.

B. Analisa Data

Menganalisis data yang terkait dengan permasalahan yang ingin dibahas sehingga dapat ditemukan penyebab timbulnya masalah.

C. Pemecahan Masalah

Mengemukakan berbagai cara atau alternatif untuk memecahkan masalah yang telah ditentukan dan melakukan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah yang telah ditentukan.

#### BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berisikan jawaban terhadap masalah penelitian yang telah dibuat berdasarkan hasil analisis dan pembahasan.

B. Saran

Berisikan usul-usul konkrit bagi penyelesaian masalah yang dihadapi oleh objek penelitian atau manusia pada umumnya berdasarkan penelitian.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. TINJAUAN PUSTAKA**

Dalam bab ini penulis memaparkan teori-teori dan istilah-istilah yang berhubungan dan mendukung dari pembahasan permasalahan yang akan dibahas lebih lanjut pada masalah ini yang bersumber dari referensi buku-buku pustaka yang terkait.

Dalam pelaksanaan pengoperasian kapal perlu diperhatikan faktor keselamatan, karena hal ini menjadi dasar keselamatan jiwa manusia, harta benda dan perlindungan lingkungan hidup. Tercapainya suatu harapan yang terpampang dari visi maupun misi suatu perusahaan pelayaran yang tertuang di dalam sistem manajemen keselamatan kapal, maka bukan saja faktor-faktor dari alat-alat atau sarana-sarana yang ada di atas kapal tercapai oleh faktor manusia mempunyai peranan yang sangat penting dalam mengoperasikan alat-alat tersebut.

Pelatihan-pelatihan yang baik dan benar sangatlah penting untuk memberikan pengetahuan dan keterampilan kepada anak buah kapal perwira dan Nakhoda untuk bersinergi menjaga dan mewaspadaikan dengan ilmu dan pengetahuan yang dimiliki untuk berpartisipasi menanggulangi kemungkinan-kemungkinan keadaan darurat terjadi. Selain dari pada saat itu, komunikasi dan kesamaan yang baik serta perhatian yang besar dari pimpinan tertinggi di atas kapal kepada bawahannya dan sebaliknya, dan juga pihak manajemen perusahaan haruslah menaruh perhatian terhadap kebutuhan-kebutuhan dari pihak kapal terutama yang berkenaan dengan keselamatan kapal.

Menurut ketentuan-ketentuan dari ILO (*International Labour Organization*) tentang "Pencegahan kecelakaan di Atas Kapal Laut dan di Pelabuhan".

1. Tugas-tugas dan kewajiban-kewajiban umum nakhoda :
  - a. Nakhoda harus menerbitkan pemberitahuan I peringatan-peringatan yang tepat (*appropriate notices*) dan instruksi-instruksi dalam bentuk yang jelas dan mudah dipahami, dan dalam bahasa atau bahasa-bahasa yang mudah dirnengerti oleh seluruh awak kapal dan rnerneriksa (*verify*) dengan betul bahwa instruksi-instruksi tersebut telah di rnengerti.
  - b. Nakhoda harus melakukan penyelidikan atas semua kecelakaan utuu kejadian-kejadian yang nyaris mencelakaan dan mencatat serta melaporkannya sesuai dengan undang-undang dan peraturan-peraturan nasional yang oleh para pemilik pengelola kapal.
  - c. Nakhoda harus memastikan agar perlengkapan keselamatan (safety equipment), termasuk semua perlengkapan darurat dan perlindungan (Emergency dan protective equipment) dirawat dan disimpan dengan baik, siap pakai setiap saat.
  - d. Nakhoda harus memastikan agar semua latihan dan kewajiban berkumpul yang telah ditentukan oleh negara (StatutOty drills atrd musters) dilaksanakan dengan sungguh-sungguh (*realitos*), efektif dan konsisten dengan jarak waktulinterval yang di saratkan dan sesuai dengan ketentuan-ketentuan serta peraturan-peraturan yang berlaku.
  - e. Nakhoda harus memastikan agar latihan-latihan praktis dan teoritis dimasuk.kan dalam prosedur-prosedur penanganan keadaan darurat. Penggunaan perlengkapan darurat khusus apapun yang ada harus diperagakan kepada awak kapal setiap selang waktu yang teratur.
  - f. Jika memang tidak bertentangan dengan undang-undang serta ketentuan praktis pemerintah negara bendera kapal (nasional), nakhoda harus memastikan agar diangkat satu atau lebih perwira kapal (*designated persons*) yang bertugas sebagai perwira keselamatan (*safety officers*) yang tugas-tugasnya tertera di

dalam penjelasan tugas-tugas dan tanggungjawab umum perwira keselamatan. Perwira keselamatan di kapal harus menjamin terselenggaranya perawatan dan pemeliharaan terhadap pemeliharaan terhadap peralatan keselamatan diatas kapal agar dapat dipergunakan ketika dalam keadaan darurat.

2. Tugas-tugas *umum* serta tanggung jawab *umum* perwira keselamatan (*safety officer*) :

a. Apabila tidak bertentangan dengan undang-undang dan ketentuan-ketentuan praktis Negara bendera kapal, perwira keselamatan harus melaksanakan kebijakan serta program-program keselamatan dan kesehatan yang di buat oleh pemilik *I* pengelola kapal dan menjalankan instruksi-instruksi Nakhoda untuk :

- 1) Meningkatkan kepedulian awak kapal mengenai keselamatan.
- 2) Menyelidiki setiap keluhan tentang keselamatan yang disampaikan kepadanya dan melaporkan hal-hal yang sama kepada komite keselamatan dan kesehatan dan kepada pelapomya kalau memang diperlukan.
- 3) Menyelidiki kecelakaan-kecelakaan yang terjadi dan membuat rekomendasi-rekomendasi yang sesuai untuk mencegah terulangnya kecelakaan-kecelakaan yang sama
- 4) Melakukan inspeksi-inspeksi keselamatan.
- 5) Memantau dan menjalankan pelatihan-pelatihan mengenai keselamatan kepada pelaut/awak kapal.

b. Pada setiap kesempatan, perwira keselamatan harus berusaha bekerja sama dan mencari bantuan kepada komite keselamatan dan perwakilan- perwakilan lainnya dalam menjalankan tugas-tugas ini.

Definisi-definisi keterampilan :

- 1) Menurut kamus umum Bahasa Indonesia menerangkan bahwa keterampilan adalah : kecakapan atau kemampuan untuk melakukan sesuatu dengan cermat (dengan keahlian).

- 2) Menurut Dunner keterampilan adalah kapasitas yang dibutuhkan untuk melaksanakan beberapa tugas yang merupakan pengembangan dari hasil training
- 3) Menurut Nadller keterampilan adalah kegiatan memerlukan praktik atau dapat diartikan sebagai implikasi dari aktifitas
- 4) Menurut Robbins keterampilan adalah kemampuan untuk mengoperasikan suatu pekerjaan secara mudah dan cermat yang membutuhkan kemampuan dasar (Basic Ability).

Di dalam SOLAS Consolidated Edition 2009, Bab III-Peraturan 19 menyatakan bahwa :

1. Pelatihan dan Latihan Dalam Keadaan Darurat

- a. Peraturan ini berlaku untuk semua kapal.
- b. Pengetahuan tentang instalansi keselamatan dan praktik berkumpul.
  - 1) Setiap anggota dengan tugas-tugas darurat yang di berikan harus padam dengan tugas-tugas ini sebelum perjalanan dimulai.
  - 2) Di kapal yang melakukan perjalanan dimana para penumpang dijadwalkan akan berada di atas kapal selama 24 jam, apel atas para penumpang harus dilakukan dalam waktu 24 jam setelah embarkasinya. Para penumpang harus diberitahukan cara penggunaan jaket pelampung dan tindakan yang diambil dalam keadaan darurat.
  - 3) Ketika penumpang baru berangkat, pengarahan keselamatan penumpang harus segera diberikan sebelum keberangkatan, atau segera setelah keberangkatan. Pengarahan itu harus mencakup instruksi yang diatur pasal 8.2 dan 8.4 dan harus dilaksanakan melalui sarana pengumuman, dalam satu atau lebih bahasa yang mungkin dipahami oleh para penumpang. Pengumuman tersebut harus dibuat pada alat

untuk menyampaikan pengumuman dikapal, atau dengan sarana sebanding lain yang dapat di dengar paling tidak oleh para penumpang yang belum mendengarnya selama perjalanan. Pengarahan itu mungkin disertakan dalam apel yang diatur oleh ayat 2.2 hila apel dilaksanakan segera setelah keberangkatan. Kartu informasi atau poster, atau program video ditampilkan pada layar video kapal mungkin di gunakan untuk mendukung briefing tersebut, tetapi tidak dapat digunakan sebagai pengganti pengurnuman.

c. Latihan

- 1) Latihan harus dilaksanakan sepanjang memungkinkan seolah-olah ada keadaan darurat sebenarnya.
- 2) Setiap anggota kru harus berpartisipasi dalam paling tidak satu latihan meninggalkan kapal dan satu latihan kebakaran setiap bulan. Latihan kru ini berlangsung dalam 24 jam dari saat kapal pelabuhan bila dari kru belum berpartisipasi dalam latihan untuk meninggalkan kapal dan kebakaran di atas kapal tersebut pada bulan terdahulu. Ketika kapal digunakan unuk pertama kalinya, setelah modifikasi atas karakter utama atau ketika kru baru dilibatkan, latihan ini harus dilaksanakan sebelum berangkat. Pemerintah (the administration) mungkin menerima pengaturan-pengaturan lain yang paling tidak setara dengan kelas-kelas kapal untuk mana latihan-latihan ini tidak dapat dilaksanakan.

2. Latihan Meninggalkan Kapal

a. Setiap latihan meninggalkan kapal meliputi:

- 1) Memanggil penumpang dan awak untuk berkumpul di stasiun dengan dalam yang diatur dalam peraturan 6.4.2 diikuti dengan pengumuman latihan dengan alat pemberitahuan umum atau sistem komunikasi lainnya dengan memastikan

bahwa mereka di buat sadar perintah untuk meninggalkan kapal.

