

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



**MAKALAH
OPTIMALISASI LATIHAN KESELAMATAN GUNA
MENGATASI KEADAAN DARURAT DI ATAS KAPAL
MV. MTT SARIKEI**

Oleh :

JENDAM PARDAMEANTA BANGUN
NIS. 02865 /N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2023

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



**OPTIMALISASI LATIHAN KESELAMATAN GUNA
MENGATASI KEADAAN DARURAT DI ATAS KAPAL
MV. MTT SARIKEI**

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

Oleh :

**JENDAM PARDAMEANTA BANGUN
NIS. 02865 /N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1
JAKARTA
2023**

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : JENDAM PARDAMEANTA BANGUN
No. Induk Siwa : 02865 /N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI LATIHAN KESELAMATAN GUNA
MENGATASI KEADAAN DARURAT DI ATAS KAPAL
MV. MTT SARIKEI

Jakarta, 20 Juni 2023

Pembimbing I,

Capt. Bhima Siswo Putra S.SiT., MM

Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19601105 198503 1 001

Pembimbing II,

Ir. Boedojo Wiwoho S.J., MT.

Pembina Tk I (IV/b)
NIP. 19441218 199103 1 003

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Meilinasari N.H., S.SiT., M.MTr

Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

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



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : JENDAM PARDAMEANTA BANGUN
No. Induk Siwa : 02865 /N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI LATIHAN KESELAMATAN GUNA
MENGATASI KEADAAN DARURAT DI ATAS KAPAL
MV. MTT SARIKEI

Penguji I

Capt. Fahmi Umasangadji, M.Si., M.Mar.
NIP.197812132005021001

Penguji II

Capt. Bhima Siswo Putra, S.Si.T.,MM
NIP. 19601105 198503 1 001

Penguji III

Sursina, ST.,MT
NIP. 19720723 199803 2 001

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Meilinasari N H., S.SiT., M.MTr
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa karena atas berkat dan rahmat serta karunia-Nya sehingga penyusun dapat menyelesaikan makalah ini dengan judul :

“OPTIMALISASI LATIHAN KESELAMATAN GUNA MENGATASI KEADAAN DARURAT DI ATAS KAPAL MV. MTT SARIKEI”

Makalah ini diajukan dalam rangka melengkapi tugas dan untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan program pendidikan Ahli Nautika Tingkat - I (ANT -I).

Dalam rangka pembuatan atau penulisan makalah ini, penulis sepenuhnya merasa bahwa masih banyak kekurangan baik dalam teknik penulisan makalah maupun kualitas materi yang disajikan. Untuk itu saran dan kritik yang bersifat membangun sangat penulis harapkan.

Dalam penyusunan makalah ini juga tidak lepas dari keterlibatan banyak pihak yang telah membantu, sehingga dalam kesempatan ini pula penulis mengucapkan rasa terima kasih yang terhormat :

1. H. Ahmad Wahid, S.T., M.T., M.Mar.E., selaku Ketua Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Suhartini, S.SiT., M.M., M.Tr., selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Meilinasari N H., S.SiT., M.MTr., selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
4. Capt. Bhima Siswo Putra, S.SiT.,MM., selaku dosen pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar.
5. Ir. Boedojo Wiwoho, SJ.,MT selaku dosen pembimbing II yang telah memberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah ini.
6. Capt. Fahmi Umasangadji, MM, selaku dosen penguji I yang telah meluangkan waktunya untuk mengoreksi makalah ini dengan baik.
7. Sursina, MT, selaku dosen penguji III yang telah memberikan masukan untuk melengkapi

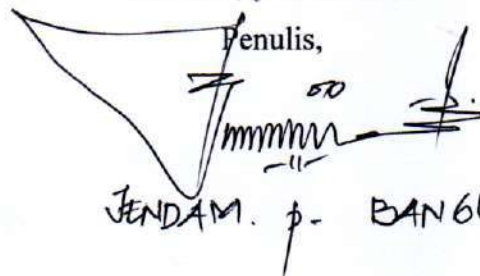
makalah ini dengan baik.

8. Seluruh Dosen dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah ini.
9. Seluruh rekan-rekan yang ikut memberikan sumbangsih pikiran dan saran serta keluarga besar, istri dan anak-anak saya yang telah memberikan motivasi selama penyusunan makalah ini.

Akhir kata semoga makalah ini dapat memberikan manfaat bagi penulis dan semua pihak yang membutuhkannya.

Jakarta, 20 Juni 2023

Penulis,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Jendarm. p. BANGUN.', written over a series of horizontal wavy lines. The signature is positioned to the right of the word 'Penulis,'.

JENDAM. p. BANGUN.

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR LAMPIRAN	vii
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	4
D. Metode Penelitian	5
E. Waktu dan Tempat Penelitian	7
F. Sistematika Penulisan	8
 BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	10
B. Kerangka Pemikiran	25
 BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	27
B. Analisis Data	30
C. Pemecahan Masalah	34
 BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	40
B. Saran	40
 DAFTAR PUSTAKA	41
LAMPIRAN-LAMPIRAN.....	42

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. <i>Ship Particular</i>	49
Lampiran 2. <i>Crew List</i>	50
Lampiran 3. <i>OCIMF Crew Qualification</i>	51
Lampiran 4. <i>SIRE Inspection Report</i>	53
Lampiran 5. <i>SIRE Closing Report</i>	54
Lampiran 6. <i>Repair Request for SIRE Closing Report</i>	57
Lampiran 7. <i>SIRE Harmonized Vessel Particulars Questionare Vol. 5</i>	63
Lampiran 8. <i>Class Status Report</i>	91
Lampiran 9. <i>Gambar Kapal MV. MTT SARIKEI</i>	103

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Perkembangan dunia maritim begitu pesat dengan berbagai jenis kapal dan berteknologi tinggi. Kapal-kapal yang beroperasi harus memperhatikan keselamatan kapal, dan mencegah terjadinya kecelakaan serta bencana yang dapat timbul pada saat kapal beroperasi. misalnya kecelakaan kapal yang saling tubrukan, kebakaran, ledakan dan tenggelamnya kapal yang mengakibatkan kerugian baik materi maupun jiwa manusia. Keselamatan merupakan hal penting yang harus dijaga dan diperhatikan.

Untuk mencegah dan menanggulangi kecelakaan yang terjadi di atas kapal khususnya di kapal MV. MTT SARIKEI, maka diperlukan latihan keselamatan yang rutin di atas kapal. salah satunya yaitu latihan alat pemadam kebakaran. Latihan tersebut bertujuan untuk melatih Anak Buah Kapal (ABK) untuk menangani keadaan darurat, mencegah bahaya dan menanggulangi hal-hal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan jiwa ABK itu sendiri. Oleh karena itu diperlukan pemahaman tentang latihan keselamatan di atas kapal.

Keselamatan kerja merupakan prioritas utama bagi seorang pelaut profesional saat bekerja di atas kapal. semua perusahaan pelayaran memastikan bahwa awak kapal mengikuti prosedur keselamatan dan aturan untuk semua operasi yang dibawa di atas kapal. Untuk mencapai keselamatan yang maksimal di atas kapal, langkah dasar adalah memastikan bahwa seluruh awak kapal memakai peralatan pelindung diri yang disiapkan dan digunakan untuk berbagai jenis pekerjaan yang dilakukan di kapal dan dapat melakukan tindakan yang tepat pada saat terjadi keadaan darurat di atas kapal MV.MTT SARIKEI.

Pendidikan dan pelatihan di kapal maupun di darat sebagai salah satu upaya untuk pengembangan Sumber Daya Manusia, merupakan suatu kegiatan yang harus dilakukan secara rutin. Karena manusia harus berkembang untuk mengantisipasi

perubahan, maka kemampuan dan keterampilan ABK harus rutin ditingkatkan seiring dengan kemajuan dan perkembangan melalui pendidikan dan pelatihan.

Pada suatu hari, yaitu pada hari Kamis Pada tanggal 22 Desember 2022 pada pukul 10.00 WIB diadakan latihan keselamatan atau *fire drill* di atas kapal MV. MTT SARIKEI. Pada waktu dibunyikan *general alarm* sebagai pemberitahuan agar seluruh ABK segera menuju ke *muster station*. Namun, ABK berkumpul di *muster station* pada saat alarm berbunyi lebih dari 5 menit. seharusnya pada hitungan menit ke 3, seluruh ABK sudah berkumpul dengan menggunakan pakaian yang lengkap untuk mengikuti latihan. Ternyata masih ada beberapa ABK yang terlambat dan pada saat mereka berkumpul ada yang tidak memakai alat keselamatan kerja dengan lengkap misalnya tidak memakai *life jacket* dan *helmet*.

Hal ini menandakan bahwa mereka tidak dalam keadaan siap untuk melakukan latihan. Kemudian pada saat berlangsungnya latihan keselamatan, ABK deck tidak memperhatikan pengarahannya dari Mualim I (*Safety Officer*) yang ditunjuk oleh Nahkoda sebagai *Safety Officer*, Pada saat ditanya oleh Mualim I (*Chief Officer*) tentang tugas dan tanggung jawab ABK yang tercantum dalam sijil kebakaran, banyak dari mereka yang tidak tahu dan tidak paham akan tugas dan tanggung jawabnya bila terjadi keadaan darurat, Anak Buah Kapal (ABK) seharusnya mengikuti latihan secara disiplin, dan dalam hal ini seharusnya ABK lebih trampil lagi dalam penerapan sistem dan prosedur keselamatan khususnya untuk penanganan kebakaran di atas kapal, ABK harus memahami sistem dan prosedur penanganan kebakaran. Padatnya jadwal operasi bongkar muat kapal juga menghambat terbatasnya waktu untuk melakukan familiarisasi sistem dan prosedur penanganan kebakaran di atas kapal.

Pada tanggal 15 Januari 2023, pada saat *surveyor* datang ke kapal untuk *on hire* kemudian melakukan inspeksi atau pengecekan pada seluruh peralatan navigasi dan juga peralatan keselamatan. Pada saat *surveyor* mengecek kelengkapan peralatan keselamatan di atas kapal, dan kemudian *surveyor* menunjuk salah satu ABK deck untuk memakai peralatan *Breathing Apparatus (BA)*.

Pada saat peragaan untuk pemakaian BA set, ABK tidak bisa memakai *Breathing apparatus* dengan catatan waktu yang ditetapkan untuk memakainya yakni 3 menit. Sementara itu ABK membutuhkan waktu 10 menit untuk memakai BA set tersebut. *Surveyor* kemudian memberikan teguran kepada Mualim I dan

Nakhoda mengenai ABK yang tidak disiplin dalam menggunakan alat-alat keselamatan (*breathing apparatus*) serta memberikan laporan ke Perusahaan berupa *Non Conformite (NC)* yaitu kekurangan yang harus dipenuhi sebelum kapal *On Hire* dan berangkat ke pelabuhan muat. Seharusnya dalam hal ini ABK lebih terampil lagi dalam penerapan sistem dan prosedur keselamatan khususnya untuk penanggulangan kebakaran di atas kapal, ABK harus memahami sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran.

Berdasarkan pembahasan tersebut di atas dan dari pengalaman penulis selama bekerja di atas kapal, maka penulis tertarik untuk membahasnya ke dalam makalah dengan judul :

“OPTIMALISASI LATIHAN KESELAMATAN GUNA MENGATASI KEADAAN DARURAT DI ATAS KAPAL MV. MTT SARIKEI”

B. IDENTIFIKASI MASALAH, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan pengalaman penulis saat bekerja di atas kapal sebagai Nakhoda, maka penulis mengidentifikasi masalah mengenai keharusan melakukan latihan keselamatan guna mengatasi keadaan darurat di atas kapal MV.MTT SARIKEI sebagai berikut:

- a. Kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dalam mengikuti latihan alat-alat keselamatan di atas kapal.
- b. Kurangnya keterampilan ABK dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal.
- c. Kurangnya pemahaman ABK dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal.
- d. Alat-alat keselamatan di atas kapal yang kurang dimanfaatkan secara optimal dan efisien.
- e. Terbatasnya waktu untuk melakukan familiarisasi sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal.

2. BATASAN MASALAH

Mengingat banyaknya permasalahan yang terjadi di atas kapal pada saat penulis bekerja, maka dalam penulisan makalah ini penulis membatasi pembahasan hanya pada permasalahan kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dalam mengikuti latihan alat-alat keselamatan di atas kapal dan kurangnya keterampilan ABK dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal.

3. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan batasan masalah tersebut di atas, maka penulis membuat rumusan masalah yaitu sebagai berikut :

- a. Mengapa Anak Buah Kapal (ABK) kurang disiplin dalam mengikuti latihan alat-alat keselamatan di atas kapal?
- b. Mengapa keterampilan ABK dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal masih kurang?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan penelitian

Adapun tujuan dari penelitian makalah ini sebagai berikut :

- a. Untuk mencari penyebab dari Anak Buah Kapal yang kurang disiplin dalam menggunakan alat-alat keselamatan di atas kapal.
- b. Untuk menemukan pemecahan dari permasalahan agar penerapan sistem prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal berjalan efektif.

2. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian makalah ini sebagai berikut :

a. Manfaat Bagi Dunia Teoritis

- 1) Agar makalah ini dapat digunakan sebagai masukan bagi semua orang dalam meningkatkan kemampuan dan keterampilan ABK dalam penerapan sistem penanggulangan kebakaran di atas kapal.

