

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



**MAKALAH**

**MENINGKATKAN KUALITAS KEMAMPUAN ABK  
DALAM MENGHADAPI SITUASI KEADAAN DARURAT  
DI ATAS KAPAL MV. LIFT TIDE II**

Oleh :

**MOHAMAD ARIANTO**  
**NIS. 02871/N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2023**

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



**MAKALAH**

**MENINGKATKAN KUALITAS KEMAMPUAN ABK  
DALAM MENGHADAPI SITUASI KEADAAN DARURAT  
DI ATAS KAPAL MV. LIFT TIDE II**

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

**Oleh :**

**MOHAMAD ARIANTO**

**NIS. 02871/N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2023**

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



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : MOHAMAD ARIANTO  
No. Induk Siwa : 02871/N-I  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : MENINGKATKAN KUALITAS KEMAMPUAN ABK  
DALAM MENGHADAPI SITUASI KEADAAN  
DARURAT DI ATAS KAPAL MV. LIFT TIDE II

Pembimbing I,

**Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr**

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19810503 200212 2 001

Jakarta, 04 September 2023

Pembimbing II,

**M. Nurdin, SE., M.M**

Ketua Jurusan Nautika

**Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr**

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19810503 200212 2 001

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



**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**

Nama : MOHAMAD ARIANTO  
No. Induk Siwa : 02871/N-I  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : MENINGKATKAN KUALITAS KEMAMPUAN ABK  
DALAM MENGHADAPI SITUASI KEADAAN DI ATAS  
KAPAL MV. LIFT TIDE II

Penguji I

Capt. Erika Dwi Sulistyorini  
NIP. 19791103 200912 2 003

Penguji II

DRs. Purnomo, MM

Penguji III

Meilinasari N.H., S.Si.T., M.M.Tr  
NIP. 19810503 200212 2 001

Mengetahui  
Ketua Jurusan Nautika

Melinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr  
Penata T.I.I (III/d)  
NIP. 19810503 200212 2 001

## KATA PENGANTAR

Dengan penuh kerendahan hati, penulis memanjatkan puji serta syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat dan rahmatnya serta senantiasa melimpahkan anugerahnya, sehingga penulis mendapat kesempatan untuk mengikuti tugas belajar program upgrading Ahli Nautika Tingkat I yang diselenggarakan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta. Sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah sesuai dengan waktu yang ditentukan dengan judul :

### **“MENINGKATKAN KUALITAS KEMAMPUAN ABK DALAM MENGHADAPI SITUASI KEADAAN DARURAT DI ATAS KAPAL MV. LIFT TIDE II”**

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

1. H. Ahmad Wahid, S.T.,M.T.,M.Mar.E, selaku Kepala Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Suhartini, S.SiT.,M.M.,M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Ibu Dr. Meilinasari N.H., S.Si.T., M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. Dan juga selaku dosen pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar
4. Bapak M. Nurdin, SE., M.M, selaku dosen pembimbing II yang telah memberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah.

5. Seluruh Dosen dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah.
6. Orang tua tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
7. Istri tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
8. Anak tersayang yang telah memberikan waktu dan semangat selama pengerjaan makalah.
9. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXVII tahun ajaran 2023 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah akhirnya dapat terselesaikan.

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

Jakarta, 04 September 2023

Penulis,



MOHAMAD ARIANTO

NIS. 02871/N-I

## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	i
<b>TANDA PERSETUJUAN MAKALAH</b> .....	ii
<b>TANDA PENGESAHAN MAKALAH</b> .....	iii
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	iv
<b>DAFTAR ISI</b> .....	vi
 <b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah .....	2
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	3
D. Metode Penelitian .....	5
E. Waktu dan Tempat Penelitian .....	6
F. Sistematika Penulisan .....	6
 <b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka .....	8
B. Kerangka Pemikiran .....	18
 <b>BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Data .....	19
B. Analisis Data .....	27
C. Pemecahan Masalah .....	30
 <b>BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Kesimpulan .....	44
B. Saran .....	44
 <b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	 46
 <b>LAMPIRAN</b>	

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Angkutan laut sekarang ini berkembang sangat pesat. Kapal sebagai sarana angkutan laut memegang peranan penting dalam kelancaran transportasi laut. Kapal merupakan sarana angkutan laut yang sangat ekonomis dan efisien. Dalam kemajuan teknologi, kapal-kapal menjadi semakin canggih menyesuaikan tuntutan kemajuan teknologi. Kapal yang merupakan alat transportasi yang mempunyai berbagai instrument dan peralatan-peralatan serta mesin-mesin penggerak dan dioperasikan oleh manusia.

Oleh karena itu kelancaran operasi kapal tentu tidak lepas dari awak kapal yang menanganinya, sehingga diperlukan perhatian yang cukup besar pada sumber manusia dan masalah kedisiplinan kerja serta pemahaman kemampuan masing-masing awak kapal tentang alat-alat keselamatan di atas kapal. Selain melaksanakan tugas dan tanggung jawab dituntut pula keseriusan dan ketelitian, terutama dalam mencegah kecelakaan kerja serta cara menanganinya dengan benar, untuk meminimalisir akibat yang lebih fatal bagi keselamatan instrumen bahkan jiwa dari ABK (Anak Buah Kapal) itu sendiri, serta penumpang kapal, apabila ada. Salah satu usaha yang dapat dilakukan untuk menjaga agar keselamatan dan keamanan kapal atau menghindari pencemaran lingkungan laut korban jiwa adalah pengoptimalan sistem manajemen keselamatan, diantaranya melaksanakan latihan-latihan keadaan darurat di atas kapal itu sendiri. Dalam hal ini sering dijumpai suatu kendala dalam kelancaran pengoperasian kapal yaitu kurang disiplinnya para anak buah kapal dalam penggunaan perlengkapan alat-alat keselamatan darurat.

Dalam perlengkapan alat-alat keselamatan darurat, ABK harus memahami, baik cara penggunaannya ataupun lokasi alat-alat itu sendiri, serta kapan dapat



menggunakannya. Semua itu hanya bisa dilakukan bila ada kedisiplinan serta keseriusan dalam latihan-latihan yang dilaksanakan setiap minggu atau saat-saat yang diperlukan, sesuai kondisi yang dibutuhkan, maupun perintah dari Inspektur atau Auditor yang datang melakukan inspeksi atau audit kapal.

Dalam observasi yang Penulis lakukan, selama bekerja di atas kapal yang sama dalam beberapa periode kontrak, dan lokasi serta bekerja dengan ABK (Anak Buah Kapal) dari negara yang sama, Penulis sering melihat dan menemukan tidak adanya keseriusan dalam latihan-latihan keselamatan yang dilaksanakan di atas kapal MV. LIFT TIDE II. Pelaksanaan latihan-latihan keadaan darurat yang kurang optimal di atas MV. LIFT TIDE II disebabkan berbagai faktor, antara lain waktu latihan keadaan darurat yang kurang sinkron dengan jam operasional Client (pencharter). Kurang responsifnya ABK dalam bereaksi saat dilaksanakannya latihan-latihan keadaan darurat di atas kapal

Dari latar belakang masalah tersebut, maka penulis tertarik mengambil pemilihan dengan judul:

**“MENINGKATKAN KUALITAS KEMAMPUAN ABK DALAM MENGHADAPI SITUASI KEADAAN DARURAT DI ATAS KAPAL MV. LIFT TIDE II”**

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

**1. Identifikasi Masalah**

Dari latar belakang masalah yang telah dikemukakan, Penulis mengidentifikasi masalah sebagai berikut:

- a. Pelaksanaan latihan-latihan keadaan darurat yang kurang optimal di atas kapal MV. LIFT TIDE II.
- b. ABK (Anak Buah Kapal) kurang memahami tentang penggunaan alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal.
- c. Kontraktor Crew (Client) kurang memahami tentang penggunaan alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal.
- d. Kurang responsifnya ABK dalam bereaksi saat dilaksanakannya latihan-latihan keadaan darurat di atas kapal.

- e. Singkatnya waktu pergantian ABK dalam satu periode kontrak, atas dasar regulasi pemerintah setempat.
- f. Terkendala lambatnya suplai dari Perusahaan masalah alat-alat keselamatan yang sudah kadaluarsa masa berlakunya.

## **2. Batasan Masalah**

Mengingat keterbatasan waktu dan pengalaman Penulis dalam melakukan penelitian, maka masalah-masalah yang ada dibatasi sesuai dengan pokok masalah yang akan dibahas agar tidak menyimpang dari topik yang terdapat di dalam penulisan makalah ini.

Pada kesempatan ini Penulis akan membatasi masalah yang terjadi, antara lain sebagai berikut:

- a. Pelaksanaan latihan-latihan keadaan darurat yang kurang optimal di atas kapal MV. LIFT TIDE II.
- b. ABK (Anak Buah Kapal) yang kurang serius atau responsif saat dilaksanakannya latihan-latihan keadaan darurat di atas kapal.

## **3. Rumusan Masalah**

Adapun masalah pokok yang akan Penulis bahas dalam makalah ini adalah berdasarkan fakta-fakta yang pernah terjadi di atas kapal MV. LIFT TIDE II.

Permasalahan yang akan Penulis bahas:

- a. Mengapa pelaksanaan latihan keadaan darurat di atas kapal MV. LIFT TIDE II kurang optimal?
- b. Apa yang menyebabkan Anak Buah Kapal kurang serius atau responsif saat dilaksanakannya latihan-latihan di atas kapal?

## **C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

### **1. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan penelitian yang hendak dicapai dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Mengetahui hambatan-hambatan apa saja yang menyebabkan pelaksanaan latihan-latihan keadaan darurat di atas kapal MV. LIFT TIDE II kurang optimal.
- b. Mengetahui apa yang menyebabkan ABK kurang serius atau responsif saat dilaksanakannya latihan-latihan keadaan darurat di atas kapal MV. LIFT TIDE II.

## 2. Manfaat Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan di atas, maka Penulis berharap akan ada beberapa manfaat yang akan dicapai.

### a. Aspek Teoritis.

Diharapkan dapat menutupi laporan N/C (*None Conformity*) yang terjadi saat dilakukan audit ataupun inspeksi, baik yang dilakukan secara internal ataupun eksternal.

### b. Aspek Praktis.

- 1) Bagi ABK (Anak Buah Kapal) MV. LIFT TIDE II, sebagai bahan masukan untuk lebih mengoptimalkan tentang pengetahuan dan kemampuan anak buah kapal terhadap bahaya-bahaya darurat serta meningkatkan kinerja perwira awak kapal agar lebih terkoordinir.
- 2) Bagi Perusahaan "TIDEWATER MARINE INTERNATIONAL, Ltd."  
 Penelitian ini diharapkan dapat memberikan bahan masukan dan sumbangan pemikiran bagi manajemen Perusahaan khususnya serta armada lain dibawah naungan manajemen Perusahaan pada umumnya.
- 3) Bagi penulis hasil penelitian ini merupakan tambahan pengetahuan dan pengalaman yang berharga serta berguna kelak dikemudian hari, dengan kapal yang berbeda maupun perusahaan yang berbeda juga.
- 4) Bagi pembaca pada umumnya yang berkesempatan membaca tulisan Penulis ini, sebagai informasi tambahan mengenai pentingnya mengantisipasi keadaan darurat di atas kapal, dimanapun berada.

## **D. METODE PENELITIAN**

Metode penelitian yang penulis gunakan dalam penyusunan makalah ini diantaranya yaitu:

### **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 hubungannya 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 dipertanggung jawabkan data agar dapat diolah dan disajikan menjadi gambaran dan pandangan yang benar. Untuk mengolah data empiris diperlakukan data teoritis yang dapat menjadi tolak ukur oleh karena itu agar data empiris dan data teoritis yang diperlakukan untuk menyusun makalah ini dapat terkumpul peneliti menggunakan teknik pengumpulan data yang berupa:

#### **a. Teknik Observasi**

Data-data diperoleh dari pengamatan langsung di lapangan sehingga ditemukan masalah-masalah sehubungan dengan kualitas kemampuan ABK dalam menghadapi keadaan darurat di MV. LIFT TIDE II.