- 2) Melaporlam ke stasiun dan mempersiapkan tugas-tugas yang diuraikan dalam sijil darurat.
  - 3) Memeriksa bahwa penumpang dan awak kapal memakai alat keselamatan.
  - 4) Memeriksa bahwa jaket keselamatan dipakai dengan benar.
  - 5) Menurunkan setidaknya satu sekoci setelah segala persiapan yang diperlukan untuk peluncuran.
  - 6) Memulai dan mengoperasikan mesin sekoci.
  - 7) Pengoperasian penggunaan dewi-dewi untuk meluncurkan rakit penolong.
  - 8) Sebuah pencarian dan penyelamatan penumpang-penumpang yang terperangkap disuatu ruangan.
  - 9) Instruksi dalam menggunakan peralatan radio keselamatan.
- b. Sekoci yang berbeda harus sejauh mungkin diturunkan sesuai dengan ketentuanayat 3.3.1.5 pada latihan berturut-turut.
- c. Kecuali yang terdapat di ayat 3.3.4 dan 3.3.5 tiap sekoci harus diterjunkan
- d. dengan awak kapal yang mengendalikan didalam dan bermanuver di arr sedikitnya sekali dalam tiga bulan selama latihan meninggalkan kapal.
- e. Apabila sebuah sekoci dirancang untuk meluncur dengan jatuh bebas, setidaknya sekali dalam tiga bulan dalam latihan meninggalkan kapal, awak kapal harus berada di dalam sekoci duduk dengan mpi ditempatnya masing-masing dan memulai melaksanakan sesuai prosedur sampai, tetapi tidak termasuk, pelepasan sekoci sesungguhnya (misalnya: hook pelepas tidak harus dilepas). Kemudian sekoci dapat diluncurkan jatuh bebas hanya dengan seorang awak kapal yang mengoprasikan

didalam sekoci atau diturunkan ke air menggunakan peralatan peluncuran kedua dengan atau tanpa ada awak kapal yang mengoprasikannya di dalam sekoci. Dalam kedua hal tersebut, kemudian sekoci bennanuver di air dengan awak kapal yang mengoprasikannya Dalam waktu tidak lebih dari 6 bulan sekoci harus diluncurkan dengan cara jatuh bebas hanya dengan awak kapal yang mengoprasikan di dalam sekocatau simulasi peluncuran harus dilaksanakan sesuai dengan persyaratan yang dikembangkan oleh organisasi.

- f. Badan pemerintah mengizinkan kapal yang beroperasi pada pelayaran intemasional jarak pendek untuk tidak menurunkan sekoci di satu sisi jika pengaturan mereka berlabuh di pelabuhan dan pola perdagangan mereka tidak mengizinkan peluncuran sekoci di sisi itu. semua sekoci tersebut akan diturunkan sedikitnya setiap 3 bulan dan meluncurkan sekurang-kurangnya setiap satu tahun sekali.
- g. Sejauh masuk akal dan praktis, selain penyelamatan kapal sekoci yang juga menyelamatkan perahu akan diluncurkan setiap bulan dengan awak kapal yang ditugaskan dan berolah gerak dalam air. Dalam semua kasus persyaratan ini harus dipenuhi dengan sedikitnya sekali setiap 3 bulan.
- h. Jika lutilum sekoci dan peluncuran perahu penyelamatan dilakukan pada saat kapal berlayar, latihan tersebut harus, oleh karena beresiko bahaya, dipraktekkan di tempat terlindung dan di bawah pengawasan perwira berpengalaman dalam latihan-latihan tersebut.
- i. Apabila kapal tersedia dengan sistem penyelamatan Jaut, pelatihan harus tennasuk pelatihan prosedur yang dibutuhkan untuk penempatan sistem tersebut sampai ke titik bergerak dengan segera penempatan yang sebenarnya sistem tersebut. Aspek pelatihan ini harus berada dengan instruksi rutin

menggunakan peralatan latihan di kapal sesuai peraturan 35.4. Sebagai tambahan setiap anggota sistem harus, sejauh dapat dilakukan, dapat dilatih oleh partisipasi penempatan penuh di sebuah sistem yang sama di air, baik di atas kapal atau di darat, dengan masa waktu tidak lebih dari latihan ini dapat diasosiasikan dengan penempatan seperti yang ditetapkan di peraturan 20.8.2.

- j. Pencerahan darurat untuk menghimpun harus diuji pada setiap saat melakukan latihan meninggalkan kapal.

#### 4. Pelatihan dan Instruksi di atas Kapal

- a. Pelatihan di kapal dan petunjuk: dalam penggunaan peralatan penyelamatan jiwa di kapal termasuk peralatan buih keselamatan dan penggunaan peralatan pemadam kebakaran di kapal harus diberikan sesegera mungkin namun paling lambat 2 minggu setelah bergabung sebagai anggota awak kapal. Namun jika anggota kru pada tugas yang dijadwalkan secara rutin di kapal, pelatihan tersebut harus diberikan selambat-lambatnya 2 minggu setelah saat pertama kali bergabung dengan kapal. Instruksi untuk menggunakan peralatan pemadam kebakaran kapal peralatan keselamatan dan penyelamatan di laut harus diberikan dalam interval waktu yang sama dengan latihan. Instruksi individu mencakup bagian-bagian berbeda-beda pada peralatan keselamatan dan pemadam kebakaran, tetapi semua peralatan keselamatan dan pemadam kebakaran harus dicakup dalam jangka waktu 2 bulan.
- b. Setiap awak kapal harus diberikan instruksi yang mencakupi namun tidak dibatasi pada hal-hal sebagai berikut :
  1. Pengoperasian *liferafi* atau penggunaan rakit panolong yang dapat dikembangkan di kapal.
  2. Masalah *Hypothermia*, pemberian pertolongan pertama

terhadap *hypothermia* dan prosedur pertolongan pertama lain yang memadai.

3. Instruksi khusus yang diperlukan untuk penggunaan alat-alat penolong di kapal dalam keadaan cuaca dan laut yang buruk.
4. Pengoperasian dan penggunaan peralatan pemadam kebakaran.

c. Pelatihan di atas kapal dalam penggunaan rakit penolong (*liferafts*) diluncurkan dengan derek akan berlangsung pada interval tidak lebih dari empat bulan pada setiap kapal yang di lengkapi dengan peralatan semacam itu. Bila dapat dilaksanakan pelatihan ini mencakup penggelernbungan dan penurunan rakit penolong (*liferafts*). Rakit penolong (*liferafts*) ini merupakan rakit penolong (*liferafts*) khusus yang dimaksudkan untuk tujuan pelatihan saja, yang bukan merupakan bagian dari peralatan keselamatan jiwa kapal, rakit penolong (*liferaft*) semacam itu harus ditandai dengan jelas.

#### 5. Definisi Keadaan darurat di atas kapal

Dalam suatu pelayaran kapal banyak hal yang bisa terjadi dalam keadaan- keadaan darurat yang dapat mengancam keselamatan dan keamanan jiwa awak kapal, kapal, muatan dan pencemaran lingkungan. Setiap keadaan darurat di atas kapal dapat dilaksanakan latihan meliputi:

##### a. *Abandon ship*

Adalah suatu keadaan darurat untuk meninggalkan kapal, ada beberapa cara yang perlu di perhatikan dalam keadaan darurat ini dapat menggunakan sekoci (*life boat*) dan atau rakit penolong (*life rafts*) untuk meninggalkan kapal-kapal tersebut.

b. *Fire and Explosion*

Adalah kebakaran dan ledakan di atas kapal yang disebabkan oleh beberapa hal. Kebakaran dan ledakan tersebut dapat terjadi di beberapa area contohnya kebakaran di dek, kebakaran di kamar mesin, kebakaran di daJam akomodasi, kebakaran di dapur, kebakaran saat kapal di dermaga. kebakaran di *pump room*, kebakaran di tanki muatan.

c. *Damage Control*

Suatu keadaan dimana kapal mengalami kerusakan pada konstruksi Jambung yang akan berakibat fatal. Hal ini dapat disebabkan beberapa kejadian, contohnya yaitu tubrukan kapal, kapal kandas, kebocoran di kamar mesin serta menghadapi cuaca buruk.

d. *Critical Equipment Failure*

Banyak peralatan penting yang menunjang kapal saat berlayar, peralatan ini dapat mengalami kerusakan dan bisa mengakibatkan keadaan berbahaya. Contoh dari peralatan yang sangat berbahaya tersebut yaitu kerusakan pada *steering gear*, kerusakan pada mesin penggerak utama, kerusakan pada *electric power*, kerusakan pada peralatan anjungan seperti *gyro, radar, GPS, ECDIS*.

e. *Rescue*

Suatu keadaan darurat dan perlu tindakan penyelamatan yang bersifat *urgency*. Contohnya yaitu orang jatuh kelaut (*Man over board*), membantu kapal lain yang memerlukan pertolongan, menyelamatkan orang dari ruangan tertutup (*Rescue from enclosed spaced*), mengevakuasi korban, dengan menggunakan pertolongan dari helikopter.

f. *Piracy*

Suatu keadaan darurat dimana kapal telah dinaiki oleh orang-orang yang bennaksud untuk membajak kapal dan awak kapal.

## 6. Penjadwalan Latihan Keadaan Darurat

Ada beberapa hal penting yang harus diperhatikan dalam menghadapi keadaan darurat, yaitu :

### a. *Training*

Dilaksanakan oleh seluruh awak kapal dengan bimbingan dari safety officer guna menguasai dan memahami semua yang berhubungan dengan keadaan darurat. Hal ini biasanya dilakukan sebelum diadakan latihan keadaan darurat.

### b. *Drill*

Yaitu simulasi keadaan darurat yang bersifat latihan di atas kapal namun diikuti dengan skenario-skenario yang telah dibuat seolah-olah terjadi seperti keadaan darurat sebenarnya. Dalam latihan ini dilaksanakan pula beberapa training sebagai pendukung belajarnya. Latihan tersebut.