- 2) Untuk menambah Pengetahuan mengenai kendala yang ditemui dalam penerapan sistem prosedur kebakaran di atas kapal.

b. Manfaat Bagi Dunia Praktis

- 1) Agar makalah ini dapat dijadikan sebagai bahan referensi bagi perpustakaan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) mengenai penerapan kebakaran di atas kapal sehingga ABK terampil dalam menggunakan alat-alat keselamatan guna menghindari resiko kecelakaan.
- 2) Agar makalah ini dapat menambah pengetahuan bagi pasis-pasis diklat pelaut STIP tentang cara meningkatkan kemampuan dan keterampilan ABK dalam penggunaan pemadam kebakaran di atas kapal.

D. METODE PENELITIAN YANG DIGUNAKAN

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 di atas 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 pengumpulan data yang diperlukan sehingga selesainya penulisan makalah ini, digunakan beberapa metode pengumpulan data. Data dan informasi yang lengkap, objektif dan dapat dipertanggungjawabkan agar data 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, namun juga dapat digunakan untuk merekam berbagai fenomena yang terjadi. 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. MTT SARIKEI 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 makalah yang ingin didapatkan dari responder.

c. Studi Dokumentasi dan lain sebagainya

Studi dokumentasi merupakan suatu tehnik 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 atau pun 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 di singkat: data sekunder. Data yang baru di kumpulkan dan belum pernah mengalami pengolahan apapun dengan data dalam hal ini penulisan menggunakan objek penelitian yang hendak di teliti adalah awak kapal MV.MTT SARIKEI pada periode bulan 08 Juni 2022 sampai dengan bulan 12 Maret 2023.

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 deskriptif/kualitatif.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan pada saat penulis bekerja di atas kapal MV.MTT SARIKEI pada tanggal 08 Juni 2022 sampai tanggal 12 Maret 2023.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan di atas kapal MV.MTT SARIKEI bendera Malaysia, *gross tonnage* 4187 ton. Pemilik kapal yaitu MTT Shipping Sdn Bhd, jenis daerah pelayaran *Near Coastal Voyage (NCV)* dengan jumlah ABK dan Nakhoda yaitu 14 orang.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penulisan dibutuhkan dalam penyusunan makalah guna menghasilkan suatu bahasa yang sistematis dan memudahkan dalam pembahasan maupun pemahaman makalah yang disusun. Adapun sistematika penulisan adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Latar belakang sebagai alasan penulis memilih judul tersebut dan mendeskripsikan beberapa permasalahan yang terjadi agar kapal-kapal yang beroperasi harus memperhatikan keselamatan kapal, dan mencegah terjadinya kecelakaan serta bencana yang dapat timbul pada kapal yang beroperasi. misalnya kecelakaan kapal yang saling tubrukan, kebakaran, ledakan, dan te tenggelamnya kapal yang mengakibatkan kerugian materi maupun jiwa manusia. Berkaitan dengan judul, identifikasi masalah yang menyebutkan point-point permasalahan di atas kapal. batasan masalah, menetapkan batas-batas permasalahan dengan jelas dan menentukan ruang lingkup pembahasan di dalam makalah. Rumusan masalah merupakan permasalahan yang paling dominan terjadi di atas kapal dalam bentuk kalimat tanya, tujuan dan manfaat merupakan sasaran yang akan di capai atau diperoleh beserta gambaran kontribusi dari hasil penulisan makalah ini.

BAB II LANDASAN TEORI

Tinjauan Pustaka membahas beberapa teori yang berkaitan dengan rumusan masalah dan dapat membantu untuk mencari solusi atau pemecahan yang tepat, kerangka Pemikiran merupakan skema atau alur inti dari makalah ini yang bersifat argumentatif, logis dan analitis berdasarkan kajian teoritis, terkait dengan objek yang akan dikaji.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Deskripsi data merupakan data yang diambil dari lapangan berupa spesifikasi kapal dan pekerjaannya, pengalaman ABK, pengamatan pada fakta-fakta yang terjadi di atas kapal sesuai dengan permasalahan yang dibahas. Fakta dan kondisi disini meliputi waktu kejadian dan tempat kejadian yang sebenarnya terjadi di atas kapal berdasarkan pengalaman penulis. Analisis data adalah hasil analisa faktor-faktor yang menjadi penyebab rumusan masalah, pemecahan masalah di dalam penulisan makalah ini mendeskripsikan studi kasus dan solusi yang tepat dengan menganalisis unsur-unsur positif dari penyebab masalah.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan faktor penyebab pada rumusan masalah. Saran merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sebagai solusi dari rumusan masalah yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Perusahaan pelayaran wajib membuat peraturan sendiri yang diberlakukan di perusahaannya mengenai keselamatan. Sepanjang peraturan itu sejalan dan tidak bertentangan dengan peraturan-peraturan dari *International Maritime Organization* (IMO) dan Pemerintah, walaupun setiap pelaut yang sudah mendapatkan pelatihan dan praktik keterampilan dalam masalah keselamatan *Basic Safety Training* (BST), namun pengetahuan tersebut masih sangat mendasar. Disamping itu setiap kapal mempunyai karakter dan kondisi yang berbeda-beda satu sama lain.

Latihan keselamatan di atas kapal bertujuan agar ketika terjadi keadaan darurat, ABK dapat melakukan tindakan untuk mencegah atau menanggulangnya. Latihan tersebut berfungsi agar ABK peduli akan resiko yang dapat mengancam keselamatan jiwa selama bekerja di atas kapal. Untuk mencari pemecahan dari permasalahan yang terjadi dalam meningkatkan latihan keselamatan serta untuk mencegah terjadinya kecelakaan di atas kapal MV. MTT SARIKEI, maka penulis mencari beberapa landasan teori diantaranya yaitu :

1. Pengertian Optimalisasi

Optimalisasi menurut para ahli yaitu:

- a. Andri Rizki Pratama (2013:6), Optimalisasi adalah upaya seseorang untuk meningkatkan suatu kegiatan atau pekerjaan agar dapat memperkecil kerugian atau page 2 11 memaksimalkan keuntungan agar tercapai tujuan sebaik baiknya dalam batas-batas tertentu.
- b. Winardi (1999:363), Optimalisasi adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan. Bila dipandang dari sudut usaha, Optimalisasi adalah usaha memaksimalkan kegiatan sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan atau dikehendaki.

- c. Depdikbud (1995:628) dalam bukunya yang berjudul Menjelaskan bahwa optimalisasi berasal dari kata optimal yang mempunyai arti terbaik dan tertinggi, sedangkan optimalisasi merupakan proses meninggikan atau meningkatkan ketercapaian dari suatu tujuan yang diharapkan sesuai dengan kriteria yang sudah ditetapkan.
- d. Machfud Sidik (2001:8) dalam bukunya yang berjudul Pengertian optimalisasi adalah kegiatan untuk meningkatkan dan mengoptimalkan.

2. Pengertian Keadaan Darurat

Keadaan darurat adalah keadaan yang lain dari keadaan normal yang mempunyai kecenderungan ataupun potensi tingkat yang membahayakan baik bagi keselamatan manusia, harta benda maupun lingkungan.

Menurut FEMA (Federal Emergency Management Agency) Keadaan darurat adalah kejadian yang tidak direncanakan dan tidak diinginkan yang bisa mengakibatkan kematian atau luka serius pada pegawai, pelanggan atau masyarakat, mematikan mengganggu proses pekerjaan, ,

3. Pengertian Disiplin

Menurut T. Hani Handoko disiplin adalah kegiatan manajemen untuk menjalankan standar-standar organisasional. Adapun kegiatan disiplin dibagi menjadi dua, yaitu preventif dan korektif. Disiplin Preventif adalah kegiatan yang dilaksanakan untuk mendorong para karyawan agar mengikuti berbagai standar aturan, sehingga penyelewengan-penyelewengan dapat dicegah. Sasaran pokoknya adalah untuk mendorong disiplin diri diantara para karyawan. Sedangkan Disiplin Korektif adalah kegiatan yang diambil untuk menangani pelanggaran terhadap aturan-aturan dan mencoba untuk menghindari pelanggaran-pelanggaran lebih lanjut. Kegiatan korektif sering berupa suatu bentuk hukuman dan disebut tindakan pendisiplinan (*disciplinary action*).

Pengertian disiplin menurut Wikipedia adalah perasaan taat dan patuh terhadap nilai-nilai yang dipercaya termasuk melakukan pekerjaan tertentu yang menjadi tanggung jawabnya. Pendisiplinan adalah usaha-usaha untuk menanamkan nilai ataupun pemaksaan agar subjek memiliki kemampuan untuk menaati sebuah peraturan.

Menurut Wandhie (wordpress): Disiplin merupakan sikap mental yang tercermin dalam perbuatan tingkah laku perorangan, kelompok atau masyarakat berupa kepatuhan atau ketaatan terhadap peraturan, ketentuan, etika, norma dan kaidah yang berlaku. Disiplin kerja adalah sikap kejiwaan seseorang atau kelompok yang senantiasa berkehendak untuk mengikuti atau mematuhi segala peraturan yang telah ditentukan. Kedisiplinan dapat dilakukan dengan latihan antara lain dengan bekerja menghargai waktu dan biaya akan memberikan pengaruh yang positif terhadap produktivitas kerja pegawai.

Dari pengertian di atas dapat kita simpulkan bahwa disiplin mengacu pada pola tingkah laku dengan ciri-ciri sebagai berikut:

- a. Adanya hasrat yang kuat untuk melaksanakan sepenuhnya apa yang sudah menjadi norma, etika, dan kaidah yang berlaku dalam masyarakat.
- b. Adanya perilaku yang dikendalikan.
- c. Adanya ketaatan (*obedience*).

Dari ciri-ciri pola tingkah laku pribadi disiplin, jelaslah bahwa disiplin membutuhkan pengorbanan, baik itu perasaan, waktu, kenikmatan dan lain-lain. Disiplin bukanlah tujuan, melainkan sarana yang ikut memainkan peranan dalam pencapaian tujuan. Manusia sukses adalah manusia yang mampu mengatur, mengendalikan diri yang menyangkut pengaturan cara hidup dan mengatur cara kerja. Maka erat hubungannya antara manusia sukses dengan pribadi disiplin. Mengingat eratnya hubungan disiplin dengan produktivitas kerja maka disiplin mempunyai peran sentral dalam membentuk pola kerja dan etos kerja produktif.

Disiplin berasal dari bahasa latin *Discere* yang berarti belajar. Dari kata ini timbul kata *Diciplina* yang berarti pengajaran atau pelatihan. Dan sekarang kata disiplin mengalami perkembangan makna dalam beberapa pengertian. Pertama, disiplin sebagai latihan yang bertujuan mengembangkan diri agar dapat berperilaku tertib. Dari pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa kedisiplinan pegawai adalah sikap penuh kerelaan dalam mematuhi semua aturan dan normal yang ada dalam menjalankan tugasnya sebagai bentuk tanggung jawabnya terhadap pekerjaannya.

Disiplin terbagi menjadi beberapa macam, yaitu:

a. Disiplin dalam menggunakan waktu

Maksudnya bisa menggunakan dan membagi waktu dengan baik. Karena waktu amat berharga dan salah satu kunci kesuksesan adalah dengan bisa menggunakan waktu dengan baik.

b. Disiplin diri pribadi

Apabila dianalisis maka disiplin mengandung beberapa unsur yaitu adanya sesuatu yang harus ditaati atau ditinggalkan dan adanya proses sikap seseorang terhadap hal tersebut. Disiplin diri merupakan kunci bagi kedisiplinan pada lingkungan yang lebih luas lagi.

c. Disiplin sosial

Pada hakekatnya disiplin sosial adalah disiplin dari dalam kaitannya dengan masyarakat atau dalam hubungannya dengan lingkungan sekitar.

d. Disiplin Nasional

Berdasarkan hasil perumusan lembaga pertahanan nasional, yang diuraikan dalam disiplin nasional untuk mendukung pembangunan nasional. Disiplin nasional diartikan sebagai status mental bangsa yang tercermin dalam perbuatan berupa keputusan dan ketaatan.

4. Pengertian Drill

Menurut Shalahuddin (1987) metode drill adalah suatu kegiatan dalam melakukan hal yang sama secara berulang-ulang dan sungguh-sungguh dengan tujuan untuk menyempurnakan suatu keterampilan menjadi permanen.

Dalam buku Nana Sudjana (1991), metode drill adalah satu kegiatan melakukan hal yang sama, berulang-ulang secara sungguh-sungguh dengan tujuan untuk menyempurnakan suatu keterampilan agar menjadi permanen.

5. Anak Buah Kapal (ABK)

ABK kapal menurut undang-undang adalah sebagai berikut :

a. Menurut UU No. 1 Tahun 1962, awak kapal laut adalah para pegawai suatu kapal yang dipekerjakan untuk bertugas di atasnya.

- b. Menurut UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam Buku Sijil.

Menurut kesimpulan penulis, ABK adalah seseorang yang memiliki kualifikasi khusus untuk bekerja di atas kapal, serta disijil sesuai dengan jabatannya masing masing di atas kapal.

6. Prosedur

Menurut Muhamad Ali (2000,325), prosedur adalah tata cara kerja didalam menjalankan suatu pekerjaan. Menurut Ismail Masya (1994,74), prosedur adalah suatu rangkaian tugas-tugas yang saling berhubungan yang merupakan urutan-urutan menurut waktu dan cara tertentu untuk melaksanakan suatu pekerjaan yang dilaksanakan berulang ulang.