#### **b. Studi Dokumentasi**

Studi dokumentasi merupakan suatu tehnik pengumpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen mesin kapal. 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 dilaporkan dalam penelitian adalah hasil analisis terhadap dokumen-dokumen tersebut.

Data-data diambil dari dokumen-dokumen yang ada di atas kapal seperti *ship particular*, laporan latihan keadaan darurat dan lain-lain.

**c. Studi Kepustakaan**

Penulis mengumpulkan buku-buku yang berkaitan dengan keselamatan kerja di kapal barang, bahan ajar selama mengikuti Diklat Pelaut Nautika dan buku yang berhubungan dengan materi dalam makalah ini yang ada di perpustakaan STIP Jakarta.

**3. 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**

Dalam penulisan makalah ini, penulis melakukan penelitian langsung selama penulis bekerja di MV. LIFT TIDE II sebagai Mualim I selama 3 (tiga) kontrak periode.

**2. Tempat penelitian**

Tempat penelitian di MV. LIFT TIDE II milik perusahaan Tidewater Marine International, Ltd yang beroperasi di alur pelayaran Offshore Malongo, Angola.

**F. SISTIMATIKA PENULISAN**

Untuk memudahkan penganalisaan perumusan masalah, maka makalah ini disusun secara sistematis dengan susunan sebagai berikut:

**BAB I PENDAHULUAN**

Dalam bab ini berisi tentang Latar Belakang yang menguraikan Identifikasi Masalah yang menguraikan masalah terkait dengan keterampilan ABK dalam menghadapi keadaan darurat, Batasan Masalah merupakan masalah

utama yang akan dipecahkan, Rumusan Masalah merupakan pertanyaan yang mencerminkan hipotesis atau dugaan penyebab terjadinya masalah, Tujuan dan Manfaat Penulisan dan Sistematika Penulisan Makalah.

## **BAB II LANDASAN TEORI**

Dalam bab ini berisi teori-teori yang berkaitan dengan variabel yang terdapat dalam Judul Makalah, variabel dalam batasan masalah dan rumusan masalah serta variabel yang tercermin dalam pemecahan masalah dan Kerangka Pemikiran merupakan alur pikir penulis dalam identifikasi masalah dan memilih masalah yang akan dipecahkan hingga rencana pemecahan masalah.

## **BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

Dalam bab ini penulis menguraikan data utama kapal, menjabarkan secara fakta dan konkrit atas terjadinya masalah yang terdapat dalam batasan masalah, Analisis Data menguraikan penyebab terjadinya masalah yang akan dipecahkan dan Pemecahan Masalah yang akan dilakukan dalam menghilangkan penyebab masalah yang pada akhirnya masalah tidak akan terjadi lagi.

## **BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN**

Dalam bab ini berisi tentang Kesimpulan dalam Penelitian dan saran-saran dari penulis.

## **DAFTAR PUSTAKA**

## **LAMPIRAN**

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

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

Tinjauan Pustaka berisi teori-teori atau pemikiran yang melandasi judul penelitian, maka penulis membuat beberapa pengertian yang diambil dari beberapa sumber referensi, antara lain:

##### **1. Kemampuan**

Menurut Samsudin (2015:110) menyatakan bahwa kemampuan atau keterampilan (skill) merupakan bagian dari pendidikan yang bisa diperoleh melalui pelatihan karena pelatihan bersifat spesifik, praktis dan segera.

Menurut Malayu SP Hasibuan (2017:102) spesifik berarti pelatihan berhubungan dengan bidang pekerjaan yang dilakukan. Praktis dan segera berarti yang sudah dilatihkan atau dipraktikkan. Umumnya pelatihan dimaksudkan untuk memperbaiki penguasaan berbagai keterampilan kerja dalam waktu yang relatif singkat.

Keterampilan tersebut pada dasarnya akan lebih baik bila terus diasah dan dilatih, untuk menghasilkan kemampuan sehingga akan menjadi ahli atau menguasai dari salah satu bidang keterampilan yang ada. Seperti contoh keterampilan yang harus dikuasai di atas kapal adalah keterampilan menggunakan alat-alat keselamatan seperti *rescue boat* dan lainnya.

Dapat disimpulkan bahwa keterampilan tersebut bisa dilatih untuk menghasilkan sebuah keterampilan yang khusus. Keterampilan bukanlah bakat yang bisa saja didapat tanpa melalui proses belajar yang intensif atau yang merupakan kelebihan yang diberikan sejak lahir.

Sehingga untuk menjadi seorang yang terampil yang memiliki keahlian khusus pada bidang tertentu haruslah melalui latihan belajar dengan tekun supaya

dapat menguasai bidang tersebut dan dapat memahami serta mengaplikasikannya. Dalam rangka meningkatkan kinerja seorang awak kapal maka salah satu penunjang adalah tingkat keterampilan dari awak kapal itu sendiri, semakin tinggi tingkat keterampilan awak kapal maka akan meningkatkan kinerja.

Menurut Samsudin (2005:111) menyatakan bahwa pengetahuan, keterampilan dan sikap kerja yang mutlak diperlukan dalam melaksanakan tugas sesuai dengan tuntutan pekerjaan yang meliputi :

- a. Keterampilan melaksanakan pekerjaan individual (*task skill*)
- b. Keterampilan mengelola sejumlah tugas yang berbeda dalam satu pekerjaan (*task management skill*)
- c. Keterampilan merespon dan mengelola kejadian / masalah kerja yang berbeda (*kontingency management skill*)
- d. Keterampilan khusus yang diperlukan untuk melaksanakan pekerjaan tertentu di tempat tertentu sesuai dengan tuntutan lingkungan kerja (*job / role environment skill*)
- e. Keterampilan beradaptasi dalam melaksanakan pekerjaan yang sama di tempat / lingkungan kerja yang berbeda (*transfer skill*)

## **2. Keadaan Darurat (*Emergency*)**

Diartikan suatu kejadian yang tidak diinginkan di dalam laboratorium, ruang kelas perkuliahan, perkantoran dan fasilitas pendukung yang disebabkan oleh suatu kejadian dari dalam / luar (seperti kebakaran, ledakan, bencana alam dan lain-lain).

Keadaan darurat adalah suatu keadaan yang lain dari keadaan normal yang mempunyai kecenderungan atau potensi tingkat yang membahayakan baik bagi keselamatan manusia harta benda maupun lingkungan. Berdasarkan Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 194 Ayat (3) yang dimaksud dengan “keadaan darurat” adalah kapal yang mengalami musibah atau memberikan pertolongan kepada orang atau kapal yang sedang mengalami musibah.



Keadaan darurat di kapal dapat merugikan Nakhoda dan anak buah kapal serta pemilik kapal maupun lingkungan laut bahkan juga dapat menyebabkan terganggunya ekosistem dasar laut. Untuk itu seluruh awak kapal perlu memahami kondisi keadaan darurat itu sebaik mungkin guna memiliki kemampuan dasar untuk dapat mengidentifikasi tanda-tanda keadaan darurat agar situasi tersebut dapat diatasi oleh Nakhoda dan anak buah kapal maupun kerjasama dengan pihak yang terkait.

Adapun jenis-jenis keadaan darurat yaitu sebagai berikut :

**a. Tubrukan**

Keadaan darurat karena tubrukan kapal dengan kapal atau kapal dengan dermaga maupun dengan benda tertentu akan mungkin terdapat situasi kerusakan pada kapal, korban manusia, tumpahan minyak ke laut, pencemaran dan kebakaran. Situasi lainnya adalah kepanikan atau ketakutan petugas di kapal yang justru memperlambat tindakan, pengamanan, penyelamatan dan penanggulangan keadaan darurat tersebut.

**b. Kebakaran / ledakan**

Kebakaran di kapal dapat terjadi di berbagai lokasi yang rawan terhadap kebakaran, misalnya di kamar mesin, ruang muatan, gudang penyimpanan perlengkapan kapal, instalasi listrik dan tempat akomodasi Nakhoda dan anak buah kapal. Sedangkan ledakan dapat terjadi karena kebakaran atau sebaliknya kebakaran terjadi karena ledakan, yang pasti kedua-duanya dapat menimbulkan situasi darurat serta perlu untuk diatasi.

Keadaan darurat pada situasi kebakaran dan ledakan tentu sangat berbeda dengan keadaan darurat karena tubrukan, sebab pada situasi yang demikian terdapat kondisi yang panas dan ruang gerak terbatas dan kadang-kadang kepanikan atau ketidaksiapan petugas untuk bertindak mengatasi keadaan maupun peralatan yang digunakan sudah tidak layak atau tempat penyimpanan telah berubah.

**c. Meninggalkan Kapal (Abandon Ship)**

Frasa abandon ship adalah perintah untuk meninggalkan kapal. Perintah abandon ship diberikan nakhoda sebagai pilihan terakhir atas keadaan darurat yang tidak bisa diatasi.

Kondisi darurat, misalnya kapal akan tenggelam. Atau kapal terbakar dan api tidak bisa dipadamkan. Sementara itu pertolongan tidak dimungkinkan dalam waktu dekat.

**d. Kandas (Grounding)**

Istilah ini merujuk pada kondisi kapal yang terdampar diatas karang atau batu karang. Kandas biasanya terjadi karena kesalahan navigasi atau kondisi cuaca yang buruk yang memaksa kapal atau perahu untuk terdampar.

Kandas mempunyai konsekwensi yang sangat serius bagi kapal, dan juga para awaknya. Jika kapal tidak segera ditemukan dan dievakuasi, maka kapal dan awaknya akan terancam bahaya dan terisolasi dari lingkungan luar.

Kapal kandas pada umumnya didahului dengan tanda-tanda putaran baling-baling terasa berat, asap di cerobong mendadak menghitam, badan kapal bergetar dan kecepatan kapal berubah kemudian berhenti mendadak. Pada saat kapal kandas tidak bergerak, posisi kapal akan sangat tergantung pada permukaan dasar laut atau sungai dan situasi di dalam kapal tentu akan tergantung juga pada keadaan kapal tersebut.

Pada kapal kandas terdapat kemungkinan kapal bocor dan menimbulkan pencemaran atau bahaya tenggelam kalau air yang masuk ke dalam kapal tidak dapat diatasi, sedangkan bahaya kebakaran tentu akan dapat saja terjadi apabila bahan bakar atau minyak terkondisi dengan jaringan listrik yang rusak menimbulkan nyala api dan tidak terdeteksi sehingga menimbulkan kebakaran.

Kapal kandas sifatnya dapat permanen dan dapat pula bersifat sementara tergantung pada posisi permukaan dasar laut atau sungai, ataupun cara mengatasinya sehingga keadaan darurat seperti ini akan membuat situasi di lingkungan kapal akan terjadi rumit.

**e. Kebocoran/Tenggelam**

Kebocoran pada kapal dapat terjadi karena kapal kandas, tetapi dapat juga terjadi karena tubrukan maupun kebakaran serta kerusakan kulit pelat kapal karena korosi, sehingga kalau tidak segera diatasi kapal akan segera tenggelam. Air yang masuk dengan cepat sementara kemampuan mengatasi kebocoran terbatas, bahkan kapal menjadi miring membuat situasi sulit diatasi. Keadaan darurat ini akan menjadi rumit apabila pengambilan keputusan dan pelaksanaannya tidak didukung sepenuhnya oleh seluruh anak buah kapal, karena upaya untuk mengatasi keadaan tidak didasarkan pada azas keselamatan dan kebersamaan.

**f. Orang jatuh ke laut (*Man Over Board*)**

Adalah sebuah situasi dimana dalam anggota awak kapal jatuh di laut dari kapal, tidak peduli dimana kapal berlayar, pada lautan yang terbuka atau masih perairan di Pelabuhan.

Orang jatuh ke laut merupakan salah satu bentuk kecelakaan yang membuat situasi menjadi darurat dalam upaya melakukan penyelamatan. Pertolongan yang diberikan tidak dengan mudah dilakukan karena akan sangat tergantung pada keadaan cuaca saat itu serta kemampuan yang akan memberi pertolongan, maupun fasilitas yang tersedia.

**g. Pencemaran Laut (*Oil Spil*)**

Tumpahan minyak merupakan salah satu bentuk pencemaran lingkungan yang biasa terjadi dilautan. Dalam sebuah industri minyak dan gas, tidak menutup kemungkinan bahwa akan terjadi peristiwa kebocoran tangka minyak atau hal lainnya.

