

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



**MAKALAH
UPAYA MENINGKATKAN PELATIHAN DAN
PEMELIHARAAN ALAT-ALAT KESELAMATAN DI
ATAS KAPAL MT. FIGHTER 88**

Oleh :

ISMAIL JUNUDE

NIS. 03079/N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT – 1

JAKARTA

2024

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



**MAKALAH
UPAYA MENINGKATKAN PELATIHAN DAN
PEMELIHARAAN ALAT-ALAT KESELAMATAN DI
ATAS KAPAL
MT. FIGHTER 88**

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

**Oleh :
ISMAIL JUNUDE
NIS. 03079/N-1**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT – 1
JAKARTA
2024**



PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : ISMAIL JUNUDE
NIS : 03092/N-I
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT- I

Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut

A. Judul

UPAYA MENINGKATKAN PELATIHAN DAN PEMELIHARAAN ALAT-ALAT KESELAMATAN DI ATAS KAPAL MT.FIGHTER88

B. Masalah Pokok

1. Kurangnya pelaksanaan Latihan-latihan yang tetap dan tidak teratur
2. Minimnya pemeliharaan alat-alat keselamatan di atas kapal

C. Pendekatan Pemecahan Masalah

1. Membuat jadwal latihan dan pengecekan keselamatan dan koordinasi yang baik di atas kapal
2. Memanfaatkan waktu luang untuk melakukan perawatan sesuai *plan maintenance system*

Menyetujui :

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Jakarta, 03 Februari 2024

Penulis

Dr. Meilinasari N H., S.SIT., M.MTr

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

H. Kamarul Hidayat, S.PEL.,
M.M.Tr

Penata (IV/a)
NIP. 19710919 199803 1 001

Ismail Junude

NIS: 03079/N-I

Kepala Divisi Pengembangan Usaha

Capt. Suhartini, MM., M.M.Tr








Penata TK. I (III/d)
NIP. 19800307 200502 2 002

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

Judul Makalah : UPAYAH MENINGKATKAN PELATIHAN DAN PEMELIHARAAN
 ALAT-ALAT KESELAMATAN DI ATAS KAPAL MT.FIGHTER88

Dosen Pembimbing I : DR. MEILINASARI NURHASANAH HUTAGAOL, S.Si.T.,M.M.Tr

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1.	16/2-2024.	Pengantar Singapur.	
		Bab I - II → revisi identifikasi masalah, partisi masalah, rumusan masalah & tujuan	
			
2	19/2-2024.	Bab I - II → OK Lampir Bab III	
3.	21/2-2024.	Bab III → revisi Alternatif Pencapaian & Masalah yang dihadapi	
4	22/2-2024.	Bab III & IV → revisi	
5.	23/2-2024.	Bab III - IV, OK. Say what they can	

Catatan :

.....

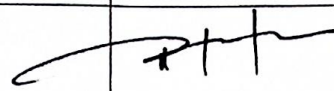





.....

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

Judul Makalah : UPAYAH MENINGKATKAN PELATIHAN DAN PEMELIHARAAN
 ALAT-ALAT KESELAMATAN DI ATAS KAPAL MT.FIGHTER88

Dosen Pembimbing II : H. Kamarul Hidayat, S.PEL, M.M.TR

Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1.	16/02 24	Simpulan dan Dapat dilanjutkan	
	20/02 24	Bab I & II Review dan Identifikasi; Perbaikan & Tindakan	
	22/02 24	Bab II, Diperbaiki landasan Ternyata	
	25/02 24	Bab III, Metode disebarkan dan Kriteria & bentuk kempul fuplin	
	23/02 24	Bab IV, Kesimpulan dan Saran, lengkapi data pendukung	
	23/02 24	Revisi di akhir	

Catatan :

.....

.....

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




TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

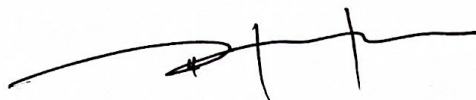
Nama : ISMAIL JUNUDE
No. Induk Siswa : 03079/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN PELATIHAN DAN
PEMELIHARAAN ALAT-ALAT
KESELAMATAN DI ATAS KAPAL
MT. FIGHTER 88

Jakarta, Februari 2024


Pembimbing I,

Pembimbing II,


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


H. Kamarul Hidayat, S.Tr.Pel M.M.Tr
Penata (IV/a)
NIP. 19710919 199803 1 001

Mengetahui Ketua Jurusan Nautika

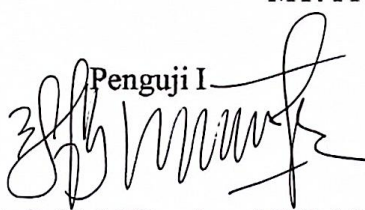

Dr. Meilinasari N.H., S.SiT., M.M.Tr
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : ISMAIL JUNUDE
No. Induk Siswa : 03079/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN PELATIHAN DAN
PEMELIHARAAN ALAT-ALAT
KESELAMATAN DI ATAS KAPAL
MT. FIGHTER 88

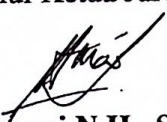

Capt. Saidal Siburian.,MM.,M.Mar

Penata Tk I (IV/a)
NIP. 19630509 199809 1 002


Roma Dormawati.,S.SI.T.,M.M

Penata Tk I (III/d)
NIP. 19790413 200212 2 001

Mengetahui Ketua Jurusan Nautika


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



SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
JAKARTA
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA



DAFTAR PENILAIAN PENGUJIAN MAKALAH
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

NAMA
NIS
PROGRAM DIKLAT PELAUT
HARI / TANGGAL
JUDUL MAKALAH

: ISMAIL JUNUDE

: 08078 - N-1

: DP1

: KAMIS / 20 FEBRUARY 2024.

UPAYA MENINGKATKAN DAN PEMELIHARAAN ALAT -
ALAT KESELAMATAN DI ATAS KAPAL MT. FIGHTER 88

UNSUR YANG DINILAI		NILAI	NILAI RATA-RATA	BOBOT	NILAI RATA-RATA BOBOT
A. MATERI MAKALAH			85	35%	29,75
1. Kesesuaian dengan petunjuk penulisan	85				
2. Kebenaran, Ketetapan dan Obyektivitas fakta / data	85				
3. Ketajaman bahasan / analisis permasalahan	85				
4. Bahasan (Penuangan Pendapat Dalam Bahasa Tulisan)	85				
B. TEKNIK PENYAJIAN			85	20%	17
1. Kemampuan Menyajikan	85				
2. Penggunaan Sarana Penyajian	85				
3. Ketepatan Waktu	85				
C. PEMBAHASAN			85	35%	29,75
1. Kemampuan Menanggapi	85				
2. Bobot Tanggapan	85				
3. Ketajaman Bahasan	85				
D. SIKAP PENYAJIAN			90	10%	9
1. Disiplin	90				
2. Aktivitas	90				
3. Pengendalian Diri	90				
NILAI TOTAL = A + B + C + D					

Jakarta, 29-02-24.

PENGUJI


Kondra H.



SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
JAKARTA
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA



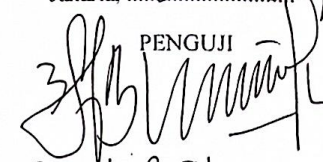
DAFTAR PENILAIAN PENGUJIAN MAKALAH
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

NAMA : ISMAIL JUNUDE
NIS : 03070 - N-1
PROGRAM DIKLAT PELAUT : DP1
HARI / TANGGAL : KAMIS / 29 FEBRUARI 2024.
JUDUL MAKALAH : UPAYA MEMINGKATKAN DAN PEMELIHARAAN ALAT - ALAT KESELAMATAN DI ATAS KAPAL . MT. FIGHTER 88

UNSUR YANG DINILAI		NILAI	NILAI RATA-RATA	BOBOT	NILAI RATA-RATA X BOBOT
A. MATERI MAKALAH			81,3	35%	28,5
1. Kesesuaian dengan petunjuk penulisan	80				
2. Kebenaran, Ketetapan dan Obyektifitas fakta / data	80				
3. Ketajaman bahasan / analisis permasalahan	85				
4. Bahasan (Penuangan Pendapat Dalam Bahasa Tulisan)	80				
B. TEKNIK PENYAJIAN			79,3	20%	15,9
1. Kemampuan Menyajikan	80				
2. Penggunaan Sarana Penyajian	80				
3. Ketepatan Waktu	78				
C. PEMBAHASAN			80	35%	28,0
1. Kemampuan Menanggapi	80				
2. Bobot Tanggapan	80				
3. Ketajaman Bahasan	80				
D. SIKAP PENYAJIAN			80	10%	8,0
1. Disiplin	80				
2. Aktivitas	80				
3. Pengendalian Diri	80				
NILAI TOTAL = A + B + C + D = 80,4					

Jakarta, 29-02-2024

PENGUJI


Saidal Sibunan





KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



DAFTAR HADIR PENGUJI MAKALAH

TINGKAT IJAZAH : AMT 1.
BIDANGKEAHLIAN : NAUTIKA
HARI / TANGGAL : KAMIS / 20 FEBRUARI 2024.

NO	NAMA	TANDA TANGAN	
1.	Saidal siburion	1. 	
2.	Roma Darmawaty		2. 
3.		3.	
4.			4.

Jakarta
Ka.Sub.Div. Pelayanan Diklat Pelaut


ADIN SAYEKTI S.S.T.PEL
NIP. 19870402 201402 1 004



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



DAFTAR HADIR PESERTA UJIAN MAKALAH

KELAS / JURUSAN

:

HARI / TANGGAL

: KAMIS / 29 FEBRUARI 2024.

NO	NAMA	NIS	TANDA TANGAN	
1.	EMAIL JUNAIDE	03079/N-1	1	
2.	JIMMY MUSA SIMON L	03057	2	
3.	HAFFID NUR INDRA	03051-N-1	3	
4.			4	
5.			5	
6.			6	
7.			7	
8.			8	
9.			9	
10.			10	
11.			11	
12.			12	
13.			13	
14.			14	
15.			15	
16.			16	
17.			17	
18.			18	
19.			19	
20.			20	
21.			21	
22.			22	
23.			23	
24.			24	

Jakarta,

Ka.Sub.Div. Pelayanan Diklat Pelaut

ADIN SAYEKTI, S.S.T.PEL
NIP. 19870402 201402 1 004

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadiran Allah SWT. Karena atas berkat rahmat, taufik dan hidayah-Nya sehingga dapat menyelesaikan makalah ini tepat pada waktunya dan sesuai dengan yang diharapkan. Adapun penyusunan makalah ini guna memenuhi persyaratan penyelesaian Program Diklat Pelaut Ahli Nautika Tingkat I (ANT - I) pada Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Pada penulisan makalah ini penulis tertarik untuk menyoroti atau membahas tentang keselamatan kerja dan mengambil judul :

“UPAYA MENINGKATKAN PELATIHAN DAN PEMELIHARAAN ALAT-ALAT KESELAMATAN DI ATAS KAPAL MT. FIGHTER 88”

Tujuan penulisan makalah ini adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan yang wajib dilaksanakan oleh setiap perwira siswa dalam menyelesaikan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta pada jenjang terakhir pendidikan. Sesuai Keputusan Kepala Badan Pendidikan dan Latihan Perhubungan Nomor 233/HK-602/Diklat-98 dan mengacu pada ketentuan Konvensi International STCW-78 Amandemen 2010 Makalah ini diselesaikan berdasarkan pengalaman bekerja penulis sebagai Perwira di atas kapal ditambah pengalaman lain yang penulis dapatkan dari buku-buku dan literatur. Penulis menyadari bahwa makalah ini jauh dari kesempurnaan Hal ini disebabkan oleh keterbatasan-keterbatasan yang ada Ilmu pengetahuan, data•data, buku-buku, materi serta tata bahasa yang penulis miliki.

Dalam kesempatan yang baik ini pula, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tak terhinggadisertai dengan doa kepada Allah Tuhan Yang Maha Kuasa untuk semua pihak yang turut membantuhingga terselesainya penulisan makalah ini, terutama kepada Yang Terhormat:

1. Bapak H. Ahmad Wahid, S.T., M.Mar.E, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Ibu Dr. Meilinasari N H, S.SiT., M.MTr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah

Tinggi IlmuPelayaran Jakarta.

3. Capt. Suhartini, S.SiT., M.M., M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha
4. Dr. Meilinasari N H., S.SiT., M,MTr, sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. H. Kamarul Hidayat S.PEL., M.M.TR, sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
6. Para Dosen Pengajar STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
7. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXIX tahun ajaran 2023/2024 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehinggamakalah ini akhirnya dapat terselesaikan.
8. Istri tercinta Yusrah Sahiruddin S.pd yang selalu membantu memberikan pengertian, doa dan dukungan moril penuh selama proses penyusunan makalah ini
9. Kepada keluarga Besar Saya yang selalu memberikan doa serta dukungannya.
10. Rekan-rekan di MT.FIGHTER88 yang membantu memberikan data-data selama proses penyusunan makalah ini.

Akhir kata penulis mengharapkan semoga makalah ini dapat bermanfaat bagi penulis sendiri maupun pihak-pihak yang membaca dan membutuhkan makalah ini terutama dari kalangan Akademis SekolahTinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Jakarta, 03 January 2024

ISMAIL JUNUDE
NIS 03079/N-1

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	3
D. Metode Penelitian.....	4
E. Waktu dan Tempat Penelitian.....	5
F. Sistematika Penulisan	5
BAB II : LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	6
B. Kerangka Pemikiran.....	21
BAB III : ANALISA DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data.....	22
B. Analisa Data.....	24
C. Pemecahan Masalah	30
BAB IV: KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan.....	45
B. Saran.....	46
DAFTAR PUSTAKA.....	47
LAMPIRAN.....	48
ISTILAH.....	63

DAFTAR LAMPIRAN

1. Crew List
2. Ship Particular
3. General Arrangement
4. Cabin Notice (Boat and Emergency Station)
5. Emergency Fire Station
6. Emergency Oil Spill & Chemical Station
7. Man OverBoard Station
8. Drill Report Form
9. Inspection And Testing Log
10. Weekly Alarm Fire And Abandon Ship
11. Weekly Life Saving Appliances (LSA)
12. Fire Fighting Appliances (FFA)
13. Istilah-istilah

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Salah satu unsur penting dalam operasional sebuah kapal adalah tersedianya perlengkapan alat-alat keselamatan di atas kapal, namun pada kenyataannya masih banyak di temukan kurangnya kesadaran pada awak kapal untuk mempelajari dan mempraktekkan alat-alat keselamatan yang ada. Diangkatnya topik ini diharapkan agar menjadi perhatian dan pemahaman dalam penggunaan peralatan keselamatan dengan baik, cekatan dan terampil untuk mencegah musibah yang tidak dikehendaki. Salah satu faktor yang sangat menunjang keselamatan pelayaran adalah pemelihara alat-alat keselamatan dan juga memahami teknik dan penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal. Banyak kecelakaan-kecelakaan di atas kapal yang seharusnya tidak perlu terjadi ataupun gagal dalam menanggulangi suatu kecelakaan di atas kapal dikarenakan kurangnya pengetahuan mengenai teknik cara penggunaan atau tidak berfungsinya alat-alat keselamatan saat diperlukan dalam keadaan darurat. Tidak dilakukannya jadwal pemeliharaan alat-alat keselamatan yang baik merupakan godaan terhadap setiap perwira yang bertanggung jawab untuk menunda pemeliharaan maupun pengecekan terhadap alat-alat keselamatan yang ada, sehingga saat akan dipergunakan alat-alat keselamatan tersebut tidak berfungsi sebagaimana mestinya.

Begitupun dengan latihan-latihan keselamatan di atas kapal yang mana kurang mendapat perhatian yang cukup dari semua pihak yang terkait. Diatas kapal terdapat bermacam-macam jenis alat keselamatan salah satunya adalah alat pemadam kebakaran yang secara umum dikenal dan dikategorikan jenisnya ada 2 (dua) macam yaitu alat pemadaman kebakaran tetap dan alat pemadaman portable

Alat ini sangatlah penting karena setiap kapal harus dilengkapi dengan alat alat pemadam kebakaran yang telah di cantumkan oleh *Safety of Life at Sea* (SOLAS) 1974 chapter II-2 dan amandemen-amandemenya, Oleh karena itu setiap crew kapal termasuk Nahkoda wajib untuk dapat mengetahui lokasi, jumlah ,cara

pemakainnya dan bagaimana cara pemeliharaan alat tersebut. Selama penulis bekerja di atas kapal alat-alat pemadaman kebakaran khususnya fire monitor atau dikenal dengannama fire system wajib di lakukan drill selama setiap bulan sekali.

"Upaya Meningkatkan Pelatihan dan Pemeliharaan Alat- Alat Keselamatan di atas Kapal **MT. FIGHTER 88**".