Menurut Narka (2003:03), Prosedur adalah serangkaian titik rutin yang diikuti dalam melaksanakan suatu wewenang fungsi dan operasional. Menurut penulis, prosedur adalah suatu tata cara atau pedoman kerja yang harus diikuti oleh setiap pekerja secara rutin didalam melaksanakan suatu kegiatan pekerjaan agar mendapatkan hasil yang baik sesuai dengan ekspektasi atau harapan dari perusahaan dan pekerja.

7. Zero Accident

Zero yang dalam Bahasa Indonesia berarti ‘nol’ dan Accident berarti ‘kecelakaan, maka dapat diartikan secara bahasa langsung yaitu ‘Nol Kecelakaan’ dimana pengertiannya adalah tidak ada lagi kecelakaan kerja yang terjadi di lokasi kerja kita baik itu yang bersifat cedera yang memerlukan pertolongan pertama atau P3K hingga mengakibatkan Fatality atau kematian.

Berikut ini adalah peralatan-peralatan pelindung diri dasar yang telah disediakan atau tersedia di area Senior Marine Terminal dan Tiaka Marine Terminal serta kapal-kapal yang beroperasi yang tujuannya untuk melindungi keselamatan para pekerja dan awak kapal dari kondisi bahaya dilaut dan darat, antara lain :

a. Alat Pelindung Diri (*Personal protective equipment*).

Alat pelindung diri wajib disediakan oleh perusahaan kepada setiap pekerja atau awak kapal yang bekerja dilokasinya, dan kewajiban setiap pekerja atau awak kapal untuk menggunakannya sesuai pekerjaannya. Selain wajib menggunakan alat keselamatan diri (*PPE*), pekerja juga wajib untuk menjaga dan merawat setiap alat keselamatan (*PPE*) yang dimilikinya tersebut agar tidak mengurangi kemampuan alat-alat tersebut ketika dipakai oleh para pekerja. Antara lain adalah :

1) Pakaian kerja (*coverall*):

Pakaian kerja yang melindungi tubuh dari bahaya seperti terpapar sinar matahari, minyak, dan percikan api, dengan persyaratan berbahan fire retardant (fire resistant berarti tahan terhadap api, terbakar perlahan), berwarna Orange dan memiliki reflector cahaya.

2) Rompi penolong (*Life Jacket*):

Rompi ini harus selalu digunakan selama pekerja berada dan bekerja diarea jetty serta dikapal yang bekerja diluar kabin/akomodasi kapal. Kegunaannya adalah agar pekerja dapat tetap terapung apabila terjatuh kelaut.

3) Helm keselamatan (*Safety helmet*):

Helmet yang digunakan untuk melindungi bagian kepala dari pekerja, helm bisa menahan impact atau benturan dari atas, dan dilengkapi dengan tali dagu (*Chin strap*). Safety helmet tidak diperbolehkan untuk di cat.

4) Sepatu Keselamatan (*Safety Shoes*):

Safety shoes digunakan untuk melindungi bagian kaki dari pekerja dari tusukan benda tajam untuk bagian telapak kaki, dan benturan bagian jari. Syarat dari sebuah safety shoes yaitu memiliki metal plate sole dan metal atau steel toe dibagian jari.

5) Sarung Tangan (*Hand Gloves*):

Berbagai jenis sarung tangan yang disediakan sesuai dengan peruntukannya, seperti bila melakukan pekerjaan pengelasan maka sarung tangan yang digunakan adalah sarung tangan kulit yang tebal, sarung tangan latex digunakan untuk kegiatan medis. High impact glove digunakan untuk pekerja marine dan dikapal, terutama pada saat melakukan aktifitas lifting, aktivitas tambat kapal dan pemasangan loading hose kekapal export serta kegiatan pengeboran lainnya.

6) Kacamata safety (*Goggles/safety glasses*):

Mata adalah bagian paling sensitif dari tubuh manusia dan dalam operasi sehari-hari kemungkinan terjadinya cedera pada mata sangat tinggi, terutama saat pekerja melakukan pekerjaan, pengelasan, pengeboran dan pemotongan. Dalam aktivitas pengelasan, pelindung muka (*face shield*) dengan kaca gelap sangat dibutuhkan untuk mereduksi cahaya dari api dan asap las kepada mata. Pada saat melakukan aktifitas pengeboran dan pemotongan, sisa-sisa atau grams dari material yang dipotong atau dibor, dapat terlempar kearah mata, sehingga *safety googles* atau *safety glasses* sangat diharuskan untuk digunakan.

7) Penutup telinga (*Ear Plug* dan *Ear Muff*):

Dibeberapa area kerja seperti area proses pemisah (*Separator Process Area*) tingkat kebisingan di atas 80db, pekerja wajib menggunakan *ear muff* atau *ear plug*. Frekuensi suara yang tinggi untuk telinga manusia dengan paparan secara terus-menerus dapat menyebabkan menurunnya kemampuan pendengaran seseorang.

8) Sabuk Keselamatan (*Safety harness*):

Operasional dikapal dan area jetty mencakup perbaikan dan pengecatan permukaan yang tinggi yang memerlukan seorang pekerja untuk menjangkau daerah-daerah yang tidak mudah diakses. Untuk menghindari jatuh dari daerah ketinggian, maka pekerja wajib menggunakan sabuk keselamatan (*Safety Harness*) dengan *double*

lanyard. *Safety harness* akan dikenakan oleh operator di satu ujung dan diikat pada titik kuat di ujung lainnya.

9) Baju pelindung dari bahan kimia (*Chemical suit*):

Penggunaan bahan kimia di atas anjungan lepas pantai dan kapal sangat sering dan beberapa bahan kimia yang sangat berbahaya bila kontak langsung dengan kulit manusia. *Chemical suit* dipakai untuk menghindari situasi seperti itu saat menangani bahan kimia tersebut.

10) Perisai pelindung pengelasan (*Welding shield*):

Pengelasan adalah kegiatan yang sangat umum di area maintenance dan di kapal pada saat melakukan perbaikan struktural. Juru las harus dilengkapi dengan perisai las (*welding Shield*) atau topeng untuk melindungi mata dari kontak langsung atau terpapar oleh sinar ultraviolet dari percikan las.

Selain itu, untuk dapat melaksanakan setiap kegiatan produksi dengan aman dan selamat serta agar tujuan perusahaan dapat tercapai maka prosedur-prosedur dibawah ini wajib dilaksanakan :

b. Kesiapan Menghadapi Keadaan Darurat

1) Perusahaan harus membuat prosedur yang dapat menunjukkan, menggambarkan dan menanggulangi keadaan darurat yang potensial di kapal.

2) Perusahaan harus menciptakan program-program latihan dalam persiapan untuk menangani keadaan darurat.

3) *Safety Management System (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)

4) Kesiapan alat-alat penolong.

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:

- a) Sekoci penolong (*life boat*).
- b) Rakit penolong (*life raft*).
- c) Pelampung penolong (*life buoy*).
- d) Baju penolong (*life jacket*).
- e) Alat-alat pelempar tali (*line throwing apparatus*).
- f) *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 :

- a) Macam-macam keadaan darurat yang dapat terjadi di laut seperti kebakaran, tubrukan, kandas, menghadapi cuaca buruk.
- b) Jenis-jenis penolong yang ada di atas kapal.
- c) Memenuhi prinsip keselamatan.

Anak buah kapal mengetahui kesiap siagaan dalam menghadapi keadaan apapun, dengan mengingat akan tugas-tugas dalam sijil atau rol sekoci. Dalam rol sekoci ABK telah ditetapkan akan apa yang harus dilakukan sesuai tugasnya masing-masing. Dengan rol sekoci ABK kapal selalu siap siaga dan harus mampu menjalankan tugas tersebut, karena apabila seseorang yang telah ditugaskan pada rol sekoci tertentu tetapi tidak bisa melaksanakan seperti yang telah ditugaskan maka hal itu akan membuat fatal saat mengoperasikan sekoci tersebut untuk diturunkan ke laut. Hal inilah yang menjadi kendala utama dalam suatu usaha penyelamatan pada saat terjadi musibah dimana terdapat seorang ABK dari kapal tersebut tidak dapat melaksanakan rol nya dengan baik dan benar. Sebab itu personil atau ABK kapal setiap saat harus siap siaga agar sewaktu-waktu sekoci penolong dapat dioperasikan sesuai dengan rencana.

5) Kesiapsiagaan sekoci penolong

- a) Prinsip umum ketentuan sekoci penolong Bahwa alat tersebut harus selalu siap dipergunakan dalam keadaan darurat.
- b) Sekoci penolong harus siap dipergunakan dalam kondisi:
- c) Dapat diturunkan ke air dengan aman dan cepat pada keadaan yang tidak menguntungkan saat trim dan senget kapal 15 derajat.
- d) Memungkinkan untuk embarkasi ke sekoci penolong.
- e) Penempatan setiap sekoci penolong harus sedemikian rupa, sehingga tidak saling mengganggu dengan alat-alat penolong yang lain.

8. Safety Of Life At Sea (SOLAS)

Di dalam *Safety of life at Sea* (SOLAS) *Convention* 1974 *consolidated* 2008 *chapter* IX tentang manajemen keselamatan pengoperasian kapal sebagai dasar terbitnya ISM Code juga mengharuskan semua perwira di atas kapal melakukan latihan pemadam kebakaran secara berkala sebagai tambahan persyaratan mendapatkan sertifikat keterampilan. Disamping itu harus ada beberapa perwira dan personil yang memiliki keterampilan untuk mengoperasikan alat - alat keselamatan di atas Peraturan dan persyaratan standar yang diberikan dari perusahaan pelayaran dan yang harus dipenuhi bagi semua ABK kapal yang akan bekerja di atas kapal berdasarkan ISM Code edisi 2002 bagian A -pasal 6.2, menyatakan bahwa perusahaan pelayaran harus memastikan setiap kapal harus diawaki dengan ABK yang berkualitas, bersertifikat dan secara kesehatan siap bekerja sesuai dengan peraturan nasional dan. internasional. Berdasarkan ISM Code edisi 2002 Bagian A - Pasal 6.5 perusahaan pelayaran harus membuat dan mempertahankan selalu peraturan - peraturan untuk melaksanakan latihan yang mungkin diperlukan untuk mendukung *Safety Management System* (SMS) kapal dan pastikan latihan - latihan tersebut diberikan kepada semua ABK.

Oleh sebab itu ISM Code bertujuan untuk mencapai objektif manajemen keselamatan pelayaran yang meliputi :

- a. Menyediakan cara mengoperasikan kapal dengan aman dan melindungi lingkungan.
- b. Menyediakan system yang dapat mencegah resiko kecelakaan.
- c. Mengidentifikasi dan menanggulangi kecelakaan yang sudah diperkirakan sebelumnya.
- d. Secara berkesinambungan meningkatkan keterampilan personil di atas kapal termasuk kesiapan menghadapi keadaan darurat.

Oleh karena itu ISM Code dan sistem manajemen keselamatan yang dibuat oleh perusahaan pengoperasian kapal untuk menjamin semua peraturan *International Maritime Organization* (IMO) dan peraturan lain yang berlaku dimuat dalam system yang akan dilaksanakan. Berkaitan juga dengan manajemen perawatan yang harus dilaksanakan dengan benar, didalam *International Safety Management* (ISM) yang diterjemahkan oleh Sammi Rosadi, peraturan 10 , halaman 8 dijelaskan pula :

- a. Perusahaan pelayaran harus menetapkan prosedur-prosedur untuk menjamin bahwa kapal tetap terpelihara sesuai dengan ketentuan ketentuan dari peraturan terkait dan peraturan lainnya serta setiap persyaratan tambahan yang mungkin ditetapkan oleh perusahaan.
- b. Dalam memenuhi persyaratan yang dimaksud, perusahaan harus menjamin bahwa:
 - 1) Pemeriksaan diselenggarakan pada interval-interval yang sesuai
 - 2) Setiap ketidaksesuaian dilaporkan dengan kemungkinan penyebabnya jika diketahui.
 - 3) Tindakan perbaikan yang sesuai kebijakan.
 Pencatatan dari kegiatan kegiatan yang dimaksud tetap terpelihara.
- c. Perusahaan harus menetapkan prosedur-prosedur dalam sistem manajemen keselamatannya untuk mengidentifikasi perlengkapannya dan sistem yang bersifat teknis terhadap kegagalan operasional yang mungkin dapat mengakibatkan keadaan bahaya. Sistem manajemen keselamatan harus dilengkapi untuk tindakan tindakan spesifik yang ditujukan untuk meningkatkan kehandalan dari perlengkapan atau system yang dimaksud. Tindakan tersebut harus

termasuk pengujian secara regular dari penataan dan perlengkapan yang siap pakai. Penataan dan pengujian hendaknya menjadi suatu rencana dan jadwal rutin selama perlengkapan perlengkapan yang siap pakai secara berkesinambungan, sedangkan keberadaan sistem teknis yang tidak terpakai tetap menjadi perhatian.