Pencemaran laut dapat terjadi karena buangan sampah dan tumpahan minyak saat bunkering, buangan limbah muatan kapal tangki, buangan limbah kamar mesin yang melebihi ambang 15 ppm dan karena muatan kapal tangki yang tertumpah akibat tubrukan atau kebocoran. Upaya untuk mengatasi pencemaran yang terjadi merupakan hal yang sulit karena untuk mengatasi pencemaran yang terjadi memerlukan peralatan, tenaga manusia

yang terlatih dan kemungkinan-kemungkinan resiko yang harus ditanggung oleh pihak yang melanggar ketentuan tentang pencegahan pencemaran.

### **3. Latihan Keadaan Darurat**

Berdasarkan *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)* dibahas dalam "*Life Saving Appliances and Arrangement*" Setiap bulan awak kapal diharuskan mengikuti latihan meninggalkan kapal dan latihan memadamkan kebakaran. Bagi kapal yang berlayar mengangkut penumpang dalam pelayarannya yang panjang atau pelayaran Internasional, lebih dari 24 jam maka awak kapal yang bertugas menolong para penumpang sudah harus melaksanakan tugasnya.

Latihan sedapat mungkin menggambarkan situasi keadaan darurat yang sebenarnya. Melakukan olah gerak dilaut lepas minimal satu kali dalam tiga bulan. Khusus sekoci penolong (Rescue Boat), dianjurkan supaya latihan penggunaannya dilakukan setiap bulan. Latihan penggunaan dan pengenalan alat-alat penolong keselamatan yang dilakukan di atas kapal harus segera dilakukan oleh awak kapal yang baru naik dan paling lambat dua minggu setelah awak kapal tersebut naik kapal. Instruksi penggunaan alat-alat keselamatan harus diberikan bersamaan waktu dengan dilakukan latihan, dan semua instruksi dari peralatan tersebut harus dijelaskan kepada masing-masing awak kapal yang ditugaskan dalam waktu dua bulan, terutama mengenai alat-alat keselamatan.

Berdasarkan ketentuan *Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974 Consolidated 2008, Amandemen 2008* Bab III Peraturan 19, Pelatihan dan latihan dalam keadaan darurat menyatakan bahwa :

- a. Peraturan ini berlaku untuk semua kapal.
- b. Pengetahuan tentang instalasi keselamatan dan praktik apel
  - 1) Setiap anggota crew kapal harus paham dengan tugas - tugas darurat yang diberikan sebelum kapal berangkat.
  - 2) Di kapal yang melakukan perjalanan dimana para penumpang dijadwalkan akan berada di atas kapal dalam waktu lebih dari 24 jam, apel penumpang harus dilaksanakan dalam waktu 24 jam setelah embarkasinya. Para penumpang harus diberitahukan cara menggunakan

yang terlatih dan kemungkinan-kemungkinan resiko yang harus ditanggung oleh pihak yang melanggar ketentuan tentang pencegahan pencemaran.

### **3. Latihan Keadaan Darurat**

Berdasarkan *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)* dibahas dalam "*Life Saving Appliances and Arrangement*" Setiap bulan awak kapal diharuskan mengikuti latihan meninggalkan kapal dan latihan memadamkan kebakaran. Bagi kapal yang berlayar mengangkut penumpang dalam pelayarannya yang panjang atau pelayaran Internasional, lebih dari 24 jam maka awak kapal yang bertugas menolong para penumpang sudah harus melaksanakan tugasnya.

Latihan sedapat mungkin menggambarkan situasi keadaan darurat yang sebenarnya. Melakukan olah gerak dilaut lepas minimal satu kali dalam tiga bulan. Khusus sekoci penolong (Rescue Boat), dianjurkan supaya latihan penggunaannya dilakukan setiap bulan. Latihan penggunaan dan pengenalan alat-alat penolong keselamatan yang dilakukan di atas kapal harus segera dilakukan oleh awak kapal yang baru naik dan paling lambat dua minggu setelah awak kapal tersebut naik kapal. Instruksi penggunaan alat-alat keselamatan harus diberikan bersamaan waktu dengan dilakukan latihan, dan semua instruksi dari peralatan tersebut harus dijelaskan kepada masing-masing awak kapal yang ditugaskan dalam waktu dua bulan, terutama mengenai alat-alat keselamatan.

Berdasarkan ketentuan *Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974 Consolidated 2008, Amandemen 2008* Bab III Peraturan 19, Pelatihan dan latihan dalam keadaan darurat menyatakan bahwa :

- a. Peraturan ini berlaku untuk semua kapal.
- b. Pengetahuan tentang instalasi keselamatan dan praktik apel
  - 1) Setiap anggota crew kapal harus paham dengan tugas - tugas darurat yang diberikan sebelum kapal berangkat.
  - 2) Di kapal yang melakukan perjalanan dimana para penumpang dijadwalkan akan berada di atas kapal dalam waktu lebih dari 24 jam, apel penumpang harus dilaksanakan dalam waktu 24 jam setelah embarkasinya. Para penumpang harus diberitahukan cara menggunakan

jaket pelampung dan tindakan yang diambil dalam keadaan darurat.

- 3) Ketika penumpang baru berangkat, pengarahan keselamatan penumpang harus segera diberikan sebelum berangkat, atau segera setelah berangkat. Pengarahan itu harus mencakup instruksi yang diatur dalam pasal 8.2 dan 8.4 dan harus dilakukan melalui sarana pengumuman. Dalam satu atau lebih bahasa yang mungkin dipahami oleh para penumpang. Pengumuman tersebut harus dibuat alat untuk menyampaikan pengumuman di kapal, saran sebanding lain yang bisa didengar paling tidak oleh penumpang yang belum mendengarnya selama dalam perjalanan. Pengarahan itu dapat disertakan dalam apel yang diatur oleh ayat 2.2 bila apel dilaksanakan segera setelah keberangkatan. Kartu informasi atau poster atau program video ditampilkan pada layar kapal mungkin digunakan untuk mendukung pengarahan tersebut, tetapi tidak bisa digunakan sebagai pengganti pengumuman.

c. Latihan dan Instruksi di kapal

- 1) Pelatihan di kapal dan petunjuk dalam penggunaan peralatan penyelamatan jiwa di kapal termasuk peralatan buih keselamatan dan dalam penggunaan peralatan pemadam kebakaran, di kapal harus diberikan sesegera mungkin paling lambat 2 minggu setelah bergabung sebagai anggota awak kapal. Namun jika anggota kru pada tugas yang dijadwalkan secara rutin di kapal, pelatihan tersebut harus diberikan selambat-lambatnya 2 minggu setelah saat pertama kali bergabung dengan kapal. Instruksi untuk menggunakan peralatan pemadam kebakaran kapal, peralatan keselamatan dan penyelamatan di laut harus diberikan dalam interval waktu yang sama dengan latihan. Instruksi individu mencakup bagian-bagian berbeda pada peralatan keselamatan dan pemadam harus dicakup dalam satu jangka waktu 2 bulan.
- 2) Setiap awak kapal harus diberikan instruksi yang mencukupi namun tak dibatasi pada hal-hal sebagai berikut :
  - a) Pengoperasian dan penggunaan rakit penolong yang dapat

dikembangkan di kapal.

- b) Masalah hypothermia, pertolongan pertama terhadap hypothermia dan prosedur pertama yang lain.
- c) Instruksi khusus yang diperlukan untuk penggunaan alat- alat penolong di kapal dalam keadaan cuaca dan laut yang buruk.
- d) Pengoperasian dan penggunaan peralatan pemadam kebakaran. Pelatihan penggunaan nikit penolongg (*Fast Rescue Boat*) di atas kapal harus dilakukan pada kurun waktu tidak lebih dari tiga bulan pada setiap saat yang memungkinkan harus mencakup penurunan rakit penolong dan berolah gerak di sekitar kapal.

SOLAS (Safety Of Life at Sea) 1974, konvensi internasional untuk keselamatan hidup di laut, dalam BAB III tercantum tentang peralatan- peralatan penyelamat jiwa yang harus tersedia di atas kapal.

Macam-macam peralatan keselamatan berdasarkan aturan SOLAS 1974 Chapter III adalah sebagai berikut :

- a) Rakit penolong (*Life raft*)

Pada saat terjadi keadaan darurat, benda ini berperan penting jika penumpang atau ABK harus meninggalkan kapal, umumnya keadaan ini disebut *Abandon Ship*. Cara kerjanya dengan menekan HRU (*hydrostatic release unit*) yang terdapat di salah satu bagian dari *life raft*. Dengan menekan bagian ini, dengan otomatis *liferaft* akan jatuh ke air dan mengembang, setelah mengembang dengan sempurna barulah alat ini siap digunakan.

- b) Rompi penolong (*Life jacket*)

Pelampung yang dikenakan oleh ABK atau penumpang untuk mengapungkan diri di dalam air pada waktu kapal berada dalam keadaan darurat.

- c) *Lifebouys*

Ketika secara tidak sengaja seseorang terjatuh dari atas kapal (*Man Over Boat*), *lifebouy* dilempar ke air untuk mencegah korban

terseret arus air dan tenggelam. Alat ini pun dilengkapi dengan tali dan *holmes light* yang digunakan apabila keadaan minim cahaya, *holmes light* dengan otomatis memancarkan cahaya apabila terapung di air, memudahkan tim penyelamat menemukan posisi korban.

d) Sekoci penolong (*Life boat*)

Sekoci penolong ini diturunkan menggunakan dewi -- dewi (*davit*) ke air untuk menyelamatkan korban sesaat setelah jatuh dari atas kapal. Bentuknya yang kecil serta gerakannya yang cepat dan lincah menjadikan alat yang satu ini menjadi andalan untuk menyelamatkan korban yang tercebur ke air.

e) Sekoci penyelamat (*Rescue boat*)

Perahu tegar (*rigid*) atau mengembang (*inflatable*) yang dirancang untuk menyelamatkan nyawa manusia jika terjadi masalah di laut. Sekoci umumnya merujuk pada kendaraan yang dibawa oleh kapal yang lebih besar untuk digunakan oleh penumpang dan awak kapal dalam keadaan darurat.

#### 4. Latihan Bahaya Kebakaran

Menurut Agus Hadi P, latihan bahaya kebakaran adalah suatu pelatihan mengenai keadaan darurat kebakaran untuk memperoleh kemahiran dan membiasakan diri agar mampu menanggulangi keadaan tersebut dan mencegah meluasnya dampak dari kebakaran tersebut.

#### 5. Sijil Bahaya Kebakaran

Dalam menghadapi suatu keadaan darurat terdapat petunjuk-petunjuk yang tercakup dalam SOLAS 1974. Dalam aturan 25, tercantum petunjuk-petunjuk menghadapi keadaan darurat terutama dalam menghadapi bahaya kebakaran, antara lain:

- a. Tugas-tugas khusus yang dilakukan dalam keadaan darurat harus dibagikan kepada masing-masing awak kapal.



- b. Sijil bahaya kebakaran (Muster list) harus memperlihatkan semua tugas khusus dan harus memperlihatkan khususnya, posisi-posisi mana yang diambil oleh setiap anggota dan tugas-tugas yang harus dilakukan.