Dengan demikian maka diharapkan para awak kapal maupun pimpinan di atas kapal mempunyai rasa perhatian yang cukup besar dalam pelaksanaan latihan-latihan keselamatan serta dijalankan dengan benar sesuai jadwal yang ada. Kemudian juga diharapkan bahwa dengan melaksanakan latihan-latihankeselamatan di atas kapal secara tetap dan teratur maka dapat meningkatkan kemampuan awak kapaldalam mengoperasikan alat-alat keselamatan. Perlu diingat bahwa musibah di atas kapal tidak diketahui kapan datangnya, maka di sini dituntut kesiapan dan kesiagaan dari semua pihak yang ada di atas kapal.

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Dari latar belakang di atas maka dapat diidentifikasi masalah seputar:

- a. Pelaksanaan jadwal latihan keselamatan yang tidak teratur.
- b. Pemeliharaan alat-alat keselamatan di atas kapal belum optimal.
- c. Kurangnya tingkat kedisiplinan dari semua pihak yang ikut terlibat didalamnya.
- d. Minimnya pemeliharaan alat-alat keselamatan di atas kapal.
- e. Padatnya pergerakan kapal dalam mendukung operasional di area kerja.
- f. Masa kerja yang singkat dari crew kapal dalam satu kontrak kerja.
- g. Kurangnya koordinasi diatas kapal baik di bagian deck dan mesin.
- h. Kurangnya kesadaran anak buah kapal dalam melaksanakan tugas dan tanggungjawab saat latihan-latihan keselamatan.

2. Batasan Masalah

Mengingat luasnya lingkup bahasan yang akan dibahas dalam masalah ini, maka perlu kiranya penulis hanya membatasi pada seputar upaya meningkatkan pelatihan dan pemeliharaan alat-alat keselamatan di atas kapal **MT.FIGHTER88**

Adapun batasan masalah yaitu :

- a. Pelaksanaan jadwal latihan keselamatan yang tidak teratur.
- b. Pemeliharaan alat-alat keselamatan di atas kapal belum optimal.

3. Rumusan Masalah

Dari identifikasi dan batasan masalah sebelumnya, maka ditetapkan rumusan masalah sebagai berikut:

- a. Mengapa pelaksanaan jadwal latihan keselamatan yang tidak teratur.
- b. Mengapa pemeliharaan alat-alat keselamatan di atas kapal belum optimal.

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

- 1. Tujuan Penulisan merujuk pada rumusan masalah, maka tujuan penulisan ini adalah**

- a. Untuk mengetahui penyebab masalah dan pemecahan masalah mengapa pelaksanaan jadwal latihan keselamatan yang tidak teratur
 - b. Untuk mengetahui penyebab masalah dan pemecahan masalah mengapa pemeliharaan alat-alat keselamatan di atas kapal belum optimal
- 2. Sedangkan manfaat penelitian adalah diharapkan dapat memberikan kontribusi – kontribusi yang berguna dari beberapa aspek, diantaranya:**
- a. Dari aspek praktek agar dapat mengurangi atau menghilangkan adanya hambatan–hambatan yang timbul dimasa yang akan datang dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan di atas kapal.
 - b. Dari aspek teoritis (keilmuan) adalah untuk meningkatkan ilmu dan pengetahuan di dalam ilmu kepelautan khususnya dalam mempertahankan kesiapan dan kecakapan awak kapal dalam pemeliharaan dan pengoperasian alat - alat keselamatan di atas kapal.

D. METODE PENELITIAN

1. Studi Pustaka

Metode dengan menggunakan studi perpustakaan adalah pengamatan melalui pengumpulan data dengan memanfaatkan tulisan-tulisan yang ada hubungannya dengan penulisan makalah ini, baik itu buku-buku perpustakaan dan buku-buku pelajaran untuk melengkapi penulisan makalah ini dan juga ditambah pengetahuan penulis selama mengikuti pendidikan di STIP Jakarta baik lisan maupun tulisan.

2. Studi Lapangan

Pengamatan lapangan yang penulis lakukan adalah secara langsung pada objek pengamatan sehingga dapat diperoleh data yang lebih baik dan akurat kebenarannya. Untuk pengamatan lapangan penulis menggunakan dua cara yaitu:

a. Cara Observasi

Pengumpulan data yang penulis lakukan secara langsung dengan melibatkan diri kedalam kegiatan-kegiatan yang ada hubungannya dengan makalah ini.

b. Interview

Yaitu dimana penulis mengadakan Tanya jawab dengan para perwira, anak buah kapal (ABK) serta semua pihak yang dilibatkan di kapal-kapal dimana penulis bekerja, terutama di kapal MT. FIGHTER88.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

Adapun tempat penelitian dilakukan di atas kapal MT.FIGHTER88. Sedangkan waktu penelitian dilakukan pada waktu penulis bekerja di atas kapal dari May 2022 sampai dengan August 2023 di salah satu kapal milik perusahaan BGE MARINETIME PTE LTD, Singapore.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk memudahkan menelusuri makalah ini, maka penulis menguraikan atau memberikan sistematika penulisan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini dikemukakan mengenai latar belakang, identifikasi, batasan dan rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian yang digunakan, waktu dan tempat penelitian yang dialokasikan serta sistematika penulisan yang sistemtik dalam penyusunannya.

BAB II LANDASAN TEORI

Berisi uraian-uraian teori pendukung jika ada yang didasarkan dari tinjauan pustaka buku-buku dan literatur yang digunakan. Serta kerangka pemikiran guna menghasilkan model bahasan yang konseptual.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Didalam bab ini diuraikan tentang diskripsi data yang didasari kejadian nyata di lapangan, yang kemudian dianalisis dan dicarikan pemecahan masalahnya.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN-SARAN

Segala pembahasan yang telah diuraikan sebelumnya kemudian diambil dan disusun serta disimpulkan dalam satu kesimpulan, yang selanjutnya dari kesimpulan tersebut akan diberikan saran-saran yang berupa himbauan yang baik untuk dijalankan.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

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

Dalam pengoperasian kapal perlu diperhatikan faktor keselamatan karena hal ini menjadi dasar keselamatan jiwa manusia, harta benda dan perlindungan lingkungan hidup tercapainya suatu harapan yang terpampang dari visi maupun misi suatu perusahaan pelayaran yang tertuang dalam *Safety Management System* (SMS) maka, bukan saja faktor-faktor dari alat atau sarana yang ada di atas kapal tetapi oleh faktor manusia mempunyai peranan yang sangat penting dalam memelihara dan mengoperasikan alat-alat keselamatan tersebut.

Pelatihan-pelatihan yang baik dan benar sangatlah penting untuk memberikan pengetahuan dan peningkatan keterampilan kepada anak buah kapal, perwira dan nakhoda untuk bersinergi menjaga dan mewaspadaai kemungkinan-kemungkinan keadaan darurat terjadi diatas kapal. Pelatihan dan pemeliharaan alat-alat keselamatan sangatlah penting dikarenakan kedua arti tersebut sangatlah berhubungan. Selain itu komunikasi dan kejasama yang baik serta perhatian yang besar dari pimm tertinggi di atas kapal kepada bawahannya dan sebaliknya dan juga pihak manajemen perusahaan haruslah menaruh perhatian terhadap kebutuhan-kebutuhan dari pihak kapal terutama yang berkenaan dengan keselamatan kapal. Untuk memudahkan dalam pembahasan.

Selanjutnya maka disusunlah landasan teori yang berhubungan dengan judul permasalahan diantaranya sebagai berikut:

1. Menurut ketentuan *International Labour Organization* (ILO) 1996 (No.142)

tentang pencegahan kecelakaan di atas kapal dan di pelabuhan :

a. Tugas dan kewajiban umum Nakhoda

- 1) Nakhoda harus menerbitkan pemberitahuan / peringatan yang tepat dan instruksi – instruksi dalam bentuk yang jelas dan mudah dipahami dan dalam bahasa yang mudah dimengerti oleh semua anak buah kapal dan memastikan instruksi itu sudah dimengerti.
- 2) Nakhoda harus melakukan penyelidikan atas kecelakaan atau kejadian yang nyaris mencelakakan kapal, crew dan mencatat serta melaporkannya sesuai undang-undang dan peraturan internasional yang berlaku dan prosedur pelaporan yang dibuat oleh pemilik / pengelola kapal.
- 3) Nakhoda harus memastikan agar perlengkapan keselamatan, termasuk perlengkapan darurat dan perlindungan dan di simpan dengan baik serta siap digunakan setiap saat.
- 4) Nakhoda harus memastikan agar semua latihan dan kewajiban berkumpul yang telah ditentukan dilaksanakan dengan sungguh-sungguh, efektif, konsisten dengan jarak waktu / interval yang disyaratkan dan sesuai dengan ketentuan serta peraturan yang berlaku.
- 5) Nakhoda harus memastikan agar latihan-latihan praktis dan teoritis di masukkan dalam prosedur penanganan keadaan darurat, penggunaan perlengkapan darurat khusus apapun yang ada di kapal harus diperagakan kepada anak buah kapal setiap selang waktu tertentu.

Jika tidak bertentangan dengan undang-undang serta ketentuan praktis pemerintah negara bendera kapal, nakhoda harus memastikan agar diangkat satu atau lebih perwira kapal yang bertugas sebagai Perwira keselamatan yang tugas– tugas dan tanggung jawab umum perwira keselamatan tertera di dalam penjelasan tugas.

Perwira keselamatan di kapal harus menjamin terselenggaranya pemeliharaan terhadap peralatan-peralatan keselamatan di atas kapal agar dapat dipergunakan saat keadaan darurat.

b. Tugas umum dan tanggung jawab perwira keselamatan :

Apabila tidak bertentangan dengan undang-undang dan ketentuan praktis negara bendera, perwira keselamatan harus melaksanakan kebijakan serta program - program keselamatan dan kesehatan yang dibuat oleh pemilik / pengelola kapal dan menjalankan instruksi-instruksi Nakhoda untuk meningkatkan kepedulian anak buah kapal mengenai keselamatan, menyelidiki setiap keluhan tentang keselamatan yang disampaikan kepadanya dan melaporkan hal-hal yang sama kepada komite keselamatan dan kesehatan dan kepada pelapornya kalau diperlukan. Menyelidiki kecelakaan yang terjadi dan membuat rekomendasi yang sesuai untuk mencegah terulangnya kecelakaan yang sama, melakukan inspeksi alat-alat keselamatan, memantau dan menjalankan pelatihan mengenai keselamatan awak kapal. Perwira keselamatan harus bersedia bekerjasama dan mencari bantuan komite keselamatan dan perwakilan lainnya dalam menjalankan tugas - tugas ini.

c. Definisi - definisi keterampilan :

- 1) Menurut kamus umum bahasa Indonesia menerangkan bahwa keterampilan adalah:
kecakapan untuk menyelesaikan tugas dengan baik dan cermat (dengan keahlian) dari link <http://www.kamusbahasaindonesia.org>
- 2) Dari link : <http://www.aksay.multiply.com/jumal/item/20>, keterampilan adalah usaha untuk memperoleh kompetensi cepat, tepat dan tepat dalam menghadapi permasalahan belajar.
- 3) Dari link : <http://www.wikipedia.org/wiki/skill>, keterampilan adalah belajar kapasitas untuk melakukan pra ditentukan hasil seiring dengan pengeluaran, minimal waktu, energi atau keduanya.

d. Definisi -definisi pelatihan dari link <http://teoriline.wordpress.com>

- 1) Menurut Gomes (2007:197) Pelatihan yaitu setiap usaha untuk memperbaiki prestasi kerja pada suatu pekerjaan tertentu yang sedang menjadi tanggung jawab setiap crew.
- 2) Menurut Mangkunegara (2006:52) tujuan pelatihan yaitu untuk

meningkatkan penghayatan jiwa dan ideologi, meningkatkan produktifitas kerja, meningkatkan perencanaan sumber daya manusia dan meningkatkan kesehatan dan keselamatan

- 3) Menurut Pyaman Simanjuntak (2005: 75), pelatihan merupakan bagian dari investasi SDM untuk meningkatkan kemampuan dan keterampilan kerja untuk meningkatkan kinerja pegawai.
- 4) Menurut Ivancevick pelatihan adalah sebagai usaha untuk meningkatkan kinerja pegawai dalam pekerjaannya sekarang atau dalam pekerjaan lain yang akan dijabatnya segera.
- 5) Menurut Mathis (2002) pelatihan adalah suatu proses dimana orang-orang mencapai kemampuan tertentu untuk membantu mencapai tujuan organisasi.
- 6) Menurut Pramudyo (2007 : 16) Pelatihan yaitu proses pembelajaran yang di rencanakan untuk mengubah kinerja orang dalam melakukan pekerjaan.

e. Definisi -definisi prosedur :

- 1) Dari link <http://necel.wordpress.com>, menurut Muhammad Ali (2000: 325), prosedur adalah tata cara kerja atau cara menjalankan suatu pekerjaan.
- 2) Dari <http://library.upnvj.ac.id>, menurut Mulyadi (2001:5) prosedur adalah urutan kegiatan klerikal yang melibatkan beberapa orang dalam suatu departemen atau lebih yang dibuat untuk menjamin penanganan dari kedua definisi prosedur diatas dapat disimpulkan hubungan antara pelatihan dan pemeliharaan alat-alat keselamatan di atas kapal sangatlah berkaitan dikarenakan dengan adanya pelatihan, secara langsung kita akan mempraktekkan alat-alat keselamatan tersebut dan kita dapat mengetahui apakah alat tersebut masih berfungsi atau tidak.

2. Menurut ketentuan *International Safety Management Code* (ISM)

1. Di dalam safety Of life at Sea (SOLAS) Convention 1974 consolidated edition 2020 chapter IX tentang international safety management untuk pengoperasian kapal yang aman dan pencegahan polusi yang di adopsi oleh organisasi melalui resolusi A.741 (18) bahwa amandemen tersebut mulai berlaku sesuai dengan ketentuan pasal VIII mengenai prosedur yang berlaku.

2. 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 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, 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 awak kapal. 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 :

- 1) 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.
 - 2) Dalam memenuhi persyaratan yang dimaksud, perusahaan harus menjamin bahwa:
 - a) Pemeriksaan diselenggarakan pada interval interval yang sesuai
Setiap ketidaksesuaian dilaporkan dengan kemungkinan penyebabnya jika diketahui.
 - b) Tindakan tindakan perbaikan yang sesuai dikebijakan pencatatan dari kegiatan kegiatan yang dimaksud tetap terpelihara.
 - 1) Tindakan–tindakan perbaikan yang sesuai dikebijakan
 - d) Pencatatan dari kegiatan–kegiatan yang dimaksud tetap terpelihara.
 - 3) 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 system teknis yang tidak terpakai tetap menjadi perhatian.
3. Menurut *Standart Training and Certification of Watchkeeping for Seafarers* (STCW) *Convention Resolution of the 1995 Confrence London 1996* Resolusi 8, halaman 77, tentang peningkatan pengetahuan, keterampilan dan profesionalisme para pelaut dijelaskan bahwa pemerintah hendaknya membuat aturan aturan untuk menjamin bahwa perusahaan.
- perusahaan :

- a. Menetapkan kriteria dan proses untuk menyeleksi personil untuk menunjukkan standart tertinggi pengetahuan teknis keahlian dan profesionalisme
 - b. Memantau standar yang ditunjukkan oleh personil kapal dalam melaksanakan tugasnya.
 - c. Mendorong semua perwira untuk berpartisipasi aktif dalam melatih bawahannya.
 - d. Memantau secara seksama, meninjau secara sering kemajuan kemajuan yang dicapai oleh bawahannya dalam memperoleh pengetahuan dan keahlian selama menjalankan tugas di kapal.
 - e. Memberikan pelatihan penyegaran dan peningkatan dengan interval waktu sesuai kebutuhan.
 - f. Mengambil langkah langkah yang memadai untuk merangsang kebanggaan terhadap tugas dan profesionalisme para personil yang dipekerjakan.
4. Menurut *Standart Training and Certification of Watchkeeping for Seafarers 1995 amandemen Manila 2010 appendix 3 Chapter VI* menyatakan fungsi–fungsi darurat keselamatan kerja perawatannya medis dan penyelamatan jiwa pada regulasi VIII, mengenai persyaratan minimum wajib untuk pengenalan latihan keselamatan dan petunjuk–petunjuk bagi semua pelaut dijelaskan bahwa “Para pelaut harus menerima latihan pengenalan dan pelatihan dasar atau petunjuk keselamatan *Basic safety Training* sesuai dengan dengan Section A-VIII kode *Standart Training and certification of Watchkeeping (STCW)* dan harus memenuhi standart kompetensi yang sesuai dengan cukup”. Pada regulasi VI/2 adalah persyaratan minimum wajib untuk memberikan sertifikat kecakapan mengenai rakit penolongan dan motor penyelamat cepat (*Fast Rescue Boat*)
- a. Setiap calon untuk memperoleh sertifikat kecakapan dalam perahu sekoci dan penyelamatan selain kapal penyelamatan cepat harus memenuhi persyaratan. Antara lain berusia diatas 18 tahun, memiliki pengalaman berlayar tidak kurang dari 12 bulan atau sudah mengikuti masa pelatihan yang telah disetujui dan telah memiliki pengalaman layar tidak kurang dari

6 bulan, serta memenuhi standart kompetensi sertifikat keterampilan dalam *survival craft* dan *rescue boat* yang ditetapkan dalam section A-VJ/2 paragraf 1 sampai 4 kode STCW.

