

SKRIPSI
ANALISIS PELAKSANAAN KEADAAN DARURAT DI
MT. SEPINGGAN



ADY ZULFIIKAR SAID
NIT. 16.41.007
NAUTIKA

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2021

**ANALISIS PELAKSANAAN KEADAAN DARURAT DI
MT. SEPINGGAN**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi Nautika

Disusun dan Diajukan oleh

ADY ZULFIKAR SAID

NIT. 16.41.007

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2021**


SKRIPSI
ANALISIS PELAKSANAAN KEADAAN DARURAT DI MT.
SEPINGGAN

Disusun dan Diajukan oleh:

ADY ZULFIKAR SAID
NIT. 16.41.007

Telah di pertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada tanggal, 24 JULI 2021

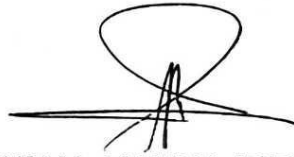
Pembimbing I



ROSNANI, S.Si.T.,M.A.P.,M.Mar
NIP. 19750520 200502 2 001

Menyetujui,


Pembimbing II



Capt. ZAINAL YAHYA IDRIS, M. Mar
NIP. 19710405 201012 1 001


Mengetahui:

a.n. Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I



Capt. Hadi Setiawan, MT., M.Mar.
NIP. 19751224 199808 1 001

Ketua Program Studi Nautika



Capt. Welem Ada', M.Pd.,M.Mar.
NIP. 19670517 199703 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Ady Zulfikar Said
Nomor Induk Taruna : 16.41.007
Program Studi : Nautika

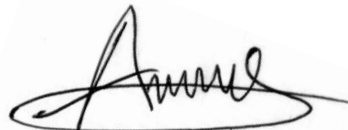
Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

ANALISIS PELAKSANAAN KEADAAN DARURAT DI MT. SEPINGGAN

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 21 Juli 2021



ADY ZULFIKAR SAID

NIT 16.41.007

PRAKATA

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih terdapat banyak kekurangan baik dari segi bahasa, susunan kalimat, maupun cara penulisan serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulis dalam menguasai materi, waktu dan data yang diperoleh. Untuk itu penulis senantiasa menerima kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

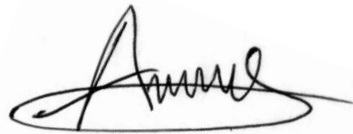
Pada kesempatan ini pula penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Capt. Sukirno M.M.Tr., M.Mar, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt. Welem Ada', M.Pd.,M.Mar, selaku Ketua Jurusan Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
3. Ibu Rosnani S.Si.,T.,M.A.P.,M. Mar selaku Dosen Pembimbing Materi 1.
4. Capt. Zainal Yahya Idris,.M.,Mar
5. Ibu Novianty Palayukan, S.S., M.Hum, selaku Dosen Pembimbing Teknik.
6. Capt Endang Lestari, S.Si.T,M.Adm.S.D.A.,M.Mar. sebagai penguji 1.
7. Capt. Joko Purnomo, M.Mar sebagai penguji 2.
8. Seluruh dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
9. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
10. Perusahaan pelayaran PT. Global Total Lubrindo yang telah memberikan kesempatan penulis untuk melakukan penelitian.
11. Seluruh Crew MT. Sepinggan tahun 2019 - 2020 yang telah memberikan inspirasi dan dukungan dalam penyelesaian skripsi ini.
12. Seluruh Taruna/I PIP Makassar dan semua pihak yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini

13. Ayahanda M. Said dan ibunda Tuti Manaf, saudara-saudara dan teman-teman saya yang telah memberikan dukungan dan doa.

Dalam penulisan skripsi ini penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan-kekurangan bila dipandang dari segala sisi. Tentunya dalam hal ini tidak lepas dari kemungkinan adanya kalimat- kalimat atau kata-kata yang kurang berkenan dan perlu untuk diperhatikan. Namun demikian dengan segala kerendahan hati penulis memohon dan saran-saran dari para pembaca yang bersifat membangun demi penyempurnaan skripsi ini. Harapan penulis semoga skripsi ini dapat dijadikan sebagai bahan masukan serta dapat memberikan manfaat bagi para pembaca.

Makassar, 10 juli 2021



ADY ZULFIKAR SAID

NIT.16.41.007

ABSTRAK

Ady Zulfikar Said, 2021 Analisis Pelaksanaan Keadaan Darurat Di MT. Sepingga (Dibimbing oleh Rosnani dan Zinal Yahya Idris)

Skripsi ini bertujuan untuk memberikan gambaran tentang metode pelaksanaan keadaan darurat dengan ketentuan *safety of life at sea* (SOLAS).

Penelitian ini dilaksanakan di MT. Sepingga, salah satu armada kapal Tanker yang dimiliki oleh PT. PERTAMINA SHIPPING. Saat itu penulis sedang melaksanakan praktek laut (Prala), yakni pada tanggal 28 juni 2019 sampai dengan 09 juli 2020. Sumber data yang diperoleh adalah data primer dan sekunder yang diperoleh langsung dari tempat penelitian dengan cara pengamatan langsung dan melakukan kuisisioner dengan para Awak Kapal di MT. Sepingga, serta literatur-literatur yang berkaitan dengan judul skripsi.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa prosedur pelaksanaan keadaan darurat belum optimal sesuai ketentuan *safety of life at sea* (SOLAS).yaitu penerapan aturan tentang tindakan khusus untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan maritim dalam hal keselamatan di kapal.

Kata kunci : Persiapan, Manajemen, Pengawasan

ABSTRACT

Ady Zulfikar Said, 2021 *Analysis Pelaksanaan Keadaan Darurat Di MT. Sepinggan*, (guided by Sahabuddin Sunusi and Novianti Palayukan)

The thesis aims to provide an overview of the method of implementing an emergency situation with the provisions of safety of life at sea (SOLAS).

This research was conducted in MT. Sepinggan, one of the tanker fleets owned by PT. PERTAMINA SHIPPING. At that time the author was carrying out marine practice (Prala), which was on June 28, 2019 to July 09, 2020. The source of the data obtained was primary and secondary data obtained directly from the research site by direct observation and conducting questionnaires with the crew in MT. Sepinggan, as well as literature related to the title of the thesis.

The results of this study indicate that the procedure for implementing an emergency situation is not optimal according to the provisions of safety of life at sea (SOLAS). That is the application of special action rules to improve maritime security and safety in terms of safety on board.

Keywords: Preparation, Management, Surveillance

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. rumusan Masalah	2
C. Batasan Masalah	3
D. Tujuan Penelitian	3
E. Manfaat Penelitian	3
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian	4
B. Jenis Safety Meeting	4
C. Tugas Dan Tanggung Jawab Safety Meeting	5
D. Sijil Bahaya Atau Darurat	5
E. Alat Keselamatan	7
F. Prosedur abandon ship	10
G. Rencana Keadaan Darurat di Kapal	12
H. Latihan Keadaan Darurat	12
I. Kerangka pikir	18
J. Hipotesis	19
BAB III. METODE PENELITIAN	
A. Jenis, Desain, variable penelitian	20
B. Definisi Operasional	22
C. Populasi dan Sample	24

D. Data Yang Diperlukan	24
E. Metode Pengumpulan Data	25
F. teknik Analisa Data	26
BAB IV HASIL PENELITIAN ANALISA DAN PEMBAHASAN	
A. Hasil Penelitian	28
B. Pembahasan	29
BAB V PENUTUP	
A. Simpulan	41
B. Saran	41
DAFTAR PUSTAKA	

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kapal adalah alat atau tempat yang paling aman untuk berlindung selama pelayaran di laut, oleh karenanya pelaut wajib senantiasa mempertahankan untuk tetap tinggal di atas kapal dalam keadaan darurat yang bagaimanapun parahnya. Namun demikian dalam batas tertentu kapal tidak dapat lagi dipertahankan sebagai tempat berlindung dan tidak dapat lagi sebagai tempat tinggal. Satu-satunya yang dapat dilakukan untuk menyelamatkan jiwa dilaut agar tetap dapat bertahan hidup bila terjadi musibah, adalah dengan cara meninggalkan kapal (abandon ship).

Tekhnik menyelamatkan diri sendiri maupun orang lain dalam keadaan darurat merupakan suatu pengetahuan praktis yang harus diketahui dan harus dikuasai oleh seluruh crew kapal. Didalam proses penyelamatan dan penanggulangan keadaan darurat awak kapal harus tahu dan paham benar akan cara mempergunakan alat-alat keselamatan dan alat-alat pemadam kebakaran yang ada dikapal dan berperan aktif sesuai dengan tugas dan tanggung jawab masing-masing awak kapal berdasarkan sijil darurat (muster list).

Semua tindakan tersebut dimaksudkan agar awak kapal yang kapalnya dalam keadaan bahaya dapat menolong dirinya sendiri maupun orang lain ataupun dapat menyelamatkan kapal dan isinya secara cepat dan tepat, namun pada kenyataannya banyak awak kapal yang tidak memiliki pengetahuan yang cukup tentang bagaimana cara menyelamatkan diri dilaut sehingga pada saat keadaan bahaya/darurat di kapal, para awak kapal tidak menggunakan semua peralatan keselamatan dikarenakan pada saat diadakan latihan keselamatan jiwa dilaut, para awak kapal tidak melaksanakan dengan sungguh-sungguh dan penuh kesadaran yang tinggi atau latihan dilaksanakan hanya formalitas saja diatas kertas, tidak dilaksanakan secara sebenarnya dilapangan. Pada saat kejadian sesungguhnya, kurang disiplin dan

kurang kesiapan awak kapal dalam menghadapi keadaan darurat akan menimbulkan resiko yang sangat fatal.