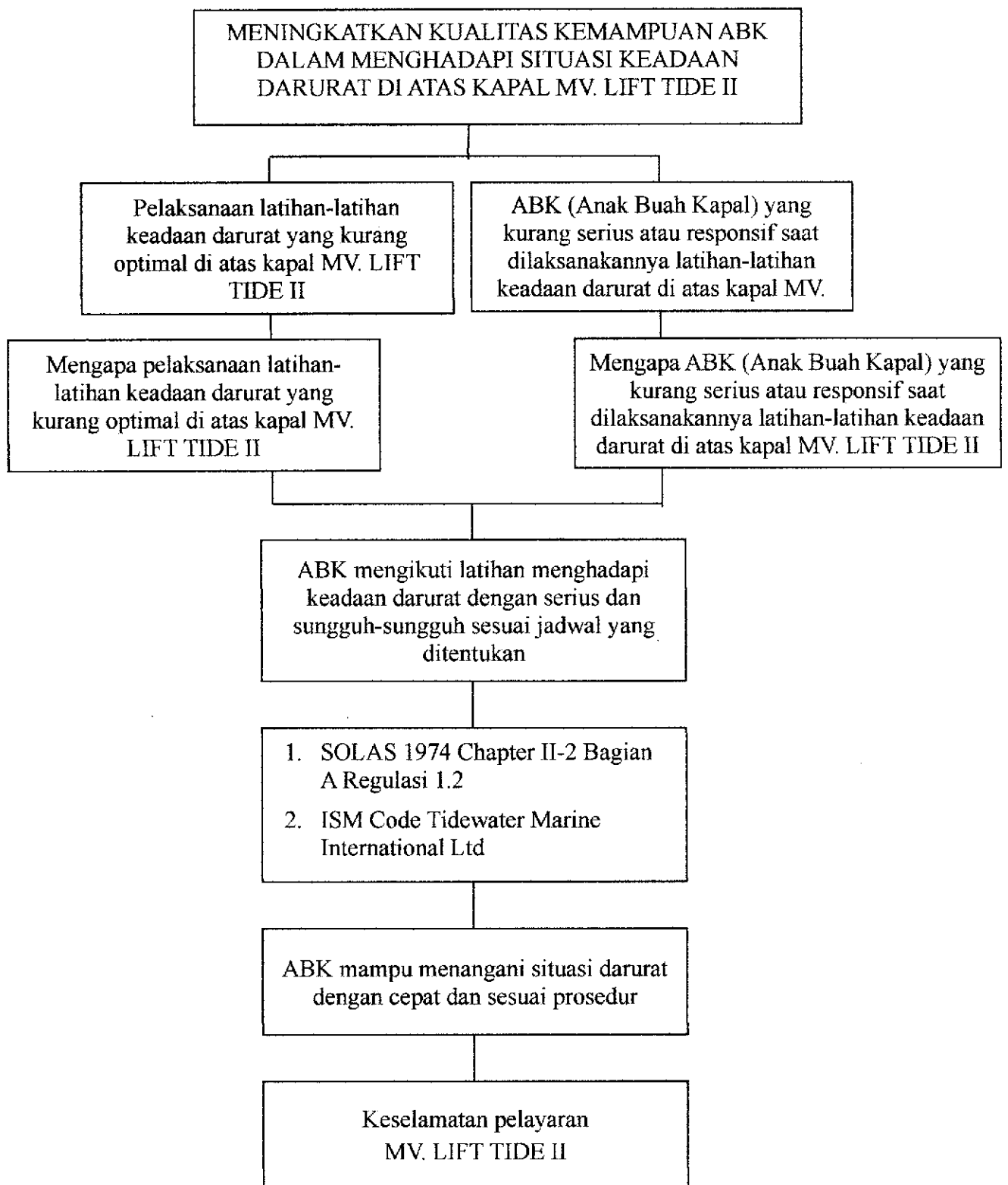
## **B. KERANGKA PEMIKIRAN**

Keadaan darurat adalah keadaan yang lain dari keadaan normal yang mempunyai kecendrungan atau potensi tingkat yang membahayakan baik bagi keselamatan manusia, harta benda, maupun lingkungan di atas kapal.

Banyaknya kasus kecelakaan yang terjadi di atas kapal disebabkan karena kesalahan dan kelalaian manusianya serta minimnya latihan penanggulangan keadaan darurat di atas kapal, selebihnya disebabkan oleh faktor alam dan faktor-faktor lainnya.

Penanggulangan keadaan darurat didasarkan pada suatu pola terpadu yang mampu mengintegrasikan aktivitas atau upaya. Penanggulangan keadaan darurat tersebut secara cepat, tepat dan terkendali atas dukungan dari instansi terkait dan sumber daya manusia serta fasilitas yang tersedia.

Untuk mampu bertindak dalam situasi darurat maka setiap awak kapal harus mengetahui dan terampil menggunakan perlengkapan keselamatan jiwa di laut dan mampu menggunakan sekoci dan peralatannya maupun cakap menggunakan peralatan pemadam kebakaran. Sedangkan latihan sekoci dan pemadam kebakaran secara individual dimaksudkan untuk menguasai bahkan memiliki segala aspek yang menyangkut karakteristik daripada penggunaan pesawat-pesawat penyelamat dan pemadam kebakaran. Untuk menjaga keterampilan dan kesiapan anak buah maka harus diadakan latihan baik teori atau praktek secara berkala dan teratur.



## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

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

Waktu dan tempat yang digunakan penulis untuk melaksanakan penelitiannya yakni di atas kapal MV. LIFT TIDE II yang selama 3 (tiga) kontrak periode. Adapun kejadian yang penulis temui sebagai berikut:

1. Kesiapan, Kemampuan dan Keterampilan Awak Kapal dalam Melaksanakan Latihan Keadaan Darurat. Berdasarkan penelitian dan pengamatan yang dilakukan penulis diketahui bahwa kesiapan, kemampuan dan keterampilan awak kapal masih kurang saat latihan keadaan darurat di kapal.

Kejadian ini terlihat jelas saat latihan keadaan darurat kebakaran dan meninggalkan kapal dilakukan secara bergantian yang dilaksanakan saat kapal berlabuh. Begitu mendengar alarm untuk berkumpul yaitu tujuh tiup pendek secara beruntun dan satu tiup panjang berbunyi terus menerus dan dilanjutkan dengan pengumuman telah terjadi kebakaran. Awak kapal harus bergegas berkumpul di Muster Station. Namun kenyataannya, banyak crew yang terlambat untuk berkumpul di Muster Station. Sudah terlihat bahwa kesiapan crew dalam menghadapi keadaan darurat kebakaran sangatlah buruk. Keterlambatan para awak kapal untuk segera berkumpul setelah mendengar isyarat berkumpul banyak disebabkan oleh karena kebiasaan atau anggapan dari para awak kapal bahwa isyarat berkumpul tersebut hanyalah sekedar latihan dan juga keterlambatan oleh karena alasan pekerjaan yang sedang dikerjakan oleh awak kapal.

Dari anggapan bahwa hanya sekedar latihan tersebut berakibat pada tindakan para awak kapal yang cenderung lebih lambat dan akhirnya berakibat pada terlambatnya awak kapal tersebut dalam berkumpul di stasiun kumpul (muster station) serta pelaksanaan latihan menjadi tidak tepat dari waktu yang telah

direncanakan. Hal semacam ini harus segera ditangani karena dalam operasi keadaan darurat yang sebenarnya dituntut untuk segera mengambil tindakan agar keadaan darurat yang terjadi tidak semakin membesar dan meluas serta agar tidak terjadi kerugian yang bertambah besar. Dari ketidak seriusan para ABK kapal MV. LIFT TIDE II dalam pelaksanaan latihan keadaan darurat tersebut nantinya juga mengakibatkan kerugian kepada para awak kapal itu sendiri, dan kerugian itu dapat dirasakan apabila keadaan darurat benar-benar terjadi.

2. Masalah kedisiplinan yang kedua yang terjadi di kapal adalah tentang kelengkapan peralatan keselamatan yang harus dikenakan oleh para awak kapal dalam setiap pelaksanaan latihan keadaan darurat. Pada pelaksanaan latihan keadaan darurat yang dilaksanakan masih terdapat awak kapal yang berkumpul di stasiun kumpul dengan mengenakan peralatan keselamatan secara tidak lengkap. Masalah kedisiplinan para awak kapal dalam pemakaian alat-alat keselamatan pada pelaksanaan latihan keadaan darurat dapat dilihat pada fakta yang telah terjadi pada pelaksanaan latihan keadaan darurat di kapal yaitu ketika pelaksanaan latihan keadaan darurat ada salah satu awak kapal yang tidak mengenakan *safety helmet*, dan setelah hal tersebut diketahui oleh komandan tim, segera hal tersebut dibetulkan dan awak kapal yang tidak memakai *safety helmet* tadi diminta untuk mengambil *safety helmet* untuk dikenakan. Akan tetapi ada juga awak kapal yang tidak lengkap dalam memakai alat-alat keselamatan yang tidak ditegur oleh komandan tim.

Masalah kurang memperhatikannya beberapa awak kapal terhadap pembagian tugas masing-masing. Dalam hal ini awak kapal harus mengetahui dan mampu melaksanakan apa yang menjadi tugas dan tanggung jawabnya, faktanya banyak awak kapal yang tidak melaksanakan tugasnya dan berharap tugasnya dikerjakan orang lain bahkan ada beberapa *crew* yang sama sekali tidak mengetahui tugasnya sesuai *muster list* sehingga pelaksanaan latihan keadaan darurat tersebut berjalan kurang lancar dan harus selalu dilakukan pengecekan ulang.

Maksud dan tujuan diadakan pengecekan yaitu untuk memastikan bahwa seluruh awak kapal mengetahui tugasnya sesuai dengan sijil keadaan darurat, para anggota keadaan darurat harus mengetahui tugas yang harus dilaksanakan oleh masing-masing dalam latihan, ada sebagian atau beberapa anggota tim keadaan

darurat yang lupa atau tidak mengetahui apa yang menjadi tugasnya dalam pelaksanaan latihan keadaan darurat tersebut, dan selanjutnya komandan tim harus membacakan ulang tugas-tugas masing-masing anggota tim atau awak kapal.

Keadaan seperti itu sangat jelas terjadi saat drill dilaksanakan, setelah crew berkumpul semua di Muster Station, dilanjutkan pembacaan tugas dan tanggung jawab masing-masing crew oleh Chief Officer sesuai dengan Muster List. Begitu pula saat dilakukan latihan Abandon Ship (meninggalkan kapal).

Sebagian crew baru dikapal sama sekali tidak mengetahui tugas apa yang dilakukan dan apa yang perlu dipersiapkan sehingga durasi latihan berlangsung lebih lama dengan apa yang diharapkan dan menjadi kekhawatiran jika keadaan darurat akan terjadi di atas kapal. Kesimpulannya bahwa belum benar-benar memahami tugas dan tanggung jawabnya masing-masing sesuai dengan sijil kebakaran yang sudah ditetapkan. Dari kenyataan tersebut, dapat diketahui bahwa awak kapal kurang merespon atau memperhatikan apa yang menjadi tugas - tugasnya dalam menghadapi keadaan darurat.

## **B. ANALISIS DATA**

### **1. Pelaksanaan latihan-latihan keadaan darurat yang kurang optimal di atas kapal MV. LIFT TIDE II**

Analisis dari masalah tersebut yaitu:

#### **a. Kurangnya keterampilan ABK dalam menggunakan peralatan keselamatan**

Untuk meningkatkan keterampilan ABK dalam menggunakan peralatan keselamatan perlu adanya pelatihan secara rutin. Latihan keselamatan adalah suatu yang mutlak harus dilakukan di atas kapal, ini bertujuan untuk melatih diri masing-masing ABK untuk siap dalam menghadapi segala macam keadaan darurat. Dalam teorinya pelatihan kapal harus dilakukan secara terjadwal, akan tetapi pada kenyataannya hal ini sulit sekali dilakukan karena alasan padatnya operasional kapal dan juga terkadang waktunya

tersedia akan tetapi cuaca yang tidak mendukung. Sehingga latihan menghadapi keadaan darurat yang dilakukan tidak dapat dilakukan dengan sebenar-benarnya sehingga sudah pasti tidak mencapai tujuan dan maksud dari latihan menghadapi keadaan darurat, dikarenakan tidak dapat dilakukan secara terjadwal. Ini menyebabkan ABK tidak begitu terampil dalam menggunakan alat-alat keselamatan. Dalam situasi seperti ini kita tidak tahu apa yang akan terjadi apabila tiba-tiba suatu keadaan yang darurat berlaku.

Dalam urutan susunan awak kapal, ABK terdiri dari perwira dan *rating*. Perwira bertugas untuk memastikan pekerjaan dapat dilaksanakan dengan baik dan mengawasi kerja dari *rating* agar operasi kapal dapat berjalan lancar. Tanpa adanya kontrol dari perwira, maka *rating* yang bertugas sebagai pelaksana lapangan akan bekerja dengan seenaknya sendiri tanpa mengikuti prosedur yang ada. Walaupun sebelum memulai suatu pekerjaan diadakan *toolbox meeting* dan *risk assessment* yang menyebutkan beberapa hal tentang prosedur yang harus dilakukan secara bertahap sebelum memulai suatu pekerjaan dan harus sesuai dengan urutannya. Untuk itu selama proses penyelesaian pekerjaan secara tidak langsung akan terkontrol oleh sistem kerja tersebut. Jika tahapan-tahapan tersebut diabaikan maka akan mengakibatkan banyaknya kecelakaan kerja yang terjadi di atas kapal.