- b. Setiap Calon kandidat memperoleh sertifikat keterampilan tentang motor penolong cepat.

Regulasi VI/3 adalah. persyaratan minmum wajib untuk pelatihan dalam pemadaman kebakaran tingkat lanjut. Pelaut yang ditunjuk untuk mengendalikan operasi kebakaran harus telah berhasil menyelesaikan pelatihan lanjutan dalam teknik untuk pemadaman kebakaran dengan penekanan khusus pada organisasi, taktik dan perintah.

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

- a. Peraturan ini berlaku untuk semua kapa.
- 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 Jain 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. *Drills* (Latihan harus dilakukan sepanjang memungkinkan seolah-olah ada keadaan darurat). Setiap anggota kru harus berpartisipasi paling tidak satu latihan meninggalkan kapal dan satu latihan kebakaran setiap bulan latihan dari kru akan dilakukan dalam waktu 24 jam dari kapal meninggalkan pelabuhan jika lebih dari 25% dari kru belum berpartisipasi dalam latihan untuk meninggalkan kapal dan kebakaran kapal pada bulan terdahulu. Ketika sebuah kapal untuk pertama kalinya melakukan pelayaran, setelah modifikasi karakter utama atau ketika kru baru bergerak, latihan ini harus diadakan sebelum berlayar. Pemerintah dapat menerima pengaturan lain yang setidaknya setara untuk kelas-kelas dari kapal yang mana ini tidak praktis.
- d. 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 dikapal.

- b) Masalah hypothermia, pertolongan pertama terhadap hypothermia dan prosedur pertama yang lain.
- c) Instruksi khusus yang diperlukan untuk penggunaan alat- alat penolong dikapal dalam keadaan cuaca dan laut yang buruk.
- d) Pengoperasian dan penggunaan peralatan pemadam kebakaran. Pelatihan penggunaan rakit penolong (*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.

Dalam SOLAS 1974, Sangat jelas dinyatakan dalam Bab III: alat penolong baik berupa sekoci penolong, rakit penolong kembung, maupun rakit penolong jumlah keseluruhannya paling kurang adalah 100 persen dari jumlah orang yang ada atau seluruh penumpang dan awak kapal di atas kapal, berikut beberapa yang dapat disimpulkan mengenai alat alat keselamatan yang ada diatas kapal menurut aturan SOLAS :

- 1. Sekoci dan rakit penolong untuk kapal barang yang ukuran 85 meter, sekoci dilengkapi dengan kategori A dengan kapasitas 100 pelayar ditiap sisi ditambah 1 rakit penolong kategori A dengan kapasitas 100 persen pelayar yang dapat dipindahkan atau dengan 1 rakit penolong kategori A ditiap sisi lambung kapal.
- 2. Sekoci penyelamat (*rescue boat*) untuk kapal barang 500GT terdiri dari 1 unit *rescue boat* kategori B
- 3. Pelampung penolong untuk kapal barang yang ukurannya 100 meter sampai dengan < 150 meter, terdiri dari 10 unit, 50 persen dilengkapi lampu yang dapat menyala sendiri, 2 unit dilengkapi tabungi isyarat asap orange, 4 unit dilengkapi dengan tali apung.
- 4. Baju penolong untuk kapal barang semua ukuran, baju penolong kategori A yang dilengkapi lampu, pluit dan pita pemantul cahaya sejumlah 100 persen pelayar.

5. Alat pelontar tali untuk kapal barang dengan ukuran 300GT sampai dengan < 500GT sarana pelontar tali dengan 4 unit proyektil dan tali atau 4 unit pistol pelontar roket dengan tali
6. Isyarat marabahaya untuk kapal barang 300GT sampai dengan < 500GT terdiri dari 12 unit roket parasut isyarat marabahaya, 6 unit cerawat tangan merah, 2 unit tabung asap orange
7. Radar transponder untuk kapal barang ukuran 500GT terdiri dari 2 unit radar transponder
8. Two way radio telephone untuk kapal barang 500 GT terdiri dari 3 unit.

Pengertian Manajemen dan perawatan

Manajemen adalah suatu proses yang terdiri dari rangkaian kegiatan seperti perencanaan, pengorganisasian, penggerakkan dan pengendalian yang dilakukan untuk menentukan dan mencapai tujuan yang telah ditetapkan melalui pemanfaatan sumber daya manusia lainnya. Berikut di bawah ini uraian yang dijelaskan mengenai manajemen dan perawatan.

- a. Menurut Sondang P. Siagian (2003 : 5), manajemen adalah kemampuan atau keterampilan untuk memperoleh sesuatu hasil dalam rangka pencapaian tujuan melalui kegiatan orang lain.
- b. Menurut Malayu S.P. Hasibuan (2002:1) manajemen adalah ilmu dan seni mengatur proses pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber-sumber lainnya secara efektif dan efisien untuk mencapai tujuan tertentu.
- c. Menurut Daryono (2006:29) perawatan adalah suatu kegiatan untuk merawat suatu materiil agar supaya materiil itu dapat dipakai secara produktif dan mempunyai umur yang lama.
- d. Menurut Prijo Soebandono (2005:26) perawatan adalah gabungan dari suatu kegiatan yang bertujuan untuk menjaga atau mengembalikan suatu peralatan menjadi sediala pada kondisi yang baik dan dapat dipergunakan kembali.
- e. Dari link <http://www.scribd.com> pemeliharaan adalah sebuah proses yang menjamin suatu barang atau alat terjaga dalam kondisi siap pakai yang bertujuan menjaga keselamatan manusia dan lingkungan, dan memperpanjang usia pakai.

Dari definisi diatas maka pemeliharaan alat-alat keselamatan harus dilakukan melalui manajemen pemeliharaan yang baik. Untuk mencegah dari kurangnya perawatan terhadap alat-alat keselamatan di atas kapal atau dengan kata lain agar alat-alat keselamatan tersebut dapat berfungsi dengan baik maka perlu diperhatikan hal-hal yang diperhatikan adalah perawatan dan pengecekan setiap minggu, bulan, tahun dan dilakukan pengetesan sekaligus diadakan latihan tentang cara penggunaan alat-alat keselamatan.

Perawatan dan pengecekan alat-alat keselamatan sebagai berikut :

- 1) Untuk perawatan alat-alat pemadam kebakaran Perawatan bulanan, mencakupi sebagai berikut:
 - a) *Selang Kebakaran*
Cek selang dan coupling dengan pampa pemadam kebakaran lalu dihidupkan lalu diganti bila terdapat klem yang rusak atau sudah berkarat dan jika ditemukan kebocoran pada selang harus diganti dengan yang baru.
 - b) *Nozzle*
Cek jet *I spray nozzle* apakah masih berfungsi dengan baik atau tidak lalu diberi minyak pelumas atau grease jika di temukan ada kebocoran ganti karet coupling.
 - c) *Fire hydrant*
Cek valve jika ada kebocoran dan diperbaiki, cek pula *hand wheel* jika rusak dan diganti karet seal jika terdapat kebocoran.
 - d) *Pipa Kebakaran*
Cek karat dibalik *hatch coming, bulwalk, dibawah platform dan dibawah bulkhead*, perbaiki, ketok dan cat jika perlu.
 - e) *Kotak pemadam*
Pastikan kunci hydrant, selang dan *nozzle* ada didalam kotak tersebut dan pastikan juga *handle* pembuka kotak dapat berfungsi dengan baik, cek pintu apakah dapat tertutup dan membuka dengan baik.
 - f) *Tombol Fire Alarm*
Cek setiap latihan kebakaran dan pastikan bekerja dengan baik, biasanya

tombol fire alarm dilakukan mengecek setiap minggunya dengan cara menyemprotkan smoke detector.

g) *Tabung pemadam kebakaran*

Cek label dan tekanan isi botolnya, catat pada kartu ceklist yang tergantung pada tiap-tiap botol pemadam. Setiap satu tahun botol pemadam kebakaran harus di service ke darat.

2) Untuk perawatan *breathing apparatus*

Cek tekanan isi botol, catat didalam *checklist card* dan bila ditemukan tekanan berkurang dibawah 200 bar, maka harus di isi ulang kembali. Untuk pemakaian, *breathing apparatus* pastikan tekanan jarum di warna hijau. Alat ini dilakukan perawatan dan pengecekan setiap bulannya.

3) Untuk perawatan fireman *outfits*

Perawatan dan pengecekan alat ini dilakukan setiap bulannya diantaranya hal yang perlu dilakukan pengecekan dan pengetesan di antaranya :

- a) Cek bagian luar, apakah kotak fireman outfits dapat berfungsi untuk membuka dan menutupnya.
- b) Keluarkan seluruh perlengkapannya lalu cek satu persatu
- c) Cek lampu senter, bila lampu senter redup segera ganti dengan yang baru
- d) Bersihkan satu persatu dari debu dan kotoran bila ada yang melekat lalu catat tanggal pemeriksaan pada checklist label.

4) Untuk perawatan perahu penyelamat cepat atau *fast rescue boat*

Perawatan dilakukan setiap minggu pada alat mesinnya dengan melakukan pengecekan terhadap bahan bakar, minyak pelumas dan bagian- bagian yang bergerak diberi grease lakukan start mesin tersebut dan *emergency stop*.

Untuk mesin dilakukan pemanasan 3 sampai 5 menit dimana dibawah baling-baling motor penggeraknya diletakkan drum yang berisi air tawar sebagai pendingin motor penggerak tersebut waktu di tes. Untuk perawatan bulanan cek seluruh *body hull rescue boat*, cek dan tes perlengkapan- perlengkapan yang terdapat didalam rescue boat tersebut.

5) Perawatan terhadap *recue boat davit*

Perawatan dilakukan setiap bulan nya dengan cara, hidupkan power dan lakukan pengangkatan dengan beban rescue boat tersebut secukupnya kurang lebih 50cm diangkat dari kedudukannya. Pastikan tombol *limit swich bottom* bekerja dengan baik artinya jika menyentuh tombol tersebut maka akan berhenti dengan sendirinya, dan lakukan pula dengan tuas manual dengan cara mengengkolnya. Dengan manajemen perawatan seperti diatas dapat diharapkan alat-alat keselamatan dapat bekerja dengan baik dan idealnya pemeliharaan alat keselamatan dilakukan secara bertahap dan rutin secara menyeluruh disetiap bagian-bagiannya serta dilakuksn secara dini, karena dengan begitu alat-alat keselamatan tersebut dapat terhindar dari kerusakan, bagian-bagian yang rusak harus segera diganti yang akan mengakibatkan kesulitan saat dioperasikan.

Perawatan yang baik dan rutin yang dilakukan perwira yang bertanggung jawab terhadap alat-alat keselamatan sangatlah penting, terlaksananya perawatan yang baik juga harus didukung tersedianya peralatan pengganti dan harus adanya kerja sama dengan personil dikapal. Alat-alat keselamatan diatas kapal harus dijaga dan dirawat sehingga selalu dalam kondisi siap pakai, dimana awak kapal ditunjuk untuk memahami dan terampil dalam menggunakan alat- alat keselamatan.

Seperti uraian diatas maka dapat disimpulkan beberapa istilah dari pada alat-alat keselamatan. Keselamatan menurut SOLAS 1974 adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas, serta susunan perlengkapan termasuk radio dan elektronika yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemerkisanaan dan pengujian Pengertian alat-alat keselamatan menurut Solas 1974 adalah semua perahu, rakit, pelampung, jaket, alat pelempar dan signal darurat dan peralatan lainnya yang berada diatas kapal yang bertujuan untuk penyelamatan jiwa dan lainnya.

SCHEDULE OF SHIPBOARD DRILLS

YEAR 2023 / 2024	JANUARY	FEBRUARY	MARCH	APRIL	MAY	JUNE	JULY	AUGUST	SEPTEMBER	OCTOBER	NOVEMBER	DECEMBER	
BOAT/ABANDON SHIP DRILL	X		X		X		X		X		X		*Manc
LOWERED TO WATER BORNE (VESSEL WITH LIFEBOAT ONLY)			X			X			X			X	
FIRE DRILL	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	*Manc
GALLEY	X						X						
ACCOMMODATION		X						X					
BOSUN STORE/PAINT STORE/STORE			X						X				
ENGINE ROOM				X						X			
CARGO HOLD					X						X		
MANIFOLD						X						X	
EMERGENCY STEERING DRILL			X			X			X			X	*Manc
SEARCH AND RESCUE DRILL		X			X			X			X		*Manc
FROM PUMPROOM (TANKER VSL ONLY)				X									
FROM ENGINE ROOM										X			
MAN OVERBOARD DRILL		X			X			X			X		*Manc
OIL SPILL DRILL (TANKER VSL ONLY)			X			X			X			X	
BUNKER SPILL DRILL (IF NECESSARY)			X			X			X			X	
COLLISION DRILL	X						X						*Manc
FLOODING DRILL					X					X			*Manc
STRANDING / GROUNDING	X						X					X	*Manc
MACHINERY BREAKDOWN DRILL							X						*Manc
ANTI PIRACY DRILL / ISPS DRILL		X			X			X			X		*Manc
ENCLOSED SPACE ENTRY DRILL	X		X		X		X		X		X		*Mand
LIFEBOAT / LIFERAFT DRILL			X			X			X			X	*Mand

NOTES:

1. FREQUENCY OF DRILL MAY BE INCREASE UNDER THE MASTER'S DISCRETION

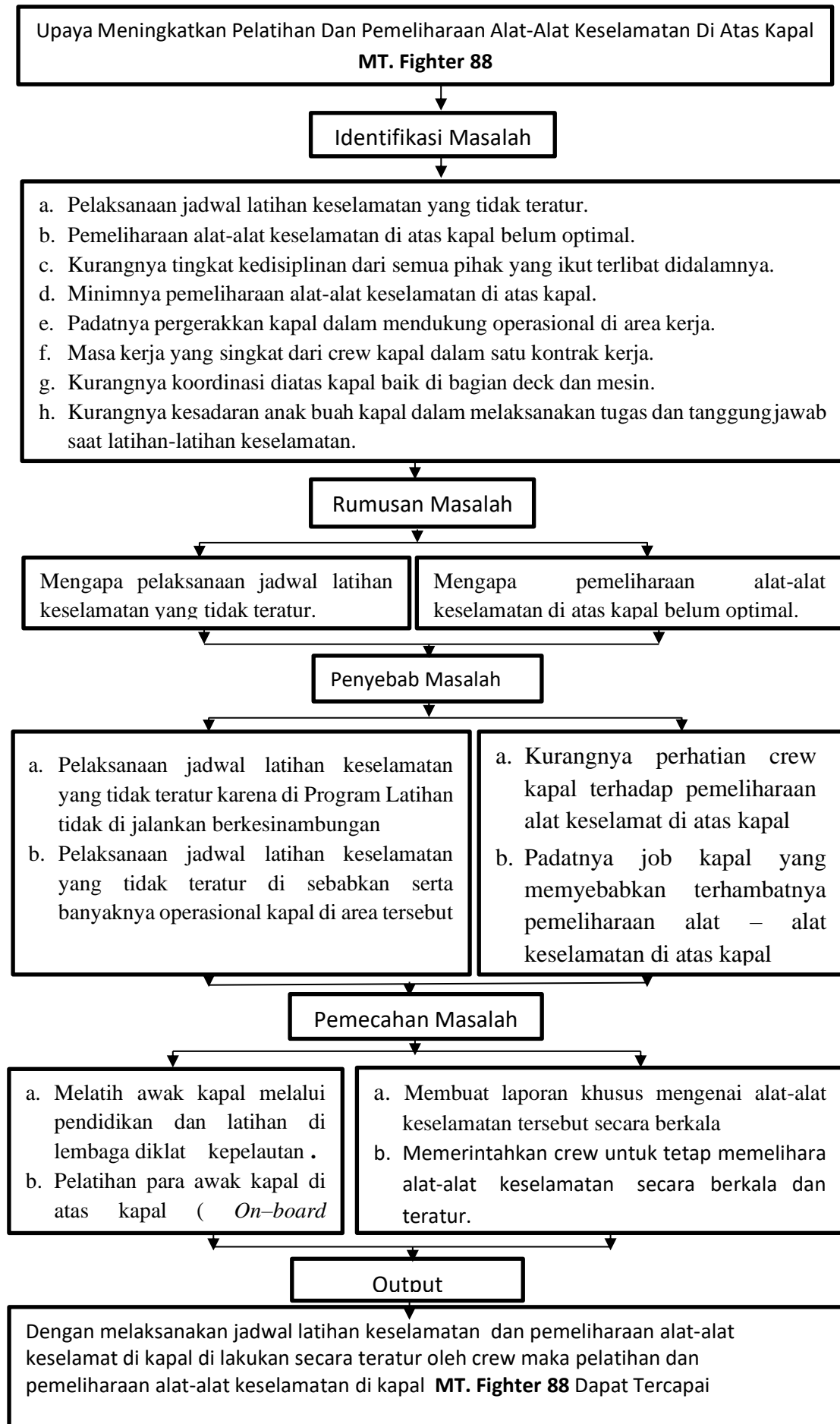
*PLS NOTE THE FREQUENCY OF THE LIFERAFT DRILL IS TO BE INCREASED TO EVERY 2 WEEKLY ONCE. (IE: TWICE A MONTH) AS PER MSO.