Adapun fakta kejadian yang mana pada tanggal 20 Agustus 2019 crew kapal MT. Sepinggán mengadakan latihan abandon ship dimana terdapat beberapa crew kapal tidak membawa dan menggunakan peralatan yang sesuai dengan prosedur keselamatan jiwa pada saat abandon ship dan itu membuat kapten menegur beberapa dari kami karena tidak menggunakan peralatan alat keselamatan yang seharusnya di bawa pada saat abandon ship dan pada saat crew kapal menaiki sekoci untuk meninggalkan kapal, mesin sekoci (sekoci tertutup) tidak berfungsi dan tidak bisa di jalankan sebagaimana mestinya.

Dengan kejadian ini penulis tertarik untuk membahas bagaimana meningkatkan efektifitas dalam melaksanakan latihan keadaan darurat di atas kapal, dengan tujuan agar para awak kapal terbiasa dan tanggap dalam menghadapi dan menanggulangi keadaan darurat yang terjadi diatas kapal. Pelaksanaan latihan tersebut dapat berguna saat kejadian sebenarnya sehingga jiwa dari awak kapal dan lingkungan disekitarnya dapat diselamatkan, dan menumbuhkan kesadaran awak kapal tentang pentingnya latihan keselamatan dan latihan kebakaran dikapal.

Dari berbagai fenomena di atas, penulis tertarik untuk memilih judul skripsi : **“ANALISIS PELAKSANAAN KEADAAN DARURAT DI MT. SEPINGGAN “.**

B. Rumusan Masalah

Dalam penulisan skripsi ini penulis akan merumuskan masalah dalam beberapa hal berikut ini :

Bagaimana pelaksanaan latihan keadaan darurat sekoci di MT. SEPINGGAN ?

C. Batasan Masalah

Sehubungan dengan rumusan masalah yang masih luas ruang lingkupnya maka penulis memberi batasan masalah sebagai berikut:

Pelaksanaan latihan keadaan darurat *Abandon Ship* di MT. SEPINGGAN.

D. Tujuan Penelitian

Berikut ini penulis sampaikan tujuan penelitian yang dijadikan sebagai acuan diadakannya penelitian atau penyusunan skripsi ini yang diharapkan nantinya akan berguna khususnya kepada pembaca yaitu:

untuk mengetahui prosedur pelaksanaan latihan darurat dan penggunaan alat keselamatan MT.SEPINGGAN sudah sesuai dengan ketentuan *Safety Of Life at Sea* (SOLAS) 1974 atau belum.

E. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian dalam penulisan skripsi adalah :

1. Bagi Penulis
 - a. Dapat menambah wawasan, pengetahuan, pengalaman, dan pengembangan pikiran dalam dunia kerja nantinya.
 - b. Taruna akan lebih dituntut untuk dapat menganalisa data yang telah diperoleh selama penelitian.
2. Bagi Pembaca
 - a. Menambah wawasan tentang ilmu kenautikaan .
 - b. Memberi masukan kepada pembaca mengenai pentingnya keselamatan jiwa di atas kapal

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian

Menurut Bennet N.B Silalahi dan Rumondang (1991 : 22 dan 139) menyatakan keselamatan merupakan suatu usaha untuk mencegah setiap perbuatan atau kondisi tidak 6 selamat yang dapat mengakibatkan kecelakaan sedangkan kesehatan kerja yaitu terhindarnya dari penyakit yang mungkin akan timbul setelah memulai pekerjaannya.

B. JENIS SAFETY MEETING

Mawi sarana mawi (2020 : 04) Safety Meeting dilakukan oleh beberapa orang dan beberapa bahagian dari sektor operasional yaitu steering committee, staff meeting. Jenis-jenis bentuk *Safety Meeting*, antara lain:

1. Tools Box Meeting atau Tail Gate Meeting

Meeting atau pertemuan yang biasanya dilaksanakan ketika akan melakukan pertukaran crew kerja lapangan pagi hari atau sore hari dipimpin oleh supervisor/pengawas proyek dan HSE.

2. Monthly / Weekly / Daily HES Meeting

Meeting atau pertemuan yang biasanya dilaksanakan bulanan, mingguan dan harian, dipimpin oleh supervisor/pengawas proyek dan HSE. Biasanya dilaksanakan di office/kantor.

3. Prejob Meeting / Preoperation Meeting

Meeting atau pertemuan yang biasanya dilaksanakan ketika akan memulai suatu pekerjaan yang spesifik dipimpin oleh supervisor/pengawas pekerjaan dan HSE.

4. Management Meeting

Meeting atau Management yang biasanya di laksanakan bersama jajaran manajemen perusahaan, bisa direktur, manager, atau top manajemen lainnya

C. TUGAS DAN TANGGUNG JAWAB SAFETY MEETING

Menurut Mawi sarana mawi (2020 : 04) tugas dan tanggung jawab safety meeting :

1. Chairman / Pemimpin Meeting

Chairman bertugas untuk membuka rapat, memimpin rapat, mengarahkan pembicaraan dalam rapat, membatasi topik-topik yang sekitarnya akan dibicarakan dalam rapat, menutup rapat dan menanda tangani hasil rapat yang telah diambil keputusannya. Chairman bisa seorang supervisor/pengawas, manajer, HSE, atau top manajemen, tergantung jenis pertemuannya

2. Sekretariat

Sekretaris dalam suatu rapat mempunyai tugas untuk undangan, untuk peserta rapat, menyiapkan semua sarana yang dibutuhkan dalam rapat, menyiapkan daftar hadir dan membuat laporan dari hasil rapat. Membacakan agenda rapat, pesan khusus tertulis, catatan kecelakaan, pilihan topik dan ketua atau sekretaris untuk rapat selanjutnya.

Dalam setiap rapat, yang semestinya harus dilakukan adalah pembukaan, diskusi, presentasi, informasi, masalah masalah lama atau baru, menentukan topik, ketua/sekretaris dan jadwal rapat berikutnya dan melakukan penutupan. Disetiap meeting yang dilakukan harus didokumentasikan.

D. Sijil bahaya atau darurat.

Sesuai ketentuan keselamatan jiwa dilaut (SOLAS 1974 : 180-182) peraturan 25 : sijil kumpul dan petunjuk-petunjuk keadaan darurat

- a. Tugas-tugas khusus dilakukan di dalam keadaan darurat harus dibagikan kepada masing-masing awak kapal.
- b. Sijil kumpul harus memperlihatkan semua tugas khusus dan harus memperlihatkan, khususnya, posisi-posisi mana yang harus diambil oleh tiap anggotadan tugas-tugas yang harus dilakukan .
- c. Sijil kumpul untuk tiap kapal penumpang harus dalam bentuk yang disetujui oleh badan pemerintah.

- d. Sebelum kapal berlayar, sijil kumpul harus sudah dirampungkan. Turunan-turunannya harus digantungkan di berbagai bagian dari kapal, dan terutama di tempat-tempat yang mudah terlihat.
- e. Sijil kumpul harus memperlihatkan tugas-tugas yang ditetapkan untuk berbagai anggota awak kapal berkenaan dengan :
- tutup pintu-pintu kedap air, katup-katup dan mekanisme penutupan lubang-lubang pembuangan, ruang abu dan pintu-pintu kebakaran.
- (1) melengkapi sekoci-sekoci penolong (termasuk pesawat radio jinjing) dan alat-alat penyelamatan lain.
 - (2) peluncuran sekoci penolong
 - (3) persiapan umum alat-alat penyelamat lain.
 - (4) meng-apel para penumpang
 - (5) pemadam kebakaran, dengan memperhatikan bagan-bagan pemadam kebakaran.
- f. Sijil kumpul harus memperhatikan berbagai tugas yang dibebankan kepada para anggota bagian pelayanan terhadap para penumpang di dalam keadaan darurat.
- g. Tugas-tugas yang ditunjukkan oleh sijil kumpul yang berkaitan dengan pemadam kebakaran sesuai dengan subparagraf (e:6).
- h. Sijil kumpul harus perinci isyarat-isyarat tertentu unyuk memanggil semua awak kapal untuk ke stasiun-stasiun sekoci, stasiun rakit penolong dan stasiun pemadam kebakaran dan harus memberikan perincian isyarat-isyarat ini secara lengkap.

Sesuai dengan apa yang tertera di dalam sijil darurat dan selanjutnya menunggu perintah. Setiap juru mudi dan anak buah sekoci menuju ke sekoci dan mengerjakan:

- a. Membuka tutup skoci, lipat dan masukkan ke dalam skoci (skocisekoci kapal modern sekarang ini sudah tidak memakai tutup lagi tetapi dibiarkan terbuka).

- b. Dua orang didalam sekoci masing-masing seorang di depan untuk memasang tali penahan sekoci yang berpasak (cakil) dan seorang yang dibelakang untuk memasang pro skoci.
- c. Tali penahan yang berpasak tersebut dipasang sejauh mungkin ke depan tetapi sebelah dalam dari lopor sekoci dan disebelah luar tali-tali lainnya, lalu dikencangkan.
- d. Memeriksa apakah semua awak kapal dan penumpang telah memakai rompi renang dengan benar/tidak. Selanjutnya siap menunggu perintah

E. Alat keselamatan

Pelaksanaan latihan keselamatan dan latihan kebakaran dapat berjalan dengan lancar jika didukung dengan peralatan yang lengkap dan dalam keadaan bagus/masih layak di gunakan. Adapun perlengkapan alat alat keselamatan yaitu :

Perlengkapan Alat-alat Keselamatan dan Persyaratannya (LSA)

a. Sekoci Penolong (*life Boat*).