### c. *Exercise*

Hampir serupa dengan drill, namun dalam hal ini lebih menekankan keadaan darurat yang melibatkan pihak ke-3 (third party) contohnya pihak pelabuhan, otoritas pelabuhan, perusahaan, keamanan pemerintah, dll. Beberapa contoh latihan yang melibatkan pihak lain ; keadaan darurat meninggalkan jetty, keadaan darurat menunda kapal lain, ancaman piracy, pencemaran lingkungan yang diakibatkan tumpahnya minyak ke laut. Tiga

### d. hal penting di atas tersebut harus dilaksanakan di atas kapal dan diatur dalam penjadwalan yang sesuai dengan SOLAS Consolidated Edition 2009 dan SMS yang dibuat dari perusahaan (Lampiran).

## 7. Kesiapan Menghadapi Keadaan Darurat

- a. Perusahaan harus membuat prosedur yang dapat menunjukkan, menggambarkan dan menanggulangi keadaan darurat yang potensial di kapal.
- b. perusahaan harus menciptakan program-program latihan dalam rangka persiapan untuk menangani keadaan darurat.
- c. *SMS* Perusahaan harus dinilai atau diukur untuk memberikan jaminan bahwa organisasi perusahaan, mampu mengatasi keadaan bahaya, kecelakaan, dan situasi darurat yang akan terjadi pada kapal-kapalnya. (Ir. Pieter Batti, 1995:122)
- d. Kesiapan alat-alat penolong
- e. Setiap kapal harus dilengkapi dengan alat-alat penolong. Jenis-jenis alat penolong yang ada di kapal harus dengan ketentuan dari konvensi internasional mengenai keselamatan jiwa di laut *SOLAS* 1974. Alat-alat penolong terdiri dari :
  - 1) Sekoci penolong
  - 2) Rakit penolong
  - 3) Pelampung penolong
  - 4) 4) Baju penolong
  - 5) Alat-alat pelempar tali
  - 6) Immersion suit

Para pelaut harus memahami betul sebelum ditempatkan di atas kapal mengenai latihan dan tehnik penyelamatan jiwa di laut. Semua pelaut diharuskan mengikuti latihan keterampilan agar sebelum bertugas di atas kapal telah memahami dan mengetahui tentang :

- 1) Macam-macam keadaan darurat yang dapat terjadi di laut seperti kebakaran, tubrukan kandas, menghadapi cuaca buruk.
- 2) Jenis-jenis penolong yang ada di atas kapal.

### 3) Memenuhi prinsip keselamatan.

Anak buah kapal mengetahui kesiap siagaan dalam menghadapi keadaan apapun, dengan mengingat akan tugas-tugas dalam sijiil atau rol sekoci. Dalam rol sekoci awak kapal telah ditetapkan akan apa yang harus dilakukan sesuai tugasnya masing-masing. Dengan rol sekoci awak kapal selalu siap siaga dan harus mampu menjalankan tugas tersebut, karena biasanya seorang ditugaskan pada rot sekoci tidak melaksanakan seperti yang telah ditugaskan maka hal itu akan membuat fatal saat mengoperasikan sekoci tersebut untuk diturunkan kelaut. Hal inilah yang menjadi kendala utama penyelamatan pada saat musibah dimana sebagian dari kapal tersebut tidak dapat dioperasikan. Sebab itu personil atau awak kapal setiap saat harus siap siaga agar sewaktu-waktu sekoci penolong dapat dioperasikan sesuai dengan rencana.

#### c. Kesiapsiagaan sekoci penolong

##### 1. Prinsip umum ketentuan sekoci penolong

Bahwa alat tersebut harus selalu siap dipergunakan dalam keadaan darurat.

##### 2. Sekoci penolong harus siap dipergunakan dalam kondisi :

- a) Dapat diturunkan ke air dengan aman dan cepat pada keadaan yang tidak menguntungkan saat trim dan senget kapal 15 derajat.
- b) Memungkinkan untuk embarkasih ke sekoci penolong.
- c) Penempatan setiap sekoci penolong harus sedemikian rupa, sehingga tidak saling mengganggu dengan alat-alat penolong yang lain.

## 8. Buku Catatan

Tanggal pada saat latihan peran dilaksanakan, rincian latihan meninggalkan kapal dan latihan kebakaran, latihan peralatan keselamatan jiwa yang lain dan latihan dikapal harus dicatat didalam buku harian kapal seperti yang diisyaratkan oleh badan pemerintah. Jika pada waktu yang ditentukan berkumpul secara lengkap, latihan peran tidak dilakukan maka harus dibuat catatan dalam buku harian kapal yang menyatakan alasannya dan penundaan pengumpulan latihan peran atau pelatihan peran yang dilakukan.

Di dalam peraturan tambahan STCW Convention 1978 juga mengharuskan semua perwira di atas kapal melakukan latihan pemadam kebakaran secara berkala sebagai tambahan persyaratan mendapatkan sertifikat ketrampilan. Demikian juga untuk perwira tersebut dan pemeriksaan secara regular. Disamping itu harus ada beberapa perwira dan personil yang memiliki ketrampilan untuk mengoperasikan alat-alat keselamatan di atas kapal.

Peraturan dan persyaratan standar yang diberikan dari perusahaan pelayaran dan yang harus dipenuhi bagi semua awak kapal yang akan bekerja di atas kapal berdasarkan ISM Code edisi 2002 Bagian A-Pasal 6.2 menyatakan: perusahaan pelayaran harus memastikan bahwa setiap kapal harus di awaki dengan awak kapal yang berkualitas mampu, bersertifikat dan secara kesehatan siap bekerja sesuai dengan peraturan nasional dan internasional.

Dan berdasarkan ISM Code edisi 2002 Bagian A-Pasal 6.5 menyatakan: Perusahaan pelayaran harus membuat dan mempertahankan selalu peraturan-peraturan untuk melaksanakan latihan yang mungkin diperlukan untuk mendukung SMS (*safety management system*) kapal dan pastikan latihan-latihan tersebut diberikan kepada semua awak kapal).

Dalam hal ini untuk Nakhoda dan awak kapal harus mempunyai keterampilan dan disiplin yang tinggi mengikuti peraturan-

peraturan yang ada untuk mengoperasikan kapal. Oleh sebab itu ISM Code bertujuan untuk mencapai objektif manajemen keselamatan pelayaran yang meliputi :

- a. Menyediakan cara mengoperasikan kapal dengan aman
- b. Menyediakan sistem yang dapat mencegah resiko kecelakaan yang sudah diidentifikasi dan menanggulangi kecelakaan yang sudah diperkirakan sebelumnya.
- c. Secara berk.esinambungan meningkatkan keterampilan personil di darat dan di atas kapal termasuk kesiapan menghadapi keadaan darurat.

Karena itu ISM Code memerlukan sistem manajemen keselamatan atau *Safety Management System* oleh perusahaan yang mengoperasikan kapal untuk menjamin semua peraturan IMO dan peraturan lainnya yang berlaku yang dimuat dalam sistem dan dilaksanakan.

Karena sistem manajemen ISM Code harus melaksanakan semua peraturan Nasional dan Internasional yang berlaku, maka Code tersebut menekankan perlunya pendidikan dan pelatihan untuk memperoleh personil berkualifikasi dan berkompeten.

## **B. KERANGKA PEMIKIRAN**

Berdasarkan teori-teori yang disebutkan diatas, secara garis besar kecelakaan itu tidak akan timbul apabila pihak-pihak yg terkait dalam mengoperasikan kapal melaksanakan tugas dan tanggung jawab penuh mereka dengan baik. Kemudian penulis mengambil kerangka pemikiran sebagai berikut :

Upaya peningkatan keterampilan dan disiplin awak kapal untuk mengurangi kecelakaan di kapal MV. ICON BRAVO



Upaya peningkatan keterampilan dan disiplin awak kapal untuk mengurangi kecelakaan di kapal MV. ICON BRAVO



Permasalahan :

1. Kurang terampilnya ABK di MV. ICON BRAVO dengan menggunakan alat-alat sekoci di atas kapal
2. Melaksanakan latihan-latihan keselamatan yang kurang efektif



Pemecahan Masalah :

1. Memberikan program-program latihan dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan
2. Memberikan pemahaman kepada awak kapal dalam melaksanakan pelatihan-



Tujuan :

1. Awak kapal MV. ICON BRAVO memiliki keterampilan yang baik dalam menggunakan dan mengoperasikan alat-alat keselamatan sekoci di atas kapal



Kesimpulan :

- Kurangnya kedisiplinan bagi para awak kapal sangat mempengaruhi pekerjaan di atas kapal dengan kedisiplinan yang baik maka akan tercapai hasil yang memuaskan
- Nahkoda dan perwira kapal harus membuat aturan dan manajemen yang baik

Saran :

- Meningkatkan rasa disiplin yang tinggi dengan latihan-latihan
- Sistem Manajemen keselamatan di kapal diterapkan dengan baik
- Program latihan-latihan keadaan darurat berjalan sesuai dengan jadwal