2. The mark 'X' denotes the drills to be conducted for the month. Please enter the date on which drill has been carried out in the shaded column beside "X"

3. All lifeboats, except free fall lifeboats, shall be turned out from their stowed position and lowered to embarkation deck at least once every months.

4. All lifeboats launched and manoeuvred in the water at least once every 3 months.

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Dengan menggunakan metode penelitian yang penulis lakukan di atas kapal terdapat fakta- fakta yang terjadi sebagai berikut :

1. Pada tanggal 05 September 2021 waktu pagi hari kapal berada di area DWP North Anchorage yaitu di Port Klang Malaysia, Crew kapal belum sama sekali mengadakan latihan kebakaran, latihan meninggalkan kapal serta latihan keadaan darurat lainnya di bulan September dimana sesuai dengan jadwal yang ada dari perusahaan untuk latihan kebakaran dan meninggalkan kapal harus dilakukan setiap Bulan, Chief Officer sesuai dengan instruksi dari Nahkoda disaksikan oleh *Safety Officer* dari perusahaan akan melakukan latihan-latihan keadaan darurat di kapal pada siang hari setelah waktu makan siang. Instruksi ini diberitahukan kepada seluruh awak kapal supaya awak kapal siap pada waktunya. Tepat pada waktunya latihan akan dimulai nahkoda memerintahkan Chief Officer membunyikan alarm keadaan darurat yaitu tujuh tiup pendek dan diikuti satu tiup panjang sebagaimana tertera di dalam *muster list* yang artinya bahwa seluruh awak kapal berkumpul di area berkumpul (*muster station*). Chief Officer selaku perwira keselamatan yang bertanggung jawab terhadap pelaksanaan latihan di lapangan menghitung seluruh awak kapal yang terlibat dalam latihan tersebut. Ditemukan oleh penulis yang pada saat itu bertugas sebagai Chief Officer bahwa waktu yang dihabiskan oleh para crew kapal untuk berkumpul di tempat berkumpul lebih dari lima menit dari alarm keadaan darurat dibunyikan, Melihat waktu yang cukup lama untuk berkumpul, maka penulis berkesimpulan jika bahaya yang sebenarnya terjadi akan berakibat fatal bagi seluruh Crew kapal. Pada saat perhitungan jumlah crew kapal Chief Officer menanyakan kepada masing- masing crew kapal akan tugasnya masing-masing crew kapal akan tugasnya masing - masing pada keadaan darurat sebagaimana tertera didalam *muster list*, ditemukan beberapa

crew kapal ada yang tidak hapal akan tugasnya, dan juga Chief Officer memeriksa kepada seluruh Crew kapal akan pemakaian jaket penolong ternyata ditemukan pula ada Crew kapal yang kurang tepat dalam pemakaian alat keselamatan tersebut serta ada beberapa lampu dari jaket penolong tersebut yang tidak berfungsi, kemudian Chief Officer melaporkan kejadian tersebut kepada Nahkoda bahwa jumlah Crew kapal lengkap dan siap melakukan latihan keadaan darurat. Nahkoda melalui *walkie talkie* memerintahkan kepada Chief Officer dan Chief engineer bahwa skenario latihan keadaan darurat pertama adalah terjadi kebakaran di deck utama bagian belakang.

Regu pemadam kebakaran segera menyiapkan peralatan pemadam kebakaran yaitu segera menyambung selang pemadam kebakaran, nozzle dengan kran pemadam kebakaran terdekat dengan lokasi kebakaran. Chief Officer melaporkan kepada Nahkoda dan Kepala Kamar Mesin bahwa regu pemadam kebakaran telah siap dengan peralatan pemadam kebakaran, Kepala Kamar Mesin memerintahkan kepada 2nd Engineer untuk segera menghidupkan pompa pemadam kebakaran darurat, tetapi yang terjadi pompa tersebut membutuhkan waktu yang lama untuk dihidupkan, setelah berhasil dihidupkan di alirkanlah air pemadam kebakaran dan ternyata tekanan air kurang maksimal, hal ini akibat dari kurang kedapnya sambungan selang pemadam kebakaran dengan kran pemadam kebakaran dan ditemukan bahwa karet yang terdapat didalam kran pipa pemadam terlepas.

2. Pada skenario yang ke dua Nahkoda memberikan instruksi latihan keadaan darurat dengan pengoperasian/peluncuran *liferaft*, sesuai dengan jadwal latihan untuk penggunaan liferaft dilakukan di awal bulan September. Pertama Chief Officer memberikan pengenalan dan pengarahan kepada seluruh awak kapal tentang semua peralatan yang terdapat didalam *liferaft* dan cara peluncuran liferaft. Dalam latihan tersebut masing masing awak kapal diperintahkan untuk menjelaskan cara peluncuran liferaft tersebut dan dalam kegiatan ini ditemukan beberapa awak kapal tidak dapat menjelaskan caranya. Setelah semua dilaksanakan Chief Officer melaporkan kepada Nahkoda bahwa semua latihan telah terlaksana.

Nahkoda sebagai pimpinan diatas kapal mengintruksikan bahwa semua latihan

keadaan darurat telah cukup dan segera untuk mengembalikan alat-alat keselamatan tersebut ke tempat semula. Kegiatan ini dilanjutkan dengan *safety meeting* di ruang bridge kapal yaitu berupa ringkasan pengarahan dari *safety officer* perusahaan dan Nakhoda tentang analisa latihan dan koreksi koreksi yang harus dilaksanakan oleh seluruh awak kapal agar dalam latihan berikutnya bisa terlaksanadengan baik dan sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan.

B. ANALISIS DATA

Dari fakta - fakta yang di dapat dari jadwal latihan yang tidak dilaksanakan dengan rutin sehingga mengakibatkan Crew kapal kurang mampu dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan kapal dan dapat menyebabkan kerugian material dan non material, maka awak kapal perlu meningkatkan latihan-latihan dan keterampilan serta pengetahuan sehubungan dengan penanganan alat-alat keselamatan di atas kapal. Dari kejadian-kejadian di atas, terlihat bahwa tidak suksesnya suatu latihan-latihan keselamatan serta penggunaan alat-alat keselamatan bukan disebabkan tidak tersedianya alat-alat keselamatan, tetapi lebih banyak disebabkan faktor kesalahan manusianya (*Human Error*). Dari hasil penelitian tersebut permasalahan yang mempengaruhi sehubungan dengan latihan dan penanganan alat-alat keselamatan oleh crew kapal MT.FIGHTER88 yang di dapat penulis sebagai berikut:

1. Pelaksanaan latihan-latihan yang kurang teratur

Latihan atau training adalah suatu kegiatan dari perusahaan yang bermaksud untuk dapat memperbaiki dan mengembangkan sikap, tingkah laku, keterampilan dan pengetahuan dari crew kapalnya, sesuai dengan keinginan dari perusahaan yang bersangkutan. Dengan demikian latihan yang dimaksud adalah dalam pengertian yang luas, sehingga tidak terbatas hanya untuk mengembangkan keterampilan semata-mata, bimbingan dan lain-lain. Proses latihan - latihan dilaksanakan setelah terjadi penerimaan crew, sebab latihan hanya diberikan pada crew tersebut di tempatkan dan ditugaskan. Setiap perusahaan yang menginginkan agar para crewnya disiplin dan dapat bekerja lebih efektif dan efisien, maka sama sekali tidak boleh meremehkan latihan tersebut. Memang ada beberapa crew yang mampu memotivasi diri sendiri

untuk dapat meningkatkan kemampuan dirinya tanpa campur tangan dari perusahaan yang bersangkutan, tetapi dalam prakteknya jumlah crew yang mampu memotivasi dirinya sangat kecil. Disamping itu kemungkinan latihan yang dilakukan pribadi-pribadi terkadang tidak sesuai dengan keinginan dan standarisasi perusahaan. Selain itu latihan-latihan tersebut akan membawa crew kapal ke dalam kondisi yang sebenarnya jika keadaan tersebut benar-benar dengan latihan-latihan ini juga akan membentuk crew kapal untuk bersikap dan bertindak kompak, tenang dan praktis. Jika latihan-latihan keselamatan tidak dilakukan secara rutin menyebabkan pengetahuan dan keterampilan crew berkurang. Adapun berbagai cara untuk meningkatkan pelatihan maka penulis uraikan sebagai berikut:

a. Pelatihan para awak kapal melalui lembaga diklat kepelautan dan diatas kapal (*On - Board Training*).

Pemberian pendidikan dan latihan kepada awak kapal adalah merupakan tanggung jawab dari setiap perusahaan pelayaran. Pendidikan sifatnya lebih teoritis daripada praktis, latihan lebih bersifat penerapan segera daripada seseorang yang akan mempermudah seseorang tersebut dalam melaksanakan tugas-tugas. Adanya pendidikan dan latihan, menjamin tersedianya tenaga-tenaga kerja dalam perusahaan pelayaran yang mempunyai keahlian. Lagi pula orang yang terlatih atau terdidik dapat menggunakan pemikirannya dengan secara kritis.

b. Melatih para awak kapal melalui pendidikan dan latihan di lembaga diklat kepelautan.

Dewasa ini pelatihan para awak kapal melalui diklat kepelautan merupakan suatu keharusan yang dimasukkan dalam persyaratan umum untuk menjadi awak kapal di suatu perusahaan. Dengan alasan agar pengoperasian alat-alat penolong di atas kapal dapat dilakukan dengan baik dan sesuai dengan rencana, maka diperlukan personel diatas kapal yang terampil. Supaya personil diatas kapal terampil, maka harus diikutsertakan dalam pendidikan dan latihan keselamatan tersebut.

Untuk meningkatkan kemampuan para personil kapal, salah satu upaya yang dilakukan adalah dengan melibatkan mereka melalui pendidikan dan

latihan di lembaga diklat kelautan yang dilakukan di luar jam / waktu berlayar.

Hal ini pada umumnya dilakukan melalui lembaga-lembaga tertentu. Lembaga-lembaga pendidikan yang dimaksud adalah seperti Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) ataupun Badan pendidikan latihan kepelautan lainnya. Pendidikan ini menitikberatkan pada penguasaan teori tentang keselamatan di atas kapal dan seluk beluknya. Disamping itu para siswa dilibatkan dalam praktek-praktek lapangan guna memperdalam pengetahuan mereka tentang keselamatan di atas kapal.

Dalam kaitannya usaha penyelamatan dilaut, maka jelas penguasaan pengetahuan dan keterampilan bagi para calon pelaut sangatlah penting, sebelum mereka ditempatkan untuk bekerja di atas kapal.

Hal ini relevan dengan yang digariskan melalui Konvensi Internasional STCW 78:

"Sebelum melaksanakan tugas-tugas di atas kapal, semua yang bekerja di atas kapal harus menerima pelatihan dan pengenalan (*familiarization*) tentang teknik-teknik penyelamatan jiwa atau memperoleh informasi yang cukup serta petunjuk-petunjuk".

Semua pelaut harus di latih agar sebelum bertugas di atas kapal sudah memahami dan mengetahui tentang :

- a. Macam-macam keadaan darurat yang dapat terjadi di laut seperti kebakaran, tabrakan, kandas dan yang lainnya.
- b. Jenis-jenis alat penolong yang harus ada di atas kapal.
- c. Memenuhi prinsip-prinsip penyelamatan.
- d. Manfaat dari latihan-latihan.

Kesiapsiagaan dalam menghadapi keadaan darurat, dengan cara selalu mengingat mengenai tugas tugasnya dalam sijil darurat, pos tugas, isyarat pemanggilan, tempat dan cara pemakaian baju renang (rompi renang), cara menaiki sekoci dari kapal maupun dari air / laut serta cara mempersiapkan dan mengolah gerak sekoci.

2. Melatih para awak di atas kapal (*On - board Training*)

Kemampuan para awak kapal tidak hanya ditentukan oleh pengetahuan yang diperoleh lewat pendidikan di diklat, tapi yang lebih penting masih harus didukung oleh latihan-latihan yang dilakukan di atas kapal.

peningkatan kemampuan awak kapal dengan pengetahuan keterampilan lewat latihan-latihan atau praktek langsung. Kegiatan melatih awak kapal lewat latihan-latihan pada umumnya dilakukan di atas kapal atau pada waktu berlayar dengan tanpa mengganggu tugas rutin.

Sesuai dengan ketentuan *Safety of Life at Sea* (SOLAS), maka setiap kapal harus memiliki peralatan keselamatan jiwa di laut. Bukan hanya memiliki saja, tetapi setiap personilnya yang ada harus terampil melayani peralatan-peralatan tersebut termaksud pemeliharaannya.

"Pelatihan di atas kapal dalam penggunaan alat-alat keselamatan kapal termasuk perlengkapan pesawat penyelamatan (*Survival Craft Equipment*) dan dalam penggunaan alat-alat pemadam kebakaran di atas kapal harus segera diberikan sesegera mungkin tetapi tidak boleh lebih dari dua minggu setelah embarkasi awak kapal".

Dalam peraturan menurut IMO, maka untuk meningkatkan keterampilan awak kapal perlu adanya pelatihan yang bersifat rutin di atas kapal disamping harus melaksanakan beberapa prosedur yang diwajibkan.

Mengadakan latihan pengoperasian rakit penolong secara rutin di atas kapal penting untuk dilaksanakan. Dengan adanya latihan-latihan tersebut serta latihan dengan alat-alat penolong lainnya dengan sendirinya awak kapal secara langsung mengetahui tempat-tempat dan keadaan darurat maka secara otomatis dapat merhpersiapkan segala sesuatunya dengan baik dan lancar.

a. Meningkatkan kedisiplinan dalam latihan latihan

Disiplin adalah ketaatan dengan tidak ragu-ragu dan tulus ikhlas kepada perintah-perintah atau petunjuk-petunjuk yang diberikan oleh atasan / pimpinan / komandan dan dengan mempergunakan pikirannya.

Disiplin yang terbaik adalah disiplin yang timbul karena keinsyafan,

pengertian yang baik mengenai tujuan dan karena loyal kepada anggota bawahannya, baik perorangan ataupun kesatuan, terhadap sesuatu tugas yang telah diselesaikan dengan baik, dapat memperkuat ikatan disiplin dan memperkokoh kerjasama team secara lebih lancar dan kompak.

Agar tiap-tiap orang yang bersangkutan tahu tempat-tempat yang disebutkan dalam rol sekoci kebakaran, perlu diberikan apel. Perwira-perwira yang bertugas sebagai komandan apel yang terdiri dari awak kapal berada pada pos masing-masing dan pengecekan penguasaan tugas-tugas awak kapal dalam hal ini semua awak kapal hanya melaporkan diri. Dengan melakukan latihan-latihan secara rutin di adakan di atas kapal dapat rneningkatkan kedisiplinan awak kapal, misalnya untuk kapal barang paling sedikit sekali sebulan harus di laksanakan apel dan latihan sekoci, pada kapal penumpang apel awak kapal dan latihan sekoci harus dilakukan seminggu dan apabila pelayaran lebih dari seminggu, disamping itu sesegera mungkin setelah kapal meninggalkan pelabuhan.

Nakhoda kapal dibantu oleh Mualin I sebagai Safety Officer harus selalu memperhatikan, mengatur dan mengawasi pelaksanaan pelatihan. Dimana sesuai ketentuan SOLAS bahwa awak kapal dapat di kumpulkan untuk mengadakan latihan meninggalkan kapal yang mana dilaksanakan dalam selang waktu tidak lebih dari satu bulan.

Dengan seiringnya berlatih maka awak kapal akan makin sering menghadapi hambatan-hambatan yang sebelumnya tidak terpikirkan oleh crew kapal, maka dengan latihan-latihan keselamatan yang diaksanakan dengan teratur dan terjadwal diatas kapal akan dapat mempermudah crew kapal untuk mengoperasikan dan menggunakan alat-alat keselamatan.