Macam dari sekoci penolong yang di ijinan ada beberapa tipe yaitu :

- 1). Sekoci terbuka (*open life boat*).
- 2). Sekoci tertutup sebagian (*partially enclosed*).
- 3). Sekoci tertutup sebagian secara otomatis (*self righting partilly enclosed*).
- 4). Sekoci tertutup (*totally enclosed*).
- 5). Sekoci dengan sistem udara otomatis (*self contained air support sistem*).
- 6). Sekoci dengan perlindungan tahan api (*fire protected*).

Perlengkapan bagi sekoci harus sesuai dengan ketentuan SOLAS
Perlengkapan tersebut berupa :

- 1). Spesifikasi sekoci penolong bermotor

- a). Dengan mesin pembakar kompresi, harus bisa distart setiap saat
 - b). Bahan bakar paling sedikit harus cukup untuk 24 jam dengan kecepatan penuh terus-menerus.
 - c). Harus bisa bergerak mundur.
 - d). Mesin dan alat-alatnya harus bisa terlindungi pada saat dipakai waktu udara jelek.
 - e). Kecepatan maju dengan kecepatan penuh pada air tenang knots
- 2). Mechanically propeller
- a). Harus mempunyai tenaga yang cukup untuk serta menjauh dari lambung kapal ketika sekoci kapal diturunkan dan harus bisa mempertahankan haluan dalam segala cuaca.
 - b). Harus bisa digerakkan oleh orang yang tidak terlatih.
 - c). Harus dilengkapi dengan alat pengubah putaran (maju menjadi mundur) oleh jurumudi setiap saat.
- 3). Tulisan – tulisan pada badan sekoci penolong
- a). Nama kapal
 - b). Nama pelabuhan induk.
 - c). Kapasitas sekoci penolong.
 - d). Ukuran – ukuran sekoci
 - e). Nomor sekoci.
- 4). Gunanya sekot peluncur
- a). Menahan benturan sekoci dengan badan kapal.
 - b). Membantu penurunan sekoci ketika kapal miring lebih besar 15 derajat.
- 5). Perlengkapan sekoci
- a). Dayung apung dengan dua cadangan.
 - b). Dayung kemudi.
 - c). 1,5 keleti dengan rantai pengikatnya.
 - d). Ganco (boat hook).
 - e). Dua prop (sumbat) untuk setiap lubang beserta rantai pengikatnya.

- f). Dua buah ember dari bahan mental.
- g). Kemudi dengan tangkainya.
- h). Dua buah kampak, satu pada masing-masing ujungnya.
- i). Lampu beserta minyaknya cukup untuk 12 jam.
- j). Dua kotak korek api yang tersimpan dalam kemasan kedap air.
- k). Tiang dengan lambran dari kawat tahan kawat beserta layar berwarna orange.
- l). Kompas beserta penerangnya.
- m). Tali penolong (life line) terikat sekeliling luar sekoci.
- n). Jangkar/jangkar air.
- o). Dua buah tali panglin (tonggle painter), dimuka dan dibelakang di ikat kuat dengan cakil.
- p). 4,5 liter minyak perendam ombak terbuat dari hewan atau tumbuhan.
- q). Makanan yang disimpan dalam kemasan kedap air.
- r). Air tawar 3 liter untuk setiap orang.
- s). 4 buah cerawat payung (*parashute flare*).
- t). 6 buah cerawat tangan (*red hand flare*)
- u). 2 isyarat asap orange (*smoke signal*) untuk siang hari.
- v). Obat – obatan pada kemasan kedap air.
- w). Senter yang bisa dipakai untuk mengirim isyarat *morse*, dengan bateray dan balonnya.
- x). Cermin isyarat siang hari.
- y). Pisau lipat (*jack knife*)beserta pembuka kaleng yang selalu terikat pada badan sekoci dengan rantai.
- z). Dua buah tali buangan yang terapaung.
- aa). Pompa tangan.
- bb). Satu set alat pancing.
- cc). Terpal pelindung yang berwarna orange.
- dd). Khusus sekoci motor harus ada pemadam api untuk jenis kebakaran minyak.

ee). Radio jinjing/emergency portable radio pada salah satu sekoci.

F. Prosedur Abandon Ship

Untuk mencapai hasil yang maksimal dalam proses penyelamatan jiwa manusia dilaut, selain perlunya suatu peraturan terhadap peralatan suatu peraturan terhadap peralatan penyelamat atau penolong

<https://dokumen.tips/documents/abandon-ship.pdf>, Dalam keadaan darurat setelah mendengar isyarat meninggalkan kapal yang terdiri 7 atau lebih peluit pendek yang diikuti 1 peluit panjang menggunakan suling kapal dan berbagai tambahannya, maka semua orang di atas kapal harus menggunakan pakaian hangat atau baju cebur dan baju renang. Kemudian menuju ke stasiun sekoci penolong masing-masing.

Crew kapal melaksanakan tugasnya masing-masing sesuai dengan sijil keadaan darurat, awak kapal menyiapkan sekoci penolong dan perlengkapan radio sesuai dengan prosedur yang berlaku. Salah satu kegiatan utama adalah menghidupkan mesin sekoci dan memasang perlengkapan radio darurat

Perintah "Meninggalkan kapal atau *Abandon Ship* adalah suatu perintah Nakhoda yang diambil bilamana keadaan darurat yang terjadi di atas kapal seperti terbakar, bocor yang diakibatkan oleh tubrukan, lain-lain tidak dapat diatasi dan akhirnya mengancam keselamatan pelayar di atas kapal. Perintah meninggalkan kapal merupakan keputusan terakhir yang diambil oleh seorang Nakhoda. Apabila ada perintah / *order* meninggalkan kapal maka seluruh awak kapal harus menuju ke stasiun pesawat luput maut untuk melaksanakan tugas sesuai sijil meninggalkan kapal.

Bagi para penumpang ikuti petunjuk petugas :

1. Berbarislah dengan tertib untuk naik ke sekoci penolong maupun rakit penolong kembang.
2. Dahulukan anak-anak, perempuan dan orang tua.

Prosedur meninggalkan kapal bagi ABK adalah sebagai berikut:

1. Seluruh ABK menggunakan jaket penolong (*life jacket*), selanjutnya berkumpul di tempat yang ditentukan oleh perwira kapal.
2. ABK yang akan terjun ke laut berdiri tegak di sisi kapal. Yakinkan tinggi tempat terjun tidak lebih dari 4,5 meter dari atas kapal dan perhatikan bahwa tidak ada benda atau pusaran air di tempat terjun.
3. Sebelum terjun, tutup hidung dan mulut dengan tangan kiri untuk mencegah masuknya air laut.
4. Pegang *life jacket* dengan tangan kanan keras-keras untuk menahannya agar tidak terlepas.
5. Ketika terjun ke laut arahkan pandangan mata lurus ke depan.

Setiap prosedur meliputi komposisi dan tugas yang berwenang untuk mengatur dengan baik keadaan darurat yang meliputi :

1. Bereaksi pada jenis kecelakaan atau kejadian berbahaya yang berbeda.
2. Membangun dan menjaga komunikasi antara kapal dan pihak manajemen di pelabuhan .
3. Tersedianya kapal di mana , perencanaan. Informasi yang tetap dan peralatan perlindungan lingkungan di jalankan di atas kapal.
4. Daftar periksa yang sesuai dengan tipe keadaan darurat yang akan
5. membantu pertanyaan yang sistematis di kapal selama penanggulangan keadaan darurat.
6. Daftar nama-nama atau alamat-alamat dan komunikasi jarak jauh secara
7. rinci dari semua hal yang berhubungan yang akan diperlukan untuk
8. dihubungi atau di konsultasikan.
9. Rincian tentang keluarga terdekat ABK di atas kapal.
10. Informasi buletin yang diterbitkan dan menjawab pertanyaan dari media dan publik.
11. Rencana cadangan untuk penanganan awal perusahaan dalam rangka mendukung keadaan darurat.
12. Perjanjian antara personil perusahaan dan tenaga ahli yang berdedikasi untuk membantu penanggulangan-penanggulangan dan

daftar nama staf penolong yang cukup penanggulangan keadaan darurat yang akan dijadikan kegiatan rutin.

G. Rencana Keadaan Darurat di Kapal

Menurut Purwantomo tujuan dilaksanakan latihan keadaan darurat diatas kapal adalah (80:2014) :

- a) Menjaga ketrampilan awak kapal dalam mempergunakan peralatan yang dapat dipakai untuk menanggulangi keadaan darurat.
- b) Menjaga kesiapan awak kapal baik fisik maupun mental dalam menghadapi dan mengatasi keadaan darurat.
- c) Membiasakan diri awak kapal dalam keadaan darurat, sehingga rasa panik dapat dikurangi bila keadaan darurat benar-benar terjadi.
- d) Memeriksa kondisi peralatan, sehingga semua peralatan selalu dalam keadaan baik dan siap pakai.
- e) Membiasakan crew kapal untuk safety dalam bekerja di atas kapal agar tidak ada insiden kecelakaan maupun kelalaian dalam bekerja di atas kapal.
- f) Menjaga anak buah kapal agar selalu dalam keadaan siap apabila terjadi bahaya dalam berlayar
- g) Memeriksa seluruh alat-alat safety supaya sering digunakan dan crew akan menjadi familiar untuk melakukannya sehingga pada saat terjadi bahaya dan keadaan darurat seluruh crew kapal dalam keadaan siap.