### **BAB III**

#### **ANALISA DAN PEMBAHASAN**

##### **A. DESKRIPSI DATA**

1. Kurangnya Keterampilan Awak Kapal MV. ICON BRAVO Dalam Mempergunakan Alat-alat keselamatan sekoci diatas Kapal. Pada tanggal 14 Oktober 2016 waktu siang hari jam 12.00, kapal anchor di Tg.Priok Oieh karena belum diadakannya Jatihan meninggalkan kapal, latihan kebakaran dan latihan keadaan darurat lainnya maka diinstruksikan untuk melakukan latihan-Iatihan keadaan darurat di kapal. Pada saat kapal *steaming* menunggu untuk berita sandar, maka Mualim I dengan instruksi dari Nakhoda akan melakukan latihan-latihan keadaan darurat di kapal pada siang hari. Kemudian informasi disebarluaskan ke semua bagian departemen di kapal supaya semua awak kapal siap untuk melaksanakan latihan darurat di kapal. Pada saat dilaksanakannya latihan Nakhoda memerintahkan mualim jaga (Mualim II) untuk mengaktifkan alarm *emergency* (tujuh tiup pendek dan diikuti satu tiup panjang oleh suling kapal atau alarm akomodasi). Terjadi kesalahan karena mualim jaga mengaktifkan alarm kebakaran alarm terus menerus secara berkesinambungan). Sesaat setelah diaktifkan Nakhoda memberi informasi kepada semua pemimpin regu bahwa alarm terse but salah dan akan diaktifkan kembali alarm keadaan darurat untuk meninggalkan kapal dengan sekoci (*abandon ship*). Alarm *emergency* pun diaktifkan dan setelah itu setiap regu melakukan perhitungan jumlah anggota dan melaporkan hasilnya ke Nakhoda sebagai pemberi komando pemimpin tertinggi di kapal saat teljadi bahaya. Ditemukan oleh penulis bahwa waktu yang diberikan oleh seluruh awak kapal untuk berkumpul di tempat berkumpul lebih dari sepuluh menit sejak alarm diaktifkan.Waktu yang cukup lama untuk berkumpul jika bahaya yang sebenarnya terjadi. Pada saat perhitungan jumlah awak kapal dan menanyakan tugas tiap-tiap awak kapal dalam situasi meninggalkan

kapal, terutama anak buah kapal dek dan mesin yang tidak mengetahui tugasnya dalam situasi meninggalkan kapal dan tidak membawa barang bawaan seperti yang tertulis di dalam sibil darurat Tugas dan barang bawaan tiap awak kapal terdapat di sibil darurat yang terpasang rapi di setiap dek di dalam akomodasi kapal dan kamar mesin. Pada saat sekoci akan diturunkan terlihat bagaimana awak kapal menyiapkan sekoci supaya siap untuk diturunkan ke air. Oleh karena kurangnya pengetahuan dan keterampilan dan awak kapal membuat proses persiapan sangat menyita waktu. Sekoci baru siap diturunkan dalam waktu 10 menit. Latihan dilanjutkan dengan pengenalan semua peralatan-peralatan yang ada di dalam sekoci ditemukan dan menyalakan mesin sekoci oleh beberapa anak buah kapal, perwira dan masinis junior. Dalam keadaan bahaya Mualim I bertugas untuk mengoperasikan mesin sekoci dan melakukan olah gerak sesuai dengan sibil keadaan darurat. Tetapi semua awak kapal perlu mengetahui bagaimana cara melakukannya jika oleh karena sesuatu alasan tertentu Mualim I tidak dapat mengoperasikannya dan hanya awak kapal lain yang dapat melakukannya Dalam kegiatan tersebut beberapa anak buah kapal tidak tahu dan tidak dapat menyalakan mesin sekoci. Dengan penyuluhan yang didapatkan dari Mualim I tentang bagaimana cara menghidupkan mesin sekoci dengan baik dan benar, akhirnya semua awak kapal mengerti bagaimana melakukannya. Setelah Nakhoda menilai latihan itu cukup untuk dilaksanakan akhirnya memerintahkan untuk menghentikan latihan meninggalkan kapal. Tanpa melakukan *safety meeting* pada saat setelah melaksanakan latihan meninggalkan kapal. Kegiatan dilanjutkan dengan pemutaran *safety video* dilakukan di ruang rekreasi perwira dengan judul yang sudah ditetapkan oleh safety officer pada saat itu. *Safety video* sangat berguna bagi semua awak kapal.

2. Pelaksanaan Latihan alat keselamatan Yang Kurang Efektif.

Dengan keterbatasan waktu dikarenakan pada saat kapal tiba di Pelabuhan tujuan baik di pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Trisakti Banjarmasin dan juga Pelabuhan Dwikora Pontianak sehingga mengakibatkan kurangnya pelatihan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal sehingga mengakibatkan kurangnya pemahaman awak kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan.

## B. ANALISIS DATA

Berdasarkan ISM Code pasal 6.2, peraturan dan persyaratan standar yang diberikan dari perusahaan pelayaran dan yang harus dipenuhi bagi semua awak kapal yang akan bekerja di atas kapal menyatakan perusahaan pelayaran harus memastikan bahwa setiap kapal harus diawaki dengan awak kapal yang berkualitas atau mampu, bersertifikat dan secara kesehatan siap bekerja sesuai dengan peraturan nasional dan internasional. Sebagai bukti bahwa semua awak kapal mampu dan siap bekerja di atas kapal adalah mereka memiliki sertifikat- sertifikat profesi seperti BST (*Basic Safety Training*), SCRB (*Survival Craft and Rescue Boat*), AFF (*Advanced Fire Fighting*), dan sebagainya yang menandakan sudah mendapatkan pendidikan dan pengetahuan dasar mengenai peralatan- peralatan keselamatan dan penyelamatan diri dalam keadaan darurat.

Dan berdasarkan ISM code pasal 6.5 menyatakan: Perusahaan pelayaran harus menetapkan dan memelihara prosedur-prosedur untuk mengidentifikasi setiap pelatihan yang mungkin di perlukan dalam menunjang Sistem Manajemen Keselamatan dan menjamin bahwa pelatihan tersebut diberikan untuk semua personil yang berkepentingan.

Perusahaan pelayaran *ICON Line* yang mengoperasikan kapal-kapal milik sendiri dengan memberikan peraturan persyaratan sertifikat keahlian umum bagi pelaut-pelaut yang akan bekerja di perusahaan ini supaya siap bekerja di atas kapal dengan kemampuan kerja, kualitas dan cakap. Selain

itu perusahaan ini juga mengikuti apa yang menjadi peraturan dasar seperti yang tertulis di dalam ISM code dan SOLAS 1974 yaitu supaya melaksanakan latihan-latihan keadaan darurat minimal satu kali setiap bulannya dan harus dilaporkan hasil latihan tersebut ke bagian pengontrol kesehatan, keselamatan, lingkungan dan kualitas perusahaan.

Latihan-latihan keadaan darurat di kapal yang harus dilaksanakan setiap bulan yaitu latihan meninggalkan kapal dan latihan kebakaran. Selain latihan-latihan yang harus dilaksanakan setiap bulan ada juga latihan-latihan yang harus dilaksanakan dalam interval tertentu, seperti contoh latihan memasuki ruang tertutup dan latihan kemudi darurat yang harus dilaksanakan dalam interval waktu tiga bulan.

Sebagaimana yang telah diuraikan pada deskripsi data di atas ditemukan beberapa fakta-fakta kurangnya keterampilan di dalam menggunakan alat-alat keselamatan dan sikap disiplin awak kapal terutama perwira dan masinis yang masih kurang untuk menjadi contoh teladan bagi anak buah kapal. Dan kejadian-kejadian yang ada, terlihat bahwa tidak suksesnya suatu latihan penggunaan alat-alat keselamatan bukan disebabkan oleh keterbatasan atau tidak tersedianya alat-alat keselamatan, tetapi lebih banyak disebabkan oleh faktor kesalahan manusianya.

Berdasarkan hal tersebut di atas, maka hasil dan penelitian timbul suatu permasalahannya yaitu : "bagaimana meningkatkan Keterampilan awak kapal MV.ICON BRAVO dalam menggunakan alat-alat keselamatan jiwa di taut agar dapat dengan terampil mengoperasikan alat-alat keselamatan tersebut saat keadaan darurat".

#### 1. Kurangnya Keterampilan Awak Kapal MV. ICON BRAVO Dalam Mempergunakan Alat-alat keselamatan sekoci diatas Kapal

Dari hasil penelitian yang disebutkan di atas tersebut, permasalahan yang mempengaruhi sehubungan dengan latihan-latihan keselamatan dalam penggunaan alat-alat keselamatan oleh awak kapal MV.ICON BRAVO di dapat penulis adalah keterampilan awak kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan. kemampuan awak kapal dalam

melaksanakan tugas.-tugasnya sangat ditentukan oleh seberapa jauh mereka menguasai pengetahuan atau ilmu dan seberapa banyak pengalaman yang mereka miliki, yang berkaitan dengan tugas-tugas yang mereka miliki. Selanjutnya penguasaan ilmu pengetahuan ditentukan oleh seberapa jauh mereka mendapatkan pendidikan dan tingkat keterampilan, dan ditentukan oleh seberapa banyak mereka mendapatkan latihan-latihan. Dan data yang didasari oleh penelitian saat penulis bekerja di atas kapal, penulis melihat, , masih banyak awak kapal yang berada di MV.ICON BRAVO yang kurang disiplin dan terampil dalam menggunakan alat-alat keselamatan. Terlihat pada saat dilaksanakan latihan keadaan darurat di atas kapal, awak kapal kurang bereaksi dengan cepat pada saat mendengar alarm bahaya dan dalam menghadapi keadaan bahaya tersebut. Awak kapal harus selalu diberikan arahan atau petunjuk terlebih dahulu akan tugasnya masing-masing. Penyebab kurangnya pengetahuan dan keterampilan awak kapal dapat penulis berikan sebagai berikut :

- a. Kurangnya pelatihan-pelatihan menggunakan alat-alat keselamatan di atas kapal.

Latihan I training adalah suatu kegiatan dari perusahaan yang bermaksud untuk dapat memperbaiki dan mengembangkan sikap, tingkah laku, keterampilan dan pengetahuan dari para karyawannya, sesuai dengan keinginan dari perusahaan yang bersangkutan. Dengan demikian latihan yang dimaksud adalah dalam pengertian yang lugas, sehingga tidak terbatas hanya untuk mengembangkan keterampilan semata-mata, bimbingan dan lain-lain. Proses latihan-latihan dilaksanakan setelah terjadi penerimaan karyawan, sebab latihan hanya diberikan pada karyawan dan perusahaan yang bersangkutan. Memang latihan adakalanya diberikan setelah karyawan tersebut ditempatkan dan ditugaskan.