2. Pemeliharaan alat-alat keselamatan yang belum optimal

Agar pelaksanaan status kegiatan berjalan secara efisien (berdaya guna) dan efektif (berhasil guna), maka harus ditunjang manajemen yang baik, rasional, objektif dan mengacu pada tujuan yang ingin dicapai.

Dalam hal ini ISM Code dan manajemen sangatlah penting, yaitu (*Planning*,

Organizing, Actuating dan Controlling) POAC. Mengingat beragamnya masalah yang ada serta terhambatnya upaya penyelamatan, maka sudah selayaknya kalau sistem pengawasan di atas kapal harus dibenahi secara cepat dan tepat terutama mengenai alat-alat keselamatan jiwa di laut.

Pengawasan yang baik harus dilakukan secara menyeluruh, baik dari segi pekerjaan dan peralatan, prosedur kerja maupun dari segi personil. Dari segi peralatan, maka hal-hal yang harus dibenahi antara lain, peralatan apa yang dibutuhkan, bagaimana menggunakannya, kapan digunakan dan siapa yang menggunakannya.

Sedang dari segi prosedur kerja hal-hal yang harus dibenahi antara lain, Pekerjaan apa yang akan dikerjakan, bagaimana mengerjakannya, waktu pelaksanaannya, dan kualifikasi personil yang bagaimana yang akan mengerjakannya.

Dari segi personil, hal-hal yang harus dibenahi adalah kualifikasi atau persyaratan dari personil yang dibutuhkan, hubungan timbal balik antara personil baik anak buah kapal sebagai pelaksana operasional, unsur pimpinan (Officer Dan Engineer), maupun Nakhoda sebagai unsur pimpinan tertinggi di atas kapal mampu mengkoordinasikan antar crew kapalnya agar keselamatan hal terpenting dalam suatu pekerjaan. Mualim I sebagai *Safety Officer* menyiapkan jadwal pemeliharaan alat-alat keselamatan, di mana dalam jadwal pemeliharaan alat-alat keselamatan sesuai dengan *Plan Maintenance System* (PMS). Jadwal pemeliharaan alat-alat keselamatan maka Mualim I yang bertanggung jawab akan tugasnya wajib melakukan pengecekan dan pengujian yang rutin dan berkala terhadap alat-alat keselamatan dan suku cadang tersebut sesuai dengan manual check list dari perusahaan dan melaporkan hasil-hasil perawatan ke Nakhoda. Mualim I harus mempunyai daftar inventaris untuk setiap rakit penyelamat di mana isi dari rakit penyelamat dapat diperiksa. Serta secara langsung bertugas sehari-hari terhadap kesiapan siaga yang mendadak dari rakit penyelamat dan semua alat-alat apung. Karena itu hal yang terpenting adalah selalu memastikan alat-alat keselamatan selalu dalam keadaan siap pakai kapan saja. Bila ada yang tidak sesuai atau tidak layak pakai, segera melengkapinya.

Akhirnya, yang perlu lebih ditekankan dari pengawasan di atas kapal adalah bahwa semua unsur terkait harus diupayakan sedemikian rupa sehingga dapat melakukan peran dan fungsinya sesuai dengan kedudukan dan posisinya, karena itu semua personil di atas kapal harus mengetahui posisi dan tugasnya. Dengan demikian pelaksanaan pekerjaan akan berjalan dengan lancar jika didukung personil yang mengerti akan tugas-tugasnya. Tugas atau pekerjaan di atas kapal memang banyak, namun kegiatan mengenai penyelamatan jiwa bukanlah hal yang sepele. Karena itu, usaha-usaha yang menyangkut penyelamatan harus menjadi bagian penting dari manajemen di atas kapal.

C. PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan uraian bab-bab sebelumnya, maka penulis akan memberikan beberapa evaluasi pemecahan masalah. Antara lain berikut :

1. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Pelaksanaan latihan yang kurang teratur

Untuk mengatasi Pelaksanaan latihan yang kurang teratur maka perlu dilakukan beberapa kegiatan sebagai berikut :

1) Melatih awak kapal melalui pendidikan dan latihan di lembaga diklat kepelautan .

Meningkatkan latihan-latihan keselamatan sesuai dengan jadwal yang telah direncanakan.

Dalam peraturan dikonvensi IMO, maka untuk meningkatkan keterampilan dan pengetahuan anak buah kapal perlu adanya latihan-latihan yang bersifat rutin di atas kapal disamping harus melaksanakan beberapa prosedur yang diwajibkan oleh IMO. Maksud dari latihan-latihan tersebut adalah agar semua peralatan yang ada di atas kapal tetap dalam keadaan siap pakai serta personil tetap dalam keadaan siaga untuk menyelamatkan jiwa dilaut. Mengadakan latihan-latihan keselamatan di atas kapal penting untuk dilaksanakan karena dengan adanya latihan-latihan tersebut dengan sendirinya awak kapal secara langsung

mengetahui urutan-urutan pelaksanaan serta mengetahui tempat dan tugasnya masing-masing sehingga bila dalam keadaan darurat dapat melaksanakan tugasnya dengan baik, cepat dan aman. Latihan di atas kapal harus dilakukan dengan intensif dan serius dengan mengingat tujuan dari setiap latihan-latihan yang dilakukan di atas kapal yaitu untuk menjaga dan mempertahankan keselamatan di atas kapal dan juga untuk melakukan penyelamatan apabila diperlukan disaat keadaan bahaya terjadi. Pelatihan ini harus diberikan kepada awak kapal yang baru maupun yang sudah lama yaitu dengan cara memberikan bimbingan dan pelatihan terutama pada pelatihan penggunaan alat keselamatan. Hal ini harus dilakukan secara teratur dan rutin dan dipahami dalam menggunakan alat-alat keselamatan diatas kapal.

Sebagaimana sudah diketahui untuk mencapai hasil suatu pekerjaan harus memenuhi 4 (empat) syarat diantaranya :

a. Perencanaan (*Planning*)

Perencanaan harus dibuat sebelum dimulai pekerjaan dan hal-hal apa saja yang diperlukan agar pekerjaan tersebut dapat berjalan dengan baik

b. Pengorganisasian (*Organizing*)

Pengorganisasian perlu dilakukan sehingga dapat dicapai hasil yang maksimal dan tentang cara-cara maupun pemilihan dalam berorganisasi atau ketentuan- ketentuan lain yang ada hubungannya dalam pencapaian dengan maksud tersebut.

c. Pergerakan (*Actualling*)

Pergerakan juga perlu ditentukan cara-caranya sehingga dengan dilaksanakannya cara-cara tersebut diharapkan dapat diperoleh dengan hasil yang baik.

d. Pengawasan (*Controlling*)

Fungsi pengawasan juga memegang peranan penting ,sebab sebaik apapun pengorganisasian dan pergerakan yang dilakukan jika tidak dilakukan pengawasan suatu saat akan terjadi hambatan yang tidak bisa diketahui dibagian mana telah terjadi kesalahan. Dari keempat fungsi tersebut maka Nahkoda memegang peranan penting yaitu

perencanaan dan pengawasan yang lebih besar diatas kapal, Sebab bila terjadi kecelakaan diatas kapal maka Nahkoda memegang tanggung jawab yang besar dan hal yang utama yang dipertanyakan apakah perencanaan sudah dengan yang disyaratkan atau belum serta juga bagaimana fungsi pengawasan dijalankan di atas kapal selama pelatihan dan pemeliharaan alat alat keselamatan di atas kapal Kurangnya tim atau koordinasi di atas kapal dalam pelaksanaan latihan- latihan darurat di atas kapal dikarenakan kurangnya tingkat kesadaran dan kedisiplinan para awak kapal untuk memahami cara cara menggunakan alat alat keselamatan dan dapat disimpulkan tingkat keselamatan diatas kapal masih rendah dan belum memenuhi standar sesuai dengan STCW 1995 amandemen manila 2010. Maksud dan tujuan dibuat koordinasi diatas kapal adalah untuk meningkatkan keselamatan kapal dan keharmonisasian antar crew. Jadi diharapkan perusahaan sebelum merekrut crew kapal yang akan bekerja di atas kapal supaya mengadakan pelatihan dengan mengikuti crew yang baru tersebut di atas kapal.

Pengawasan manajemen keselamatan yang baik serta latihan-latihan keselamatan yang lebih terkoordinasi. Disiplin tidak akan berjalan tanpa adanya pengawasan yang lebih baik dan ketat. Mualim I sebagai Safety Officer diatas kapal adalah kunci keberhasilan suatu latihan keselamatan diatas kapal. Ia yang bertanggung jawab membuat jadwal pelatihan yang akan dilaksanakan sesuai dengan instruksi perusahaan dan melakukan koordinasi dengan semua departemen yang ada diatas kapal sehingga seluruh kegiatan tersebut berjalan dengan baik dengan tidak mengganggu kegiatan yang lainnya. Melengkapi alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal.

Kedisiplinan awak kapal yang ditingkatkan, dapat dilakukan dengan memberikan sanksi disiplin oleh Nahkoda ataupun Mualim I sebagai Safety Officer bagi awak kapal yang tidak berdisiplin dalam latihan kedisiplinan itu sendiri hanya dapat tumbuh dari kesadaran diri awak kapal masing-masing dan hal ini tidak dapat dipaksakan tetapi dengan cara dibentuk dengan latihan yang teratur, benar dan keseriusan serta kesungguhan dari

seluruh awak kapal, tidak terkecuali Nakhoda.

Nakhoda dan Mualim I sebagai Safety Officer dituntut untuk selalu menjaga keharmonisan dan koordinasi antara awak kapal dalam segala hal di atas kapal sehingga pelatihan-pelatihan dapat dilaksanakan dengan benar dan sungguh-sungguh. Oleh karena itu, peran kepemimpinan ataupun leadership sangatlah diperlukan.

Berikut penulis akan memberikan kutipan teori yang ada dan fungsi manajemen. Didalamnya akan diberikan pembekalan-pembekalan dalam meningkatkan latihan dan keterampilan awak kapal, seperti :

1. Pedoman latihan (*Training Manual*).

Tuntutan latihan yang terdiri dari beberapa macam, harus memuat petunjuk-petunjuk dan informasi, dalam istilah yang mudah dipahami yang digambarkan, dimana mungkin alat-alat penolong yang disediakan di atas kapal dan didalam cara penyelamatan diri yang terbaik. Setiap bagian dari informasi demikian dapat diberikan dalam bentuk sarana yang dapat didengar dan dilihat sebagai pengganti cara manual. Hal-hal berikut harus diterangkan secara rinci sesuai SOLAS :

- a) Cara menggunakan baju penolong (Life Jacket), pakaian cebur (Immersion Suit) dan pakaian anti panas (Thermal Protective Aids). Salah satu yang sesuai.
- b) Cara berkumpul di stasiun-Station) stasiun yang telah ditentukan (Muster
- c) Menaiki, meluncurkan rakit penolong dan sekoci penolong (Life Craft and Rescue Boat), termasuk dimana diperlukan penggunaan system evakuasi laut.
- d) Cara meluncurkan dari dalam pesawat luput maut (Survival Carft).
- e) Melepaskan dari alat peluncur (Launching Appliances).
- f) Cara menggunakan sarana-sarana untuk perlindungan di kawasan peluncuran (Devices for Protection on Launching Areas), kalau dianggap sesuai

- g) Penerangan (Illumination) di kawasan peluncuran.
 - h) Kegunaan semua perlengkapan penyelamatan diri.
 - i) Kegunaan semua perlengkapan deteksi (Detection Equipment).
 - j) Dengan bantuan ilustrasi penggunaan perangkat radio untuk menyelamatkan diri (Radio Life-Saving Appliances).
 - k) Penggunaan cerawat paying (Drogues).
 - l) Penggunaan mesin dan perlengkapan.
 - m) Mengangkat kembali mesin Input dan sekoci penyelamat, termasuk carapenempatan dan pengikatnya.
 - n) Bahaya keterdedahan (Exposure) dan kebutuhan akan pakaian hangat (Warm Clothing).
 - o) Penggunaan terbaik fasilitas pesawat input maut untuk menyelamatkan diri.
 - p) Cara menemukan kembali dan menyelamatkan, termasuk penggunaan sarana penyelamat dan helicopter (tali gantung, keranjang, tandu-tandu) penampung dan perangkat penyelamat di pantai serta alat pelontar kapal (Line Throwing Appliances).
 - q) Semua fungsi lain yang tertera dalam sijil berkumpul dan petunjuk-petunjuk darurat.
 - r) Petunjuk perbaikan darurat alat-alat penolong.
- 2) Sijil berkumpul (*Muster List*) dan petunjuk keadaan darurat (*Emergency Instructions*).
- a) Sijil berkumpul harus menyebutkan rincian dan isyarat alarm keadaan darurat yang diatur dalam aturan 50 SOLAS'97 atau dari kode alarm darurat umum bagian 7.2 (SOLAS Consolidated 2001) dan juga tindakan yang harus diambil oleh awak kapal dan penumpang pada waktu alarm dibunyikan. Sijil berkumpul juga harus menjelaskan bagaimana perintah meninggalkan kapal diberikan.
 - b) Setiap anggota kapal harus mengetahui prosedur dalam

- menentukan lokasi dan menyelamatkan anggota kapal lainnya yang terperangkap di kamar / kabin mereka.
- c) Sijil berkumpul harus menunjukkan tugas-tugas yang dibebankan para masing-masing Anggota Crew kapal termasuk :
- (1) Penutup pintu-pintu kedap air, pintu-pintu perlindungan terhadap kebakaran, katup-katup, lubang-lubang pembuangan, tingkap-tingkap samping, lubang-lubang cahaya, lubang-lubang samping lambung dan buka-bukaan semacam itu di atas kapal.
 - (2) Memperlengkapi alat-alat penolong lainnya.
 - (3) Persiapan pengoprasian alat-alat keselamat.
 - (4) Persiapan alat-alat penolong yang lain.
 - (5) Mengumpulkan para penumpang (bagi kapal penumpang) atau kru / anggota kapal.
 - (6) Penggunaan perlengkapan komunikasi.
 - (7) Keanggotaan kelompok-kelompok yang ditugaskan memadamkan kebakaran.
 - (8) Tugas-tugas khusus yang dibebankan dalam hal penggunaan perlengkapan pemadam kebakaran dan instalasi-instalasi.
- d) Sijil berkumpul harus menjelaskan perwira-perwira mana yang ditugaskan untuk menjamin bahwa alat-alat penolong dan alat-alat pemadam kebakaran dipelihara di dalam kondisi yang baik dan siap segera di gunakan.
- e) Sijil berkumpul harus menjelaskan pengganti-pengganti bagi orang-orang sebagai petugas utama yang mungkin menjadi tidak mampu. Dengan memprerhatikan bahwa keadaan darurat yang berbeda mungkin memerlukan tindakan-tindakan yang berbeda pula.
- f) Sijil berkumpul harus menunjukkan tugas-tugas yang dibebankan pada masing-masing anggota awak kapal dalam hubungannya dengan para penumpang dalam keadaan darurat.

Tugas -tugas tersebut mencakup :

- (1) Memberikan peringatan kepada para penumpang.
- (2) Memperhatikan apakah mereka telah berpakaian secara tepat dan mengenakan baju penolong secara benar.
- (3) Mengumpulkan para penumpang di stasiun berkumpul (Muster Station). Stasiun tempat
- (4) Mengadakan pengaturan di gang-gang dan di tangga-tangga dan biasanya mengawasi gerakan para penumpang.

g) Sijil berkumpul di persiapan sebelum kapal berlayar. Setelah sijil berkumpul disiapkan, kalau terdapat perubahan pada awak kapal yang mengharuskan diadakannya perubahan pada sijil berkumpul, Nakhoda harus mengadakan perubahan atas sijil atau membuat sijil yang baru.

h) Format sijil berkumpul yang digunakan pada kapal- kapal penumpang harus disetujui terlebih dahulu.

3) Latihan bahaya (*Emergency Drill*) dan latihan sekoci (*Boat Drill*).

"Seorang Nakhoda mempunyai kewajiban untuk mengatur agar pada setiap pelayaran dilakukan /latihan sekoci, dimana pada saat latihan sekoci semua anak buah kapal harus melapor pada komandan masing - masing".

Daftar dari rol bahaya dan rol sekoci harus di pasang beberapa tempat di atas kapal dan dapat dibaca dengan jelas disertai tanda bahayanya, apakah tanda bahaya kebakaran atau meningkatkan kapal. Tanda-tanda ini diberikan melalui suling atau *alarm*. *Safety Equipments Plan* harus dipasang atau dipajang diatas kapal, di tempat yang mudah untuk dilihat oleh para awak kapal.