H. Latihan Keadaan Darurat

a. Pengertian Keadaan Darurat

Menurut Agus Hadi P, Emergency Prosedur dan SAR keadaan darurat (Emergency Situation) adalah suatu keadaan diluar keadaan normal yang terjadi diatas kapal yang mempunyai tingkat kecenderungan akan dapat membahayakan jiwa manusia, harta benda, dan lingkungan dimana kapal kapal berada (12:2004).

Faktor-faktor Penyebab Keadaan darurat :

1) Faktor Alam

Yaitu keadaan darurat yang disebabkan karena adanya cuaca buruk dan keadaan lainnya yang tidak dapat diperkirakan sebelumnya.

2) Faktor Manusia

Yaitu keadaan darurat yang disebabkan karena kelalaian manusia yang dapat mengakibatkan kebakaran atau ledakan yang disertai kebakaran dan sebagainya.

3) Faktor Teknis

Yaitu keadaan darurat yang diakibatkan misalnya yang ada kaitannya dengan kelaik lautan kapal, sehingga kapal tidak mampu meneruskan pelayaran dengan aman, akibat yang ditimbulkan boleh jadi kapal bocor, terbalik atau mesin rusak.

b. Jenis-jenis Keadaan Darurat

Gangguan pelayaran pada dasarnya dapat berupa gangguan yang dapat langsung diatasi, bahkan perlu mendapat bantuan langsung dari pihak tertentu, atau gangguan yang mengakibatkan Nakhoda dan semua anak buah kapal harus terlibat untuk mengatasi gangguan tersebut atau untuk harus meninggalkan kapal. Keadaan gangguan pelayaran tersebut harus sesuai situasi dapat dikelompokkan menjadi keadaan darurat yang didasarkan pada jenis kejadian itu sendiri, keadaan darurat dapat disusun sebagai berikut :

1) Tubrukan (*collusion*).

2) Kebakaran/Ledakan (*fire*).

3) Kandas (*grounded*).

4) Kebocoran/Tenggelam (*flooding*).

5) Orang jatuh kelaut (*man over board*).

6) Pencemaran (*oil pollution*).

c. Isyarat Keadaan Darurat

(<http://bp3ipjakarta.ac.id/>) Sesuai dengan kemungkinan terjadinya situasi darurat dikapal, isyarat bahaya yang umumnya dapat terjadi adalah:

1) Isyarat Kebakaran

Apabila terjadi kebakaran di atas kapal maka setiap orang di atas kapal yang pertama kali melihat adanya bahaya kebakaran wajib melaporkan kejadian tersebut pada mualim jaga dianjungan. Mualim jaga akan terus memantau perkembangan upaya pemadam kebakaran dan apabila kebakaran tersebut tidak dapat diatasi dengan alat-alat pemadam portable dan dipandang perlu menggunakan peralatan pemadam kebakaran tetap serta membutuhkan peran seluruh anak buah kapal, maka atas keputusan dan perintah Nahkoda isyarat kebakaran wajib dibunyikan dengan kode suling atau bel yaitu satu tiup pendek dan satu tiup panjang secara terus-menerus.

Setiap anak buah kapal yang mendengar isyarat kebakaran wajib melaksanakan tugasnya sesuai dengan perannya pada sijiil kebakaran dan segera menuju ketempat tugasnya untuk menunggu perintah lebih lanjut dari komandan regu pemadam kebakaran.

2) Isyarat Sekoci

Dalam keadaan darurat yang menghendaki Nahkoda dan seluruh anak buah kapal maka kode isyarat untuk mengumpulkan seluruh awak kapal ketempat kumpul (*muster station*) maka kode isyarat yang dibunyikan adalah melalui bel atau suling kapal sebanyak 7 (tujuh) pendek dan satu panjang secara terus menerus.

Setelah semua awak kapal kumpul dimuster station menunggu perintah dari kepala regu dan apabila harus meninggalkan kapal isyaratnya adalah VERBAL ORDER BY MASTER (perintah langsung yang diucapkan secara lisan oleh Nahkoda dari kapal yang bersangkutan).

3) Isyarat Orang Jatuh kelaut

Bila terdapat orang jatuh ke laut, maka isyaratnya adalah terdiri dari tiga tiupan panjang yang dibunyikan secara terus menerus.

Seorang awak kapalyang melihat orang jatuh ke laut, maka tindakan yang dilakukan adalah:

- a) Berteriak "orang jatuh kelaut"sekeras-kerasnya dan dilambung mana orang tersebut jatuh.
- b) Lemparkan pelampung yang dilengkapi dengan lampu apung/asap sedekat orang yang jatuh tersebut.
- c) Melaporkan ke mualim jaga yang dan terus mengamati letak/posisi dari pelampung/orang jatuh.

Selanjutnya Mualim jaga yang menerima laporan adanya orang jatuh ke laut dapat melakukan manouver kapal untuk berputar mengikuti ketentuan "Willemsen Turn" atau "Carnoevan"untuk melakukan pertolongan, dan bila korban tidak dapat ditolong maka kapal yang brsangkutan wajib menaikan bendera internasional huruf "O".

4) Isyarat kapal kandas

Isyarat yang harusdibunyikan bila kapal mengalami kandas adalah dengan membunyikan lonceng jangkar yang dibunyikan secara terus menerus disusul dengan gong yang berada diburitan (bila panjang kapal >100 m).

Pelaksanaan latihan keselamatan diatas kapal harus sesuai dengan konvensi internasional tentang jiwa dilaut (SOLAS) 1974 pada bab III membahas tentang persyaratan minimal yang harus dimiliki oleh kapal-kapal, baik kapal penumpang dan kapal barang

Kurangnya pelaksanaan latihan bahaya keselamatan dikapal seperti yang di isyaratkan dalam SOLAS 1974. Maka sesuai dengan peraturan 19 ayat 3 yang menyatakan bahwa

nakhoda harus melaksanakan latihan marabahaya termasuk dan tidak terbatas pada:

- a. Latihan marabahaya sedapat mungkin disesuaikan seperti keadaan bahaya yang sebenarnya
- b. Setiap ABK harus ikut serta setidaknya satu kali latihan meninggalkan kapal dan sekali latihan kebakaran setiap bulannya,
- c. Sejauh mungkin jika beralasan dan bisa dilaksanakan, salah satu sekoci penolong yang dianggap sebagai rescue boat seharusnya diluncurkan di atas air setiap bulan dengan ABK yang ditugaskan di atasnya, dan melaksanakan olah gerak di atas air. Jika tidak memungkinkan seharusnya dilaksanakan dalam waktu tiga bulan sekali
- d. Bila keadaan memaksa, maka nahkoda mendiskusikan kepada pihak perusahaan agar dapat memberikan waktu untuk melaksanakan latihan bahaya keselamatan, guna memenuhi persyaratan dan menambah ketrampilan ABK dalam menghadapi bahaya yang nyata Sijil Darurat/ Muster List

Sesuai ketentuan keselamatan jiwa dilaut (SOLAS 1974 : 180-182) peraturan 25 : sijil kumpul dan petunjuk-petunjuk keadaan darurat

- a. Tugas-tugas khusus dilakukan di dalam keadaan darurat harus dibagikan kepada masing-masing anggota awak kapal.
- b. Sijil kumpul harus memperlihatkan semua tugas khusus dan harus memperlihatkan, khususnya, posisi-posisi mana yang harus diambil oleh tiap anggotadan tugas-tugas yang harus dilakukan .
- c. Sijil kumpul untuk tiap kapal penumpang harus dalam bentuk yang disetujui oleh badan pemerintah.
- d. Sebelum kapal berlayar, sijil kumpul harus sudah dirampungkan. Turunan-turunannya harus digantungkan di

berbagai bagian dari kapal, dan terutama di tempat-tempat kediaman awak kapal.

- e. Sijil kumpul harus memperlihatkan tugas-tugas yang ditetapkan untuk berbagai anggota awak kapal berkenaan dengan :
 1. tupan pintu-pintu kedap air, katup-katup dan mekanisme penutupan lubang-lubang pembuangan, ruang abu dan pintu-pintu kebakaran.
 2. melengkapi sekoci-sekoci penolong (termasuk pesawat radio jinjing) dan alat-alat penyelamatan lain.
 3. peluncuran sekoci penolong
 4. persiapan umum alat-alat penyelamat lain.
 5. meng-apel para penumpang
 6. pemadam kebakaran, dengan memperhatikan bagan-bagan pemadam kebakaran.
- f. Sijil kumpul harus memperhatikan berbagai tugas yang dibebankan kepada para anggota bagian pelayanan terhadap para penumpang di dalam keadaan darurat.
- g. Tugas-tugas yang ditunjukan oleh sijil kumpul yang berkaitan dengan pemadam kebakaran sesuai dengan subparagraf (e:6).
- h. Sijil kumpul harus perinci isyarat-isyarat tertentu untuk memanggil semua awak kapal untuk ke stasiun-stasiun sekoci, stasiun rakit penolong dan stasiun pemadam kebakaran dan harus memberikan perincian isyarat-isyarat ini secara lengkap.