Setiap perusahaan yang menginginkan agar para karyawan dapat bekerja secara lebih efektif dan efisien, maka sama sekali tidak boleh meremehkan Jatihan ini. Memang ada beberapa karyawan yang mampu memotivasi diri sendiri untuk dapat meningkatkan kemampuan dirinya tanpa campur tangan dari perusahaan yang bersangkutan. Tapi dalam praktek jumlah karyawan yang mampu memotivasi diri sendiri adalah sangat kecil dan dapat dihitung dengan jari. Disamping itu kemungkinan latihan yang dilakukan oleh pribadi- pribadi kadang tidak sesuai dengan keinginan dan standarisasi perusahaan. Selain itu latihan-latihan tersebut akan membawa awak kapal kedalam kondisi yang sebenarnya jika keadaan tersebut benar- benar teljadi dengan latihan-latihan ini juga akan membentuk awak kapal untuk bersikap dari bertindak :

- Tegas dan disiplin.
- Kompak dalam bekerja.
- Tenang dan waspada.
- Sangat cepat dan praktis.

Dan dengan seringnya berlatih maka awak kapal akan makin sering menghadapi hambatan yang sebelumnya tidak terpikirkan oleh para awak kapal. Maka dengan latihan-latihan keselamatan dan latihan- latihan kebakaran yang dilaksanakan secara teratur dan terjadwal di atas kapal akan mempermudah awak kapal untuk mengoperasikan alat-alat keselamatan dan alat-alat pemadam kebakaran. Tentunya dengan terampilnya awak kapal mengoperasikan alat-alat tersebut akan memperlancar operasional kapal tersebut karena setiap masuk ke pelabuhan-pelabuhan internasional, tidak ada alasan untuk menahannya karena semua persyaratan keselamatan terpenuhi. Tentunya dengan lancarnya operasional kapal, perusahaan pun akan mendapat untung yang besar.

- b. Masih rendahnya pemahaman Awak Kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan di kapal.

Dengan latihan menggunakan alat-alat keselamatan maka diharapkan awak kapal dapat mampu memahami pentingnya alat-alat keselamatan dan cara pengoperasiannya. Sebab dengan mengembangkan sikap, tingkah laku, keterampilan dan pengetahuan dari awak kapal sesuai dengan keinginannya. Dalam latihan tersebut ada beberapa sasaran utama yang ingin dicapai, dimana dengan tercapainya sasaran tersebut, maka kemungkinan sasaran-sasaran yang lain akan dapat dicapai pula.

Ada beberapa sasaran yang ingin dicapai dengan mengadakan latihan yang antara lain sebagai berikut :

1. Pengoperasian alat-alat keselamatan diharapkan dapat lebih cepat dan lebih baik.

Dengan latihan maka salah satu sasaran yang diharapkan dapat dicapai adalah agar pengoperasian alat-alat keselamatan dapat dilakukan secara lebih cepat dan lebih baik, Dengan latihan tersebut maka para awak kapal akan diajari atau dilatih bagaimana melaksanakan pengoperasian alat-alat keselamatan secara lebih cepat dan lebih baik dari pada yang telah dilakukan sebelumnya. Dengan melaksanakan petunjuk-petunjuk cara melaksanakan pekerjaan dalam pelatihan, maka diharapkan para awak kapal tersebut akan dapat menyelesaikan lebih cepat dan lebih baik dari sebelumnya. Dengan pekerjaan yang lebih cepat ini maka sangat berguna bagi keselamatan jiwa di atas kapal baik diri sendiri maupun awak kapal lain agar dapat lebih terjamin keselamatannya.

2. Peralatan keselamatan diharapkan lebih awet dan tahan lama. Dalam latihan dapat pula diajarkan bagaimana menggunakan peralatan keselamatan sehingga dapat mengurangi kerusakan.

Memperpanjang umur peralatan dan sebagainya. Sebagaimana kita ketahui bahwa alat-alat keselamatan merupakan suatu investasi yang sangat penting. Sehingga penggunaan yang baik akan dapat mengurangi kerusakan dan pemeliharaan serta memperpanjang umur peralatan tersebut.

3. Angka kecelakaan diharapkan lebih kecil Dalam latihan ini maka awak kapal dapat mengetahui besarnya manfaat sebuah alat keselamatan sehingga dapat memahami benar betapa pentingnya alat keselamatan tersebut dan dengan mengetahui hal tersebut para awak kapal akan bekerja dengan lebih baik sehingga dapat dihindari dari segala kemungkinan hal-hal yang tidak diinginkan dalam kecelakaan kapal seperti: kebakaran, kebocoran, kandas, tubrukan, dan lain-lain dapat diatasi dengan baik.
  4. Tanggung jawab diharapkan lebih besar Sebagaimana telah dikemukakan diawal maka latihan-latihan tidak hanya berusaha untuk memperbaiki dan mengembangkan pengetahuan dan keterampilan saja, tetapi juga termasuk disini untuk memperbaiki dan mengembangkan sikap. Hal ini berarti dalam latihan dapat pula diberikan pendidikan yang dapat meningkatkan rasa tanggung jawab para karyawan yang bersangkutan. Sebenarnya rasa tanggung jawab yang lebih besar tidak semata-mata karena latihan, sebab tanggung jawab yang lebih besar itu terutama karena adanya perasaan ikut memiliki. Meskipun demikian dengan latihan akan memberikan andil yang cukup besar untuk memberikan rasa tanggung jawab yang besar.
- c. Meningkatkan keterampilan awak kapal dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan akan dapat memberikan pengetahuan sebagai langkah dalam meningkatkan kemampuan anak buah kapal dalam

penggunaan alat-alat keselamatan. Salah satu jalan untuk meningkatkan pengetahuan awak kapal adalah dengan melalui media *Computer Based Training* (CBT). Sebenarnya pengetahuan itu telah didapat secara langsung di kapal pada saat latihan berlangsung baik itu latihan kebakaran atau pun latihan sekoci. Tetapi karena tidak semua peralatan di atas kapal dapat digunakan langsung untuk latihan maka para awak kapal harus mendapatkan tambahan secara langsung pada waktu menggunakan sarana komputer seperti itu.

Pada saat melakukan pertolongan jiwa manusia di laut terlebih dahulu harus mengetahui bagaimana cara agar dapat memberikan pertolongan dengan cepat dan tepat serta dengan alat-alat apa yang harus digunakan agar memungkinkan pertolongan dapat dilakukan sebaik mungkin. Melakukan pertolongan yang dilakukan oleh awak kapal tentunya awak kapal tersebut telah mampu dalam mengoperasikan alat-alat penolong dengan baik.

Apabila alat penolong yang digunakan adalah sekoci penolong, maka hal-hal yang harus diperhatikan saat menurunkan sekoci penolong antara lain :

1. Penutup lubang sekoci harus dipasang terlebih dahulu agar tidak lupa.
2. Alat perlengkapan sekoci harus diperiksa dan telah terikat dengan baik.
3. Kalau sekoci yang digunakan memakai motor, maka terlebih dahulu motor dicoba maju mundmnya
4. Pasang pengaman diperiksa apakah telah bebas dari rei peluncur.
5. Pada geladak emabarkasi harus dipasang fender agar sekoci tidak rusak pecah terbentur pada bangunan kapal pada saat laut berombak.

6. Periksa adakah orang sudah memakai life jacket dengan benar.
  7. Waktu menurunkan sekoci usahakan tidak berayun, sehingga perlu dipasang tali pengaman.
  8. Tali penahan sekoci harus ujung simpul yang lain sudah terikat pada bagian kapal agar pada saat sekoci di atas permukaan laut tidak hanyut dibawa arus atau gelombang.
- d. Pelaksanaan Latihan-latihan Alat keselamatan Yang Kurang Efektif.

Selain keterampilan awak kapal yang sangat dibutuhkan untuk mampu mengoperasikan alat-alat keselamatan dengan baik dan benar, ada juga kesiapan-kesiapan yang mendukung semua ini dapat berhasil, jika didukung oleh kesiapan personil dan peralatan :

1) Kesiapan fisik

Dari faktor psikologis yang dapat mempengaruhi kepribadian misalnya kemampuan belajar, ketrampilan dan lain-lain. Untuk rencana lebih sering diterapkan menjadi pelaut yang baik agar dapat melaksanakan tugas yang dijabatnya, maka harus mengikuti suatu pendidikan untuk mempertinggi kepribadian pelaut serta ketemmpilan untuk memperoleh suatu kemampuan di dalam melaksanakan tugas-tugas di atas kapal.

Karena tugas-tugas yang harus dilakukan di kapal sangat berbahaya, sehingga perlu konsentrasi diri yang tinggi dan memiliki tubuh yang sehat agar selalu siap dan tegar untuk menghadapi tugas-tugas yang berat. Seperti menghadapi cuaca menghadapi kebakaran kapal, mengbadapi terjadinya tubrukan dilaut dan bahaya-bahaya lainnya. Sebab dengan memiliki fisik yang sehat dan kuat tentu akan menghasilkan

suatu pekerjaan dengan baik Oleh karena itu anak buah kapal harus menjaga ketahanan tubuh, serta dalam melaksanakan tugas senantiasa mawas diri agar terhindar dari bahaya di kapal.

Dalam melaksanakan tugas di kapal sesuai dengan ketentuan konvensi *International Maritime Organization* (IMO) maka anak buah kapal harus memiliki pengetahuan keterampilan tentang bagaimana cara dan pengetahuan keterampilan untuk mengoperasikan alat-alat penolong agar dapat menyelamatkan diri orang lain dan menyelamatkan diri sendiri. Oleh karena itu para pelaut harus memiliki fisik yang sehat agar mampu melaksanakan tugas di kapal dengan baik khususnya mampu mengoperasikan alat-alat keselamatan supaya apabila terjadi musibah dapat menekanjatuhnya korban bahkan tidak akan menelan korban jiwa.