4) Latihan kebakaran (*Fire Drill*) dan latihan meninggalkan kapal (*Abandon Ship Drill*)

Setiap awak kapal harus berpartisipasi minimal satu kali setiap kali

latihan meninggalkan kapal (Abandon Ship) dan satu kali latihan kebakaran setiap bulannya.

Pelatihan - pelatihan oleh awak kapal harus dilakukan dalam 24 jam setelah kapal meninggalkan pelabuhan, jika lebih dari 25% dari jumlah awak kapal belum berpartisipasi dalam latihan meninggalkan kapal dan latihan kebakaran di atas kapal dalam bulan yang lalu.

2. Pelatihan para awak kapal di atas kapal (On – board Training)

Meningkatkan Pemeliharaan Alat-alat Keselamatan Di atas Kapal (On – board Training) Sesuai dengan ketentuan Safety Of Life as Sea (SOLAS) 74 maka setiap kapal harus memiliki peralatan keselamatan jiwa dilaut, bukan hanya memiliki tetapi setiap personil yang ada di atas kapal harus terampil menggunakan alat-alat keselamatan tersebut termasuk juga pemeliharaannya. Seorang pimpinan awak kapal harus dapat menjadwalkan kegiatan-kegiatan yang sangat penting yang dibutuhkan untuk meningkatkan kinerja awak kapal salah satunya adalah melaksanakan program perawatan/pemeliharaan alat-alat keselamatan di atas kapal, yang sebagaimana telah diatur sebelumnya sesuai dengan prosedur ISM code dan pemeliharaan terhadap alat-alat keselamatan juga tertuang didalam *Safety Management System* (SMS). Seperti halnya dalam pelatihan sekoci penolong secara rutin adalah salah satu pentingnya cara melaksanakan perawatan, dikarenakan sebelum melakukan latihan, terlebih dahulu kita melakukan persiapan alat-alat tersebut sehingga nanti nya dalam pelaksanaannya berjalan dengan lancar dan berhasil dengan baik. Nahkoda sebagai pimpinan di atas kapal harus benar-benar melakukan manajemen yang terkoordinir dengan crew kapalnya. Agar dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan berjalan dengan lancar dan sesuai rencana maka diperlukan personil yang terampil dan paham terhadap pemeliharaan alat keselamatan di atas kapal, di dalam hal ini crew yang bertanggung jawab atas alat-alat keselamatan di atas kapal adalah mualim satu. Dengan membaca buku petunjuk pengoperasian alat dan pemeliharaannya maka personil yang harus diikutsertakan dalam pendidikan dan latihan.

Dalam menjalankan tugas dan tanggung jawab Nahkoda harus menjalankan kebijakan perusahaan, memotivasi crew dalam menjalankan kebijakan membuat order dan instruksi yang dibutuhkan dengan jelas dan dapat dimengerti, melakukan verifikasi terhadap semua persyaratan, melakukan review terhadap SMS dan melaporkan kekurangan, defisiensi kepada manajemen darat atau kantor. Sebagai seorang pemimpin tertinggi diatas kapal, Nahkoda harus sanggup melakukan kepemimpinannya yaitu membuat awak kapalnya mengikuti latihan dan melaksanakan tugas tugas merawat alat-alat keselamatan diatas kapal sebagaimana yang sebelumnya ditetapkan oleh perusahaan. Nahkoda harus mampu merubah pandangan atau sikap mental, fisik dari crew yang ditugaskan untuk memelihara alat-alat keselamatan yang selama ini kurang pelaksanaannya. Kenyataan yang pernah dialami di atas kapal adalah Nahkoda kurang memantau crew nya yang bertugas dalam pemeliharaan alat keselamatan, sehingga dalam pelaksanaan latihan-latihan banyak ditemukan sebagian alat keselamatan tidak berfungsi dengan baik. Oleh karena itu perlu diperhatikan oleh Nahkoda bagaimana cara manage crewnya dalam melaksanakan pemeliharaan alat alat keselamatan secara rutin dan berkala sebagaimana yang ditetapkan didalam SMS agar dalam pelaksanaannya nanti alat alat keselamatan tersebut dapat dipakai dan berfungsi dengan baik.

b. Pemeliharaan alat keselamatan di atas kapal yang belum optimal

Untuk Mengatasi Pemeliharaan alat keselamatan di atas kapal yang belum optimal maka perlu dilakukan beberapa kegiatan sebagai berikut :

1. Membuat laporan khusus mengenai alat-alat keselamatan tersebut secara berkala

seperti batas masa berlakunya alat keselamatan tersebut, semua keadaan alat keselamatan di atas kapal, suku cadang dari alat keselamatan tersebut dan menugaskan mualim-mualim yang bertanggung jawab atas alat tersebut.

Adapun laporan khusus untuk alat alat keselamatan yang dimaksud adalah sebagai berikut :

- a. Untuk perawatan alat-alat pemadam kebakaran Perawatan bulanan, mencakupi sebagai berikut:

1. *Selang Kebakaran*

Cek selang dan coupling dengan pampa pemadam kebakaran lalu dihidupkan lalu diganti bila terdapat klem yang rusak atau sudah berkarat dan jika ditemukan kebocoran pada selang harus diganti dengan yang baru.

2. *Nozzle*

Cek jet spray nozzle apakah masih berfungsi dengan baik atau tidak lau diberi minyak pelumas atau grease jika di temukan ada kebocoran ganti karet coupling.

3. *Fire hydrant*

Cek valve jika ada kebocoran dan diperbaiki, cek pula *hand wheel* jika rusak dan diganti karet seal jika terdapat kebocoran.

4. *Pipa Kebakaran*

Cek karat dibalik *hatch coming*, *bulwalk*, *dibawah platform* dan *dibawah bulkhead*, perbaiki, ketok dan cat jika perlu.

5. *Kotak pemadam*

Pastikan kunci hydrant, selang dan *nozzle* ada didalam kotak tersebut dan pastibn juga *handle* pembuka kotak dapat berfungsi dengan baik, cek pintu apakah dapat tertutup dan membuka dengan baik.

6. *Tombol Fire Alarm*

Cek setiap latihan kebakaran dan pastikan bekerja dengan baik, biasanya tombol fire alarm dilakukan mengecekan setiap minggunya dengan cara menyemprotkan smoke detector.

7. *Tabung pemadam kebakaran*

Cek label dan tekanan isi botolnya, catat pada kartu ceklist yang tergantung pada tiap-tiap botol pemadam. Setiap satu tahun botol pemadam kebakaran harus di service ke darat.

8. Untuk perawatan *breathing apparatus*

Cek tekanan isi botol, catat didalam *checklist card* dan bila

ditemukan tekanan berkurang dibawah 200 bar, maka harus di isi ulang kembali. Untuk pemakaian, *breathing apparatus* pastikan tekanan jarum di warna hijau. Alat ini dilakukan perawatan dan pengecekan setiap bulannya.

9. Untuk perawatan fireman *outfits*

Perawatan dan pengecekan alat ini dilakukan setiap bulannya diantaranya hal yang perlu dilakukan pengecekan dan pengetesan di antaranya :

10. Cek bagian luar, apakah kotak fireman outfits dapat berfungsi untuk membuka dan menutupnya.

11. Keluarkan seluruh perlengkapannya lalu cek satu persatu

12. Cek lampu senter, bila lampu senter redup segera ganti dengan yang baru

13. Bersihkan satu persatu dari debu dan kotoran bila ada yang melekat lalu catat tanggal pemeriksaan pada checklist label.

14. Untuk perawatan perahu penyelamat cepat atau *fast rescue boat*
Perawatan dilakukan setiap minggu pada alat mesinnya dengan melakukan pengecekan terhadap bahan bakar, minyak pelumas dan bagian- bagian yang bergerak diberi grease lakukan start mesin tersebut dan *emergency stop*.

Untuk mesin dilakukan pemanasan 3 sampai 5 menit dimana dibawah baling- baling motor penggeraknya diletakkan drum yang berisi air tawar sebagai pendingin motor penggerak tersebut waktu di tes. Untuk perawatan bulanan cek seluruh *body hull rescue boat*, cek dan tes perlengkapan-perengkapan yang terdapat didalam rescue boat tersebut.

15. Perawatan terhadap *recue boat davit*

Perawatan dilakukan setiap bulan nya dengan cara, hidupkan power dan lakukan pengangkatan dengan beban rescue boat tersebut secukupnya kurang lebih 50cm diangkat dari kedudukannya. Pastikan tombol *limit swich bottom* bekerja dengan

baik artinya jika menyentuh tombol tersebut maka akan berhenti dengan sendirinya, dan lakukan pula dengan tuas manual dengan cara mengengkolnya. Dengan manajemen perawatan seperti diatas dapat diharapkan alat-alat keselamatan dapat bekerja dengan baik dan idealnya pemeliharaan alat keselamatan dilakukan secara bertahap dan rutin secara menyeluruh disetiap bagian-bagiannya serta dilakuksn secara dini, karena dengan begitu alat-alat keselamatan tersebut dapat terhindar dari kerusakan, bagian-bagian yang rusak harus segera diganti yang akan mengakibatkan kesulitan saat dioperasikan, perawatan yang baik dan rutin yang dilakukan perwira yang bertanggung jawab terhadap alat-alat keselamatan sangatlah penting, terlaksananya perawatan yang baik juga harus didukung tersedianya peralatan pengganti dan harus adanya kerja sama dengan personil dikapal. Alat-alat keselamatan diatas kapal harus dijaga dan dirawat sehingga selalu dalam kondisi siap pakai, dimana awak kapal ditunjuk untuk memahami dan terampil dalarn menggunakan alat- alat keselamatan.

2. Memerintahkan crew untuk tetap memelihara alat - alat keselamatan secara berkala dan teratur.

Agar pelaksanaan status kegiatan berjalan secara efisien (berdaya guna) dan efektif (berhasil guna), maka harus ditunjang manajemen yang baik, rasional, objektif dan mengacu pada tujuan yang ingin dicapai.

ketaatan dengan tidak ragu-ragu dan tulus ikhlas kepada perintah-perintah atau petunjuk-petunjuk yang diberikan oleh atasan pimpinan, komandan dan dengan mempergunakan pikirannya.

Disiplin yang terbaik adalah disiplin yang timbul karena keinsyafan, pengertian yang baik mengenai tujuan dan karena loyal kepada anggota bawahannya, baik perorangan ataupun kesatuan, terhadap sesuatu tugas yang telah diselesaikan dengan baik, dapat memperkuat ikatan disiplin dan memperkokoh kerjasama team secara lebih lancar dan kompak.

Agar tiap-tiap orang yang bersangkutan tahu tempat-tempat yang disebutkan dalam rol sekoci kebakaran, perlu diberikan apel. Perwira-

perwira yang bertugas sebagai komandan apel yang terdiri dari awak kapal berada pada pos masing-masing dan pengecekan penguasaan tugas-tugas awak kapal dalam hal ini semua awak kapal hanya melaporkan diri. Dengan melakukan latihan-latihan secara rutin di atas kapal dapat meningkatkan kedisiplinan awak kapal, misalnya untuk kapal barang paling sedikit sekali sebulan harus dilaksanakan apel dan latihan sekoci, pada kapal penumpang apel awak kapal dan latihan sekoci harus dilakukan seminggu dan apabila pelayaran lebih dari seminggu, disamping itu sesegera mungkin setelah kapal meninggalkan pelabuhan.

Nakhoda kapal dibantu oleh Mualin I sebagai Safety Officer harus selalu memperhatikan, mengatur dan mengawasi pelaksanaan pelatihan. Dimana sesuai ketentuan SOLAS bahwa awak kapal dapat di kumpulkan untuk mengadakan latihan meninggalkan kapal yang mana dilaksanakan dalam selang waktu tidak lebih dari satu bulan.

Dengan seiringnya berlatih maka awak kapal akan makin sering menghadapi hambatan-hambatan yang sebelumnya tidak terpikirkan oleh crew kapal, maka dengan latihan-latihan keselamatan yang dilaksanakan dengan teratur dan terjadwal di atas kapal akan dapat mempermudah crew kapal untuk mengoperasikan dan menggunakan alat-alat keselamatan.

2. Evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah

a. Pelatihan yang kurang teratur.

1. Pelatihan di lembaga-lembaga diklat kepelautan

Keuntungan :

agar alat-alat penolong di atas kapal dapat dilakukan dengan baik dan sesuai dengan rencana maka diperlukan personil di atas kapal yang terampil.

Kerugian :

apabila awak kapal yang bekerja di atas kapal tidak dibekali dengan latihan-latihan di lembaga diklat kepelautan maka akan menyebabkan personil kurang terampil.

2. Pelatihan para awak kapal di atas kapal (*On-Board Training*)

Keuntungan :

Jika pelatihan para crew kapal di atas kapal di berikan secara rutin maka itu akan membuat crew kapal terampil terhadap peralatan–peralatan tersebut termasuk pemeliharaan .

Kerugian :

Jika pelatihan–pelatihan di atas kapal kurang optimal maka akan menimbulkan kurang nya pemahan dan kesadaran crew terhadap tanggung jawab dan bahaya yang ada di atas kapal.

b. Pemeliharaan alat–alat keselamatan yang kurang optimal :

1. Membuat laporan khusus mengenai alat-alat keselamatan tersebut secara berkala .

Keuntungan :

Sehingga Pemeliharaan alat–alat keselamatan yang bisa lebih optimal dan semua alat alat keselamatan kembali kondisi baik dan siap digunakan pada saat drill dan pada emergency situation .

Kerugian :

Membuat jadwal kegiatan crew lebih padat sehingga pekerjaan lain punya potensi terbengkalai .

2. Memerintahkan untuk tetap memelihara alat-alat keselamatan secara berkala dan teratur.

Keuntungan :

Sehingga Pemeliharaan alat–alat keselamatan yang bisa lebih optimal dan lebih mudah di pantau atau di monitoring semua alat alat keselamatan karena dilakukan pemeliharaan secara berkala.

Kerugian :

Crew yang bertanggung jawab sering mengabaikan pemeliharaan alat-alat keselamatan .

3. Pemecahan Masalah yang dipilih .

upaya meningkatkan pelatihan dan pemeliharaan alat-alat keselamatan di atas kapal **MT. FIGHTER88** , maka pemecahan masalah sebagai berikut :

a. Pelaksanaan latihan-latihan yang kurang teratur

Berdasarkan hasil evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah diatas, maka pemecahan masalah yang dipilih yaitu :

1. Pelatihan para awak kapal di atas kapal (*On-board Training*)

b. Pemeliharaan alat-alat keselamatan yang belum optimal

Berdasarkan hasil evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah diatas, maka pemecahan masalah yang dipilih yaitu :

1. Memerintahkan crew untuk tetap memelihara alat-alat keselamatan secara berkala dan teratur.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan uraian pada bab-bab sebelumnya, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan bahwa kurangnya upaya meningkatkan pelatihan dan pemeliharaan alat-alat keselamatan di atas kapal **MT.FIGHTER 88**

1. Pelaksanaan jadwal latihan keselamatan yang tidak teratur

- a. Pelaksanaan jadwal latihan keselamatan yang tidak teratur karena di Program Latihan tidak di jalankan berkesinambungan
- b. Pelaksanaan jadwal latihan keselamatan yang tidak teratur di sebabkan karena banyaknya operasional kapal di area tersebut

2. Pemeliharaan alat-alat keselamatan di atas kapal belum optimal.

- a. Kurangnya perhatian crew kapal terhadap pemeliharaan alat keselamat di atas kapal
- b. Padatnya job kapal yang menyebabkan terhambatnya pemeliharaan alat – alat keselamatan di atas kapal

B. SARAN

Berdasarkan beberapa kesimpulan di atas, maka untuk upaya meningkatkan pelatihan dan pemeliharaan alat-alat keselamatan di atas kapal **MT FIGHTER 88**

1. Pelaksanaan jadwal latihan keselamatan yang tidak teratur.

- a. Melatih awak kapal melalui pendidikan dan latihan di lembaga diklat kepelautan .
- b. Pelatihan para awak kapal di atas kapal (*On-board Training*)

2. Pemeliharaan alat-alat keselamatan di atas kapal belum optimal.

- a. Membuat laporan khusus mengenai alat-alat keselamatan tersebut secara berkala
- b. Memerintahkan crew untuk tetap memelihara alat-alat keselamatan secara berkala dan teratur.