**b. Kurangnya pengawasan dalam latihan-latihan keadaan darurat**

Perwira tidak secara ketat mengawasi atau menegakkan pelaksanaan latihan keadaan darurat, sehingga tidak ada insentif untuk memastikan bahwa semua orang berpartisipasi dengan serius. Kurangnya pengawasan dan penegakan adalah faktor penting dalam masalah pelaksanaan latihan keadaan darurat yang kurang optimal di atas kapal MV LIFT TIDE II. Ini mengacu pada kurangnya pemantauan dan penegakan dari perwira terhadap pelaksanaan latihan keadaan darurat, yang dapat mengurangi insentif untuk semua orang agar berpartisipasi dengan serius. Berikut penjelasannya:

- 1) Pengawasan merujuk pada pemantauan rutin dan efektif terhadap latihan keadaan darurat yang dilakukan di kapal. Jika perwira tidak memiliki sistem pengawasan yang baik, maka pelaksanaan latihan bisa terabaikan atau tidak dimonitor dengan baik.

- 2) Penegakan aturan berarti menerapkan sanksi atau tindakan tegas terhadap mereka yang tidak mematuhi peraturan latihan keadaan darurat. Jika perwira tidak melaksanakan aturan ini secara konsisten, maka orang mungkin tidak merasa ada konsekuensi nyata untuk ketidakpatuhan.
- 3) Tanpa pengawasan yang efektif dan penegakan aturan, awak kapal dan penumpang mungkin tidak merasa termotivasi untuk berpartisipasi dengan serius dalam latihan keadaan darurat. Mereka mungkin menganggapnya sebagai tugas yang tidak penting atau tidak perlu diindahkan.
- 4) Tanpa penegakan yang tegas, orang mungkin tidak memahami konsekuensi serius yang dapat timbul dari ketidakpatuhan terhadap latihan keadaan darurat. Mereka mungkin meremehkan risiko dan merasa bahwa tidak akan ada dampak negatif jika mereka tidak mengikuti latihan.
- 5) Jika perwira tidak memprioritaskan keselamatan dan kesadaran keselamatan di dalam organisasi mereka, maka pengawasan dan penegakan aturan terkait latihan keadaan darurat mungkin tidak menjadi fokus utama.

## 2. **ABK (Anak Buah Kapal) yang kurang serius atau responsif saat dilaksanakannya latihan-latihan keadaan darurat di atas kapal MV. LIFT TIDE II.**

Analisis penyebabnya sebagai berikut:

### a. **Kurangnya semangat ABK dalam mengikuti keadaan darurat di atas kapal MV. LIFT TIDE II**

Setiap Pimpinan di atas kapal dituntut untuk melaksanakan prosedur keselamatan yang benar dan baik di atas kapal untuk kelancaran operasional kapal. Keselamatan kerja yang dicapai dari suatu pekerjaan dapat ditentukan oleh faktor manusia atau tenaga pelaksana dan peralatan pendukung yang digunakan dalam keselamatan kerja tersebut. Masih ada ABK yang tidak mau serius membaca atau mempelajari buku-buku petunjuk mengenai

prosedur keselamatan kerja yang harus dilaksanakan di kapal dari perusahaan maupun dari pencharter kapal.

Motivasi untuk mengikuti latihan keselamatan (*drill*) sangat penting bagi ABK. Bila sudah ada motivasi dalam diri ABK tersebut suatu pekerjaan yang berat pun menjadi ringan dan pekerjaan yang dilakukan itu akan mempunyai hasil yang baik, karena dikerjakan dengan senang hati. Motivasi timbul dari dalam diri ABK, akan tetapi seringkali seorang ABK tidak mempunyai motivasi untuk melakukan suatu kegiatan maupun tugasnya. Jadi ABK ini hanya datang mengikuti latihan keselamatan di atas kapal akan tetapi tidak serius dalam menjalankan rangkaian latihan tersebut. Dalam hal ini atasan harus dapat memberikan motivasi kepada awak kapal ini agar dapat melakukan suatu pekerjaan dengan baik.

**b. Kurangnya kepedulian ABK terhadap faktor keselamatan**

Rangkaian prosedur penanganan keadaan darurat belum dilaksanakan dengan baik karena kurangnya kepedulian ABK akan pentingnya memahami cara penanganan keadaan darurat yang setiap saat dapat terjadi di kapal. Kepedulian ABK merupakan sebuah sikap keterhubungannya dengan prosedur kerja keadaan darurat dan tim kerjanya, sebuah empati bagi ABK untuk membantu tim kerjanya

Dalam hal ini yang menyebabkan ABK kurang peduli terhadap keadaan darurat salah satunya karena rendahnya kesadaran ABK untuk bertindak disiplin. Hal inilah yang membuat ABK melakukan pelanggaran–pelanggaran atau kesalahan yang sama. Pada dasarnya mereka mengetahui prosedur maupun peraturan yang berlaku, namun karena rendahnya kesadaran ABK yang membuat mereka mengabaikan peraturan tersebut. Namun seharusnya mereka menyadari bahwa tindakan tersebut akan sangat membahayakan bagi jiwa mereka saat bekerja.

ABK tidak cukup menyadari pentingnya latihan keadaan darurat dan dampak serius dari ketidaksiapan dalam menghadapi situasi darurat. Kurangnya pemahaman ini dapat mengurangi motivasi untuk berpartisipasi dalam latihan atau melibatkan diri secara aktif. Kurangnya kesadaran keselamatan adalah salah satu penyebab utama masalah pelaksanaan latihan



keadaan darurat yang kurang optimal di atas MV. LIFT TIDE II. Ini terkait dengan ketidakpahaman atau minimnya pemahaman ABK tentang pentingnya latihan keadaan darurat dan konsekuensi serius yang dapat timbul dari ketidaksiapan dalam menghadapi situasi darurat. ABK tidak memahami sepenuhnya risiko yang terkait dengan perjalanan laut dan potensi kejadian darurat seperti kebakaran, kerusakan mesin, kebocoran, atau bahkan tenggelamnya kapal. Mereka mungkin memiliki persepsi yang salah bahwa situasi darurat adalah hal yang jarang terjadi.

## **A. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH**

### **1. Alternatif Pemecahan Masalah**

#### **a. Pelaksanaan latihan-latihan keadaan darurat yang kurang optimal di atas kapal MV. LIFT TIDE II**

Alternatif pemecahan masalahnya yaitu:

##### **1) Melaksanakan latihan penggunaan alat keselamatan secara maksimal**

Untuk dapat meningkatkan keterampilan ABK di atas kapal maka perlu diadakan pelatihan keselamatan (*drill*) di atas kapal secara terjadwal. Pelatihan ini juga dipersyaratkan dalam SCTW 1978 amandemen 2010 chapter VI/1 dan chapter VI/3. Selain pelatihan di atas kapal, pelatihan juga dapat dilakukan sebelum *crew* naik ke kapal. Disini perusahaan memberikan sponsor bagi awak kapal untuk mengikuti pelatihan keselamatan dengan tujuan untuk menunjang tugasnya di atas kapal. Pelatihan yang disponsori oleh perusahaan ini sama dengan penyegaran bagi *crew* yang akan kembali bekerja, karena beberapa *crew* sudah lama istirahat di rumah. Dengan adanya pelatihan sebelum naik/*join* di kapal dan dilanjutkan dengan pelatihan keselamatan (*drill*) di atas kapal, maka keterampilan ABK dalam penggunaan alat keselamatan akan menjadi lebih baik.

Pelaksanaan pelatihan yang telah dijadwalkan oleh perusahaan, Nahkoda sebagai penanggung jawab tertinggi di kapal bertanggung jawab pelaksanaannya dimana kegiatan tersebut benar-benar terlaksana dan serius bukan hanya kegiatan seremonial atau kegiatan rutin saja. Pelaksanaan *drill* tersebut tersebut Nahkoda wajib memberikan penilaian pelaksanaan sehingga kegiatan drill tersebut menghasilkan nilai. Bagi ABK yang melaksanakan drill dengan tidak serius Nahkoda wajib menegur dan memperingati ABK tersebut dan apabila dalam pelaksanaan berikutnya ABK tersebut masih tidak serius Nahkoda bisa menggunakan hak prerogatif untuk mengganti ABK tersebut dengan mengajukan surat kepada Perusahaan. Dengan demikian setiap pelaksanaan drill yang dilaksanakan dengan serius dan benar sehingga akan menghasilkan output ABK terampil dalam menggunakan alat keselamatan di kapal.

a) Pelaksanaan Latihan

- (1) Latihan harus dilaksanakan sepanjang memungkinkan seolah-olah ada keadaan darurat sebenarnya.
- (2) Setiap anggota kru harus berpartisipasi di dalam paling tidak satu latihan meninggalkan kapal dan satu latihan kebakaran setiap bulan. Latihan kru ini berlangsung dalam 24 jam dari saat kapal meninggalkan pelabuhan bila 25% dari kru belum berpartisipasi dalam latihan untuk meninggalkan kapal dan kebakaran di atas kapal tersebut pada bulan terdahulu. Ketika kapal digunakan untuk pertama kalinya, setelah modifikasi atas karakter utama atau ketika kru baru dilibatkan, latihan ini harus dilaksanakan sebelum berangkat. Pemerintah (*the administration*) mungkin menerima pengaturan-pengaturan lain yang paling tidak setara dengan kelas-kelas kapal untuk mana latihanlatihan ini tidak dapat dilaksanakan.

b) Pelatihan dan instruksi di atas kapal

- (1) Pelatihan di kapal dan petunjuk dalam penggunaan peralatan penyelamatan jiwa di kapal termasuk peralatan pelampung

keselamatan dan dalam penggunaan peralatan pemadam kebakaran di kapal harus di berikan sesegera mungkin namun paling lambat 2 minggu setelah bergabung sebagai anggota ABK. Namun jika anggota kru pada tugas yang dijadwalkan secara rutin di kapal, pelatihan tersebut harus diberikan selambat-lambatnya 2 minggu setelah saat pertama kali bergabung dengan kapal. Instruksi untuk menggunakan peralatan pemadam kebakaran kapal, peralatan keselamatan, dan penyelamatan di laut harus diberikan dalam interval waktu yang sama dengan latihan. Instruksi individu mencakup bagian-bagian berbeda-beda pada peralatan keselamatan dan pemadaman kebakaran, tetapi semua peralatan keselamatan dan pemadam kebakaran harus dicakup dalam suatu jangka waktu 2 bulan.

- (2) Setiap ABK harus diberikan instruksi yang mencukupi namun tidak dibatasi pada hal-hal sebagai berikut :
  - (a) Pengoperasian dan penggunaan rakit penolong yang dapat dikembangkan di kapal.
  - (b) Masalah *hypotermia*, pemberian pertolongan pertama terhadap *hypotermia* dan prosedur pertolongan pertama lain yang memadai.
  - (c) Instruksi khusus yang diperlukan untuk penggunaan alat-alat penolong di kapal dalam keadaan cuaca dan laut yang buruk.
  - (d) Pengoperasian dan penggunaan peralatan pemadam kebakaran.
- (3) Pelatihan di atas kapal dalam penggunaan rakit penolong (*liferafts*) diluncurkan dengan derek dan akan berlangsung pada interval tidak lebih dari empat bulan setiap kapal yang dilengkapi dengan peralatan semacam itu. Bila dapat dilaksanakan pelatihan ini mencakup penggelembungan dan penurunan rakit penolong (*liferafts*). Rakit penolong (*liferafts*)

ini merupakan rakit penolong (*liferafts*) khusus yang dimaksudkan untuk tujuan pelatihan saja, yang bukan merupakan bagian dan peralatan keselamatan jiwa kapal, rakit penolong semacam itu harus ditandai dengan jelas.