Peraturan 26 : wajib berkumpul dan gladian

- a. Kewajiban gladian sekoci dan gladian kebakaran bagi kapal penumpang dan kapal barang.
 - 1) Di kapal-kapal penumpang, mengumpulkan awak kapal untuk gladian sekoci dan gladian kebakaran harus dilaksanakan setiap minggu, jika dapat dilaksanakan dan berkumpul demikaian itu harus dilaksanakan bilamana sebuah kapal penumpang meninggalkan pelabuhan terakhir untuk mulai suatu pelayaran internasional yang bukan pelayaran internasional jarak dekat.

- 2) Di kapal-kapal barang, mengumpulkan para awak kapal untuk latihan gladian sekoci dan kebakaran harus dilaksanakan dengan selang waktu tidak lebih dari satu bulan, dengan ketentuan bahwa dengan mengumpulkan para awak kapal untuk gladian sekoci dan gladian kebakaran itu harus dilaksanakan dalam waktu 24 jam sejak kapal meninggalkan pelabuhan jika dari 25 persen awak kapal telah diganti dipelabuhan tersebut.
- 3) Pada kejadian berkumpul bulanan di kapal-kapal barang, perlengkapan-perengkapan sekoci harus diperiksa untuk memperoleh kepastian bahwa benar-benar lengkap.
- 4) Tanggal pada waktu dilaksanakan, perincian –perincian dari setiap latihan dan untuk memadamkan kebakaran yang dilakukan di kapal harus dicatat di dalam buku harian sebagaimana yang ditetapkan oleh badan pemerintah. Jika di suatu minggu (untuk kapal penumpang) atau bulan (untuk kapal barang) tidak dilaksanakan berkumpul atau hanya berkumpul saja, pencatatan harus dilakukan yang menyatakan keadaan-keadaan dan keluasan berkumpul yang telah dilaksanakan itu.

I. Kerangka Pikir

Pola berpikir untuk memecahkan masalah yang berkaitan tentang pelaksanaan latihan keadaan darurat di MT. SEPINGGAN, agar pelaksanaan latihan dapat berjalan sesuai dengan ketentuan keselamatan jiwa dilaut 1974, yang didukung dengan perlengkapan keselamatan yang ada diatas kapal, Perawatan perlengkapan keselamatan serta dapat meningkatkan pengetahuan dan ketrampilan para awak kapal dalam mempergunakan alat-alat keselamatan. mencari pemecahan masalah yang terbaik dalam penyelesaiannya. keseluruhan uraian yang dapat dipaparkan dari temuan penelitian melalui hasil observasi secara langsung diatas kapal selam satu tahun melaksanakan praktek layar. Penulis mengadakan pengamatan pada

saat latihan keadaan darurat diatas kapal dan analisa data-data yang telah diperoleh dari penelitian tersebut, maka akhirnya dapat diambil kesimpulan berdasarkan data diatas kemudian akan diusulkan sebagai pemecahan masalahnya.

Untuk mempermudah memahami skripsi ini, maka penulis membuat suatu kerangka berpikir sebagai berikut:



J. Hipotesis

Hipotesis dapat diartikan sebagai suatu jawaban yang bersifat sementara terhadap permasalahan penelitian, sampai terbukti melalui data yang terkumpul, Suharsimi Arikunto (2002:64).

Penulis mencoba memberikan jawaban sementara atas perumusan masalah yang dikemukakan pada bab I Yaitu diduga :

Pelaksanaan latihan darurat SEKOCI di MT. SEPINGGAN belum dilaksanakan sesuai dengan ketentuan SOLAS 1974,

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis, design, dan variable penelitian

Berdasarkan kamus besar bahasa Indonesia penelitian adalah cara teratur yang digunakan untuk melakukan suatu pekerjaan agar tercapai sesuai dengan yang dikehendaki, cara kerja yang bersistem untuk memudahkan pelaksanaan suatu kegiatan guna mencapai tujuan yang ditentukan.

Metode penelitian adalah cara alamiah untuk memperoleh data dengan kegunaan dan tujuan tertentu. Setiap penelitian yang dilakukan memiliki kegunaan serta tujuan yang bersifat penemuan, pembuktian, dan pengembangan. Datanya benar-benar baru yang belum pernah diketahui sebelumnya, sedangkan pada pembuktian datanya dapat digunakan untuk membuktikan keraguan terhadap pengetahuan atau informasi tertentu. Dan pengembangan yang berarti memperluas dan memperdalam pengetahuan yang ada.

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah jenis penelitian deskriptif kualitatif, adalah data yang diperoleh berupa informasi-informasi sekitar pembahasan baik secara lisan maupun tulisan, kemudian ditunjang dengan buku-buku referensi sebagai data pelengkap yang berhubungan dengan masalah yang dibahas oleh penulis dalam penulisan proposal.

2. Jumlah Variabel Penelitian

Apabila disesuaikan dengan jenis penelitian maka peneliti mengambil jumlah variabel penelitian adalah 1 (satu) yaitu meningkatkan kualitas dalam menggunakan alat keselamatan.

Yang sesuai ketentuan metode penelitian yang digunakan oleh penulis adalah metode deskriptif, untuk menggambarkan dan menguraikan obyek yang diteliti. Adapun pengertian deskriptif adalah tulisan yang berisi pemaparan, uraian, dan penjelasan tentang suatu

obyek sebagaimana adanya pada waktu tertentu dan tidak mengambil kesimpulan atau keputusan secara umum.

Oleh karena itu didalam pembahasan nanti penulis berusaha memamparkan tentang semua hasil yang telah didapat mengenai obyek yang diteliti. Skripsi ini selain mengandung hal-hal yang bersifat teori juga memuat hal-hal yang bersifat praktis. Dalam pengertian bahwa selain ditulis dari beberapa literatur buku, juga bersumber dari obyek-obyek penelitian yang terdapat dalam buku kemaritiman. Penggunaan aspek observasi atau pengamatan sangat berperan dalam penulisan skripsi ini. Oleh sebab itu skripsi ini memuat tentang sebuah penelitian yang dimunculkan dalam item-item permasalahan yang akan diteliti.

Penyampaian permasalahan secara detail beserta kesimpulan tentunya harus melewati sebuah penelitian. Dan diharapkan dengan adanya penelitian ini diharapkan hubungan antara pokok masalah dengan metode pemecahannya akan lebih jelas.

Desain dalam penelitian ini adalah didasarkan pada observasi tentang situasi dan kondisi para awak kapal MT. Sepinggannya pada saat melaksanakan latihan keadaan darurat.

Pengertian variabel penelitian adalah segala sesuatu yang dapat berubah nilainya dan diambil segi positifnya dengan membandingkan suatu hasil pengamatan dari buku hasil studi pustaka. Pengertian dinilai dengan membandingkan adalah mengambil perbandingan kualitas antara obyek penelitian dengan pemahaman secara teoritis hingga didapatkan hasil yang dapat disimpulkan dengan perpaduan yang saling berhubungan. Semua obyek penelitian dapat menimbulkan sebuah gagasan atau ide baru yang dapat merupakan sebuah fakta. Dari data dan fakta kecelakaan kemudian dijadikan menjadikan konsep-konsep secara teori. Sedangkan dalam pelaksanaan penelitian sendiri telah berlangsung sebuah proses teoritis terhadap pemahaman akan suatu obyek dan fakta yang terjadi. Dan hal ini mutlak terjadi dalam sebuah penelitian.

B. Definisi Operational

Beberapa istilah menurut Achmad Wahyudiono (Peraturan Keselamatan Pelayaran dan Pencegahan Pencemaran 1994 :3-4).

1. SOLAS 1974

Internasional Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS). Adopted 1974 dan mulai diberlakukan 1980 SOLAS dilengkapi dengan tambahan beberapa prosedur mengenai survey, sub division and stability, construction, fire fighting, life saving, radio communication dan sebagainya.

2. MARPOL 73/78

International Convention for the Prevention on Pollution Ship 1973, dimodifikasikan dengan Protocol 1978 dan menjadi Marpol 73/78.

Adopted 1973 dan dimulai berlaku 1983.

Sebagai senjata utama mencegah tumpahan minyak dari kapal. Memuat cara untuk mencegah pencemaran datangnya dari tanker dan kapal selain tanker (*Annex I*). Empat *Annexes* lainnya, menurut penanganan pencemaran dari *naxious substances in bulk, chemical in package form, sewage, dan sampah (gerbage)*.

3. STCW 1978

International Convention on Standard of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers, 1978 (STCW), Adopted 1978 dan mulai diberlakukan 1984.

Pertama kali diperkenalkan persetujuan internasional mengenai standard minimum training dan sertifikasi untuk Nahkoda, Perwira kapal, dan ABK. Juga membuat *standard* pengawasan dikapal.

4. ISM Code

International Safety Management (ISM) Code adalah peraturan manajemen internasional mengenai pengoperasian yang aman bagi kapal-kapal dan dapat mencegah pencemaran seperti yang oleh sidang IMO, dimana masih ada kemungkinan disempurnakan lebih lanjut oleh IMO.

5. Kapal

Kata “kapal” meliputi semua jenis pesawat air termasuk pesawat yang tidak memindahkan air dan pesawat-pesawat terbang laut yang dipakai atau dapat dipakai sebagai alat pengangkut diatas air (PIMTL 1972:3).

6. *Sekoci*

Sekoci adalah alat penolong yang dapat digunakan untuk evakuasi seluruh awak kapaldan penumpang karena memiliki konstruksi yang lebih kuat dari alat penolong lainnya dan kapasitasnya sampai dengan max 150 orang tergantung ukuran sekoci yang kontruksi, daya angkut, spesifikasi serta perlengkapannya sesuai dengan ketentuan *International Convention For the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS)*, Program Diklat ketrampilan Khusus Pelaut (2002:20).