## 2) Kesiapan Mental

Menjadi seorang pelaut harus siap mental untuk menghadapi tugas-tugas di kapal terutama pada saat menghadapi cuaca buruk., kebakaran maupun musibah tubrukan dan bahaya-bahaya lainnya yang mungkin terjadi. Mental adalah keseluruhan gejala kejiwaan yang tercermin dalam tabiat dan perilaku. Seseorang yang memiliki mental yang sehat ditandai dengan sifat-sifat khas antara lain mempunyai kemampuan untuk bertindak secara efisien, memiliki tujuan-tujuan hidup. memiliki regulasi dan integrasi kepribadian dan selalu tenang batinnya. Jadi kesehatan mental itu tidak hanya memanisfestir diri dengan penempatan tanpa adanya gangguan batin saja, akan tetapi posisi pribadinya juga harmonis dan baik, didalam dirinya sendiri dan baik harmonis pula dengan lingkungannya. Dengan demikian orang yang sehat mentalnya itu

dengan mudah bisa mengadakan adaptasi dan selalu aktifberpartisipasi. Dengan memiliki mental yang sehat para pelaut akan dengan mudah melaksanakan tugasnya di atas kapal, dengan mental yang sehat anak buah kapal mampu mengoperasikan sekoci penolong dengan tertib, sehingga sekoci penolong dengan mudah dapat di area ke laut dengan cepat dan aman sesuai dengan rencana. Dengan mental yang sehat anak buah kapal akan mempunyai kemampuan untuk bertindak pada saat menghadapi musibah, semua alat-alat penolong dengan mudah dapat dioperasikan, sehingga pertolongan yang diberikan kepada semua awak kapal dapat segera teratasi dengan mudah.

Karena kepribadian dan ketenangan tersebut tidak terdapat pada anak buah kapal, sehingga anak buah kapal tidak dapat menjalankan tugas dengan baik. Oleh sebab itu ketenangan bagi diri masing-masing individu anak buah kapal sangat diperlukan untuk mampu melaksanakan tugas mengoperasikan alat-alat penolong dengan tertib dan lancar.

### **C. PEMECAHAN MASALAH**

Sesuai dengan ketentuan *Safety of Life at Sea* (SOLAS}, setiap kapal harus memiliki peralatan keselamatan jiwa di taut, bukan hanya memiliki saja tetapi setiap personil yang berada di atas kapal harus juga terampil menggunakan peralatan-peralatan keselamatan tersebut sesuai dengan tugasnya di dalam sijil-sijil keadaan darurat. Oleh sebab itu awak kapal yang akan naik kapal harus mengetahui tugasnya dengan melihatnya di sijil keadaan darurat kapal. Sijil darurat biasanya ditempatkan di jalan-jalan akomodasi dimana semua awak kapal sering melaluinya. Dan juga ditempatkan di ruang-ruang seperti mess perwira dan mess anak buah kapal. Atau juga di setiap kamar awak kapal yang sudah dibuat singkat khusus untuk masing-masing awak kapal. Ini sengaja ditempatkan di tempat-tempat

tersebut agar mudah untuk dilihat dan diingat oleh semua awak kapal. Dalam pemecahan masalah ini maka penulis mengambil masalah yang paling dominan yaitu :

1. Alternatif Pemecahan Masalah.

- a. Kurangnya Keterampilan Awak kapal MV.ICON BRAVO Dalam memperguoakan Alat-alat Keselamatan Sekoci Di Atas Kapal. Seorang pemimpin awak kapal harus dapat menjadwalkan kegiatan- kegiatan yang sangat penting yang dibutuhkan untuk meningkatkan kinetja awak kapal salah satunya adalah melaksanakan program-program pelatihan di atas kapal. Adapun program tersebut adalah :

- 1) Program pelatihan secara rutin

Sesuai dengan ketentuan *Safety of Life at Sea* (SOLAS) 74, maka setiap kapal harus memiliki peralatan keselamatan jiwa di laut, bukan hanya memiliki tetapi setiap personil yang ada di atas kapal harus terampil menggunakan peralatan-peralatan tersebut termasuk pemeliharaan.

Dalam peraturan di konvensi IMO, maka untuk meningkatkan ketrampilan anda, pengetahuan anak buah kapal perlu adanya latihan- latihan yang bersifat rutin di atas kapal disamping harus melaksanakan beberapa prosedur yang diwajibkan oleh IMO. Maksud dari pada latihan-latihan tersebut adalah agar semua peralatan yang ada di atas kapal tetap dalam keadaan siap pakai serta personil tetap dalam keadaan siap siaga untuk menyelamatkan jiwa di laut.

Mengadakan latihan sekoci penolong secara rutin di atas kapal penting untuk dilaksanakan, dengan adanya latihan-latihan sekoci penolong dan alat-alat penolong lainnya ini dengan sendirinya anak buah kapal secara langsung mengetahui urutan-urutan pelaksanaan serta mengetahui tempat dan tugasnya masing-masing sehingga hila kapal dalam keadaan darurat dapat melaksanakan tugasnya dengan baik, cepat dan aman. Pelaksanaan

latihan-latihan sekoci penolong secara rutin adalah salah satu cara melaksanakan perawatan, karena sebelum mengadakan latihan, terlebih dahulu diadakan persiapan- persiapan peralatan, sehingga latihan tersebut dapat berjalan dengan tertib, lancar dan berhasil dengan baik.

Nakhoda harus selalu memperhatikan pelaksanaan latihan alat-alat penolong secara rutin, sesuai ketentuan Safe of Life at Sea (SOLAS) bahwa para anak buah kapal dapat dikumpulkan untuk mengadakan latihan *abandon ship* yang mana dilaksanakan dengan selang waktu tidak lebih dari satu bulan dilaksanakan dalam waktu 24 jam sejak kapal meninggalkan pelabuhan dimana jika lebih dari 25% jumlah awak kapai yang telah diganti di pelabuhan tersebut, tetapi apabila tidak dilaksanakan latihan, maka setiap 4 bulan sekali harus diadakan pemeriksaan terhadap sekoci untuk diayun atau diarea ke laut. Dengan mengikuti aturan ini, maka anak buah kapal benar-benar menguasai dan terlatih dalam melaksanakan tugasnya sehingga pelaksanaan penyelamatan jiwa di laut akan berhasil dengan baik.

Latihan di atas kapal harus dilakukan dengan intensif atau lebih sering dengan mengingat tujuan dari setiap latihan-latihan yang dilakukan di atas kapal yaitu untuk menjaga dan mempertahankan keselamatan di atas kapal dan juga untuk melakukan penyelamatan apabila diperlukan atau dibutuhkan di saat keadaan bahaya yang tejadi. Pelatihan ini harus diberikan kepada awak kapal baru maupun yang sudah lama, yaitu dengan cara memberikan bimbingan- bimbingan dan pelatihan-pelatihan terutama pada pelatihan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal. Hal ini harus dilakukan secara teratur dan harus benar-benar dipahami dalam menggunakan alat-alat keselamatan di atas kapal.

## 2) Training sebelum awak kapal berangkat ke kapal

Pendidikan dan proses pembinaan Sumber Daya Manusia (SDM) tidak sama, sekalipun namun memandangnya sebagai suatu proses yang identik. Jika pendidikan lebih mengutamakan pengembangan proses intelektual, pembinaan ini sangat menitik beratkan pada pembinaan kemampuan yang sifatnya fungsional. Suatu sarana pendidikan diperlukan dalam program pembinaan awak kapal yang siap pakai agar sasaran utamanya yakni meningkatkan kualitas kerja dan kemampuan suatu secara dapat dicapai. Agar dalam mengoperasikan alat-alat penolong dapat dioperasikan dengan lancar dan baik sesuai rencana. maka diperlukan personil yang terampil. Supaya personil terampil harus diikutkan dalam pendidikan dan latihan penyelamatan tersebut di atas kapal dalam pendidikan tersebut personil memperoleh pengetahuan keterampilan mengenai alat-alat penolong yang akan memperlancar dalam mengikuti latihan, personil harus kenai betul setiap macam dari alat-alat penolong dan mengetahui dimana alat-alat tersebut ditempatkan, disimpan serta menguasai pengoperasian alat-alat penolong.

Di Batam proses pembinaan sumber daya manusia, pembinaan fisik dan mental personil harus dilatih sebab jika fisik dan mental lemah dan kurang pengoperasian penyelamatan alat-alat penolong tidak akan berhasil dengan baik. Karena itu setiap personil harus memiliki fisik dan mental yang kuat sehingga walaupun dalam keadaan cuaca buruk sekalipun personil harus mampu mengoperasikan alat-alat penolong keselamatan dengan baik dan lancar. Personil awak kapal yang terdidik dan terlatih dalam pengoperasian alat-alat penolong keselamatan akan menunjang keselamatan dan kelancaran pengoperasian penyelamatan jiwa di laut. Keselamatan hanya dapat diperoleh

apabila setiap awak kapal benar-benar perduli akan keselamatan dan dapat mampu dengan baik mengoperasikan semua alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal.

b. Pelaksanaan Latihan-latihan alat Keselamatan Tidak Sesuai Jadwal

Pelatihan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal harus dilaksanakan minimal sekali dalam satu butan. Dalam pelayaran yang singkat pun dalam satu voyagennya, setengah jam untuk melakukan pelatihan mengutamakan alat-alat keselamatan di atas kapal akan menjadi sangat penting bagi setiap awak kapal. Karena suatu tindakan yang dilakukan untuk menambah atau hanya mengingat kembali semua ilmu pengetahuan yang sudah dimiliki dalam hal prosedur dan mengoperasikan alat-alat keselamatan kepada semua awak kapal dapat membantu meningkatkan kemampuan awak kapal dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan di atas kapal. Dalam pelaksanaan latihan ini semua awak kapal ditekankan untuk harus mengetahui tugas dan tanggung jawab masing-masing seperti jika terjadi keadaan bahaya yang sebenarnya.

Dengan mengikuti pendidikan dan latihan akan meningkatkan metode penggunaan alat-alat penolong, sebab metode penggunaan alat-alat penolong yang baik akan memperlancar pengoperasian alat-alat keselamatan dengan se-efektif mungkin.

Perwira senior dalam hal ini Mualim I yang sekaligus sebagai kepala kerja di bagian dek diwajibkan agar memberi petunjuk dan latihan supaya semua awak kapal dalam melaksanakan tugasnya dapat dimengerti serta menggunakan peralatan sesuai dengan fungsinya, bagi awak kapal yang baru harus diberikan pengenalan terhadap kapal dan peralatannya.