(4) Ketentuan-ketentuan dari *International Labour Organization* (ILO) tentang Pencegahan kecelakaan di atas kapal di laut dan di pelabuhan, tugas-tugas dan kewajiban umum Nakhoda adalah :

- (a) Nakhoda harus menerbitkan pemberitahuan atau peringatan- peringatan yang tepat (*appropriate notice*) dan instruksi-instruksi dalam bentuk yang jelas dan mudah di pahami dan dalam bahasa yang mudah dimengerti oleh seluruh ABK dan memeriksa dengan betul bahwa instruksi - instruksi tersebut telah dimengerti.
- (b) Nakhoda harus melakukan penyelidikan atas semua kecelakaan atau kejadian-kejadian yang nyaris mencelakakan dan mencatat serta melaporkannya sesuai dengan Undang-undang dan peraturan-peraturan nasional yang berlaku dan prosedur pelaporan yang dibuat oleh pemilik kapal (*owner*).
- (c) Nakhoda harus memastikan agar perlengkapan keselamatan (*safety equipments*), termasuk semua perlengkapan darurat pelindungnya (*emergency and protective equipments*) dirawat dan disimpan dengan baik serta siap pakai setiap saat.
- (d) Nakhoda harus memastikan agar semua latihan dan kewajiban berkumpul yang telah ditentukan oleh Negara (*statutory drills and musters*) dilaksanakan dengan sungguh-sungguh (*realistic*), efektif dan konsisten dengan jarak waktu/interval yang di syaratkan dan sesuai dengan ketentuan-ketentuan serta peraturan-peraturan yang berlaku.

- (e) Nakhoda harus memastikan agar latihan-latihan praktis dan teoritis dimasukkan dalam prosedur-prosedur penanganan keadaan darurat. Penggunaan perlengkapan darurat khusus apapun yang ada di kapal harus diperagakan kepada ABK setiap selang waktu yang teratur.
- (f) Jika memang tidak bertentangan dalam Undang-undang serta ketentuan praktis pemerintah negara bendera kapal (nasional), Nakhoda harus memastikan agar di angkat satu / lebih perwira kapal yang bertugas sebagai perwira keselamatan (*safety officer*) yang tugas-tugasnya tertera didalam penjelasan tugas-tugas dan tanggung jawab umum perwira keselamatan. Perwira keselamatan di kapal harus menjamin terselenggaranya perawatan dan pemeliharaan terhadap peralatan keselamatan di atas kapal agar dapat dipergunakan ketika dalam keadaan darurat.

## **2) Meningkatkan pengawasan selama proses latihan-latihan keadaan darurat**

Meningkatkan pengawasan selama proses latihan-latihan keadaan darurat adalah langkah penting dalam memastikan efektivitas dan keamanan pelatihan untuk menghadapi situasi darurat. Ini berlaku terutama dalam konteks pelatihan untuk situasi-situasi seperti kebakaran, gempa bumi, bencana alam, atau insiden-insiden serius lainnya.

Berikut adalah beberapa penjelasan tentang mengapa meningkatkan pengawasan penting selama proses latihan-latihan keadaan darurat:

- a) Meningkatkan pengawasan dapat membantu memastikan bahwa peserta pelatihan tidak menghadapi risiko yang tidak perlu selama latihan. Keadaan darurat sering melibatkan situasi berbahaya, dan pengawasan yang baik dapat membantu mencegah cedera atau kecelakaan yang tidak diinginkan.

- b) Dengan pengawasan yang lebih baik, instruktur atau penilai dapat lebih mudah memantau kemampuan peserta dalam mengatasi situasi darurat. Ini memungkinkan mereka untuk memberikan umpan balik yang lebih akurat dan membantu peserta meningkatkan keterampilan mereka.
- c) Pengawasan yang cermat juga dapat membantu mengidentifikasi kelemahan atau masalah dalam rencana darurat atau pelaksanaan prosedur. Ini memungkinkan untuk melakukan perbaikan yang diperlukan dalam persiapan atau pelatihan berikutnya.
- d) Dengan pengawasan yang baik, latihan-latihan keadaan darurat dapat disimulasikan secara lebih realistis. Ini bisa mencakup pemantauan terhadap reaksi psikologis peserta, seperti stres atau panik, yang dapat menjadi bagian penting dari situasi darurat sebenarnya.
- e) Pengawasan yang ketat juga dapat melindungi instruktur atau pengawas dari risiko. Mereka harus tetap waspada terhadap situasi dan dapat memberikan bantuan segera jika diperlukan.
- f) Pengawasan yang efektif dapat membantu memastikan bahwa latihan berjalan sesuai rencana, sehingga waktu dan sumber daya tidak terbuang sia-sia. Ini penting terutama dalam pelatihan yang melibatkan banyak peserta atau skenario yang rumit.

**b. ABK (Anak Buah Kapal) yang kurang serius atau responsif saat dilaksanakannya latihan-latihan keadaan darurat di atas kapal MV. LIFT TIDE II**

Alternatif pemecahan masalahnya yaitu:

**1) Memberikan motivasi kepada ABK dalam mengikuti latihan-latihan keadaan darurat**

Memberikan motivasi kepada ABK dalam mengikuti latihan-latihan keadaan darurat di kapal adalah aspek penting dari manajemen keselamatan dan pelatihan maritim. ABK adalah bagian integral dari kru kapal dan harus siap menghadapi situasi darurat yang mungkin

terjadi di laut. Berikut adalah beberapa cara untuk memberikan motivasi kepada ABK dalam mengikuti latihan-latihan keadaan darurat:

a) Kesadaran akan Risiko

Menunjukkan kepada ABK betapa pentingnya memiliki kesiapan darurat di laut. Jelaskan risiko yang dapat terjadi, seperti kebakaran, kebocoran, atau cuaca buruk, dan bagaimana pelatihan dapat membantu mereka melindungi diri dan kapal.

b) Edukasi

Memberikan pendidikan tentang pentingnya latihan keadaan darurat dan bagaimana pelatihan tersebut dapat membantu mereka mengatasi situasi darurat dengan lebih baik. Ini bisa mencakup demonstrasi dan penyuluhan tentang penggunaan peralatan keselamatan.

c) Manfaat Pribadi

Menekankan manfaat pribadi yang dapat diperoleh ABK dari pelatihan ini, seperti meningkatkan kemampuan dan keterampilan, yang dapat meningkatkan peluang pekerjaan di masa depan atau memberikan kepercayaan diri dalam menghadapi risiko di laut.

d) Komitmen Pemimpin

Memastikan Nakhoda mendukung pelatihan dan menunjukkan komitmen mereka terhadap keselamatan ABK. Dengan pemimpin yang mendukung, ABK lebih mungkin merasa termotivasi untuk mengikuti latihan.

e) Penghargaan dan Pengakuan

Memberikan penghargaan atau pengakuan kepada ABK yang menunjukkan komitmen dan prestasi dalam latihan keadaan darurat. Ini bisa berupa sertifikat, penghargaan, atau pengakuan khusus.

f) Latihan Praktis

Menyediakan pelatihan yang praktis dan terstruktur yang mencakup skenario-skenario nyata yang mungkin terjadi di laut. Latihan yang relevan akan membuat ABK merasa lebih siap dan termotivasi.

g) Latihan Berkala

Memastikan pelatihan berlanjut dan berkala, sehingga ABK terus mengasah keterampilan mereka. Latihan yang rutin akan membantu mereka merasa lebih percaya diri dalam menghadapi situasi darurat.

h) Tim Kerja yang Solid

Membangun hubungan yang kuat antara ABK dan kru lainnya adalah kunci untuk motivasi. Ketika mereka merasa sebagai bagian dari tim yang solid, mereka lebih mungkin merasa termotivasi untuk berkolaborasi dalam situasi darurat.

i) Simulasi Realistis

Membuat latihan se-realistis mungkin agar ABK benar-benar merasa seperti mereka berada dalam situasi darurat. Ini dapat membantu mereka mengembangkan reaksi yang lebih tepat dan efektif.

j) Evaluasi Diri

Mendorong ABK untuk mengevaluasi diri mereka sendiri setelah setiap latihan dan mengidentifikasi area yang perlu ditingkatkan. Ini dapat memotivasi mereka untuk terus belajar dan berkembang.

Dengan memberikan motivasi yang tepat kepada ABK dan memastikan mereka memahami pentingnya latihan keadaan darurat, maka dapat meningkatkan tingkat kesiapan dan keselamatan kapal di laut. Keselamatan di laut adalah prioritas utama, dan ABK yang termotivasi akan lebih siap untuk menghadapi situasi darurat yang mungkin timbul.

**2) Meningkatkan peran Perwira dalam membina kedisiplinan ABK untuk mengikuti latihan keadaan darurat**



Perusahaan harus melakukan pembinaan secara langsung terhadap pengawas maupun para perwira di kapal untuk meningkatkan pemahaman, kesadaran terhadap pelaksanaan prosedur keselamatan kerja. Pembinaan-pembinaan yang harus dilakukan perusahaan berupa pelaksanaan kebijakan *ISM Manual* seperti *Safety Familiarization*, *Permit To Work System*, *Job Safety Analysis*, *Safety Check List*, *Tool Box Meeting*, *Ship Safety Meetings*, *Safety Training*, *Persentation*, *Safety Video* dan tanya jawab seputar prosedur keselamatan kerja, yang dinilai masih terasa asing bagi para pelaut pemula atau pelaut yang belum berpengalaman.

Pemberian contoh bagaimana cara membuat atau melaksanakan prosedur-prosedur dan akibatnya kalau tidak melaksanakan prosedur keselamatan kerja tersebut. Dengan demikian akan meningkatkan kesadaran atas pentingnya prosedur keselamatan kerja tersebut sehingga dapat menumbuhkan rasa tanggung jawab seperti sebelum melakukan pekerjaan terlebih dahulu mengadakan *Tool Box Meeting* dan pengisian *check list form* sebagai laporan pengawasan dalam pelaksanaan prosedur keselamatan kerja tersebut.

Adapun contoh penanganan keadaan darurat yang harus diketahui ABK diantaranya yaitu :

a) Penanganan kebakaran/ledakan (*firing/explosion*)

Jika terjadi kebakaran diatas kapal maka setiap orang diatas kapal yang pertama kalinya lihat ada kebakaran harus melaporkan peristiwa itu pada mualim jaga di anjungan. Mualim jaga selalu memonitor perubahan usaha pemadaman kebakaran. Jika kebakaran itu tidak bisa diatasi dengan alat pemadam portable maka gunakan perlengkapan pemadam kebakaran tetap.

Kondisi ini memerlukan peran semua anak buah kapal, maka atas perintah Nakhoda isyarat kebakaran harus dibunyikan dengan alarm atau bel satu pendek dan satu panjang dengan cara terus-terusan.

Tata cara khusus dalam prosedur Kondisi Darurat yang perlu dilakukan diantaranya :

- (1) Sirine bahaya dibunyikan (internal dan eksternal)
- (2) Regu-regu pemadam kebakaran yang berkaitan siap dan mengetahui tempat kebakaran
- (3) Ventilasi, pintu-pintu kebakaran otomatis, pintu-pintu kedap air ditutup
- (4) Lampu-lampu deck dinyalakan
- (5) Posisi kapal ada di kamar radio dan diperbarui apabila ada perubahan.

b) Meninggalkan kapal (*abandon ship*)

Jika terjadi keadaan darurat harus meninggalkan kapal, tatacara khusus dalam prosedur Kondisi Darurat yang perlu dilakukan diantaranya :

- (1) Bunyikan sirine bahaya (internal dan eksternal).
- (2) Siap-siap dalam kondisi darurat.
- (3) Pintu-pintu kedap air ditutup.
- (4) Nakhoda dan kamar mesin diberi tahu.
- (5) Berkumpul di sekoci/rakit penolong (meninggalkan kapal) dengan mendengarkan sirine sinyal berkumpul untuk meninggalkan kapal, misalnya kapal akan terbenam yang dibunyikan atas perintah Nakhoda.
- (6) Awak kapal berkumpul di deck sekoci (tempat yang telah ditetapkan dalam sijil darurat).

c) Orang Jatuh ke Laut (*Man Over Board*)

Tata cara khusus dalam prosedur Kondisi Darurat yang perlu dilakukan diantaranya :

- (1) Lemparkan pelampung yang telah diperlengkapi dengan lampu apung dan asap sedekat orang yang jatuh.