7. *Live Saving Equipment*

Adalah segala jenis alat-alat perlengkapan keselamatan, Sutiyar (1996:260).

8. *Muster Station*

Tempat berkumpulnya regu pemadam kebakaran untuk menerima perintah lebih lanjut dari komandan regu.

Rencana keselamatan atau bagan kapal keseluruhan yang menunjukkan tempat atau posisi semua alat-alat keselamatan (safety appliances) yang ada di atas kapal tersebut.

9. *Portable Fire Extinguishers*

Alat-alat pemadam kebakaran jinjing yang terdiri dari *fire extinguisher dry powder, portable fire extinguisher dry podwer, portable fire extinguisher CO2*.

10. *Fixed Fire Extinguisher Equipment*

Sistem pemadaman tetap (*Fixed Fire Extinguisher*) adalah sistem pemadaman kebakaran yang instalsinya dipasang tetap, baik secara keseluruhan maupun sebagian, (AFF 2002:115)

11. *Emergenci Drill*

Program latihan yang dilaksanakan di atas kapal untuk melatih awak kapal agar selalu siap dalam menghadapi keadaan darurat

C. Populasi dan Sample

Populasi dari penelitian adalah seluruh crew kapal pada saat penulis melaksanakan praktek laut (prala). Berkaitan dengan ini maka yang di jadikan sample dan objek penelitian safety meeting dan pelaksanaan penurunan sekoci adalah mualim 1, ab, masinis 1, oiler, cadet deck / mesin

D. Data yang di perlukan

Adapun kualifikasi data yang penulis gunakan adalah sebagai berikut :

a. Data menurut sumbernya

Data yang dikumpulkan dan digunakan dalam penyusunan skripsi ini adalah data yang berupa keterangan dan informasi yang diperoleh melalui observasi, studi pustaka, maupaun hasil interview secara lansung kepada pihak-pihak yang berhubungan dengan penelitian ini.

Dari sumber-sumber tersebut diperoleh data sebagai berikut :

1). Data Primer

Data primer yaitu data yang diperoleh langsung dari sumber atau obyek yang diteliti oleh penyelidik untuk tujuan khusus. Penulis memperoleh data-data primer dengan cara interview, pada pihak yang berhubungan dengan penelitian, dan studi lapangan yaitu mempelajari langsung dari obyek yang akan diteliti.

2). Data Sekunder

Data sekunder yaitu data yang diperoleh langsung terlebih dahulu dikumpulkan dan dilaporkan oleh orang luar penyelidik sendiri walaupun yang dikumpulkan itu sesungguhnya adalah data asli. Data ini diperoleh dari buku-buku atau literatur-literatur lainnya.

b. Data menurut jenisnya

Data yang diperoleh dari hasil observasi terdiri dari :

1). Data Kuantitatif

Data kuantitatif adalah data berupa angka-angka dan merupakan hasil dari suatu perhitungan ataupun pengukuran.

2). Data Kualitatif

Data kualitatif adalah data yang diperoleh berupa informasi-informasi ataupun berupa suatu keterangan tentang tingkat mutunya

E. Metode pengumpulan data

Dalam penyampaian hasil penelitian kedalam sebuah tulisan tentunya harus disusun secara sistematis sesuai dengan tujuan penelitian. Masing-masing bagian dari tulisan tersebut memiliki keterkaitan satu sama lain. Oleh sebab itu sangat dibutuhkan data-data yang akurat dan bisa dijamin tingkat validitasnya, maka diperlukan beberapa metode pengumpulan data. Metode pengumpulan data ada beberapa macam tergantung dari bagaimana penyampaian hasil penelitian tersebut nantinya.

Namun demikian dari sekian banyak metode penelitian tidak satu metode pun yang dianggap paling sempurna. Tiap-tiap metode memiliki kelebihan dan kekurangan masing-masing. Untuk membuat penyampaian hasil penelitian kedalam sebuah tulisan agar dapat memnuhi kriteria-kriteria yang diwajibkan, maka harus dilengkapi dengan metode pengumpulan data lebih dari satu. Dalam penulisan skripsi ini penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data antara lain :

1. *Observasi*

Penulis mengadakan pengamatan secara langsung terhadap obyek, yaitu saat dilaksanakan latihan keadaan darurat di MT. SEPINGGAN. Hal ini dilaksanakan untuk membandingkan serta untuk mencari kesesuaian antara keterangan yang diperoleh dengan fakta-fakta diatas kapal .

No		
----	--	--

1	ABK	Pada saat peelatihan abandon ship sebagian crew kapal tidak membawa peralatan keselamatan yang sesuai prosedur
2	Alat keselamatan	Kurangnya perawatan terhadap peralatan keselamatan sehingga pada saat pelatihan penggunaan alat keselamatan tidak berfungsi sebagaimana mestinya

2. Interview

Metode ini digunakan untuk mendapatkan data dan keterangan dengan cara melakukan wawancara langsung kepada responden atau pihak-pihak yang terkait dengan obyek penelitian. Disamping itu juga wawancara lansung kepada orang-orang yang lebih representatif dalam hal tersebut.

F. Tekhnik analisis data

teknik analisa data merupakan suatu langkah yang paling menentukan dari suatu penelitian, karena analisa data berfungsi untuk menyimpulkan hasil penelitian. Analisis data dapat dilakukan melalui

a. Perencanaan

Pada tahap ini kegiatan yang dilakukan adalah sebagai berikut:

- 1) Peneliti merancang kelas yang akan dijadikan sampel.
- 2) Peneliti membuat instrumen-instrumen penelitian yang akan digunakan untuk penelitian.

b. Pelaksanaan

Pada tahap ini kegiatan yang dilakukan adalah sebagai berikut:

- 1) Peneliti melaksanakan pembelajaran pada sampel penelitian.
- 2) Peneliti menguji coba, menganalisis dan menetapkan instrumen penelitian.

c. Evaluasi

Pada tahap ini, peneliti menganalisis dan mengolah data yang telah dikumpulkan dengan metode yang telah ditentukan.

d. Penyusunan Laporan

Pada tahap ini, kegiatan yang dilakukan adalah menyusun dan melaporkan hasil-hasil penelitian

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN ANALISA DATA

A. HASIL PENELITIAN

Pada saat melakukan praktek laut diatas kapal MT. Sepingguan selama 12 bulan 11 hari. Dalam melakukan praktek laut penulis mengadakan penelitian-penelitian yang berhubungan dengan masalah penggunaan alat keselamatan diatas kapal.

Dalam hal ini penulis memfokuskan kepada Anak Buah Kapal tentang penggunaan peralatan keselamatan dan keterampilan dalam mengoperasikan. Dari penelitian yang ada penulis mendapatkan temuan-temuan penelitian sebagai berikut :

1. Pada saat menjalankan praktek laut, di kapal MT. Sepingguan melakukan drill pada saat ancor di ob cilacap. Yang mana beberapa crew belum mempunyai kesiapan dalam menggunakan alat keselamatan Sehingga dengan kondisi tersebut latihan keselamatan diatas kapal dapat membahayakan diri mereka sendiri .
2. Untuk mengetahui kemampuan semua awak kapal, Nakhoda mengadakan pegecekan kesiapan dalam penyelenggaraan penanganan keselamatan jiwa. Nakhoda membunyikan alarm tanda bahaya untuk meninggalkan kapal, secara mendadak tanpa pemberitahuan terlebih dahulu. Hal tersebut dimaksudkan untuk mengecek sampai dimana kesiapan seluruh Anak Buah Kapal bila terjadi keadaan bahaya tersebut, namun masih banyak yang terlambat datang bahkan ada yang tidak membawa perlengkapan alat-alat keselamatan untuk dirinya sendiri seperti, jaket penolong dan tanpa memakai helm keselamatan disamping perlengkapan yang lain. Setelah berkumpul semua, Nakhoda memberikan evaluasi mengenai kesiapan Anak Buah Kapal mengenai adanya alarm tanda bahaya meninggalkan. Dan juga menginstruksikan kepada seluruh perwira kapal untuk mempersiapkan segala sesuatunya didalam latihan berikutnya sehingga diharapkan akan

lebih baik. Nakhoda mengambil kesimpulan bahwa Anak Buah Kapal masih belum terampil, tidak disiplin, bahkan ada yang belum mengerti tugas-tugas yang harus dikerjakan.

3. Kurangnya pelaksanaan latihan bahaya keselamatan dikapal seperti yang di isyaratkan dalam SOLAS 1974. Maka sesuai dengan peraturan 19 ayat 3, Setiap ABK harus ikut serta setidaknya satu kali latihan meninggalkan kapal setiap bulannya, Sejauh mungkin jika beralasan dan bisa dilaksanakan, salah satu sekoci penolong yang dianggap sebagai rescue boat seharusnya diluncurkan di atas air setiap bulan dengan ABK yang ditugaskan di atasnya, dan melaksanakan olah gerak namun nyatanya pada pelaksanaan abandon ship terhadap masalah pada sekoci yang mana mesinnya tidak berjalan sebagaimana mestinya itu adalah salah satu tanda bahwa kurangnya di laksanakan abandon ship di atas kapal

B. Pembahasan

Dalam penulisan skripsi ini penulis menggunakan metode analisa data, dengan cara menganalisa data-data yang diperoleh dari hasil penelitian. Selanjutnya penulis membuat penyajian data. Penyajian data ini merupakan penjabaran dari data-data yang diperoleh dari hasil penelitian sebelumnya yang telah disusun dengan runtut sehingga memperoleh penyajian data yang mudah dipahami dan dimengerti oleh pembaca. Selain isi dari penulisan skripsi ini dapat dipahami, dimengerti sekaligus juga dapat menjadikan suatu pengetahuan yang dapat diterapkan di atas kapal nantinya.