DAFTAR PUSTAKA

STCW 95 DAN AMANDEMEN 1 '97, AMANDEMEN 2(1)'2000

AMANDEMEN 3(2)'2003 Versi Indonesia , Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran, Jakarta

IMO (International Maritime Organization) Convention, SOLAS (Safety of Life at Sea)
Consolidate Edition 2020, London

Guidelines on The IMO STCW Convention Including The 2010 Manila Amendments
Fourth Edition , International Shipping Federation

ISM Code edisi 2002

International Labour Organization 1996

2. Crew List

LAMPIRAN

IMMIGRATION REGULATION
CREW LIST

NAME OF VESSEL : MT FIGHTER 88
AGENT IN PORT KELANG : SOUTH MARINE SERVICE SDN BHD
PLACE OF EMBARKATION :
DESTINATION :
NAME OF COMPANY : BGE MARINETIME PTE.LTD.
DATE OF ARRIVAL :
DATE OF DEPARTURE :
ARRIVAL/DEPARTURE :

NO.	NAME	SEX	DOB	NATIONALITY	PASPORT	PASPORT EXPIRY	RANK	S/M BOOK	S/M BOOK EXPIRY
1	ISMAIL JUNUDE	M	03.05.1984	INDONESIA	E3808375	14.06.2033	MASTER	F184563	06.12.2025
2	RUSTAN KANDA	M	25.06.1991	INDONESIA	E1632930	07.12.2032	CHIEF OFFICER	F195000	16.11.2025
3	YUDITH PALAYUKAN	M	04.04.1992	INDONESIA	C5734651	28.01.2025	2ND OFFICER	E133104	23.05.2025
4	MUSTAFA	M	05.06.1976	INDONESIA	C7793647	22.03.2026	CHIEF ENGINEER	G042997	11.02.2024
5	TAUFIK HIDAYAT	M	27.06.1989	INDONESIA	E0619802	14.09.2027	2ND ENGINEER	F110795	17.04.2025
6	NOVANDY JOTOATRI PABUARAN	M	04.11.1994	INDONESIA	C8609366	21.03.2027	3RD ENGINEER	H065005	08.08.2025
7	SUSANTO	M	13.04.1985	INDONESIA	C5745238	03.03.2025	BOATSWAIN	F032092	12.07.2024
8	DEDEK ISKANDAR	M	07.04.1989	INDONESIA	C7488894	16.04.2026	AB	E133100	02.05.2025
9	HARDI DAHIR	M	19.05.1981	INDONESIA	C6582659	13.04.2026	AB	G096171	16.09.2024
10	HELMI MIFTAKHUL HUDA	M	25.04.1976	INDONESIA	C8281233	29.12.2026	AB	I001885	19.12.2025
11	YULIANDRI	M	30.07.1973	INDONESIA	C7924036	18.10.2026	AB	F207286	10.07.2024
12	AGUSMAN UMAR	M	24.08.1986	INDONESIA	C7885706	28.06.2026	COOK	G012770	23.10.2023

TOTAL CREWS : 12



3. Ship Particular

BGE MARINETIME PTE.LTD

SHIP PARTICULAR

NAME OF VESSEL	MT. FIGHTER 88
PORT OF REGISTRY	PORT KELANG
MMSI	533130662
OFFICIAL NO	336768
CALL SIGN	9MWT7
IMO NO	9105346
CLASSIFICATION	SHIP CLASSIFICATION MALAYSIA
MANUFACTURING YEAR	1994
PLACE OF MANUFACTURING	HEUNG A INDUSTRY CO. LTD, (JAPAN)
TYPE	PRODUCK TANKER
GROSS TONNAGE	1110.00 TONS
NET TONNAGE	412.00 TONS
DEAD WEIGHT	1101.28.TONS
DISPLACEMENT	1440.00 TONS
L.O.A	57.71 M
L.B.P	52.00 M
BEAM	09.80 M
HEIGHT FROM KEEL	21.00 M
DEPTH	05.20 M
MAIN ENGINE	HANSHIN
SPEED	10.00 KNOTS / HOURS
B.H.P	850 KW
OIL CARGO TANK CAPACITY	100 % = 1199.461 K/L
FUEL OIL (F.O) TANK CAPACITY	TANK STBD : 12.590 M ³ TANK PORT SIDE : 12.590 M ³ TANK APT : 08.180 M ³ TOTAL : 51.180 M ³
CONSUMPTION M/E AND A/E	- M/E : 120.00 LTRS/HRS - A/E NO. 1 : 21.00 LTRS/HRS - A/E NO. 2 : 25.00 LTRS/HRS
FRESH WATER TANK CAPACITY	F.P.T : 10.00 TONS D.T : 40.00 TONS

ISMAIL JUNUDE
MASTER

50

Cabin Notice

Boat and Emergency Station

Ship's name : MT. FIGHTER 88 / 9MWT7

Name and Surname : Mr. RUSTAN

Rank : CHIEF OFFICER

Life Boat /Raft No. PORT/S Seat No.

Station	Alarm Signal	Muster point	ACTION / DUTY
BOAT / RAFT	(.....) 7 or more short blasts followed by 1 long blast	Boat Deck (port side)	In-charge launching operation. To carry EPIRB, SART, Two-way VHF.
Emergency	Continuous ringing of the ship's fire alarm or air horn or whistle for a minimum of 10 seconds (.....)	Boat Deck (port side)	Leader at scene and inform to master.
		SOPEP STATION	Leader at scene and inform to master.
		Boat Deck (port side)	Leader at scene and inform to master by emergency telephone or transceiver & compare magnetic compass between bridge and steering room.
	Three long Blasts on the whistle or General Alarm (.....)	Boat Deck (port side)	Rescue leader and inform to master & To carry transceiver, rope, jacob ladder & life jacket.

Abandon Ship : On Master's verbal order only

Location of SOPEP/SMPEP Locker and Plan/

FWD. store / P.R./ DECK P/S

Location of SCBA : Foward Store, P.R, Engine Room.

Location of First Aids : BRIDGE.

Note : Every crew member to fill up this form personally.

Display on the inside of cabin door.

Update On January 2023 by 2nd Officer

BGE MARINETIME PTE LTD

MT. FIGHTER 88 / 9MWT7

(AS AMENDED ON BOARD)

MUSTER LIST

MUSTER STATION	SIGNALS	ACTION/DUTY
FIRE & EMERGENCY	Continuous bell / ring / whistle Alarm at least 10 second. (.....)	Proceed to the designated muster point in proper clothing and carry life jacket.
LIFEBOAT/RAFT STATION	At least seven or more short blasts followed by one longblast on ship's whistle and/or eletrically operated bell (.....)	
ABANDONSHIP	Master's direct verbal order or through P/A system	As per verbal orders

BOAT/ RAFT STATION

LIFERAFT NO.1 (STBD. SIDE)	ACTION / DUTY	LIFERAFT NO.2 (PORT SIDE)
RANK		RANK
Master	Over All Command, Distress Communication & to carry important documents.	-
AB 1	Stay on bridge, to carry pyrotechnic & assist master, to carry victuals, blanket & torch	AB 2
2nd Officer	In charge launching operation, to carry EPIRB, SART, Two-way VHF	Chief Officer
AB 3	Assist to C/Off. & prepare to launch Life raft	-
Chief Engineer	In charge liferaft operation, C/E to carry Engine's Log Book	-
2nd Engineer	To assist liferaft operation, to carry tools & torch .	-
3rd Engineer	Let go centre grip, dis-embrakation ladder & preparation for launching liferaft.	Boatswain
AB 4	Made fast painter line aft. Launching life raft and life raft dis-embrakation ladder	AB 5
-	To carry victuals, blanket & torch	Chief Officer

MUSTER STATION : BOAT DECK PORT & STARBOARD SIDE

EMERGENCY FIRE STATION

Signals: Five Long Blas bell, ring, whistle alarm at least 10 second. (_____)

Action: Proceed to the designated muster point in proper clothing.

Bridge Squad	
RANK	ACTION/DUTY
Master	Command of all operation & distress communication
2nd Officer	To assist master, recording, watch keeping & communication
AB 1	Steering, hoisting signals & assist master as require

Emergency Deck Squad	
RANK	ACTION/DUTY
Chief Officer	Leader at scene and inform to master
Boatswain	Wear fireman's outfit & fire fighting
AB 2	Wear fireman's outfit & fire fighting
AB 3	To prepare fireman's outfit, SCBA, & air cylinder spare, St-by as sub-stitution to BOATSWAIN
AB 4	To prepare fireman's outfit, SCBA, & air cylinder spare, St-by as sub-stitution to AB 2
AB 5	To prepare fire hose, fire nozzle & fire extinguisher for fire fighter
-	To prepare fire hose, fire nozzle, assist boundary cooling.
-	To close fire flap, fire damper & Assist to 2/Offr. For Boundary cooling.

Emergency Engine Squad	
RANK	ACTION/DUTY
Chief Engineer	Leader of engine room Team, to prepare CO2/Foam system & recording, inform to master
2nd Engineer	To prepare main engine & emergency generator, Turn off electric current in incident area
-	To prepare pump & start emergency fire pump
3rd Engineer	To assist 2/E as require.
-	Turn off electric power in incident area.
-	Turn off electric power in incident area.

Fireman's outfit stowed : FFA STORE In Pump Room

MUSTER STATION : BOAT DECK PORT STARBOARD SIDE

First Aids Squad	
RANK	ACTION/DUTY
2nd Officer	In charge first aid squad & to prepare first aid kit, Boundary cooling.
Chief Cook	To prepare stretcher & oxygen resuscitator, assist to 2/Offr

ISMAIL JUNUDE
MASTER

EMERGENCY OIL SPILL & CHEMICAL STATION

Signals: Continue bell, ring, whistle alarm at least 10 s. (_____)

Action: Proceed to the designated muster point in proper clothing.

Bridge Squad	
RANK	ACTION/DUTY
Master	Command of all operation & distress communication
AB 1	Steering, hoisting signals & assist master

Emergency Deck Squad	
RANK	ACTION/DUTY
Chief Officer	Leader at scene and inform to master
2nd Officer	To prepare Chemical detergents & carry material removal, assist to C/Offr as require.
Boatswain	To prepare Chemical detergents & carry material removal.
AB 2	To prepare broom, saw dust & chemical detergent
AB 3	To prepare shovel, bucket, plug & cotton rag.
-	To prepare shovel, bucket, plug & cotton rag.
AB 4	To assist C/O & prepare chemical suit
AB 5	To prepare Chemical detergents & Assist to C/Offr.
-	To prepare Chemical detergents & Assist to C/Offr.

Emergency Engine Squad	
RANK	ACTION/DUTY
Chief Engineer	Leader of engine room team, find cause of oil spill and correction immediately
3rd Engineer	Close valve, to limit area of oil spill & assist C/E
-	Close valve, to limit area of oil spill & assist C/E
-	To assist 2/E as require & Air pump
2nd Engineer	Shut down Electric System to confine space & Assist C/E as require.
-	Shut down Electric System to confine space & Assist C/E as require.

SOPEP stowed : (Oil Polution / Chemical) On Deck COT No. 3 Starboard Side

MUSTER STATION : BOAT DECK PORT STARBOARD SIDE

First Aids Squad	
RANK	ACTION/DUTY
2nd Officer	In charge first aid squad & to prepare first aid kit
Chief Cook	To prepare stretcher & oxygen resuscitator

ISMAIL JUNUDE
MASTER

BGE MARINETIME PTE.LTD

MT.FIGHTER 88 / 9MWT7

Man- Overboard Station

Three long blasts on the whistle or siren of emergency general alarm signal and announce man-overboard from port or stbd side.

(———— ———— ————)

Action Proceed to the designated muster point in proper clothing.

STATION	ACTION / DUTY	RANK	ARTICLES TO CARRY
BRIDGE	Command of all operation & distress communication	Master	Transceiver (VHF,MF-HF,SAT-C)
	Recording, plot position MOB., look out Bridge wing-P/S	Master	Searchlight, throw out MOB, binocular
	Steering & look out	AB 1	Waiting master order
	To assist master & look out Bridge wing-S	AB 2	Binocular, Searchlight
RESCUE TEAM	Rescue leader and inform to master	C/O	Transceiver, rope, Jacob ladder & life jacket
	To assist C/O & st-by forward	Boatswain	Torch, rope & lifebuoy
	To assist C/O & st-by forward-S	AB 3	Torch, rope & lifebuoy
	To assist C/O & st-by forward-P	AB 3	Torch, rope & lifebuoy
SUPPORT TEAM	Ready to use main engine & communication with bridge	C/E	Transceiver, recording
	To assist C/E & waiting order.	2/E	Torch, tools
	To assist C/O & Stand by midship P/S	3/E	Torch, tools
	To assist C/O, Look out & st-by After S	AB 4	Torch, Rope & Life Buoy.
	To assist C/O, Look out & st-by aft-P	AB 5	Waiting C/Engr. order
FIRST AID TEAM	In charge first aid squad & assist rescue team	2/Offr	First aid kit & oxygen resuscitator
	To assist 2/O & waiting order.	C/Cook	Stretcher, blanket & fresh water

REMARK :

- Announcement man-overboard from port or stbd side after that inform to OOW. Immediately and throw out lifebuoy with light & smoke (MOB.)
- OOW. Inform Master and engine room for ready use engine. Position checked & communication .
- Increase look out & inform to master immediately.
- To prepare lower rescue boat & rescue boat equipment check ready to use immediately.

MUSTER STATION : BOAT DECK PORT & STARBOARD SIDE

ISMAIL JUNUDE

MASTER

DRILL REPORT FORM

VESSEL: MT. FIGHTER 88 / 9MWT7

DATE : On Nov 11th, 2023

TIME : FROM: 0800LT TO: 0900LT

ATTENDANCE:

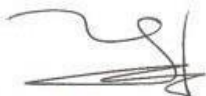
01. MASTER - ISMAIL JUNUDE
02. CHIEF OFFICER - RUSTAN KANDA
03. SECEND OFFICER - YUDITH PALAYUKAN
04. CHIEF ENGINEER - MUSTAFA
05. 2ND ENGINEER - TAUFIK HIDAYAT
06. 3RD ENGINEER - NOVANDY JOTOATRI PABUARAN
07. BOATSWAIN - SUSANTO
08. AB - DEDEK ISKANDAR
09. AB - HARDI DAHIR
10. AB - HELMI MIFTAKHUL HUDA
11. AB - YULIANDRI
12. COOK - AGUSMAN UMAR

DETAIL OF DRILL :

FIRE IN CARGO HOLD DRILL

- 0800 Fire Drill location CARGO HOLD, sound blast continues on the whistle and ringing on the General Alarm,
- 0802 Crew Mustered and head count was taken present. All Crew duties discussed according to the master list and plan of action briefed.
- 0810 Emergency fire pump started, donning the portable fire extinguisher all crew firefighting with sea water at location.
- 0815 Costant communication with bridge regarding the situation was maintained
- 0820 Fire was successfully extinguished by emergency team using co2 extinguishers lead by chief officer
- 0822 Support team head by secend officer was standing by with medical Equipment and ready to render firs aid assistance anytime if needed.
- 0830 No casualty reported
- 0935 Zona 3 Alarm Detector, Portable CO2 Extinguisher, hose, fire hydrant at 1st deck, SCBA Set, Fireman Outfit, Fireman walkie-talkie Checket in good condition
- 0950 The briefing and short training session carried out by Chief Officer on FFE to use and methods and Secend Officer give training on SCBA Set, Fireman outfit
- 0900 completed simulation Drill

Remarks/ Comments By Master:



Recorded by,
Name: Yudith Palayukan



Approved by,
Master: Ismail Junude

DRILL REPORT FORM

VESSEL: MT. FIGHTER 88 / 9MWT7

DATE : On July 09th, 2023

TIME : FROM: 0730LT TO: 0800LT

01. MASTER - ISMAIL JUNUDE
02. CHIEF OFFICER - RUSTAN KANDA
03. SECOND OFFICER - YUDITH PALAYUKAN
04. CHIEF ENGINEER - MUSTAFA
05. 2ND ENGINEER - TAUFIK HIDAYAT
06. 3RD ENGINEER - NOVANDY JOTOATRI PABUARAN
07. BOATSWAIN - SUSANTO
08. AB - DEDEK ISKANDAR
09. AB - BASUKI HARIS
10. AB - HARDI DAHIR
11. AB - HELMI MIFTAKHUL HUDA
12. COOK - AGUSMAN UMAR

DETAIL OF DRILL :

ABANDON SHIP DRILL

- 0730 General Emergency alarm sounded and followed by announcement this is a drill, this a drill, this a drill " ABANDON SHIP"
- 0734 All crew mustered at respective muster station. Head count taken and All crew present Chief Officer
Established Communication With bridge and Report to Master that all crew present and waiting for further instruction
- 0736 Master instructed chief officer to check life jacket & instructed to brief all crew about the launching & recovery procedure.
- 0740 Inspection lifejackets carry out by chief officer. All Lifejackets and attachment were in good condition, chief officer
asked command team to switch emergency light and check by Second Engineer found all in good condition
- 0743 Chief Officer give a short briefing to the crew about the procedure and the preparation of launching and recovering of the liferaft
- 0750 Master instructed to Chief Officer to take all crew for standby with liferaft follow by No. liferaft
- 0800 completed simulation Drill