- (2) Upayakan orang yang jatuh terlepas dari bentrokan kapal dan baling baling.
- (3) Posisi dan letak pelampung dilihat.
- (4) Mengatur olah gerak kapal untuk membantu/mendekati korban (apabila tempat untuk mengatur gerak cukup)
- (5) Tugaskan seorang untuk menangani orang yang jatuh agar tetaplah terlihat.
- (6) Bunyikan 3 (tiga) suling panjang dan diulang sesuai keperluan.
- (7) Regu penolong siap di sekoci.
- (8) Letak atau posisi kapal relatif pada orang yang jatuh di plot.
- (9) Posisi kapal ada di kamar radio dan diperbarui apabila ada pergantian.

Untuk memastikan rangkaian prosedur penanganan keadaan darurat dilaksanakan dengan benar maka perlu adanya pembinaan dan pengawasan. Pembinaan berarti usaha, tindakan dan kegiatan yang digunakan secara berdayaguna dan berhasil guna untuk memperoleh hasil yang baik. Dalam hal ini pembinaan adalah suatu usaha dan kegiatan yang dilakukan untuk meningkatkan apa yang sudah ada kepada yang lebih baik (sempurna) baik terhadap yang sudah ada (yang sudah dimiliki).

## **2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah**

### **a. Pelaksanaan latihan-latihan keadaan darurat yang kurang optimal di atas kapal MV. LIFT TIDE II**

#### **1) Melaksanakan latihan penggunaan alat keselamatan secara maksimal**

Keuntungan:

ABK akan mendapatkan pemahaman yang lebih mendalam tentang cara menggunakan peralatan keselamatan di kapal, seperti pelampung, alat pemadam kebakaran, dan peralatan penyelamatan lainnya. Ini dapat

meningkatkan kemampuan mereka untuk bertindak secara efektif dalam situasi darurat.

Kerugian:

Melaksanakan latihan keselamatan yang lebih mendalam mungkin memerlukan waktu dan sumber daya tambahan. Ini bisa mengganggu jadwal pelayaran dan menghabiskan biaya tambahan.

**2) Meningkatkan pengawasan selama proses latihan-latihan keadaan darurat**

Keuntungan:

- a) Dengan pengawasan yang lebih baik selama latihan, instruktur atau pengawas dapat memberikan bimbingan langsung kepada ABK dan memastikan mereka melakukan latihan dengan benar.
- b) Pengawasan yang cermat dapat membantu mengidentifikasi kelemahan atau area yang perlu ditingkatkan dalam pelaksanaan latihan.

Kerugian:

Bergantung terlalu banyak pada pengawasan eksternal dapat membuat ABK kurang mandiri dalam mengatasi situasi darurat. Mereka mungkin menjadi terlalu bergantung pada instruksi dari luar.

**b. ABK (Anak Buah Kapal) yang kurang serius atau responsif saat dilaksanakannya latihan-latihan keadaan darurat di atas kapal**

**1) Memberikan motivasi kepada ABK dalam mengikuti latihan-latihan keadaan darurat**

Keuntungan:

- a) Dengan memberikan motivasi yang tepat, ABK dapat lebih memahami risiko dan bahaya yang terkait dengan situasi darurat. Ini dapat meningkatkan kesadaran mereka tentang pentingnya latihan keadaan darurat.
- b) Motivasi yang baik dapat membangkitkan rasa keterlibatan dan

kepedulian ABK terhadap keselamatan.

- c) ABK yang termotivasi kemungkinan akan memiliki kemampuan reaksi yang lebih baik dalam situasi darurat, sehingga meningkatkan keselamatan keseluruhan di kapal.

Kerugian:

Tidak semua ABK mungkin merespon dengan baik terhadap motivasi eksternal. Beberapa dari mereka mungkin memiliki masalah pribadi atau motivasi internal yang rendah yang sulit diatasi oleh upaya motivasi luar.

## **2) Meningkatkan peran Perwira dalam membina kedisiplinan ABK untuk mengikuti latihan keadaan darurat**

Keuntungan:

- a) Dengan meningkatkan peran mereka dalam membina kedisiplinan ABK, mereka dapat memastikan bahwa semua ABK mengikuti latihan dengan serius.
- b) Perwira dapat mengambil tindakan langsung terhadap ABK yang tidak patuh, seperti memberikan sanksi atau tindakan disiplin lainnya. Ini dapat mendorong ABK untuk lebih serius mengikuti latihan.
- c) Dengan melibatkan perwira, masalah ketidakseriusan atau ketidakresponsifan ABK dapat ditangani secara langsung dan spesifik.

Kerugian:

Perwira juga memiliki tugas dan tanggung jawab lainnya di kapal. Meningkatkan peran mereka dalam mengatasi masalah ketidakseriusan ABK dapat mengganggu pelaksanaan tugas-tugas mereka yang lain.

### **3. Pemecahan Masalah yang Dipilih**

- a. Pelaksanaan latihan-latihan keadaan darurat yang kurang optimal di atas kapal MV. LIFT TIDE II**

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka pemecahan yang dipilih yaitu meningkatkan pengawasan selama proses latihan-latihan keadaan darurat.

- b. ABK (Anak Buah Kapal) yang kurang serius atau responsif saat dilaksanakannya latihan-latihan keadaan darurat di atas kapal MV. LIFT TIDE II**

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka pemecahan yang dipilih yaitu meningkatkan peran Perwira dalam membina kedisiplinan ABK untuk mengikuti latihan keadaan darurat

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan pembahasan pada Bab sebelumnya, maka Penulis mengambil beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Pelaksanaan latihan-latihan keadaan darurat yang kurang optimal di atas kapal MV. LIFT TIDE II disebabkan kurangnya keterampilan ABK dalam menggunakan peralatan keselamatan dan kurangnya pengawasan dalam latihan-latihan keadaan darurat.
2. ABK (Anak Buah Kapal) yang kurang serius atau responsif saat dilaksanakannya latihan-latihan keadaan darurat di atas kapal disebabkan kurangnya semangat ABK dalam mengikuti keadaan darurat di atas kapal dan kurangnya kepedulian ABK terhadap faktor keselamatan.

#### **B. SARAN**

Berdasarkan uraian pada kesimpulan di atas, maka untuk meningkatkan keterampilan anak buah kapal dalam menghadapi keadaan darurat penulis menyarankan sebagai berikut :

1. **Pelaksanaan latihan-latihan keadaan darurat yang kurang optimal di atas kapal MV. LIFT TIDE II**
  - a. *Safety Officer* seharusnya melaksanakan latihan penggunaan alat keselamatan secara maksimal sehingga semua ABK terampil dalam mengoperasikan peralatan keselamatan saat terjadi keadaan darurat.

- b. *Safety Officer* hendaknya meningkatkan pengawasan selama proses latihan-latihan keadaan darurat untuk memastikan latihan-latihan keadaan darurat dilaksanakan secara maksimal.

**2. ABK (Anak Buah Kapal) yang kurang serius atau responsif saat dilaksanakannya latihan-latihan keadaan darurat di atas kapal MV. LIFT TIDE II.**

- a. Mualim I didukung dengan Nakhoda hendaknya dapat memberikan motivasi kepada ABK dalam mengikuti latihan-latihan keadaan darurat
- b. Meningkatkan peran Perwira dalam membina kedisiplinan ABK untuk mengikuti latihan keadaan darurat



## DAFTAR PUSTAKA

- Hasibuan Malayu SP. (2006). *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta, Bumi Aksari.
- IMO. (2009). *Safety of Life at Sea (SOLAS)*. IMO Publication. London
- IMO. (2014). *Standard Certification and Watchkeeping for Seafarers, (STCW) 1978, Amandement 2010*, IMO Publication
- Poesprodjo. (2007). *Pemahaman Dalam Berorganisasi*. Jakarta, Graha Indonesia
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 194 Ayat (3) Tentang *Pelayaran*
- Samsudin. (2005). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Bandung : Pustaka Setia
- Winardi. (2000). *Manajer Dan Manajemen*. Bandung, citra aditya bakti
- Yatim, Rozaimi. (2003). *Kodefikasi Manajemen Keselamatan Internasional (ISM Code)*, Jakarta, Penerbit Yayasan Bina Citra Samudra.
- Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974 Consolidated 2008, Amandemen 2008 Bab III*  
Peraturan 19

### **LAMPIRAN:**

1. MV. LIFT TIDE II Ship Particular.
2. Dokumentasi PRF (Participation Record Form) Fire & Abandon Ship -- Boat Drill  
June 2023.
3. MV. LIFT TIDE II Emergency Station Bill list.
4. Foto dokumentasi latihan Sekoci penolong di atas kapal MV. LIFT TIDE II



# Tidewater Marine

## LIFT TIDE II

### SHIP'S PARTICULARS:

Characteristics		
Length Overall.....	216.5 ft	66.0 m
Breadth Moulded.....	65.6 ft	20.0 m
Depth Moulded.....	18.0 ft	5.5 m
Maximum Draft.....	14.1 ft	4.3 m
Freeboard.....	3.9 ft	1.2 m
Displacement at Loadline.....	3790.0 t	3851.0 t
Deadweight.....	1625 t	1651.0 t
Clear Deck Space.....	90 x 64 ft	27.6 x 19.4 m
Deck Strength.....	1024.0 lb/sq.ft	5.0 t/sq. m
Minimum Height.....	75.8 ft	23.1 m
Capacities		
Deck Cargo.....	394 t	400.0 t
Cargo Water.....	309,827 gal	1,202.0 t
Fuel Oil.....	123,402 gal	465.7 t
Portable water.....	151,809 gal	574.6 t
Lube Oil.....	5,284 gal	18.4 t
Bulk Tanks (0) Total.....	0.0 ft	0.0 m <sup>3</sup>
Drilling Fluid (0 bbl/gal).....	0 bbl	0.0 m <sup>3</sup>
Machinery		
Main Engines..... (4)	CAT 3512C x 4	
Horsepower.....	8732	
Propellers..... (2)	SCHOTTEL SRP 1515, FIXED	
Z-Drive.....	Yes	
Primary Generators.....	1405 kW 690 V 60 Hz	
Emergency Generator..... (1)	122 kW 440 V 60 Hz	
Driven by.....	VOLVO PENTA D7A T RC	
Bow Thruster.....	SCHOTTEL STT3, FIXED	
Driven by.....	800 kW EL MOTOR	
Thrust (Max).....	13 ft	12.2 t
Performance		
(assuming fair weather)		
Speed Vs Fuel Consumption		
Maximum.....	about 13 knots	about 285 gph
Transfer Rates		
Cargo Water.....	660 gpm @ 295 ft	150.0 t/h @ 90.0 m
Fuel Oil.....	880 gpm @ 295 ft	170.0 t/h @ 90.0 m
Registration		
Flag.....	Vanuatu	
Port of Registry.....	PORT VILA	
Call Sign.....	YVTH4	
Official Number.....	2218	
IMO Number.....	9663049	
MMSI NUMBER.....	577155000	
HBOP Number.....	57715510	
IMN Number.....	457715510	
Class Number.....	2590902	
Hull Number.....	YX3162	
Tow and Anchor Handling		
Tugger..... (2)	MACGREGOR	
Line Pull.....	11,025 lbs	
Vessel Mooring		
Windlass.....	MACGREGOR	
Anchors..... (2)	2640 KG	
4-Point Mooring.....	MACGREGOR	
Bow Winch..... (2)	MACGREGOR	
Cable Capacity (per drum).....	1500M of 52MM	
Stern Winch.....	MACGREGOR	
Cable Capacity (per drum).....	1500M of 52MM	
Bow Anchors..... (2)	DELTA FLIPPERS	
Stern Anchors..... (2)	DELTA FLIPPERS	
Accommodations		
Staterooms.....	(10)-1 Man (7)-2 Men	
	(9)-4 Men	
Hospital.....	Yes	
Galley.....	28	
Air Conditioning/Heating.....	Yes	
Electronics		
Radar(s).....	FURUNO S, X band	
Radio(s).....	VHF FURUNO x 3	
	TLX - 1	
Depth Sounder.....	1	
Loudhailer.....	1	
Magnetic Compass.....	1	
Gyro Compass.....	3	
DGPS.....	2	
Doppler Log.....	1	
NAVTEX.....	1	
GMDSS.....	1	
EPRB.....	1	
Auto PIOL.....	1	

## Participation Record Form



Vessel/Base: Lift Tide 2  
Master (if applicable): John Bane  
Instructor (if applicable): R.M.Kartiik  
Auditor (if applicable):  
Description

Date: 01 June 23

### Fire and Abandonship Drill

#### 1) Fire Drill

1100 - G.A Sounded. Crew mustered at Muster Station and all accounted for, waiting for further instruction.