Pengenalan ini biasa diberikan kepada setiap awak kapal yang baru naik di atas kapal dengan mengikuti lembar familiarisasi yang sudah ada dari perusahaan.

## 2. Evaluasi Pemecahan Masalah.

### a. Kurangnya Keterampilan Awak kapal MV.ICON BRAVO Dalam menggunakan Alat-alat Keselamatan Sekoci Di Atas Kapal

- 1) Program pelatihan secara rutin Untuk menjamin keselamatan pelayaran dalam operasional pelayaran awak kapal sehubungan dengan tempatnya bekelja penuh dengan resiko bahaya yang tinggi, maka perlu adanya keterampilan yang cukup mengenai alat-alat keselamatan. Setidak-tidaknya mengetahui apa tujuan dari mengetahui tentang alat-alat keselamatan. Walaupun awak kapal mengetahui tentang resiko bahaya akan tetapi banyak yang tidak bisa dengan baik menggunakan alat-alat keselamatan dengan benar. Sehingga mengakibatkan musibah dan dapat menimbulkan kerugian dan menghambat kelancaran operasional kerja. Manusia sebagai alat kerja memilih peran yang sangat penting dalam usaha meningkatkan produktivitas perusahaan, berarti gangguan terhadap manusia akan menimbulkan kerugian-kerugian bagi perusahaan pelayaran. Sebagai manusia tidak menginginkan kecelakaan terjadi, untuk perlu adanya kesadaran yang tinggi bagi setiap pekerja, konsentrasi dalam bekerja dan mempunyai rasa tanggung jawab di dalam tugas sehingga dalam menghadapi situasi dapat mengambil tindakan yang tepat, pasti dan terarah. Hal-hal yang penting untuk diperhatikan di dalam melakukan suatu pekerjaan adalah :
  - a. Mengetahui tanda-tanda (isyarat bahaya)
  - b. Terampil dalam menggunakan alat-alat keselamatan

c. Mematuhi segala aturan yang ada

Sehubungan dengan hal tersebut di atas maka apabila kita menghendaki suatu pekerjaan dan menginginkan hasil yang maksimal hendaknya kita arahkan dan memperhatikan akan segala bahaya yang datang menimpa.

Untuk mendukung pelaksanaan pelatihan dalam menggunakan alat-alat keselamatan di atas kapal, sebaiknya para awak kapal terlebih dahulu mengikuti pendidikan keterampilan yang disyaratkan dalam STCW 1978 amandemen 1995. Pendidikan keterampilan khusus pelaut yang harus diikuti awak kapal seperti BST, SCRB, AFF dan lain-lainnya yang dilaksanakan oleh lembaga pendidikan resmi.

2) Pelaksanaan Training sebelum naik kapal

Untuk membantu meningkatkan pengetahuan terutama bagi awak kapal yang baru naik harus diberikan pengenalan terhadap kapal dan peralatannya termasuk alat-alat keselamatan di atas kapal. Hal ini relevan dengan yang digariskan melalui Konvensi Internasional STCW 78 amandemen 1995 : sebelum melaksanakan tugas-tugas di atas kapal, semua yang dipekerjakan di atas kapal sebuah kapal harus menerima pelatihan dan pengenalan (*familiarization*) tentang teknik-teknik penyelamatan jiwa atau memperoleh informasi yang cukup serta petunjuk-petunjuk.

3) Meningkatkan pengetahuan awak kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan di atas kapal.

Pengetahuan awak kapal tentang alat-alat keselamatan di atas kapal dan upaya untuk meningkatkan pengetahuan awak kapal dalam keselamatan pelayaran,

beberapa tahun terakhir ini perlu mendapat perhatian khusus terutama dari perusahaan dimana mereka berada. Misalnya bimbingan atau kursus-kursus singkat seperti halnya dengan negara-negara maju sebelum mereka dipekerjakan di atas kapal.

Mereka dibimbing untuk mengetahui alat-alat keselamatan kerja Kapal adalah tempat tinggal bagi para pelaut dan tentunya hidup mereka lebih banyak di laut dari pada di darat. Masalah dalam penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal harus perlu diperhatikan dan selalu menerapkan unsur-unsur keselamatan dan Jam penggunaan alat-alat keselamatan.

Untuk menciptakan keselamatan kerja di atas kapal selain dapat membawa dampak positif bagi perusahaan pelayaran maupun para awak kapal, tetapi kalau tidak diperhatikan dengan baik oleh kedua belah pihak, dipihak perusahaan tidak mau menerapkan unsur keselamatan lewat pelatihan atau penyuluhan, terlebih lagi bagi awak kapal kalau tidak mau memperhatikan dengan baik terhadap penggunaan alat-alat keselamatan, maka tentu dapat membawa fatal bagi awak kapal maupun kerugian pada perusahaan pelayaran tersebut. Pihak-pihak perusahaan maupun awak kapal sendiri bermasalah dalam penggunaan alat-alat keselamatan di dunia kepelautan perlu mendapat perhatian yang lebih besar dalam masalah keselamatan, terutama mengenai sikap mental bagi awak kapal melalui berbagai aturan dan pengawasan.

Perilaku dan sikap mental awak kapal terhadap keselamatan di atas kapal sejak dini setiap pribadi harus diarahkan dan dibimbing ke arah pengenalan, pelaksanaan dan pelatihan di atas kapal untuk dapat mengetahui tentang faktor-

faktor keselamatan pelayaran, serta secara terus menerus ditambah dengan upaya lainnya kebanyakan awak kapal yang kurang memiliki keterampilan dalam menggunakan alat-alat keselamatan, walaupun alat-alat tersebut telah siap digunakan tetapi bila terjadi kecelakaan belum dapat secara baik diatasi. Hal ini disebabkan karena awak kapal itu sendiri yang kurang terampil *dan* kurangnya latihan penguasaan pada alat-alat penyelamatan, sedangkan Nakhoda adalah pimpinan di atas kapal yang bertanggung jawab atas segala sesuatunya yang ada dan yang terjadi di atas kapal termasuk didalamnya untuk mengadakan atau tidaknya latihan-latihan keadaan darurat seperti latihan kebakaran dan latihan sekoci.

Latihan-latihan penyelamatan tersebut akan lebih efektif apabila awak kapal tersebut:

- a. Memahami latihan
- b. Faedah latihan
- c. Maksud dan tujuan diadakan latihan
- d. Pemahaman latihan bagi awak kapal.

Dalam melaksanakan tugas atau pekerjaan dengan baik adalah mempelajarinya terlebih dahulu walaupun sesungguhnya pekerjaan itu mudah, seseorang yang terdidik dan terlatih akan mempergunakan pikirannya secara kritis yang mana sangat diperlukan bagi pelaut mengingat resiko yang dihadapi di laut sangat besar.

Pemberian latihan mempergunakan alat-alat keselamatan di atas kapal kurang berhasil jika para awak kapal tidak mengerti dan memahami arti latihan tersebut, maka sebelum diterangkan arti sesungguhnya diadakan latihan terlebih dahulu.

4) Perlunya meningkatkan kedisiplinan awak kapal MV.ICON BRAVO

Seperti telah diuraikan di dalam bab terdahulu bahwa kedisiplinan awak kapal MV.ICON BRAVO sangat berpengaruh di atas kapal dengan ditingkatkannya kedisiplinan maka nantinya diharapkan seluruh aktivitas kerja akan menjadi lebih baik. Hal-hal tersebut merupakan contoh-contoh ketidak disiplin awak kapal MV. ICON BRAVO sehingga sangat mengganggu akan aktivitas di atas kapal itu. Jadi untuk meningkatkan kedisiplinan harus diadakan peraturan-peraturan yang tegas dan memang jika bersalah harus diberikan sanksi-sanksi yang *sesuai* dengan kesalahannya dan juga para perwira juga harus memberikan contoh yang baik. sehingga para bawahan akan mencontoh para perwiranya.

a. Peranan Nakhoda dalam meningkatkan latihan-latihan keadaan darurat di kapal MV.ICON BRAVO

Seperti telah diuraikan di atas bahwa diadakannya latihan atau tidak, semua tergantung dari Nakhoda. Nakhoda adalah pimpinan tertinggi yang berbeda di atas kapal dan Nakhoda yang bertanggung jawab sepenuhnya. Meskipun diadakan latihan atau tidak tergantung Nakhoda bukan berarti Nakhoda bebas untuk tidak melaksanakan latihan- latihan melainkan Nakhoda hanya bebas untuk menentukan kapan dan dimana latihan itu dilaksanakan.

Di dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya Nakhoda harus menjalankan kebijakan perusahaan, memotivasi crew dalam menjalankan kebijakan, membuat order dan instruksi yang dibutuhkan dengan jelas dan dapat dimengerti, melakukan review

terhadap *SMS (Safety Management System)* dan melaporkan kekurangan definisi kepada manajemen darat atau perusahaan.

Sebagai seorang pimpinan tertinggi di atas kapal yang bertanggung jawab diadakannya latihan-latihan keadaan darurat, Nakhoda harus sanggup untuk melakukan kepemimpinannya yaitu membuat awak kapal mengikuti dan mentaati atau membuat awak kapal MV.ICON BRAVO antusias atau bersemangat untuk mengikuti latihan-latihan yang selama ini kurang pelaksanaannya di atas kapal.