9. *International Safety Management Code (ISM Code)*

Menurut Sulistijo (2002:2) *Internasional Safety Management Code* (ISM Code) yaitu suatu Kode Internasional Mengenaikanajemen untuk pengoperasian kapal secara aman dan dalam *Safety of Life at Sea* (SOLAS) Convention 1974 consolidated 2008 chapter IX tentang Manajemen Keselamatan Pengoperasian Kapal sebagai dasar terbitnya ISM Code juga mengharuskan semua perwira di atas kapal melakukan latihan pemadam kebakaran secara berkala sebagai tambahan persyaratan mendapatkan sertifikat keterampilan. Disamping itu harus ada beberapa perwira dan personil yang memiliki keterampilan untuk mengoperasikan alat- alat keselamatan di atas Kapal 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 bahwa perusahaan pelayaran harus memastikan setiap kapal harus diawaki dengan awak kapal yang berkualitas ataupun, bersertifikat dan secara kesehatan siap bekerja sesuai dengan peraturan nasional dan internasional. Berdasarkan ISM Code edisi 2002 Bagian A - Pasal 6.5 perusahaan pelayaran harus membuat dan mempertahankan selalu peraturan-peraturan untuk melaksanakan latihan yang mungkin diperlukan untuk mendukung *Safety Management System* (SMS) kapal dan pastikan latihan- latihan tersebut diberikan kepada semua ABK. 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 berkesinambungan meningkatkan keterampilan personil di atas kapal termasuk kesiapan menghadapi keadaan darurat. Oleh karena itu

ISM Code dan sistem manajemen keselamatan yang dibuat oleh perusahaan pengoperasian kapal untuk menjamin semua peraturan IMO dan peraturan lain yang berlaku dimuat dalam sistem dan dilaksanakan.

10. *Standart of Training Certification for Seafarers (STCW)*

Sebagaimana telah diuraikan pada ISM Code edisi 2002 bagian A-pasal 6.2 tentang kepastian awak kapal yang berkualitas mampu, bersertifikat dan sehat siap bekerja di kapal. Di dalam *Standart of Training Certification/or Seafarers (STCW)* 2020 Amandemen 2008 Bab VI section A - VI 3 tentang standar kompetensi. Pelatihan wajib minimum dalam pemadaman kebakaran tingkat lanjut, Standar kompetensi :

- a. Pelaut-pelaut yang ditunjuk untuk mengendalikan pelaksanaan pemadaman kebakaran harus telah menyelesaikan latihan tingkat lanjut dalam hal teknik untuk memadamkan kebakaran.
- b. Tingkat pengetahuan dan pemahaman hal-hal yang dicantumkan di dalam kolom 2 tabel A-VV3 harus cukup memadai agar dapat mengendalikan pelaksanaan pemadaman kebakaran secara efektif di kapal.
- c. Pelatihan dan pengalaman untuk mencapai pengetahuan, pemahaman dan kecakapan yang cukup harus mempertimbangkan pedoman yang diberikan di dalam bagian B kode STCW.
- d. Setiap calon yang akan memperoleh sertifikat harus membuktikan bahwa telah mencapai standar kompetensi yang diharuskan selama 5 tahun, sesuai dengan metode untuk menunjukkan kompetensi.
- e. *Basic Safety Training* (Diklat Dasar Keselamatan) telah ditingkatkan kontennya dengan memberikan perhatian lebih pada pencegahan polusi terhadap lingkungan laut, komunikasi dan *Human Relationship* di atas kapal.
- f. Semua pelaut di persyaratkan untuk mengikuti diklat keterampilan berkaitan dengan pengenalan dan kesadaran terhadap keselamatan sesuai dengan ketentuan pada seksi A-VV3.

11. *Safety Management System (SMS)*

Menurut Widodo Siswowardoyo (2003) Keselamatan kerja adalah keselamatan dan kesehatan kerja secara definitive dikatakan merupakan daya

dan upaya yang terencana untuk mencegah kecelakaan dan menjaga diri agar tetap selamat, seseorang harus membekali diri dengan penggunaan alat-alat keselamatan, meningkatkan latihan keselamatan dan memahami fungsi atau cara penggunaannya, baik alat-alat keselamatan kapal, keselamatan diri saat bekerja di atas kapal.

Safety Management System (SMS) menyediakan cara sistematis untuk mengidentifikasi bahaya dan mengendalikan risiko dengan tetap mempertahankan jaminan pengendalian risiko yang efektif. SMS dapat didefinisikan sebagai proses yang sistematis, jelas dan lengkap untuk mengelola risiko keselamatan. seperti dengan semua sistem manajemen, sistem manajemen keselamatan menyediakan penetapan tujuan, perencanaan, dan pengukuran kinerja. sebuah sistem manajemen keselamatan ditunjang menjadi bagian dari sebuah organisasi. tujuannya untuk pengurangan risiko kecelakaan kerja dengan cara yang praktis.

Safety Management System yang efektif untuk :

- a. Menentukan organisasi untuk mengelola risiko
- b. Mengidentifikasi risiko kerja dan menerapkan kontrol yang sesuai.
- c. Melaksanakan komunikasi yang efektif di semua tingkat organisasi.
- d. Menerapkan proses untuk mengidentifikasi dan memperbaiki ketidaksesuaian pada sistem manajemen di atas kapal.
- e. Menerapkan proses perbaikan yang berkesinambungan.
- f. Memenuhi setiap jenis usaha dan atau sektor industri.

Sebuah SMS dimaksudkan untuk bertindak sebagai kerangka untuk memungkinkan organisasi, minimal, untuk memenuhi kewajiban hukum di bawah hukum kesehatan dan keselamatan. struktur dari SMS secara umum, tidak dengan sendirinya persyaratan hukum tetapi merupakan alat yang sangat efektif untuk mengatur berbagai aspek keselamatan dan kesehatan kerja yang dapat eksis dalam sebuah organisasi, seringkali untuk memenuhi standar yang melebihi minimum persyaratan hukum.

Alat-alat keselamatan di atas kapal harus lengkap dan diwajibkan untuk semua ABK mesin, terutama para perwira mesin, alat-alat keselamatan tersebut juga harus ditempatkan dengan baik, mudah dijangkau dan dirawat dengan baik. Hal ini untuk menjaga jika digunakan pada saat melakukan aktifitas kerja

dalam keadaan siap pakai, sehingga dapat terhindar dari kecelakaan kerja. Selain itu peranan perwira yang bertanggung jawab dalam memberi penyuluhan, pengertian, penggunaan alat-alat yang mereka gunakan serta fungsinya, serta perlunya diberi penjelasan secara lengkap dan berkala penting pula bahwa semua awak kapal mengetahui tugasnya sehingga hal tersebut dapat menjadikan kejelasan tanggungjawabnya atau tanggungjawab melekat masing-masing

12. Pengawasan dan Pemeliharaan

Menurut Roharjo Adisasmita (2011:1) Pengawasan merupakan salah satu fungsi dalam manajemen suatu organisasi. dimana memiliki arti suatu proses mengawasi dan mengevaluasi suatu kegiatan. suatu Pengawasan dikatakan penting karena tanpa adanya pengawasan yang baik tentunya akan menghasilkan tujuan yang kurang memuaskan, baik bagi organisasinya itu sendiri maupun bagi para pekerjanya. Pengawasan itu dapat dilakukan secara intern ataupun ekstern. pengawasan intern melalui disiplin diri dan latihan tanggung jawab individual atau kelompok. pengawasan ekstern secara langsung oleh Perwira langsung atau penerapan system administratif seperti aturan dan prosedur. pengawasan sangat dibutuhkan dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal, karena jika tidak ada pengawasan maka akan menimbulkan banyaknya kesalahan-kesalahan yang terjadi baik yang berasal dari ruang lingkup intern maupun ekstern di kapal. pengawasan menjadi sangat dibutuhkan karena dapat membangun suatu komunikasi yang baik antara Perwira dengan ABK. selain itu pengawasan dapat memicu terjadinya tindak pengoreksian yang tepat dalam merumuskan suatu masalah. pengawasan lebih baik dilakukan secara langsung oleh atasan di atas kapal diantaranya nakhoda dan perwira. perlu adanya hak dan wewenang ketegasan seorang nakhoda dan perwira dalam menjalankan pengawasan yang efektif. Pengawasan disarankan dilakukan secara rutin karena dapat merubah suatu sistem kerja dari yang baik menjadi lebih baik lagi.

Pelaksanaan sistem perawatan terencana *Planned Maintenance System* (PMS) yang diterbitkan oleh perusahaan tempat penulis bekerja sebelumnya. tanpa suku cadang yang berkualitas dan memadai maka perawatan tidak dapat dilaksanakan dengan maksimal. (Elemen 7) Pengembangan pengoperasian

kapal Perusahaan harus menyusun prosedur untuk penyiapan rancangan dan instruksi termasuk daftar periksa yang sesuai untuk pengoperasian kunci di kapal mengenai keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran. Berbagai tugas terkait harus ditentukan dan diserahkan kepada personil yang memenuhi persyaratan.

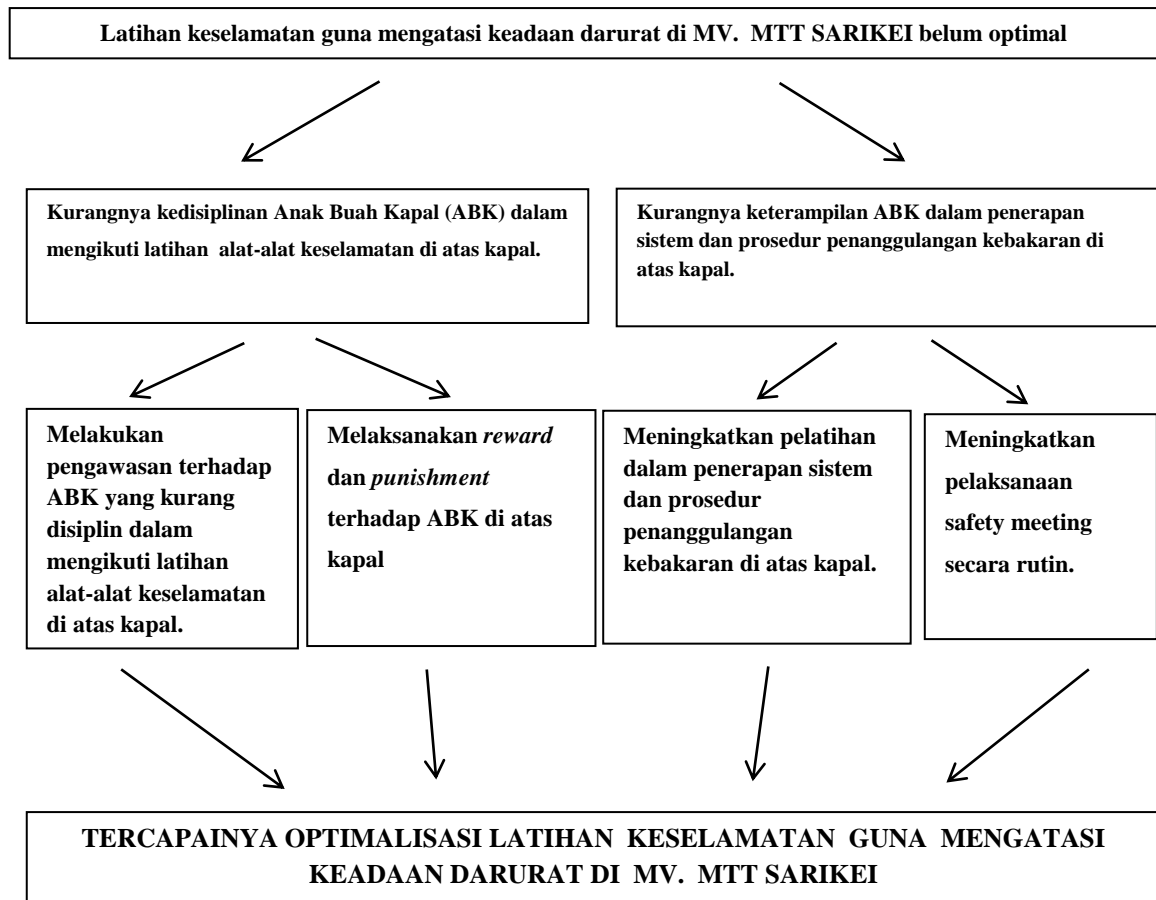
13. Definisi Pelatihan menurut STCW 1978 Amendments 2010 Manila bahwa

- a. Pendidikan dan Pelatihan berkaitan dengan keselamatan dan keamanan
 - 1) *Basic Safety Training* (Diklat Dasar Keselamatan) telah ditingkatkan kontennya dengan memasukkan modul untuk memberikan perhatian lebih pada pencegahan polusi terhadap lingkungan laut, komunikasi yang efektif dan hubungan antara rekan kerja human relationship di atas kapal. Setiap pelaut pemegang sertifikat ini diwajibkan untuk setiap 5 (lima) tahun sekali untuk mengikuti diklat pembaruan dengan tujuan mempertahankan standard kompetensi.
 - 2) Semua pelaut dipersyaratkan untuk mengikuti diklat keterampilan berkaitan dengan pengenalan dan kesadaran terhadap keamanan sesuai dengan ketentuan pada seksi A-VI/6 paragraf 1-4 pada STCW Code. Pendidikan dan pelatihan untuk perwira dan rating dek untuk pelaut yang didesain untuk menangani tugas keamanan juga harus memenuhi ketentuan kompetensi sebagaimana tertera pada seksi A-VI/6 paragraf 6–8 pada STCW Code. batas waktu persyaratan pemenuhan sertifikat dimaksud sampai dengan tanggal 1 Januari 2014.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Untuk memudahkan penulis maupun pembaca dalam mempelajari makalah ini, penulis membuat kerangka pemikiran dalam bentuk blok diagram yang menjelaskan bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting untuk bahan, sehingga secara teoritis akan terlihat keterkaitan antara variabel yang diteliti dan secara teoritis akan menuntun penulis dalam memecahkan masalah (kerangka pemikiran terlampir)

Untuk memperjelas pemaparan masalah dalam hal ini penulis rumuskan pada satu rangka pemikiran seperti dibawah ini:



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Dalam melaksanakan pekerjaan di MV. MTT SARIKEI, keselamatan merupakan hal utama selain dari pada terpenuhinya rencana kerja yang telah disusun oleh Nakhoda ataupun *pencharter*. Untuk itu ABK dituntut untuk sigap dan terampil dalam bekerja dan juga dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan yang berada di atas kapal MV. MTT SARIKEI. Kapal MV. MTT SARIKEI yang sudah memiliki peralatan dan teknologi yang canggih, Namun apabila ABK kapalnya tidak dapat menjaga keselamatan dalam bekerja di atas kapal maka akan menimbulkan ketidak nyamanan dalam bekerja dan selalu dalam keadaan cemas karena terancamnya keselamatan jiwa ABK tersebut. Latihan senantiasa selalu terjadwal dan berjalan di atas kapal. Namun terdapat beberapa faktor yang membuat minimnya kesadaran ABK akan pentingnya keselamatan kerja di atas kapal dan kurangnya pengarahan dari Perwira kapal membuat meningkatnya resiko kecelakaan.