Sebelum melaksanakan latihan keadaan darurat. Nakhoda seharusnya mengadakan safety meeting yang mana membahas tentang latihan yang akan dilaksanakan dengan sebisa mungkin melibatkan semua kru yang akan ikut dalam latihan. Dalam pertemuan ini setiap orang harus mengerti mengapa latihan diadakan. Nakhoda juga harus menjelaskan tentang scenario latihan. Setiap kru harus memahami tugas dan peranan masing-masing serta dapat bereaksi

dengan cepat. Selanjutnya, nahkoda harus memastikan bahwa tidak seorang pun dalam bahaya selama melaksanakan latihan dan setiap orang memiliki *Personal Protective Equipment (PPE)* serta mengetahui cara menggunakannya.

Setelah melakukan latihan, nahkoda kemudian harus mengadakan briefing yaitu pertemuan setelah semua kru melakukan drill. Hal ini tentunya sangat penting dilakukan. Dalam meeting ini nahkoda menjelaskan harus memberitahukan kesalahan yang terjadi saat latihan dan memberitahu bagaimana seharusnya yang dilakukan. Juga dapat menerima laporan tentang kondisi alat-alat yang digunakan. Jika dibutuhkan nahkoda dapat memberikan kesempatan bagi kru untuk mengeluarkan opininya tentang latihan tersebut.

Setelah melakukan latihan keadaan darurat di kapal, maka perwira yang bertanggung jawab harus merekam atau memiliki catatan tentang pelaksanaan latihan. Adapun fungsi dari rekaman yang dibuat ini yaitu untuk membantu evaluasi program latihan, dapat menjadi barang bukti jika terjadi masalah, untuk mengidentifikasi area kapal yang mungkin dapat dijadikan lokasi latihan selanjutnya, untuk membantu jika ada masalah tentang perawatan dan pemeliharaan terutama pada alat-alat pemadam kebakaran.

1. Berikut ini kutipan / tanggapan pada saat breafing, sosialisasi, demonstrasi, dan video dari beberapa crew kapal pada saat safety meeting.

Wawancara :

Berikut ini kutipan wawancara dengan sample mualim 1, ab, masinis 1, oiler, cadet deck / mesin

a. Pertanyaan pada saat safety meeting

pertanyaan :

”menurut pendapat anda apakah prosedur dengan briefing untuk pelaksanaan keadaan darurat sudah terlaksana dengan baik ? ”

Jawaban :

Mualim 1,

” tentunya sudah” sehingga crew kapal nantinya pada saat pelaksanaan keadaan darurat dapat terlaksana dengan lancar, dan jika ada dari crew kapal yg belum tau dari apa yg di sampaikan sebelumnya berarti dia baru di kapal ataupun memang dia tidak tau menau tentang pentingny abandon ship

AB,

” iya sudah sehingga nantinya pada saat pelaksanaan abandon ship bisa tau apa tugas atau tanggung jawab dari masing2 crew kapal

Masinis 1,

”sudah dilaksanakan agar para crew deck ataupun crew mesin dapat bekerja sama dengan baik nantinya

Oiler,

”sudah di lakasanakan yang mana pada saat briefing di mana di jelaskan akan pentingnya abandon ship dan yang tugas dari masing2 crew mempunyai tugas dan tangguang jawab masing-masing

Cadet deck / mesin,

”sudah di sampaikan sebelumnya sehingga kami yang tugasnya belajar di kapal bisa tau tata cara pelaksanaan abandon ship

b. pertanyaan :

”menurut anda apakah pada saat safety meeting di lakukan sosialisasi mengenai alat alat pada sekoci ?

Jawaban :

Mualim 1

” belum di laksanakan” sebenarnya itu urusan ataupun yang bertanggung jawab atas alat keselamatan tetapi mungkin dari dia sibuk sehingga lupa untuk mensosialisasikannya

AB

”belum di laksanakan” untuk sosialisasi alat keselamatan belum pernah di lakukan sehingga itu mungkin salah satu kurangnya perawatan pada alat keselamatan

Masinis

Belum juga di berikan mengenai sosialisasi maka dari itu kemarin sempat di dapat beberapa alat keselamatan yang tidak berfungsi dengan baik

Oiler

”selama saya di kapal saya belum mendapatkan sosialisasi menyangkut abandon ship

Cadet deck / mesin

”belum di laksanakan tentang sosialisasi hanya saja kami dari cadet deck ataupun engine sempat di beritahukan tentang cara atau penggunaan alat keselamatan yang baik dan benar

c. pertanyaan :

menurut anda apakah pada saat safety meeting pernah membahas di terapkannya jadwal pelatihan sekoci dan apakah pernah di turunkan ke air ?

Jawaban :

Mualim 1,

Untuk jadwal pelatihan sekoci itu sudah ada yang di buat oleh mualim 3 cuman untuk pelaksanaannya sempat mau di laksanakan tetapi memang mesin pada sekoci bermasalah dan untuk

penurunannya memang pernah di lakukan hanya pada saat pengetesan mesin

Ab,

Jadwal sudah ada hanya saja untuk pelaksanaannya belum di laksanakan untuk penurunan sekoci pernah saya melihat mualim 3 dan masinin pernah mengetes mesinnya di atas permukaan air

Masinis,

Memang pada saat safety meeting membahas tentang sekoci yang mana sudah di jadwalkan oleh mualim 3 dan di laksanakan minimal 1 bulan sekali tetapi namun nyatanya kita terkendala pada mesin dan pada saat itu masinis 2 dan mualim 3 di bantu oleh cadet yang mana sekoci di turunkan diatas air dan dilakukanlah pengetesan mesin pada sekoci

Oiler,

Jadwal sudah di beritahukan oleh mualim 3 dan seluruh crew kapal sudah mengetahui itu dan untuk penurunan sekoci pernah di turunkan

Cadet

Untuk jadwal di lakukan minimal 1 bulan sekali dan untuk penurunan sekoci sudah pernah di lakukan namun hanya sering terkandal di mesin sekoci tertutup yang terkadang bagus dan terkadang mati

d. 'pertanyaan :

'menurut anda apakah pada saat safety meeting mebahas tentang demonstrasi yang di lakukan di kapal untuk pelaksanaan abandon ship sudah di laksanakan"?

Mualim 1

”selama saya di kapal MT. Sepinggian saya belum pernah melihat crew kapal mempraktekan cara pelaksanaan abandon ship entah itu karna mesin rusak ataupun keadaan kapal yang tidak memungkinkan untuk melaksanakannya karna memang kapal ini bisa di bilang kapal yang cukup tua dan kemungkinan untuk pelaksanaannya hairis untuk di laksanakan sehingga peralatan diatas ada sebagian yang harus di perbaiki atau di ganti oleh pihak perusahaan yang mana sudah di konfirmasi sebelumnya untuk di gantikan yang lebih baik agar prosedur di atas kapal bisa lancar dan terlaksanakan

Ab,

Untuk demonstrasi di atas kapal saya belum mendapatkannya, mungkin itu dari perwiranya saya dari abk hanya mengikuti perintah dari capt ataupun perwira di atas kapal

Masinis 1,

Kami dari bagian mesin yang mana berperan penting juga terhadap pelaksanaan keadaan darurat selalu siap untuk melaksanakan hal tersebut mungkin dari captnya banyak pertimbangan untuk melaksanakan keadaan darurat yang mana kita ketahui bahwa kapal yang di tempati cukup hairis untuk di laksanakan

Oiler,

Pelaksanaannya selama di kapal saya belum pernah melaksanakannya saya hanya nunggu perintah dari perwira saya

Cadet deck / mesin

Untuk demonstrasi diatas kapal saya belum pernah dapatkan

e. pertanyaan :

menurut anda apakah pada saat safety meeting pernah di putarkan video mengenai prosedur penurunan sekoci ?”

jawaban :

Mualim 1,

”untuk pemutaran video mengenai prosedur penurunan sekoci di atas kapal selama ini belum pernah di laksanakan di atas kapal, menurut saya metode ini juga penting crew bisa tau dan membayangkan bagaimana proses keadaan darurat di atas kapal yang mana apabila keadaan tersebut terjadi kemungkinan crew kapal siap untuk tugas dan tanggung jawab apabila bila keadaan itu terjadi

AB,

Seharusnya pemutaran video tersebut harus di lakukan tetapi selama saya di kapal ini belum pernah di lakukan, yang mana di kapal saya sebelumnya pernah melaksanakan pemutaran video

Masinis 1,

Belum pernah di laksanakan sehingga beberapa crew blum tau tentang pelaksanaannya

Oiler,

Belum pernah di laksanakan tapi kalaw di kapal saya kemarin sudah pernah di laksanakan sehingga saya sudah tau cara pelaksanaan

Cadet deck atau mesin

Untuk pemutaran video di kapal belum di laksanakan tetapi saya sudah mempelajari sebelumnya dan melihat video2nya di youtube

Tujuan lain yang dapat dicapai dengan memberi latihan-latihan drill atau penggunaan alat keselamatan terkhusus mengenai abandon ship secara rutin yaitu agar crew kapal dapat lebih terampil dalam menggunakan alat keselamatan dengan cepat dan benar. Apabila crew kapal terampil dalam menggunakan alat keselamatan dan terbiasa pada akhirnya crew kapal bisa melaksanakan pelatihan atau keadaan darurat di atas kapal dengan baik dan benar. Latihan-latihan yang dilaksanakan harus

dilakukan sebaik-sebaiknya dan ditulis pada *log book*, bila tidak dilaksanakan maka jangan diisi pada *log book*. Nakhoda harus betul-betul tegas dalam memberikan latihan serta bisa melakukan hal-hal yang bisa diteladani terutama pelaksanaannya.