Kenyataan penulis alami di atas kapal adalah Nakhoda kurang peduli diadakannya latihan-latihan keselamatan dan latihan-latihan lainnya seperti latihan penanganan tumpahan minyak, latihan-latihan menghadapi pembajakan atau piracy, latihan steering gear atau tidak berfungsinya kemudi secara otomatis dan latihan-latihan lainnya. Oleh karena itu perlu diperhatikan oleh Nakhoda adalah bagaimana menghidupkan dan mendukung sepenuhnya latihan-latihan keselamatan dilaksanakan secara teratur dan berkala, agar semua awak kapal mengerti dan terlatih dalam menghadapi situasi berbahaya di laut. Dalam melaksanakan latihan sekoci di atas, berhasil tidaknya bukan hanya terletak pada Nakhoda sendiri melainkan dibantu oleh awak kapal keseluruhannya, baik dan bagian deck, mesin, maupun catering. Awak kapal tidak akan melaksanakan latihan-latihan tanpa perintah, demikian juga Nakhoda tidak akan latihan tanpa adanya awak kapal. Disamping itu Nakhoda sebagai pimpinan tertinggi di atas kapal memberikan perintah kepada

Mualim I sebagai kepala kerja untuk mengontrol terlaksananya latihan-latihan keselamatan kepada Mualim III yang bertanggungjawab atas alat-alat keselamatan dan kapal alat-alat pemadam kebakaran untuk membuat tugas-tugas sebagai berikut :

- a. Membuat sijil-sijil bahaya (sijil kebakaran dan sijil sekoci) dengan tujuan agar awak kapal dapat mengetahui akan tugas masing-masing.
- b. Membuat laporan khusus mengenai alat-alat kebakaran dan alat-alat penolong secara berkala seperti :
  - 1) Batas masa berlakunya alat-alat pemadam kebakaran.
  - 2) Batas masa berlakunya alat-alat penolong.
  - 3) Keadaan alat-alat penolong dan alat-alat pemadam kebakaran.
- c. Menugaskan mualim-mualim baru untuk mengenal sistim instalasi pemadam kebakaran dan sekoci penolong.
- d. Memerintahkan untuk latihan secara tetap.

Dan setiap akhir dilaksanakan latihan-latihan keselamatan di atas kapal harus dilaksanakan *safety meeeting* untuk evaluasi latihan dan memberi penjelasan tentang pentingnya latihan-latihan dilaksanakan. Sangat penting juga setiap akhir pekan selalu dilaksanakan nonton bersama *safety video* tentang keselamatan di atas kapal. Ini merupakan pelajaran yang sangat penting bagi semua awak kapal untuk menambah pengetahuan tentang keterampilan dan keselamatan di atas kapal. Dengan adanya tugas-tugas yang telah disebutkan di

atas akan sangat perlu bagi Nakhoda untuk mengetahui kemampuan awak kapal baik Mualim, Masinis, maupun Anak buah kapal dalam menguasai tugasnya. Dengan demikian Nakhoda sebagai pimpinan tertinggi di atas kapal telah melaksanakan fungsi-fungsi manajemen, yaitu :

- a. Perencanaan
- b. Pengorganisasian.
- c. Penggerakan.

Tetapi yang terpenting adalah Nakhoda telah bertanggung jawab terhadap keselamatan para awak kapal dengan diadakannya Jatihan- latihan keselamatan.

### 3. Pemecahan Masalah Yang Dipilih

- a. Untuk Meningkatkan Keterampilan Awak kapal MV.ICON BRAVO Dalam mempergunakan Alat-alat Keselamatan Sekoci Di Atas Kapal dapat dilaksanakan dengan cara :

- 1) Program pelatihan secara rutin

Untuk menjamin keselamatan pelayaran dalam operasional pelayaran awak kapal sehubungan dengan tempatnya bekerja penuh dengan resiko bahaya yang tinggi. maka perlu adanya keterampilan yang cukup mengenai alat-alat keselamatan.

- 2) Meningkatkan pengetahuan awak kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan di atas kapal

Pengetahuan awak kapal tentang alat-alat keselamatan di atas kapal dalam upayanya untuk meningkatkan pengetahuan awak kapal dalam keselamatan pelayaran, beberapa tahun terakhir ini perlu mendapat perhatian khusus terutama dari perusahaan dimana mereka berada. Misalnya bimbingan atau kursus-kursus

singkat seperti halnya dengan negara-negara maju sebelum mereka dipekejakan di atas kapal.

3) Mengadakan pelatihan di atas kapal

Untuk membantu meningkatkan pengetahuan terutama bagi awak kapal yang baru naik harus diberikan pengenalan terhadap kapal dan peralatannya termasuk alat-alat keselamatan di atas kapal.

b. Peranan Nakhoda dalam meningkatkan latihan-latihan keadaan darurat dikapal MV.ICON BRAVO

Sebagai seorang pimpinan tertinggi di atas kapal yang bertanggung jawab diadakannya latihan-latihan keadaan darurat, Nakhoda harus sanggup untuk melakukan kepemimpinannya yaitu membuat awak kapal mengikuti dan mentaati atau membuat awak kapal MV.ICON BRAVO antusias atau bersemangat untuk mengikuti latihan-latihan yang selama ini kurang pelaksanaannya di atas kapal. Dan Nakhoda sebagai pimpinan tertinggi di atas kapal memberikan perintah kepada Mualim I sebagai kepala kerja untuk mengontrol terlaksananya latihan-latihan keselamatan kepada Mualim III yang bertanggung jawab atas alat-alat keselamatan dan kapal alat-alat pemadarn kebakaran untuk membuat Pelatihan-Pelatihan.

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan uraian pada bab-bab sebelumnya, maka berikut ini penulis akan menarik kesimpulan dan memberikan beberapa saran sesuai dengan permasalahan, analisa data dan pemecahan masalah yang telah dibahas. Kesimpulan yang penulis berikan adalah sebagai berikut :

1. Kurangnya Keterampilan Awak Kapal MV.ICON BRAVO Dalam Mempergunakan Alat-alat keselamatan sekoci diatas kapal
  - a. Kurangnya kedisiplinan bagi para awak kapal MV.ICON BRAVO sangat mempengaruhi pekerjaan di atas kapal.
  - b. Nakhoda dan perwira di kapal harus membuat aturan dan manajemen yang baik agar pengoperasian alat-alat keselamatan dapat berjalan dengan baik
2. Pelaksanaan Latihan-Latihan alat keselamatan Yang Kurang Efektif.
  - a. Nakhoda MV.ICON BRAVO bertanggung jawab untuk diadakannya latihan- latihan di atas kapal untuk meningkatkan keselamatan, dan keterampilan bagi awak kapal MV. ICON BRAVO
  - b. Kurangnya pelaksanaan program pelatihan dengan baik dan sulit diterima awak kapal karena masih rendahnya pemahaman dikarenakan latar belakang pendidikan yang beragarn dan faktor pengalaman kerja yang berbeda

#### **B. SARAN**

Sesuai dengan penjelasan yang telah diuraikan pada bagian pembahasan masalah, yang mana bahaya yang terjadi tidak dapat ditanggulangi sesuai dengan yang diharapkan, maka penulis memberikan saran sebagai berikut :

1. Meningkatkan rasa disiplin yang tinggi akan latihan-latihan untuk menyiapkan *muster list* untuk setiap keadaan darurat. Penerapan

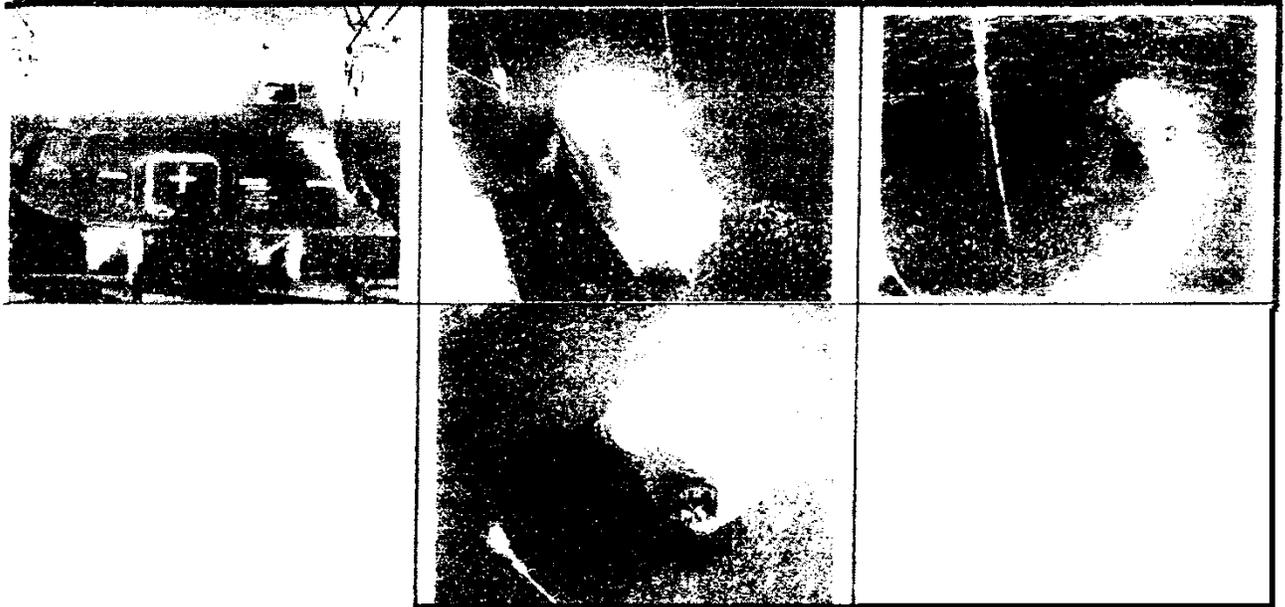
atau pelaksanaan dari jadwal-jadwal latihan keselamatan di atas kapal setiap bulan sesuai pedoman dari perusahaan yang dilanjutkan dengan *safety meeting* untuk membahas masalah sebagai evaluasi dari latihan. Dan harus melakukan pengawasan dari latihan-latihan keselamatan, dimana latihan-latihan yang diberikan di atas kapal harus dilakukan dengan baik dan benar.

2. Nakhoda sebagai pemimpin tertinggi diatas kapal harus senantiasa memastikan program latihan-latihan keadaan darurat berjalan sesuai dengan jadwal pelaksanaan dan dicatatkan dengan benar pada jurnal harian kapal (Log Book).

Launched & Maneuvered both Lifeboat (PIS)

No.1 & 2: Tested following:

- Quick Release system (Off Load) - Painter release test
- UB engine test ahd & ast - Maneuvenold around, tested tiller & Rudder
- Lighting system both lifeboats (baUery) - Checked Recovery system
- Checked all lifeboat equipment. , FPIIIIUI aUla IQOd wdJtioa.



No, 1Lifeboat CSI