Berdasarkan pada pembahasan sebelumnya, penulis bekerja sebagai Nakhoda sejak bulan Juni 2022 sampai dengan Maret 2023 di MV. MTT SARIKEI, *Call Sign* 9M2243, *Gross Tonnage* 4270 Ton, *Deadweight* 6918 Ton, *Length* 99 Meter dan *Breadth* 22,00 Meter, berbendera Malaysia, *Year Built* 2022, dan Status *Active* dengan wilayah Operasi Port Klang – Sibu – Pasir Gudang, dengan jumlah ABK 14 orang.

Selama penulis bekerja di kapal MV. MTT SARIEI, beberapa fakta yang terjadi diantaranya yaitu:

1. Kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dalam mengikuti latihan alat-alat keselamatan di atas kapal

Pada tanggal 22 Desember 2022, diadakan latihan keselamatan atau *fire drill* di atas kapal MV.MTT SARIKEI. Pada waktu dibunyikan general alarm sebagai pemberitahuan agar seluruh ABK segera menuju ke *muster station*. Namun, ABK berkumpul di *muster station* pada saat alarm berbunyi lebih dari 5 menit. seharusnya pada hitungan menit ke 3, seluruh ABK sudah berkumpul dengan menggunakan pakaian yang lengkap untuk mengikuti latihan. Ternyata masih ada beberapa ABK yang terlambat dan pada saat mereka berkumpul ada yang tidak memakai alat keselamatan kerja dengan lengkap misalnya tidak memakai *life jacket* dan *helmet*. Hal ini menandakan bahwa mereka tidak dalam keadaan siap untuk melakukan latihan. Kemudian pada saat berlangsungnya latihan keselamatan, ABK deck tidak memperhatikan pengarahannya dari Mualim I (*Safety Officer*) yang ditunjuk oleh Nakhoda sebagai *Safety Officer*. Pada saat ditanya oleh Mualim I (Chief Officer) tentang tugas dan tanggung jawab ABK yang tercantum dalam sijil kebakaran, banyak dari mereka yang tidak tahu dan tidak paham akan tugas dan tanggung jawabnya bila terjadi keadaan darurat

2. Kurangnya keterampilan ABK dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal

Pada tanggal 15 Januari 2023 pada saat *surveyor* datang ke kapal untuk *on hire* kemudian melakukan inspeksi atau pengecekan pada seluruh peralatan navigasi dan juga peralatan keselamatan. Pada saat *surveyor* mengecek kelengkapan peralatan keselamatan di atas kapal, dan kemudian *surveyor* menunjuk salah satu ABK deck untuk memakai peralatan *Breathing Aparatus (BA)*. Pada saat peragaan untuk pemakaian BA set, ABK tidak bisa memakai *Breathing aparatus* dengan catatan waktu yang ditetapkan untuk memakainya yakni 3 menit. Sementara itu ABK membutuhkan waktu 10 menit untuk memakai BA set tersebut. *Surveyor* kemudian memberikan teguran kepada Mualim I dan Nakhoda mengenai ABK yang tidak disiplin dalam menggunakan alat-alat keselamatan (*breathing aparatus*) serta memberikan laporan ke Perusahaan berupa *Non Conformance (NC)* yaitu kekurangan yang harus dipenuhi sebelum kapal *On Hire* dan berangkat ke pelabuhan muat.

Karena berhubungan dengan keselamatan jiwa ABK saat menjalani kontrak kerja di atas kapal maka NC tersebut dibuat oleh *Surveyor* dan ditandatangani oleh Nakhoda untuk kemudian dijadikan sebagai laporan ke kantor pusat MTT Shipping Sdn.Bhd.

Dari kejadian tersebut terlihat bahwa ABK tidak bersungguh-sungguh dalam mengikuti latihan keselamatan yang diadakan secara rutin diatas kapal. Hal tersebut tersebut mengakibatkan kurang disiplinnya ABK deck tentang fungsi dari alat-alat keselamatan dan cara menggunakannya Tidak trampilnya ABK dalam menggunakan alat keselamatan adalah akibat dari ABK deck tidak disiplin saat mengikuti latihan keselamatan.

Keselamatan di atas kapal yang telah dijadwalkan wajib diikuti oleh seluruh ABK tanpa terkecuali. latihan keselamatan tersebut ada yang dilakukan secara berkala atau minimal satu bulan sekali yaitu latihan dalam kondisi darurat (*abandon ship*) yaitu pada saat harus meninggalkan kapal, Latihan pemadaman kebakaran, latihan pencegahan polusi dan lain sebagainya.

Berdasarkan fakta yang penulis uraikan tersebut diatas yaitu ABK deck kurang disiplin dalam mengikuti latihan alat-alat keselamatan. Fakta tersebut terjadi dikarenakan adanya ABK deck yang kurang peduli ketika mengikuti latihan alat-alat keselamatan yang dilakukan di atas kapal. Pada saat *Safety Officer* mencontohkan dan memberi arahan tentang penggunaan *Breathing Aparatus*, ABK deck tidak serius dalam memperhatikan prosedur penggunaan *Breathing aparatus* yang dicontohkan oleh *Safety Officer*. ABK deck yang tidak sungguh-sungguh dalam menjalankan latihan dikarenakan beberapa faktor diantaranya kelelahan setelah melakukan tugas jaga, rasa ngantuk, jenuh dan menganggap latihan tersebut merupakan rutinitas sehingga ABK kurang peduli terhadap materi yang disampaikan oleh *Safety Officer* ketika latihan.

Rendahnya kesadaran ABK akan pentingnya latihan keselamatan dapat membuat ABK tidak sungguh-sungguh dan tidak disiplin dalam menjalankan latihan keselamatan tersebut. Apabila hal ini dibiarkan terjadi, maka ABK tidak dapat melakukan tindakan dalam keadaan darurat secara maksimal. Hal tersebut dapat meningkatkan resiko kecelakaan dan mengancam keselamatan kapal maupun ABK itu sendiri.

Peralatan merupakan hal penting yang sangat menunjang latihan keselamatan. alat-alat keselamatan yang memadai dan berfungsi dengan baik merupakan salah satu sarana pendukung dalam kelancaran proses latihan keselamatan. alat-alat harus dalam kondisi yang siap digunakan. Pada saat latihan keselamatan maka dibutuhkan alat-alat peraga yang dipergunakan secara langsung oleh ABK deck yang bertujuan agar ABK deck mengetahui dan mengerti penggunaan dan fungsi dari alat-alat keselamatan tersebut.

B. ANALISIS DATA

Berdasarkan deskripsi data Penulis menemukan beberapa masalah yang menyebabkan kurang optimalnya penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal. Dari masalah tersebut di atas, maka Penulis menemukan dua penyebab utama yaitu :

1. Kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dalam mengikuti latihan alat-alat keselamatan di atas kapal

Dari permasalahan tersebut, maka Penulis mencari faktor-faktor penyebab diantaranya yaitu:

a. Kurangnya pengawasan terhadap ABK yang kurang disiplin dalam mengikuti latihan alat-alat keselamatan di atas kapal

Untuk mencegah dan menanggulangi kecelakaan yang terjadi di kapal, maka diperlukan pengawasan dan latihan keselamatan yang rutin. Latihan tersebut bertujuan untuk melatih ABK untuk menangani keadaan darurat, mencegah bahaya dan menanggulangi hal-hal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan jiwa para ABK, namun kurangnya kepedulian ABK dalam menjalankan latihan keselamatan di atas kapal mengakibatkan ABK tidak terampil dalam menggunakan alat-alat keselamatan di kapal. Selain itu, dampak ABK deck tidak serius dalam mengikuti latihan keselamatan di kapal yaitu ABK deck tidak mengetahui letak penempatan alat-alat keselamatan di kapal sehingga pada saat terjadi keadaan darurat, ABK deck mudah panik dan tidak bisa melakukan tindakan yang tepat untuk melakukan penanggulangan hal tersebut. Pada saat proses latihan terdapat pula ABK yang tidak serius melaksanakan

pelatihan dengan berbagai alasan mulai dari sifat malas, bosan dengan rutinitas sehingga latihan yang dilaksanakannya secara formalitas karena takut akan sanksi yang diberikan, bukan dari kesadaran ABK akan pentingnya mengikuti latihan keselamatan. Hal tersebut mengakibatkan ABK tidak memperhatikan atau mempelajari materi pelatihan dengan serius yang diberikan pada saat pelaksanaan latihan.

b. Kurangnya *reward* dan *punishment* kepada ABK

Adapun bentuk *reward* dan *punishment* yaitu:

- 1) Memberikan insentif
- 2) Memberi Teguran kepada ABK
- 3) Pemberian sanksi
- 4) Pemberian promosi jabatan
- 5) Melakukan *sign off* kepada ABK

c. Kurangnya kesadaran dari ABK tentang latihan alat-alat keselamatan di kapal

Pentingnya kesadaran 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, meskipun 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 menguasai 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.

2. Kurangnya keterampilan ABK dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal

Dari permasalahan tersebut, maka penulis mencari dua penyebab diantaranya yaitu:

a) Kurangnya latihan pada alat-alat keselamatan

Kesiapan dari alat-alat keselamatan bergantung dari cara perawatannya sehingga sewaktu-waktu terjadi keadaan darurat, alat-alat keselamatan tersebut siap untuk digunakan. walaupun peralatan keselamatan dalam keadaan lengkap, namun tidak akan berfungsi jika alat keselamatan tersebut tidak dilakukan perawatan secara rutin yakni penggantian atau pengisian ulang tabung pemadam kebakaran.

Penulis masih sering menjumpai alat-alat keselamatan yang tidak dirawat, dimana hal ini dapat terlihat ketika diadakan latihan-latihan di atas kapal, misalnya *emergency fire pump* tidak hidup, hydrant tidak dapat terbuka, selang pemadam masih banyak yang bocor. jadi perlu ditanamkan kepada setiap awak kapal prosedur yang benar untuk perawatan alat-alat keselamatan meliputi perawatan harian, mingguan dan bulanan, karena akan berperan besar dalam menolong jiwa kita di laut jika terjadi keadaan-keadaan yang memaksa alat-alat tersebut pada saat akan kita gunakan. Proses perawatan alat-alat keselamatan yang dilaksanakan oleh anak buah kapal dengan tugas yang tertulis dalam sistem manajemen perawatan terencana memerlukan pemahaman dan pelaksanaan yang baik dan disiplin guna mempertahankan tingkat kinerja yang *efektif* dan *efisien*. dalam hal ini anak buah kapal masih kurang memahami tugas dan prosedur manajemen perawatan terencana terhadap alat-alat keselamatan. hal ini terlihat pada saat dilaksanakan inspeksi dari *pencharter*, hasil inspeksi masih menunjukkan masih adanya ketidaksesuaian pada alat-alat keselamatan di atas kapal (*non conformity*).