1102- Simulated Fire in Engine Room . All crew proceed to their respective station.

1104- Fire Team 1 start suited-up Fire Man's Outfit and SCBA / Fire Team 2 start laying-out hoses. Engineer's shut off inlet blowers and isolates power supply at the fire scene and in the adjacent area. Fire Team 1 ready to Fight the Fire in the EMERGENCY GENERATOR ROOM. BA Press. 300 Bars.

1106- Fire Team 2 Start boundary cooling to the Adjacent Area. Fire Team 1 Approaching to the Fire SCENE. Fire Team 1 start fighting the fire using Fire Hoses.

1110- Fire is under control. Bosun standby at the fire scene for fire watch for possible re-ignition. Engineer's and Fire team 2 check for heat transfer to the adjacent area, nothing found. Fire team 1 check the cause of fire at the fire scene.

#### 2) Boat Drill

Simulation - All rescue and safety equipment brought from the emergency equipment lockers and the persons designated demonstrate their ability to use the equipment.

All watertight doors which are in use while the vessel is underway operated.

Weather permitting, FRC straps removed, plugs or caps put in place, boat ladders secured in position, painters led forward, and tended, and other lifesaving equipment prepared for use. The motor operated for at least 5 minutes.

Simulated - FRC swung out procedure , The FRC be lowered to the water and the ship's crew explained in the use of the oars or other means of propulsion. Crew properly trained in lowering equipment and make sure it is in proper.

When the vessel in underway,

#### 3) Abandonship Drill

1130- Master announced "ABANDONSHIP 3x" on the PA System.

All Crew proceed to Muster Station, take head count, all accounted for. Crew (with assigned LSA) proceed to their respective life raft stations. Discussed life raft's launching Procedures. Proper use of apparatus in case of imminent danger for a possible and effective rescue and the content of life raft during survival. End of Abandon ship drill.

Check all LSA, found in good condition

Check life jackets lights all working good

### Comments/Feedback

All crew participated and understood

## Participation Record Form



Position	Name	Signature
Master	John Bane	
Chief Mate	Mohamad Arianto	
Chief Mate.	R.Manguesh Kartik	
2nd Mate	Rejin K Paramba	
Chief Engr	Sergiy Remenyak	
2nd Engr	Oleksandr Simonenko	
2nd Engr	Santiago Salinas A	
ETO	Surjit singh verma	
Bosun	Joao Sumbo	
Crane Opt/ AB	June Domingo	
AB	Celestino Petter	
AB	Luis Guala	
AB	Andre Jose	
AB	Miguel Dos Santos	
AB	Jorge Goma	
Oiler	Sebastiao Antonio	
E/R Cadet	Hugo Ventura	
Cook	David Lelo	

## Muster List



M/V LIFT TIDE II

### ALARM SIGNALS

#### GENERAL EMERGENCY

SEVEN SHORT FOLLOWED BY ONE PROLONGED BLAST, REPEATED ON THE SHIPS WHISTLE AND BELLS

#### FIRE ALARM

CONTINUOUS SOUNDING OF ALARM BELLS

#### MAN OVER BOARD

THREE PROLONGED BLASTS ON SHIPS WHISTLE

ABANDON SHIP ONLY ON THE SPECIFIC VERBAL ORDER FROM THE MASTER

CO2 RELEASE ONLY ON THE SPECIFIC VERBAL ORDER FROM THE MASTER

H2S RELEASE ONLY ON THE SPECIFIC VERBAL ORDER FROM THE MASTER

### ACTIONS

MUSTER POINT (SECOND DECK CLOSE TO RESCUE BOAT DECK)

COMMUNICATIONS PORTABLE RADIOS

ON HEARING THE EMERGENCY SIGNAL ALL CREW & OTHER PERSONNEL MUST PROCEED IMMEDIATELY TO THEIR DESIGNATED MUSTER POINT.

ALL PERSONNEL SHOULD BE FAMILIAR WITH THE LOCATION AND USE OF THEIR PERSONAL LIFE SAVING APPLIANCES AS SHOWN IN THE VESSEL'S TRAINING MANUAL.

COPIES OF THE MANUAL ARE AVAILABLE TO ALL PERSONNEL (KEPT IN MESSROOMS).

Title: Muster List

Revision: 01

Revision Date: 13 December 2022

This document is **UNCONTROLLED** when printed.



## LIFT TIDE 2 - STATION BILL

NAME	POSITION	FIRE AND EMERGENCY	ABANDONSHIP	MAN OVERBOARD
R. Marquesh Kariuk	CR. Mstr	ON SCENE COMMANDER	ON SCENE COMMANDER	ON SCENE COMMANDER
Kimothy P. Rejo	2nd Mstr	FLAM LEADER FIRE TEAM / GROUP 2 / MEDICAL TEAM	CHDS RADIO / START PORT MTR	TEAM LEADER MEDICAL TEAM
Santiago Salinas A	2nd ENGR	SHUT OFF ALL VENTS (as ordered) / SHUT AC SYSTEM / CLOSE WATER TIGHT DOORS	PREPARE PORT SIDE FOR LAUNCHING & BRING FIRE LOOKBOOK	STBY ON DECK & START REMOTE START ENGINE
Samuel Singh Verma	ETD	SHUT OFF ALL ELECTRICAL PANELS & ASSIST (O) ENGR	BRING WATER & EXTRA BLANKET TO EMBARKATION STATION	IN CHARGE OF ENGINEERING / LIGHT OPERATION, LIFTING AND LOWERING THE RESCUE BOAT
Pedro Raza Timoteo Pedro	O/yr	DOWNSCA AND FIREMAN SHT (R & L) FIRE FIGHTING TEAM 2)	PREPARE LIFERAFT FOR LAUNCHING	DECK LOOKOUT / ASSIST / INTERFERE WITH RESCUE BOAT ENGINE
Marcelino Sabando	CRANE OPTR	ASSIST FIGHTING OF SCBA AND FIREMAN SHT (FIRE FIGHTING BA TEAM 2 BACK UP TEAM)	COLLECT PARACHUTE FLARE AND CANISTER	OPERATE THE DAVIT
Joao Zau Marumba	SDO	OFFEN / CLOSE VALVES (FIRE TEAM / GROUP 2)	PREPARE EMBARKATION LAUNCHER	PREPARE LIFEBODY WITH LINE AND LIGHTS
Sebastiao Mbocho Ndala	SDO ASST	1 FIRE TEAM / GROUP 2) LAY DOWN HOSES	1 LINE THROWING APPLIANCE	PREPARE EMBARKATION LAUNCHER CLEAR RESCUE ZONE
Hugo Gomes Cunha Faria	AB 2	1 FIRE TEAM / GROUP 2) LAY DOWN HOSES	PREPARE EMBARKATION LAUNCHER	DECK LOOKOUT / PREPARE LIFE BODY WITH LINE
Lara Bunga Ngula	LAUNCHRY MAN	Bring portable extinguishers	COLLECT FORD AND WATER - Prepare liferaft	PREPARE TOWALL AND BLANKET / MEDICAL TEAM
David Iaku Fulu Mangudie	COOK 2	SECURE GALLEY / COLLECT FIRST AID KIT AND FIRE BLANKET / MEDICAL	COLLECT FIRST AID KIT / SOME FOOD AND WATER	PREPARE FIRST AID KIT / MEDICAL TEAM
PASSENGER				
MONTCELLI	Passengers	Proceed to Muster station and Wait for instruction	Proceed to Muster station and Wait for instruction	Proceed to Muster station and Wait for instruction
LASSARAT	Passengers	Proceed to Muster station and Wait for instruction	Proceed to Muster station and Wait for instruction	Proceed to Muster station and Wait for instruction



Christmas Datumbanua

MASTER



## LIFT TIDE 2 - STATION BILL

NAME	POSITION	FIRE AND EMERGENCY	ABANDONSHIP	MAN OVERBOARD
Christophus Datumbanua	MASTER	OVERALL COMMAND	OVERALL COMMAND	OVERALL COMMAND
Muliyilal Aswathi	2ND MSTR	TEAM LEADER / R & FIRE TEAM 1 START FIRE FIGHTING / RESOURCES AND TASK STAND BY TO OPERATE PORT FIRE FIGHTING	CHDS RADIO / START PORT MTR	TEAM LEADER / R & FIRE TEAM 1
Sergio Remensack	2ND ENGR	SHUT OFF ALL VENTS (as ordered) / SHUT AC SYSTEM / CLOSE WATER TIGHT DOORS	BRING ENGINEERING / LIGHT OPERATION, LIFTING AND LOWERING THE RESCUE BOAT	STBY FOR ENGINEER'S CONTROL
Hekusade Simeonopulos	2nd ENGR	SHUT OFF ALL VENTS (as ordered) / SHUT AC SYSTEM / CLOSE WATER TIGHT DOORS	PREPARE PORT SIDE FOR LAUNCHING & BRING FIRE LOOKBOOK	STBY ON DECK & START REMOTE START ENGINE
Joao Zau Marumba	SDO	DOWNSCA AND FIREMAN SHT (R & L) FIRE FIGHTING TEAM 1)	PREPARE LIFERAFT FOR LAUNCHING	DECK TEAM / ASSIST LAUNCHING AND UNLOADING
Sebastiao Mbocho Ndala	AB 1	DOWNSCA AND FIREMAN SHT (R & L) FIRE FIGHTING TEAM 1)	CHDS RADIO / LINE THROWING APPLIANCE	DECK TEAM / ASSIST LAUNCHING AND UNLOADING
Hugo Gomes Cunha Faria	AB 2	DOWNSCA AND FIREMAN SHT (R & L) FIRE FIGHTING TEAM 1)	CHDS RADIO / LINE THROWING APPLIANCE	DECK TEAM / ASSIST LAUNCHING AND UNLOADING
Virgilio Simeonopulos	CRANE OPTR	ASSIST FIGHTING OF SCBA AND FIREMAN SHT (FIRE FIGHTING BA TEAM 1)	COLLECT PARACHUTE FLARE AND CANISTER	ASSIST LAUNCHING / PREPARE MEDICAL TEAM
Joao Zau Marumba	SDO	SECURE GALLEY / COLLECT FIRST AID KIT / MEDICAL	COLLECT FIRST AID KIT / SOME FOOD AND WATER	PREPARE FIRST AID KIT / MEDICAL TEAM
Miguel Antonio de Jesus	AB 2	1 FIRE TEAM / GROUP 2) LAY DOWN HOSES	1 LINE THROWING APPLIANCE	DECK LOOKOUT / ASSIST RESCUE SET PAINTED LINE
Francisco Silva Gomes	MINSMAN	1 FIRE TEAM / GROUP 2) LAY DOWN HOSES	PREPARE EMBARKATION LAUNCHER	ASSIST NEW STABILITY FOR PASSENGER
Andrius Simeonopulos	MINSMAN	Bring portable extinguishers	PREPARE EMBARKATION LAUNCHER	ASSIST NEW STABILITY FOR PASSENGER
PASSENGER				
TC	Passengers	Proceed to Muster station and Wait for instruction	Proceed to Muster station and Wait for instruction	Proceed to Muster station and Wait for instruction
PHILIPMAR	Passengers	Proceed to Muster station and Wait for instruction	Proceed to Muster station and Wait for instruction	Proceed to Muster station and Wait for instruction
PHILIPZIO	Passengers	Proceed to Muster station and Wait for instruction	Proceed to Muster station and Wait for instruction	Proceed to Muster station and Wait for instruction



Christmas Datumbanua

MASTER