Remarks/ Comments By Master:



Recorded by,
Name: Yudith Palayukan



Approved by,
Master: Ismail Junude

DRILL REPORT FORM

VESSEL: MT. FIGHTER 88 / 9MWT7

DATE : On July 09th, 2023

TIME : FROM: 08.00LT TO: 09.00LT

ATTENDANCE:


01. MASTER - ISMAIL JUNUDE
02. CHIEF OFFICER - RUSTAN KANDA
03. SECOND OFFICER - YUDITH PALAYUKAN
04. CHIEF ENGINEER - MUSTAFA
05. 2ND ENGINEER - TAUFIK HIDAYAT
06. 3RD ENGINEER - NOVANDY JOTOATRI PABUARAN
07. BOATSWAIN - SUSANTO
08. AB - DEDEK ISKANDAR
09. AB - BASUKI HARIS
10. AB - HARDI DAHIR
11. AB - HELMI MIFTAKHUL HUDA
12. COOK - AGUSMAN UMAR

DETAIL OF DRILL :

FIRE DRILL IN CARGO HOLD

- 0800 Fire Drill location Cargo Hold, sound blast continues on the whistle and ringing on the General Alarm,
- 0802 Crew Mustered & head count was taken present. All crew duties discuss according to the master list & plan action
- 0810 Emergency fire pump started, donning the portable fire extinguisher all crew firefighting with sea water at location.
- 0818 Costant communication with bridge regarding the situation was maintained
- 0822 Fire was successfully extinguished by emergency team using co2 extinguishers lead by chief officer
- 0825 Support team head by chief officer was standing by with medical Equipment and ready to render first aid assistance
- 0827 No casualty reported
- 0829 Zona 3 Alarm Detector, Portable CO2 Extinguisher, hose, fire hydrant at 1st deck, SCBA Set, Fireman Outfit, Fireman walkie-talkie Checket in good condition
- 0830 The briefing & short training session carried out by Master on PPE to use, methods And give training on SCBA Set
- 0900 completed simulation Drill

Remarks/ Comments By Master:



Recorded by,
Name: Yudith Palayukan




Approved by,
Master: Ismail Junude

DRILL REPORT FORM

VESSEL: MT. FIGHTER 88 / 9MWT7

DATE : On July 09th, 2023

TIME : FROM: 0900LT TO: 0930LT

ATTENDANCE:

01. MASTER - ISMAIL JUNUDE
02. CHIEF OFFICER - RUSTAN KANDA
03. SECOND OFFICER - YUDITH PALAYUKAN
04. CHIEF ENGINEER - MUSTAFA
05. 2ND ENGINEER - TAUFIK HIDAYAT
06. 3RD ENGINEER - NOVANDY JOTOATRI PABUARAN
07. BOATSWAIN - SUSANTO
08. AB - DEDEK ISKANDAR
09. AB - BASUKI HARIS
10. AB - HARDI DAHIR
11. AB - HELMI MIFTAKHUL HUDA
12. COOK - AGUSMAN UMAR

DETAIL OF DRILL :

COLLISION DRILL

- 09.05 - Collision with other vessel while over taking
- 09.06 - General alarm rose, master been informed.
- 09.10 - All crews must at muster station
- 09.12 - Duty officer report to authority and relay the distress message,
- 09.14 - Anchor port standby let go anchor.
- 09.17 - Ch.officer access damage. Life stand by, M/E and rudder tested, minor damage found. vessel
- 09.25 - Master declared as safe resume passage to nearest port for further action and investigated by ap
- 09.30 - Drill Completed

Remarks/ Comments By Master:



Recorded by,
Name: Yudith Palayukan



Approved by,
Master: Ismail Junude

INSPECTION AND TESTING LOG

(DECK DEPARTMENT)

This log is provided to centralize record of testing and maintenance of ship's equipment as required by law, administrations, flag states and oil majors. It is not meant to replace statutory logs, such as SOLAS maintenance records, but is provided to facilitate ship inspections by providing a single record book that will save time and amount of documents and logs required to be produced to various parties who may inspect the vessel.












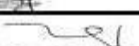









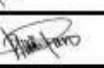


CONTENTS

S/ N	BASE REFERENCE	TYPE OF MAINTENANCE / TESTING	TESTING INTERVAL	OFFICER IN-CHARGE
1.	Table 1	Hi & Hi-Hi Cargo tank level alarm test record.	Before Cargo operation / weekly	Chief Officer
2.	Table 2	Cargo Pump Emergency Stop Test Record	Daily	Chief Officer
3.	Table 3	Pump room Bilges hi-level test record. Forecastle store Bilges hi-level test record.	Daily	Chief Officer
4.	Table 4	Inspection of Cargo Pipelines	Daily	Chief Officer
5.	Table 5	Function Test Of PV Valve (Critical Equipment)	Weekly	Chief Officer
6.	Table 6	Inspection Manifold Pressure Gauge	Weekly	Chief Officer
7.	Table 7	Inspection of Cargo Hose	Weekly	Chief Officer
8.	Table 8	Alarms – Fire & General	Weekly	Chief Officer
9.	Table 9	Life Saving Appliances (LSA)	Weekly	Chief Officer / 3rd officer
10.	Table 10	Gyro / Magnetic Compass (Critical Equipment)	Weekly	Master / Chief Officer
11.	Table 11	Echo Sounder (Critical Equipment)	Weekly	Master / Chief Officer
12.	Table 12	Fore Peak / Bow Truster Room Bilge Alarm (If Available)	Weekly	Master / Chief Officer
13.	Table 13	ODME (Critical Equipment)	Weekly	Master / Chief Officer
14.	Table 14	Aldis Lamp	Monthly	Chief Officer / 2nd officer
15.	Table 15	Navigational Equipment	Monthly	Master / Chief Officer / 2nd officer
16.	Table 16	Pump room high & low suction damper	Monthly	Master / Chief Officer
17.	Table 17	Hose Handling / Provision crane / Rescue boat Davit (Emergency stop / Limit switch test)	Monthly	Chief Officer
18.	Table 18	Oil Spill Equipment	Monthly	Chief Officer
19.	Table 19	Fire-Fighting Appliances (FFA)	Monthly	Chief Officer / 3rd officer
20.	Table 20	SART, EPIRB, Bridge Rocket Parachute, Hand Flares, Line Throwing Apparatus	Monthly	Master / Chief Officer / 3rd officer
21.	Table 21	Mooring Ropes	Monthly	Master / Chief Officer
22.	Table 22	Cargo sea-chest integrity test	Monthly	Master / Chief Officer
23.	Table 23	Portable Gas Detecting Equipment	Monthly	Master / Chief Officer
24.	Table 24	Ship Side Tire fenders	Monthly	Master / Chief Officer
25.	Table 25	Pilot Ladder	Monthly	Chief Officer
26.	Table 26	Pumproom fixed gas detector system (If Applicable)	Monthly	Chief Officer
27.	Table 27	Load computer Test Records	Quarterly	Chief Officer
ANNUALLY 28) PRESSURE TEST OF CARGO HOSE 29) PRESSURE TEST OF CARGO LINE 30) MANIFOLD PRESSURE GAUGE CALIBRATION 26) BHC TEST 31) PUMP ROOM FIXED GAS DETECTION CALIBRATION 32) CALIBRATION OF REMOTE CARGO TANK LEVEL, TEMP AND PRESSURE SENSORS				
REFER TO TEST CERTIFICATE				
DOCKING				
33) INSPECTION OF CARGO TANK HEATING COIL (if applicable)				
REFER TO INSPECTION REPORT				
CRITICAL EQUIPMENT TEST				
5.	Table 5	Function test of P/V valve. (if fitted)	Weekly	Chief Officer
10.	Table 10	Gyro or Magnetic compass (where available)	Weekly	Master / Chief Officer
11.	Table 11	Echo Sounder	Weekly	Master / Chief Officer
13.	Table 13	ODME	Monthly	Master / Chief Officer













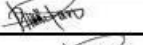















8. WEEKLY - ALARMS – FIRE & ABANDON SHIP

1. To be tested weekly (Push Button and Manual Call Points on rotational Basis). Location tested to put in remarks

2. Ensure audible alarm is sounded and heard all around the vessel










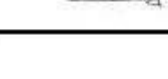
Month	Week	Date	Remarks	Signature
January	Week 1	On January 01st, 2023	Good Condition & Good Working	
	Week 2	On January 08th, 2023	Good Condition & Good Working	
	Week 3	On January 15th, 2023	Good Condition & Good Working	
	Week 4	On January 22th, 2023	Good Condition & Good Working	
February	Week 1	On February 05th, 2023	Good Condition & Good Working	
	Week 2	On February 12th, 2023	Good Condition & Good Working	
	Week 3	On February 19th, 2023	Good Condition & Good Working	
	Week 4	On February 26th, 2023	Good Condition & Good Working	
March	Week 1	On March 05th, 2023	Good Condition & Good Working	
	Week 2	On March 12th, 2023	Good Condition & Good Working	
	Week 3	On March 19th, 2023	Good Condition & Good Working	
	Week 4	On March 26th, 2023	Good Condition & Good Working	
April	Week 1	On April 02nd, 2023	Good Condition & Good Working	
	Week 2	On April 09th, 2023	Good Condition & Good Working	
	Week 3	On April 16th, 2023	Good Condition & Good Working	
	Week 4	On April 23th, 2023	Good Condition & Good Working	
May	Week 1	On May 07th 2023	Good Condition & Good Working	
	Week 2	On May 14th 2023	Good Condition & Good Working	
	Week 3	On May 21st 2023	Good Condition & Good Working	
	Week 4	On May 28th 2023	Good Condition & Good Working	
June	Week 1	On June 04th 2023	Good Condition & Good Working	
	Week 2	On June 11th 2023	Good Condition & Good Working	
	Week 3	On June 18th 2023	Good Condition & Good Working	
	Week 4	On June 25th 2023	Good Condition & Good Working	

9. WEEKLY - LIFE SAVING APPLIANCES (LSA)

Month	Week	Date	Life buoy	MOB	Life jacket	Life raft	Rescue boat / Lifeboat	Signature
January	Week 1	On January 01st, 2023.	✓	exp jul 2023	✓	✓	N/A	
	Week 2	On January 08th, 2023.	✓		✓	✓	N/A	
	Week 3	On January 15th, 2023.	✓		✓	✓	N/A	
	Week 4	On January 22th, 2023.	✓		✓	✓	N/A	
February	Week 1	On February 05th, 2023.	✓		✓	✓	N/A	
	Week 2	On February 12th, 2023.	✓		✓	✓	N/A	
	Week 3	On February 19th, 2023.	✓		✓	✓	N/A	
	Week 4	On February 26th, 2023.	✓		✓	✓	N/A	
March	Week 1	On March 05th, 2023.	✓		✓	✓	N/A	
	Week 2	On March 12th, 2023.	✓		✓	✓	N/A	
	Week 3	On March 19th, 2023.	✓		✓	✓	N/A	
	Week 4	On March 26th, 2023.	✓		✓	✓	N/A	
April	Week 1	On April 02nd, 2023.	✓		✓	✓	N/A	
	Week 2	On April 09th, 2023.	✓		✓	✓	N/A	
	Week 3	On April 16th, 2023.	✓		✓	✓	N/A	
	Week 4	On April 23th, 2023.	✓		✓	✓	N/A	
May	Week 1	On May 07th, 2023.	✓		✓	✓	N/A	
	Week 2	On May 14th, 2023.	✓		✓	✓	N/A	
	Week 3	On May 21st, 2023.	✓		✓	✓	N/A	
	Week 4	On May 28th, 2023.	✓		✓	✓	N/A	
June	Week 1	On June 04th, 2023.	✓		✓	✓	N/A	
	Week 2	On June 11th, 2023.	✓		✓	✓	N/A	
	Week 3	On June 18th, 2023.	✓		✓	✓	N/A	
	Week 4	On June 25th, 2023.	✓	exp jul 2023	✓	✓	N/A	
July	Week 1	02.07.2023	✓	EXP	✓	✓	N/A	
	Week 2	09.07.2023	✓	EXP	✓	✓	N/A	
	Week 3	16.09.2023	✓	EXP	✓	✓	N/A	
	Week 4	23.07.2023	✓	EXP	✓	✓	N/A	











**20. MONTHLY - SART, EPIRB, BRIDGE ROCKET PARACHUTE, HAND FLARES, LINE
THROWING APPARATUS**

1. Ensure expiry date is updated in the monthly equipment certificate list
2. Equipment: location & securing arrangements to be checked; operational test to be conducted. (where applicable)
3. Perform self-test on SART and EPIRB

Month	Date	ITEM						Signature
		SART	EPIRB	Rocket Parach-	Hand Flare	Smoke signal	LTA	
January	01st 2023	Good	Good	Good	Good	Good	Good	
February	01st 2023	Good	Good	Good	Good	Good	Good	
March	01st 2023	Good	Good	Good	Good	Good	Good	
April	01st 2023	exp Apr 2023	exp Mar 2023	exp Feb 2023	exp Feb 2023	Good	Good	
May	01st 2023	Exp Apr 2023	Exp Mar 2023	Exp Feb 2023	Exp Feb 2023	Good	Good	
June	30th 2023	Exp Jun 2028	Exp Jun 2031	Exp Feb 2023	Exp Feb 2023	Exp Sep 2023	Exp Nov 2023	
July	31st 2023	Exp Jun 2028	Exp Jun 2031	EXP	EXP	Exp Sep 2023	Exp Nov 2023	
August	30th 2023	Exp Jun 2028	Exp Jun 2031	Exp Jun 2026	Exp Jun 2026	Exp Jun 2026	Exp Apr 2026	
September	On September 30th, 2023	Exp Jun 2028	Exp Jun 2031	Exp Jun 2026	Exp Jun 2026	Exp Jun 2026	Exp Apr 2026	
October	On October 30th, 2023	Exp Jun 2028	Exp Jun 2031	Exp Jun 2026	Exp Jun 2026	Exp Jun 2026	Exp Apr 2026	
November								
December								

19. MONTHLY - FIRE-FIGHTING APPLIANCES (FFA)

1. Condition and location of FFA to check in accordance with table below.

Month	Date	ITEM NO										Signature
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
January	30.01.2023	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
February	28.02.2023	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
March	30.03.2023	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
April	28.04.2023	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
May	29.05.2023	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
June	30.06.2023	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
July	31.07.2023	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
August	30.08.2023	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
Sept	30.09.2023	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
October	30.10.2023	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
November												
December												
1	Hoses + Nozzles	Condition with no leakage, location & operation to be checked;										
2	Portable Extinguishers	Condition & location to be checked. Marking on body is clear and readable.										
3	Breathing Apparatus	Condition, location & operation condition to be checked;										
4	Fireman Outfit	Condition & location to be checked;										
5	Fire Pumps	Running operation & condition to be checked. Sufficient pressure to deliver with 2 hose fwd and aft.										
6	Hydrants + Fire line	All valves are lubricated, free to turn & no leakage. Wheel key (F-key) is available within reach.										
7	International Shore Connection	Condition, location and complete inventory are available.										
8	Fixed Fire Installation	Condition & location to be checked;										
9	EEBD	Condition, location & operation checked cylinder pressure within marked limit.										
10	Fire control plan	Condition (Dry, readable and in color) including the updated crew & muster list. Container to be inspected for water tightness and free of moisture.										

ISTILAH - ISTILAH

1. Alongside – berada di atas kapal, tembok pelindung pelabuhan atau dermaga
2. Aboard – berada di atas atau dalam kapal, naik kapal
3. Anchor – jangkar kapal
4. Blast – suara klakson dari kapal
5. Berth atau mooring – tempat dimana jangkar kapal berada
6. Bulkhead – bagian dinding kapal yang memiliki fungsi pemisah antar ruangan
7. Bow – haluan kapal
8. Cabin – petugas kapal
9. Captain – kapten kapal
10. Course – arah kapal berlayar
11. Compass – kompas
12. Crew area – area khusus crew
13. Deck – lantai kapal
14. Dry dock – penarikan kapal (untuk perbaikan kapal) ke darat
15. Dock – kapal dapat berlabuh
16. Fairway – jalur air
17. Haul – menarik
18. Helm – tempat mengemudikan perahu
19. Hull – lambung kapal
20. Indulgence passenger – tiket kapal gratis
21. Knot – satuan kecepatan kapal
22. Liner – rute
23. Life jacket – jaket pelampung
24. Line throwing – tali penolong
25. Mast – tiang kapal
26. Offshore support vessel – kapal penunjang lepas pantai
27. Overhaul – penyesuaian
28. Petty officer – pangkat atau kelas
29. Pyrotechnis – tanda atau isyarat bahaya
30. Port – pelabuhan
31. Stern – belakang kapal
32. Quarter – bagian kapal (antara tiang dan buritan).