Oleh karena itu proses perawatan yang merupakan salah satu cara untuk mempertahankan kinerja dari alat-alat keselamatan di atas kapal, perlu pengawasan dan perhatian yang serius karena tanpa adanya pengawasan dapat menimbulkan kesalahan prosedur yang telah ditetapkan. lemahnya pengawasan kerja membuat ABK dek dalam melaksanakan

proses perawatan tidak menggunakan prosedur yang jelas dan pola perawatan yang asal-asalan, akibatnya banyak alat-alat keselamatan di atas kapal dalam kondisi rusak atau tidak layak. hal ini dapat menghambat proses latihan keselamatan maupun berakibat fatal pada saat terjadi keadaan darurat di atas kapal.

b) Kurang maksimalnya pelaksanaan *safety meeting* di atas kapal

Pada saat melakukan pengetesan ketika sedang menjalankan latihan keselamatan, ada beberapa alat-alat keselamatan yang sudah rusak dan harus segera diganti dengan yang baru. misalnya, *fire hydrant* yang sudah macet dan berkarat. Disaat alat-alat keselamatan tersebut sudah tidak layak atau rusak dan harus segera diganti, namun Perusahaan lambat dalam memenuhi permintaan alat-alat keselamatan yang diajukan oleh pihak kapal. hal ini menghambat latihan keselamatan di atas kapal. tidak akan tercapai latihan keselamatan yang maksimal jika tidak di dukung oleh fasilitas alat-alat keselamatan yang memadai dan dapat berfungsi dengan baik. Selain itu, tidak hanya berguna pada saat melakukan latihan saja. alat-alat keselamatan tersebut tentunya sangat dibutuhkan apabila terjadi dalam keadaan darurat. Jika kapal dalam kondisi darurat namun peralatan dalam kondisi rusak atau tidak memadai dan tidak berfungsi dengan sempurna sebagaimana mestinya maka akan menimbulkan dampak yang besar dan tentunya mengancam keselamatan jiwa awak kapal. misalnya pada saat terjadi kebakaran kecil namun, awak kapal tidak bisa menanggulangi karena *nozzle* tidak dapat dipergunakan, kemudian *fire hydrant* sudah macet akibatnya tidak bisa membuka keluar jalannya air untuk memadamkan api maka akan menjadi kebakaran besar dan mengancam keselamatan jiwa kapal beserta awak kapal. Hal ini butuh perhatian khusus dari Perusahaan, betapa pentingnya alat-alat keselamatan yang memadai di atas kapal. selain itu respon dari pihak perusahaan terhadap permintaan pihak kapal akan alat-alat keselamatan yang memadai dan tidak lambat dikirim ke kapal. semua itu berhubungan dengan keselamatan kapal dan seluruh komponen yang bekerja di atas kapal.

c) Kurangnya pengetahuan awak buah kapal menggunakan alat-alat keselamatan

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 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 dalam 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.

C. PEMECAHAN MASALAH

1. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan analisis data penulis menemukan beberapa alternatif pemecahan masalah yaitu :

a. Kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dalam mengikuti latihan alat-alat keselamatan di atas kapal

Hal ini dapat diatasi dengan cara:

- 1) Melakukan pengawasan terhadap ABK yang kurang disiplin dalam mengikuti latihan alat-alat keselamatan di atas kapal.
- 2) Melaksanakan *reward* dan *punishment* terhadap ABK di atas kapal
- 3) Meningkatkan kesadaran dari ABK tentang latihan alat-alat keselamatan kapal.

b. Kurangnya keterampilan ABK dalam penerapan system dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal

Hal ini dapat di atasi dengan cara :

- 1) Meningkatkan pelatihan dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal.
- 2) Meningkatkan pelaksanaan safety meeting secara rutin.
- 3) Menambah pengetahuan Anak Buah Kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan kapal.

2. EVALUASI TERHADAP PEMECAHAN MASALAH.

a. Kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dalam mengikuti latihan alat-alat keselamatan di atas kapal

1) Kurangnya pengawasan terhadap ABK yang kurang disiplin dalam mengikuti latihan Alat-alat Keselamatan di Atas Kapal

a) Pemasangan CCTV

Kelebihan-kelebihan yang dimiliki yaitu:

- (1) Dapat memonitor ABK pada saat dilakukan pengarahan/*safety briefing* dari *Safety Officer* tentang peralatan keselamatan.
- (2) Dapat memantau kegiatan ABK pada saat dilakukan latihan peralatan keselamatan.
- (3) Dapat memantau kesiapan crew dalam latihan peralatan keselamatan yang dilakukan.

Kekurangan-kekurangan yang dimiliki yaitu:

- (1) Perusahaan mengeluarkan biaya extra untuk pemasangan CCTV
- (2) Memerlukan perawatan terhadap CCTV sehingga menambah pekerjaan.
- (3) Adanya ketidaknyamanan crew karena selalu merasa diawasi.
- (4) ABK merasa terbatas ruang geraknya dengan adanya CCTV

b) Meningkatkan kesadaran ABK terhadap pentingnya mengikuti latihan alat-alat keselamatan

Kelebihan - kelebihan yang dimiliki yaitu :

- (1) Pekerjaan para ABK lebih terkontrol
- (2) Pekerjaan menjadi lebih rapi
- (3) ABK menjadi lebih terarah dalam melakukan tindakan
- (4) Prosedur dapat berjalan dengan baik
- (5) Pekerjaan lebih berstruktur
- (6) Jika ada masalah dapat diperbaiki secepat mungkin

Kekurangan-kekurangan yang dimiliki yaitu :

- (1) Memerlukan waktu yang lebih lama
- (2) Membutuhkan kesabaran yang lebih di kalangan ABK
- (3) Mengurangi waktu istirahat pada ABK
- (4) Adanya beberapa ABK yang terganggu
- (5) Adanya pihak ABK yang mungkin kurang suka
- (6) ABK merasa terbatas ruang kebebasannya

c) Melaksanakan *reward* dan *punishment* terhadap ABK di atas kapal

Kelebihan - kelebihan yang dimiliki yaitu :

- (1) ABK merasa senang dan dihargai
- (2) ABK lebih termotivasi
- (3) Adanya efek jera jika ada ABK yang melanggar
- (4) ABK akan lebih berhati-hati dalam bertindak
- (5) Meningkatkan kinerja ABK
- (6) ABK Lebih tertib dalam bekerja

Kekurangan – kekurangan yang dimiliki yaitu :

- (1) Perusahaan mengeluarkan biaya lebih
- (2) Adanya ABK yang kurang sependapat
- (3) Munculnya konflik di kalangan ABK
- (4) Timbulnya kesalahpahaman
- (5) Kurangnya rasa percaya diri pada ABK
- (6) ABK merasa terawasi

d) Meningkatkan kesadaran dari ABK tentang latihan alat-alat keselamatan kapal

Kelebihan-kelebihan yang dimiliki :

- (1) ABK semakin giat dalam bekerja
- (2) Bertambahnya rasa tanggung jawab dalam diri ABK
- (3) ABK akan lebih waspada dalam bekerja
- (4) ABK akan mengetahui dampak-dampak yang dimiliki
- (5) Mencegah keadaan darurat lebih cepat
- (6) Melancarkan pekerjaan

Kekurangan-kekurangan yang dimiliki :

- (1) Timbulnya perasaan terbebani dalam diri ABK
- (2) Adanya rasa saling mengandalkan
- (3) Timbulnya konflik antara ABK yang sadar dengan ABK yang cuek tentang latihan alat-alat keselamatan kapal
- (4) ABK merasa bosan jika terus-terusan diberitahu
- (5) Adanya kejenuhan ketika dilaksanakan peningkatan kesadaran pada ABK, namun situasi hati ABK sedang tidak baik
- (6) Menghabiskan waktu istirahat

b. Kurangnya keterampilan ABK dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal

1) Meningkatkan pelatihan dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakarann di atas kapal

Kelebihan-kelebihan yang dimiliki :

- a) ABK semakin terampil dalam tugas

- b) Bertambahnya rasa tanggung jawab dalam diri ABK
- c) Menambah pengalaman pada ABK
- d) ABK akan lebih berhati-hati
- e) Pelatihan yang didapat, bisa diterapkan dalam kehidupan sehari-hari
- f) Menambah pengetahuan pada ABK

Kekurangan-kekurangan yang dimiliki :

- a) Terbaginya beban pikiran ABK antar pelatihan dengan tugas lainnya di atas kapal
- b) Perusahaan mengeluarkan biaya lebih
- c) Menyita waktu Nakhoda karena harus fokus
- d) Kurangnya waktu istirahat ABK
- e) Terbaginya pekerjaan dengan pelatihan yang diberikan
- f) Masih ada beberapa ABK yang lupa dengan pelatihan-pelatihan yang diberikan.

2) Meningkatkan pelaksanaan *safety meeting* secara rutin

Kelebihan-kelebihan yang dimiliki :

- a) Perencanaan kegiatan yang lebih maksimal
- b) Kerjasama antar kedua belah pihak terjalin baik
- c) Akan lebih paham dalam menggunakan alat-alat keselamatan
- d) Jadwal kerja lebih beraturan
- e) Pemahaman ABK semakin meningkat
- f) Terjalannya kedekatan dan komunikasi antara Nakhoda dengan ABK yang lain.

Kekurangan-kekurangan yang dimiliki :

- a) Perlu waktu untuk *safety meeting* secara maksimal
- b) Kurang fokusnya ABK
- c) Adanya ABK yang kurang serius
- d) Waktu istirahat yang dimiliki ABK akan berkurang
- e) Timbulnya rasa bosan
- f) Adanya ABK yang merasakan kelelahan

3) Meningkatkan pengetahuan anak buah kapal dalam menggunakan alat-alat Keselamatan

Kelebihan-kelebihan yang dimiliki :

- a) Menambah wawasan ABK
- b) Ilmu yang didapat bermanfaat untuk di kemudian hari
- c) ABK memiliki bekal ketika menghadapi keadaan darurat di atas kapal
- d) Dapat meningkatkan kinerja ABK
- e) Melatih keterampilan
- f) Meningkatkan hubungan social

Kekurangan-kekurangan yang dimiliki :

- a) Membutuhkan waktu yang lebih banyak
- b) Sulit menyelaraskan pikiran pekerjaan yang belum selesai dengan pelatihan yang diberikan
- c) Jika pelatihan sudah dilaksanakan, kemudian ada ABK yang *off*, maka menyulitkan pihak Nakhoda dan perusahaan
- d) ABK terkadang mengantuk dan susah focus
- e) Adanya ABK yang belum siap ketika pelatihan akan dilakukan
- f) Tidak semua ABK bisa mengerti dengan penjelasan yang diberikan

3. Pemecahan Masalah Yang Terpilih

- a. Pemecahan masalah yang dipilih untuk kurangnya pengawasan terhadap ABK yang kurang disiplin dalam mengikuti latihan alat-alat keselamatan di atas kapal yaitu dengan cara Melaksanakan *reward* dan *punishment* kepada ABK seperti memberikan insentif dan bonus serta promosi jabatan supaya para ABK merasa lebih termotivasi.
- b. Kurangnya keterampilan ABK dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal, hal ini dapat di atas dengan cara Meningkatkan pelatihan dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal. Hal ini bertujuan agar para ABK semakin banyak pengetahuan yang dimiliki oleh ABK.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan pada bab III, maka penulis mengambil beberapa kesimpulan yang menjadi kendala dalam pelaksanaan latihan keselamatan di atas kapal, yaitu sebagai berikut:

1. Kurangnya pengawasan terhadap ABK yang kurang disiplin dalam mengikuti latihan alat-alat keselamatan di atas kapal dapat diatasi dengan cara Melaksanakan reward dan punishment kepada ABK seperti memberikan insentif dan bonus serta promosi jabatan supaya para ABK merasa lebih termotivasi.
2. Kurangnya keterampilan ABK dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal disebabkan karena kurangnya latihan pada alat-alat keselamatan di atas kapal, kurang maksimalnya pelaksanaan safety meeting di atas kapal, dan dengan cara Meningkatkan pelatihan dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal supaya semakin banyak pengetahuan yang dimiliki ABK.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan di atas kapal, maka penulis memberikan saran sebagai pemecahan masalah mengenai optimalisasi latihan keselamatan guna mengatasi keadaan darurat di MV. MTT SARIKEI, yaitu sebagai berikut:

1. Kepada Nakhoda / Perwira kapal.

Untuk meningkatkan pengawasan terhadap Anak Buah Kapal (ABK) yang kurang disiplin dalam mengikuti latihan alat-alat keselamatan disarankan kepada Nakhoda / Perwira Kapal agar :

- a. Melakukan pengawasan terhadap ABK yang kurang disiplin
- b. Melaksanakan *reward* dan *punishment* terhadap ABK di atas kapal
- c. Meningkatkan kesadaran dari ABK tentang latihan alat-alat keselamatan kapal dengan cara memberikan pengarahan secara langsung.
- d. Meningkatkan pelatihan dalam penerapan sistem dan prosedur penanggulangan kebakaran di atas kapal.
- e. Meningkatkan pelaksanaan safety meeting di kapal secara rutin.

- f. Menambah pengetahuan Anak Buah Kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan kapal.
- 2. Kepada perusahaan.
 - a. Recruitment seleksi penerimaan yang lebih baik.
 - b. Melaksanakan house training sebelum bekerja di atas kapal.
 - c. Memberikan gaji yang sesuai standard.

DAFTAR PUSTAKA

- Bennet N.B. Silalahi dan Rumondang (1991); **Keselamatan kerja**, PT.Pustaka Binaman : Jakarta
- Danoeasmoro Goenawan, (2003); **Kesehatan Keselamatan Kerja**, Yayasan Bina Citra Samudera : Jakarta
- Hasibuan Malayu SP, (2006); **Manajemen Sumber Daya Manusia**, Bumi Aksaria : Jakarta
- Machfud Sidik, (2001); **Optimalisasi**, Fisip Universitas Indonesia: Batam
- Mangkunegara, (2002); **Keselamatan kerja dan kesehatan**, PT.Remaja Rosda Karya : Bandung
- Muhammad Ali, (2000); **Prosedur**, PT.Sinar Baru Algensindo:Bandung
- Rozaimi, (2003); **Kodefikasi Manajemen Keselamatan Internasional**, (ISM CODE), Yayasan Bina Citra Samudra : Jakarta
- Suardi Rudi, (2005); **Sistem Manajemen Keselamatan**, Lembaga Manajemen PPM : Jakarta
- Sulistijo, (2002); Internasional safety management (**ISM Code**), IMO Publication
- Suma'mur, (1981); **Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan**, Gunung Agung: Jakarta
- Widodo Siswowardjo (2003); **Safety Management System (SMS)**
- (1995); Depdikbud (1995), **optimal** , Depdikbud : Jakarta
- (2008); Safety Of Life At Sea (**SOLAS**) 1974 Amandemen 2008, Consolidated 2008
- (2008); Standards of training, certification, and watchkeeping (**STCW**) 1995, Amandemen 2008

Lampiran 1
Ship Particular

SHIP'S PARTICULARS



MTT SARIKEI

Owner: MTT Shipping Liahuan Sdn Bhd
Charterer: Nautica Ship Management Sdn Bhd
Manager:

Ship Name	MTT SARIKEI	Class Assigned	RINA
Call sign	9M2243	Type	CONTAINER VESSEL
Flag	MALAYSIA	Port of Registry	PORT KELANG
Keel laid	9 September, 2020	Delivery Date	23 May, 2022
Official number	112097	IMO number	9912206
TMIS number	533132066	International Maritime Code	533204420
Immersion tax	N/A	Insurance	nil
Certification	2022 PORT KELANG	FRB	00 - 670 - 773 952 659
Classed by	RINA	RINA Reg. No.	99548
Gross Tonnage	4,270	Net Tonnage	1281
LOA	96.9 m	BOA	22.2 m
Beam @ DP	96.9 m	Moulded Depth	7.00 m
Air Draft on keel	25.70m/20.02 m	Overall breadth	22.2m @ maximum
Light displacement	2280.1 t	Summer max draft	5.00 m
Summer disp	9192.0 t	Summer freeboard	2.01 m
Summer deadweight	6911.9 t	Dist. Bridge to Stern	92.4m (from FWD bulk head to stern)
Dist. Bow to Bridge	7.80 m	Cargo holds	nil
Max. cont. capacity	415 TEU	Cargo Crane	nil
Max. stacking weight	20ft/75tons 40 ft/120tons	Hull No.	TM1920
Anchor	2 Fwd - Port & Stbd (1300kg MHP)	Anchor chain length	2 x 247.5 m, AMS Ø46
Main Engine	Zichai LC82507LC 11 x 2	Power	1612 kW / 2168 Hp x2
Service speed	10.5 knots with 50% MCR	Propeller type	FPP Ø 2500mm, 5 Blade
MDO rpm	198 g/kWh x50%	Fuel capacity	MDO 304.8 m³
Aux. Eng No.	Commins NTA8550(M) x 3	Power of each unit	250 kW
Shut generator	n/a	Power of each unit	n/a
Slow Thruster	n/a	Fresh Water	104.9 m³
Reefers Capacity	16 Deepfreeze Containers		

SHIP'S PARTICULARS

ns

Owner: MTT Shipping Labuan Sdn Bhd
Charterer: Nautica Ship Management Sdn Bhd
Managers: Nautica Ship Management Sdn Bhd

MTT SARIKEI

Ship's Name	MTT SARIKEI	Class Assigned	RINA
Call-sign	9M2243	Type	CONTAINER VESSEL
Flag	MALAYSIA	Port of Registry	PORT KELANG
Keel laid	9 September, 2020	Delivery Date:	23 May, 2022
Official number	337097	IMO number	9912206
MMSt number	533132066	Inmarsat-C Mobile No	453304420
Inmarsat-F fax	NIL	Inmarsat-F	NIL
Cert. of registry	2022 PORT KELANG	FBB	00 - 870 - 773 992 669
Classific. Society	RINA	RINA Reg. No.	99648
Gross Tonnage	4,270	Net Tonnage	1281
LOA	99.9 m	BCA	22.2 m
Length BP	96.9 m	Moulded Depth	7.00 m
Air Draft on keel	26.70m/20.02 m	e-mail address	mttsariker@onselmail.com
Light displacement	2280.1 t	Summer max draft	5.00 m
Summer disp.	9192.0 t	Summer freeboard	2.01 m
Summer deadweight	6911.9 t	Dist. Bridge to Stern	92.4m (from FWD bulk head to stern)
Dist. Bow to Bridge	7.80 m	Cargo holds	nil
Max. cont. capacity	415 TEU	Cargo Crane	nil
Max stacking weight	20ft/75tons 40 ft/120tons	Hull No.	TM1920
Anchors	2 Fwd - Port & Stbd (3300kg HHP)	Anchor chain length	2 x 247.5 m, AM3 Ø46
Main Engine	Zichai LC8250ZLC-11 x 2	Power	1617 kW / 2168 Hp x2
Service speed	10.5 knots with 85% MCR	Propeller type	FPP @ 2900mm, 5 Blade
MDO cons.	198 g/kWh +5%	Fuel capacity	MDO-304.8 m³
Aux. Engines	Cummins NTA855D(M) x 3	Power of each unit	280 kW
Shaft generator	n/a	Power of each unit	n/a
Bow thruster	n/a	Fresh Water	104.9 m³
Reefer Capacity	16 Deepfreeze Containers		

Lampiran 2

Crew List

Flag	MALAYSIA
NRT	1281
LOC	PASIR PANJANG P03
PIC	
C/S	9M2243

IMMIGRATION ACT (CHAPTER 133)

REGULATION 31(1)

IMMIGRATION REGULATION

CREW LIST

*Name/Identification No. of *Vessel/Train MTT SARIKEI_ *Master/Owner/Charterer JENDAM P BANGUN

Agents in Singapore SEALION SHIPPING Pte Ltd Gross Tonnage of Vessel 4270 T

Type of Vessel CONTAINER VESSEL

Last place of embarkation PASIR GUDANG Date of arrival 01/01/2023

Next destination PASIR GUDANG Date of proposed departure 01/01/2023

No.	Name	Sex	Date of Birth	Nationality	Traveller Group	Pass Expiry Date	MJLP Sticker No /FIN/UIN	Travel Document No.	Issue Date of Travel Document	Expiry Date of Travel Document	Duties on Board
1	JENDAM P BANGUN	M	1968.10.06	INDONESIA	N/A			C6446320	2021.01.12	2026.01.12	MASTER
2	NANANG HERMAWAN	M	1982.01.20	INDONESIA	N/A			C6789361	2020.06.19	2025.06.19	CHIEF OFFICER
3	BANI BAHILAR	M	1981.12.30	INDONESIA	N/A			C7910132	2021.11.01	2026.11.01	SECOND OFFICER
4	ABDUL FAHMI	M	1999.02.19	INDONESIA	N/A			C1973832	2018.11.09	2023.11.09	THIRD OFFICER
5	RADEN FIOREFF	M	1984.07.06	INDONESIA	N/A			E0791555	2022.11.25	2032.11.25	CHIEF ENGINEER
6	FRIEDRICK R	M	1992.06.05	INDONESIA	N/A			C6582508	2021.03.31	2026.03.31	SECOND ENGINEER
7	ALEN MUNAWIR	M	1994.10.02	INDONESIA	N/A			C1051639	2018.07.26	2023.07.26	THIRD ENGINEER
8	RONI HARTAWAN	M	1970.08.05	INDONESIA	N/A			C8677065	2022.04.19	2027.04.19	BOSUN
9	FERDI RUFANG	M	1996.05.31	INDONESIA	N/A			C8676507	2022.03.24	2027.03.24	AB1
10	M SURAHMAN	M	1996.05.27	INDONESIA	N/A			C5792816	2019.11.26	2024.11.26	AB2
11	DIBLANUS ZAI	M	1999.12.02	INDONESIA	N/A			C8675399	2022.03.09	2027.03.09	AB3
12	AMIN LAJAR	M	1994.11.06	INDONESIA	N/A			C7055699	2020.03.16	2025.03.16	OLR 1
13	M ADELANTO	M	1997.10.13	INDONESIA	N/A			C7834674	2021.07.08	2026.07.08	OLR 2
14	ERHOLD	M	1969.10.28	INDONESIA	N/A			C8677314	2022.04.07	2027.04.07	COOK

I certify that the above information is, to the best of my knowledge and belief, true in every particular.

Dated this 1 day of January 2023

.....JENDAM PARDAMEANTA BANGUN.....
*Master/Owner/Charterer/Agent

*Delete whichever is inapplicable.

Flag	MALAYSIA
NRT	1281
LOC	PASIR PANJANG P03
PIC	
C/S	9M2243

**IMMIGRATION ACT
(CHAPTER 133)**

REGULATION 31(1)

IMMIGRATION REGULATION

CREW LIST

Name/Identification No. of *Vessel/Train MTT SARIKEI_ *Master/Owner/Charterer JENDAM P BANGUN

agents in Singapore SEA LION SHIPPING Pte Ltd Gross Tonnage of Vessel 4270 T

type of Vessel CONTAINER VESSEL

Last place of embarkation PASIR GUDANG Date of arrival 01/01/2023

Next destination PASIR GUDANG Date of proposed departure 01/01/2023

No.	Name	Sex	Date of Birth	Nationality	Traveller Group	Pass Expiry Date	MJLP Sticker No /FIN/UID	Travel Document No.	Issue Date of Travel Document	Expiry Date of Travel Document	Duties on Board
	JENDAM P BANGUN	M	1988.10.06	INDONESIA	N/A			C6446320	2021.01.12	2026.01.12	MASTER
	NANANG HERMAWAN	M	1982.01.20	INDONESIA	N/A			C6789361	2020.06.19	2025.06.19	CHIEF OFFICER
	BANI BAHTILAR	M	1981.12.30	INDONESIA	N/A			C7940132	2021.11.01	2026.11.01	SECOND OFFICER
	ABDUL FAHMI	M	1999.02.19	INDONESIA	N/A			C1973832	2018.11.09	2023.11.09	THIRD OFFICER
	RADEN FIGOR F	M	1984.07.06	INDONESIA	N/A			E0791555	2022.11.25	2032.11.25	CHIEF ENGINEER
	FREDERICK R	M	1992.06.05	INDONESIA	N/A			C6582508	2021.03.31	2026.03.31	SECOND ENGINEER
	ARLIN MUNAWIR	M	1994.10.02	INDONESIA	N/A			C1051639	2018.07.26	2023.07.26	THIRD ENGINEER
	RONI HARTAWAN	M	1970.08.05	INDONESIA	N/A			C8677965	2022.04.19	2027.04.19	BOSUN
	FERDI RUPANG	M	1996.05.31	INDONESIA	N/A			C8676507	2022.03.24	2027.03.24	AB1
	M SURAHMAN	M	1996.05.27	INDONESIA	N/A			C5792816	2019.11.26	2024.11.26	AB2
	DIRIANUS ZAI	M	1990.12.02	INDONESIA	N/A			C8675399	2022.03.09	2027.03.09	AB3
	AMIN JAFAR	M	1994.11.06	INDONESIA	N/A			C7055699	2020.03.18	2025.03.18	OLR 1
	M ADRIANTO	M	1997.10.13	INDONESIA	N/A			C7834674	2021.07.08	2026.07.08	OLR 2
	KHOLID	M	1969.10.28	INDONESIA	N/A			C8677314	2022.04.07	2027.04.07	COOK



I certify that the above information is, to the best of my knowledge and belief, true in every particular.

Dated this 1 day of January 2023

.....JENDAM PARDAMEANTA BANGUN.....
*Master/Owner/Charterer/Agent

Delete whichever is inapplicable.

Lampiran 3
Pelaksanaan Drill

NSM-SMM-01-33 REV # 00-00 DATE ISSUED: 20-09-2015 DATE REVISED:	NAUTICA SHIP MANAGEMENT SDN BHD		PAGE 1 of 2
DRILL REPORTS			
SHIP'S NAME MTT SARIKEI		DATE 2023.01.10	
TYPE OF DRILL ABANDONMENT DRILL			
DESCRIPTION OF DRILL			
<p>0700 Abandon ship alarm sounded</p> <p>0703 All men mustered except bridge team, communication tested & found satisfactory, command team instructed port and stbd lifeboat to check all lifejackets light and whistle and explain lifeboat and life raft launching procedures and lifeboat recovery procedures.</p> <p>0706 all respective duties explained by Chief Officer how to Survival at sea, lifeboat and life raft launching procedures and life boat recovering procedures explained & all men understood</p> <p>0710 Command team instructed port side lifeboat get all men embark lifeboat to explain lifeboat engine start procedures and test engine, demonstrate use of emergency tiller and test, demonstrate lifeboat hook release and resetting procedures, test all cabin light</p> <p>0715 lifeboat reported all lifejackets light and whistle tested & found in order, all respective duties explained, lifeboat and life raft launching procedures and life boat recovering procedures explained & all men understood</p> <p>0720 Command team instructed port side lifeboat get all men embark lifeboat to explain lifeboat engine start procedures and test engine, demonstrate use of emergency tiller and test, demonstrate lifeboat hook release and resetting procedures, test all cabin light</p> <p>0722 port life boat reported to bridge all cabin light tested, emergency steering tested & lifeboat engine tested with ahead and astern movement 3 Mins all in good accordance with SOLAS CH 3 REG 19.3.4 all found in order, lifeboat hook release and resetting procedures explained & all men understood</p> <p>0730 End of drill</p>			
			
EQUIPMENT USED			
1 life jacket 2 Immersion suits			

Gambar 3.1 Form Abandonship Drill

NSM-SMM-01 - 33
REV 8 00-00
DATE ISSUED 20-09-2015
DATE REVISED

NAUTICA SHIP MANAGEMENT
SDN BHD



PAGE
1 of 2

DRILL REPORTS

SHIP'S NAME : MTT SARIKEI

DATE : 2023 02 08

TYPE OF DRILL: LIFE BOAT DRILL

DESCRIPTION OF DRILL

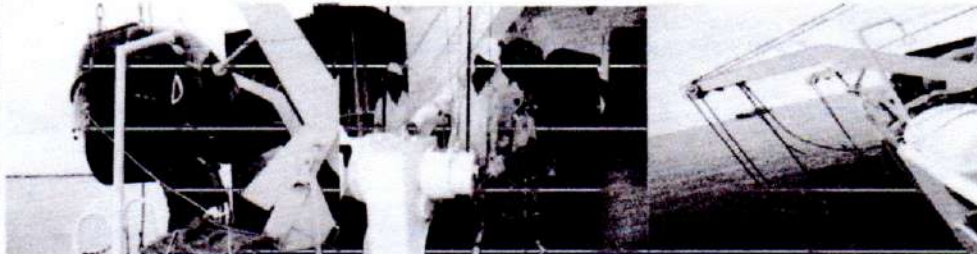
07.10 Command team instructed port side lifeboat get all men embark lifeboat to explain lifeboat engine start procedures and test engine, demonstrate use of emergency tiller and test, demonstrate lifeboat hook release and resetting procedures, test all cabin light.

0725 lifeboat reported all lifejackets light and whistle tested & found in order, all respective duties explained, lifeboat and life raft launching procedures and life boat recovering procedures explained & all men understood.

0730 Command team instructed port side lifeboat get all men embark lifeboat to explain lifeboat engine start procedures and test engine, demonstrate use of emergency tiller and test, demonstrate lifeboat hook release and resetting procedures, test all cabin light.

0732 port life boat reported to bridge all cabin light tested, emergency steering tested & lifeboat engine tested with ahead and astern movement 3 Mins all in good accordance with SOLAS CH 3 REG19 3.4 all found in order, lifeboat hook release and resetting procedures explained & all men understood.

0740 End of drill



EQUIPMENT USED

1. Life Jacket 2. Davit 3. Immersion suit 4. EPIRB 5. SART

DURATION OF DRILLS :30 MIN

FROM 07.10

TO 07.40

TOTAL HRS.30 MIN

Gambar 3.2 Form Life Boat Drill

NSM-SMM-01 - 33
REV # 00-00
DATE ISSUED: 20-09-2015
DATE REVISED:

NAUTICA SHIP MANAGEMENT
SDN BHD



PAGE
1 of 2

DRILL REPORTS

SHIP'S NAME : MTT SARIKEI

DATE 2023.02.08

TYPE OF DRILL: EMERGENCY DRILL FIRE

DESCRIPTION OF DRILL

08.00 Emergency alarm sounded fire alarm received.

08.03 All men mustered, communication tested and found satisfactory. Command team instructed emergency team to rig fire hose behind accommodation, instructed back up to collect BA set and fireman outfit, don it to investigate the cause of fire, instructed roving team to isolate electrical power for engine room and prepare engine for maneuvering.

08.08 Command team instructed roving team to shut all ventilation for engine room.

08.12 Emergency team reported fire hose rigged.

08.15 Two BA man ready to enter engine room, pressure both 295 bar, command team advised BA men carry walkie-talkie to for communication.

08.18 Emergency team reported to command team, fire hose work, in good condition pressure is good, commence boundary cooling.

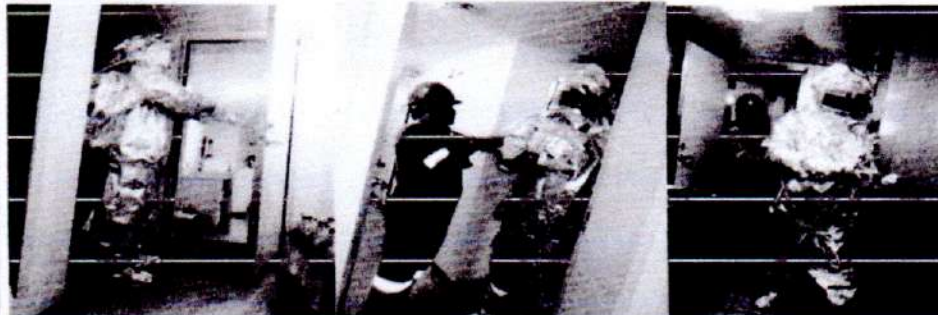
08.20 Roving team reported to command team in all ventilation for engine room shut.

08.22 Two BA man enter galley room check the fire scene.

08.25 Back up team reported to command team the fire is small, extinguish fire by portable fire extinguisher.

08.28 team reported no more hot spot and back flash, command team instructed roving team to start ventilation for engine room.

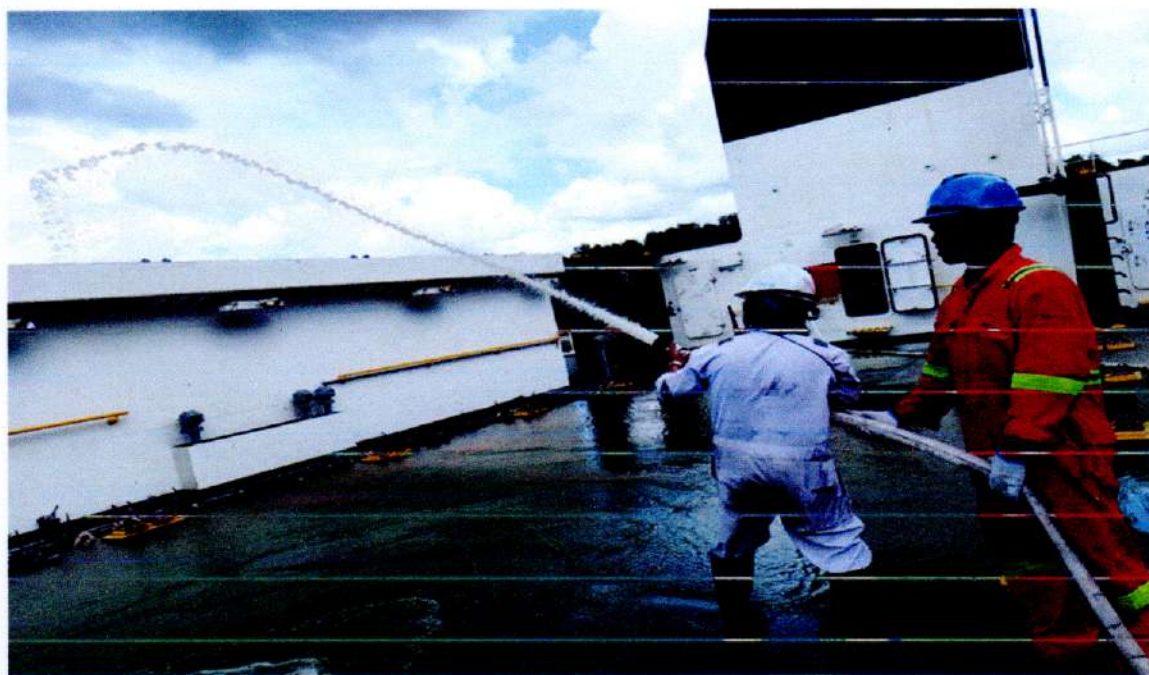
08.30 end of drill



Gambar 3.3 Form Emergency Fire Drill



Gambar 3.4 Briefing sebelum pelaksanaan *Fire Drill*



Gambar 3.5 Pelaksanaan *Fire Drill*



Gambar 3.6 Evaluasi hasil kegiatan *Drill*



Gambar 3.7 Pemakaian BA Set



Gambar 3.8 Pemakaian BA Set

Lampiran 4

Gambar Kapal MV. MTT SARIKEI saat sandar dipelabuhan Sibu Malaysia



DAFTAR ISTILAH

Anak Buah Kapal(ABK)	:	Awak kapal selain Nakhoda UU RI No. 17 Tentang Pelayaran
Fire drill	:	Latihan pemadam kebakaran
Muster station	:	Tempat berkumpul
On Hire	:	Sewa / Charter
Non Conformance	:	Ketidaksesuaian
Deskriptif kualitatif	:	Menggambarkan fenomena atau kenyataan yang ada
PPE	:	Personal protective equipment (alat pelindung diri)
Coverall	:	Pakaian kerja
Life Jacket	:	Rompi penolong
Safety helmet	:	Helm keselamatan
Safety Shoes	:	Sepatu Keselamatan
Hand Gloves	:	Sarung Tangan
Goggles/safety glasses	:	Kacamata safety
Ear Plug dan Ear Muff	:	Penutup telinga
Safety harness	:	Sabuk Keselamatan
Chemical suit	:	Baju pelindung dari bahan kimia
Welding shield	:	Perisai pelindung pengelasan
SMS	:	Safety Management System
Life boat	:	Sekoci penolong
Life raft	:	Rakit penolong
Life buoy	:	Pelampung penolong
Line throwing apparatus	:	Alat-alat pelempar tali
SOLAS	:	Safety Of Life At Sea (Keselamatan Jiwa di Laut)
STCW	:	Standart of Training Certification/or Seafarers
PMS	:	Planned Maintenance System (Sistem Perawatan

Berencana)

Abandon ship	:	Keadaan darurat yang harus meninggalkan kapal
Reward	:	Penghargaan atau hadiah
Punishment	:	Hukuman ataupun sanksi
Safety meeting	:	Pertemuan yang membahas keselamatan di kapal



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
PROGRAM DIKLAT PELAUT
JAKARTA



PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : JENDAM PARDAMEANTA BANGUN
NIS : 02865/N-I
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT- I

Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut

A. Judul

OPTIMALISASI LATIHAN KESELAMATAN GUNA MENGATASI KEADAAN DARURAT DI ATAS KAPAL MV. MTT SARIKEI

B. Masalah Pokok

1. ABK kurang disiplin dalam mengikuti latihan keselamatan di atas kapal.
2. Kurangnya keterampilan ABK dalam menerapkan sistem dan prosedur penggunaan alat-alat keselamatan diatas kapal.

C. Pendekatan Pemecahan Masalah

1. Mencari penyebab dari ABK yang tidak disiplin dalam mengikuti latihan keselamatan di atas kapal dan kurangnya keterampilan ABK dalam menerapkan sistem dan prosedur penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal
2. Menemukan pemecahan dari permasalahan tersebut agar pelaksanaan latihan keselamatan di atas kapal berjalan efektif.

Menyetujui :

Jakarta, 29 Mei 2023

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Penulis

Capt. Bhima Siswo Putra S.SiT., MM

Ir. Boedjo Wiwoho S J, MT.

Jendarm P Bangun

Pembina Tk. I (IV/b)

Pembina Tk I (IV/B)

NIS : 02865/N-I

NIP. 19601105 198503 1 001

NIP. 19441218 199103 1 003

Ketua Jurusan Nautika

Meilinasari N H., S.SiT., M.MTr

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19810502 200212 2 001

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

JUDUL MAKALAH : OPTIMALISASI LATIHAN KESELAMATAN GUNA MENGATASI KEADAAN

DARURAT DI MV. MTT SARIKEI

DOSEN PEMBIMBING MATERI : Capt. Bhima Siswo Putra, S.Si.T., MM

MATERI BIMBINGAN :

NO	TANGGAL	URAIAN MATERI	TANDA TANGAN PEMBIMBING
	29/05 '23	Judul.	
	31/05 '23	Bab I. agar disimpulkan dgn pedoman	
	06/06 '23	Bab I. alu. Silahkan dipelembab selanjutnya.	
	08/06 '23	Bab II, agar diuraikan tt.	
	09/06 '23	Bab II alu.	
	14/06 '23	Bab IV alu.	
	17/06 '23	Bab IV. Rensi.	
	18/06 '23	Bab IV alu.	
		Sifat untuk diibaratkan	

Catatan :

agar disimpulkan untuk semua materi
Referensi & mgs.
post lunch

NB : MINIMAL 5 (LIMA) KALI TATAP MUKA / BIMBINGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

JUDUL MAKALAH :

OPTIMALISASI LATIHAN KESELAMATAN GUNA MENGATASI KEADAAN DARURAT DI MV.MTT SARIKEI

DOSEN PEMBIMBING PENULISAN : Ir. Boedojo Wiwoho, S.J., MT

MATERI BIMBINGAN :

NO	TANGGAL	URAIAN MATERI	TANDA TANGAN PEMBIMBING
1	29-5-2023	"Judul OK"	<i>Boedojo</i>
2	31-5-2023	- Perbaiki Bab I	<i>Boedojo</i>
3	06-6-2023	Perbaiki Bab I lanjut ke Bab II	<i>Boedojo</i>
4	08-6-2023	- Bab I & Bab II akan lalu penulisan - Bab II foto di perbaiki	<i>Boedojo</i>
5	09-6-2023	- Bab I Catikan yg bentuk PDF - Bab II buat korinjak sama dg Bab I	<i>Boedojo</i>
6	16-6-2023	- Perbaiki Bab I, II, III & IV - Hadap yang baru sima dari Bab I & Bab II	<i>Boedojo</i>
7	19-6-2023	- Perbaiki yang sudah di beri petunjuk	<i>Boedojo</i>
8	20-6-2023	Bab III & Bab IV OK. Siapa di sima waktu.	<i>Boedojo</i>

Catatan :

perbaiki untuk semua