Adapun pelaksanaan abandon ship yang dilakukan pada saat kapal anchor di ob cilacap yang mana nahkoda memberitahukan bahwa crew kapal akan melaksanakan pelatihan abandon ship dan sekiranya memang ada beberapa crew kapal yang belum familiar mengenai abandon ship sehingga pelaksanaannya tidak sesuai yang diinginkan :

2. Berikut ini kutipan wawancara dari mualim 1, ab, masinis 1, oiler, cadet deck / mesin

a. Pertanyaan pada saat pelaksanaan abandon ship
pertanyaan :

”menurut anda apakah penggunaan alat keselamatan pada saat pelaksanaan abandon ship sudah siap di pakai atau belum?”

Jawaban :

Mualim 1,

Saya pikir belum karna memang pada saat pelaksanaan ada beberapa kendala sehingga pelaksanaannya tidak lancar sesuai rencana salah satunya yaitu crew yang lupa membawa lifeboy dan mesin sekoci yang rusak

Ab,

Belum karna pada saat pelaksanaan tadi mesinnya rusak jadi tidak bisa di laksanakan

Masinis 1

Belum karna memang mesin yg di pakai sudah sering terkendala pada mesinnya sehingga pada saat pelaksanaannya tiba tiba tidak bisa di pakai

Oiler,

Tadi pada saat pelaksanaan keadaan darurat saya melihat adanya kendala masalah bagian mesin yang memang tidak bisa di jalankan sehingga hal tersebut berdampak pada pelaksanaan pelatihan keadaan darurat

Cadet deck \ mesin

Jawabannya sama kaya crew kapal kalaw memang di liat tadi masalahnya memang pada mesin di life boat yang mana memang masalah itu sempat terjadi sebeelumnya pada pelaksanaan abandon ship

b. pertanyaan :

”menurut anda apakah pelaksanaan yang dilakukan pada saat simulasi keadaan darurat { abandon ship } berjalan dengan baik yang mana pada saat safety meeting sudah di bicarakan apa-apa saja yang harus di lakukan crew kapal apabila abandon ship itu di lakukan?”

Jawaban :

Mualim 1,

Jadi pada saat pelaksanaan abandon ship di lakukan ada memang masalah yang terjadi yang mana memang dari kesalahan dari beberapa crew kapal yang belum familiar dan dari peralatan alat keselamatan itu sendiri sehingga hal hal yang tidak di inginkan terjadi pada saat pelaksanaan, sebenarnya pentingny simulasi ini di lakukan agar crew kapal siap apabila kondisi ini terjadi sehingga penanganan dapat di lakukan dengan cepat aman dan efisien

Ab,

Dari apa yang saya liat bahwa memang pelaksanaannya belum berjalan sebagaimana mestinya yang mana memang kurangnya

pengetahuan dari beberapa crew kapal yang belum familiar dengan simulasi dan peralatan itu sendiri

Masinis 1,

Dari apa yang saya tangkap pada saat pelaksanaan itu dilakukan memang dari crew kapal belum benar benar siap untuk pelaksanaannya, makanya perlunya pengetahuan crew kapal akan pentingnya simulasi ini dan pada saat safety meeting metode2 yang seharusnya di laksanakan di kapal ini itu tidak di laksanakan

Oiler,

Pelaksanaannya belum lancar sehingga ada beberapa kesalahan yang di lakukan

Cadet deck atau mesin,

Jadi dari apa yang saya lihat ada beberapa kendala yang mana salah satunya pada saat kumpul di muster station saya lupa membawa life boat karna memang saya baru pertama kali saya laksanakan sehingga masih belum terbiasa saya lakukan mungkin nanti kalaw masih saya dapatkan hal seperti ini mudah mudahan saya melaksanakannya dengan baik

Berdasarkan dari hasil hipotesis di atas data observasi (pengamatan) di MT. Sepinggian bahwa kurangnya pemahaman dan pelatihan *crew* atau anak buah kapal pada saat abandon ship sehingga pelaksanaan pelatihan tidak berjalan dengan baik. Oleh karena itu dibawah ini akan diuraikan langkah-langkah untuk mengatasi kurangnya pengetahuan dari anak buah kapal tentang cara menggunakan alat keselamatan :

Penyebab kurangnya pengetahuan atau keterampilan beberapa crew kapal tentang penggunaan alat keselamatan.

Jarangnya dilaksanakan latihan drill di atas kapal :

Salah satu faktor yang juga sangat mempengaruhi kurangnya pengetahuan atau keterampilan dari anak buah kapal adalah jarangya dilaksanakan latihan drill di atas kapal secara rutin sesuai dengan jadwal yang telah dibuat oleh mualim 3.

Bila latihan drill jarang dilaksanakan maka akan membuat anak buah kapal menjadi tidak terbiasa dan tidak terampil lagi dalam menggunakan alat keselamatan. Pengetahuan tentang cara menggunakan alat keselamatan yang telah didapat selama bekerja di atas kapal lama kelamaan akan berkurang sehingga pada saat latihan dilaksanakan anak buah kapal akan lambat atau kurang terampil dalam pelaksanaannya.

1. Langkah-langkah untuk mengatasi kurangnya pengetahuan crew kapal dalam hal penggunaan alat keselamatan

a. Memberikan pendidikan atau kursus penggunaan alat keselamatan oleh pihak perusahaan.

Cara memberikan pendidikan dan keterampilan yaitu disaat para anak buah kapal yang mengambil cuti diberikan kesempatan mengikuti pendidikan atau kursus yang dilaksanakan oleh diklat yang menyelenggarakan program tentang alat-alat keselamatan dengan begitu anak buah kapal akan mendapatkan pengetahuan secara teori maupun praktek sesuai dengan program STCW 1974 dari mulai pengenalan alat, cara perawatan sampai dengan cara penggunaannya.

b. Mengadakan latihan secara rutin di atas kapal dan pemberian motivasi

untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan anak buah kapal maka Nakhoda sebagai pimpinan tertinggi di atas kapal yang bertanggung jawab penuh terhadap keselamatan di kapal, muatan, anak buah kapal supaya melaksanakan latihan-latihan alat keselamatan secara rutin. Dengan melakukan latihan-latihan keselamatan, diharapkan pemahaman akan pentingnya latihan keselamatan jiwa dilaut

akan meningkat, dan keseriusan serta ketertarikan mengikuti latihan keselamatan akan tercipta suatu team keselamatan yang solid.

2. Mengingatkan Pengetahuan Perwira Dan Rating Deck

Bekerja di atas kapal yang muatannya digolongkan dalam muatan berbahaya dalam hal ini khususnya mengangkut muatan minyak agar tidak terjadi hal-hal yang tidak di inginkan dan lancarnya muatan prosedur, maka dibutuhkan pengetahuan dan keterampilan khusus, karena tindakan yang kurang tepat pada saat menangani muatan tersebut berakibat fatal baik terhadap kru kapal maupun kapal itu sendiri. Oleh sebab itu untuk menghindari atau mencegah kejadian yang tak di inginkan terhdap muatan minyak maka perlu dipilih orang-orang yang sudah berpengalaman kerja di atas kapal Tanker yang khususnya mengangkut muatan minyak.

Nakhoda sebagai penanggung jawab tertinggi di atas kapal harus senantiasa memberikan motivasi kepada anak buah kapalnya dalam hal pelaksanaan latihan alat-alat keselamatan agar bertambah pengetahuannya. Hal tersebut dapat berupa penerangan atau tetap muka.

Dalam tatap muka seharusnya Nakhoda dapat memberikan motivasi kepada seluruh anak buah kapal yaitu dengan cara memutar video tentang cara menggunakan sekoci penolong atau memutar video tentang berbagai kejadian yang dialami oleh kapal yang mengalami kecelakaan.

Dengan ini diharapkan agar anak buah kapal dapat termotivasi untuk lebih memahami dan mengerti tentang arti pentingnya alat-alat keselamatan dalam hal ini sekoci penolong, sehingga pada saat kapal mengalami kecelakaan yang tidak diinginkan pada anak buah kapal lebih siap untuk proses penyelamatan dengan menggunakan alat keselamatan yang ada di kapal

BAB V

PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan uraian-uraian sebelumnya tentang permasalahan dan pembahasan masalah mengenai pelaksanaan latihan keadaan darurat di MT. SEPINGGAN, maka bagian akhir dari skripsi ini, peneliti mencoba memberikan beberapa simpulan dan saran yang berkaitan dengan masalah tersebut, Pelaksanaan safety meeting dan pelaksanaan abandon ship di MT. SEPINGGAN belum dilaksanakan dengan maksimal dan belum sesuai dengan ketentuan SOLAS 1974.

B. Saran

Mengingat pentingnya latihan keadaan darurat di atas kapal, untuk melatih awak kapal agar selalu siap dan tanggap pada saat terjadi keadaan darurat diatas kapal antara lain :

1. Sebaiknya di lakukan sosialisasi, breafing, demonstrasi, ataupun nonton video bersama menyangkut safety meeting dan melaksanakan sesuai jadwal yang di tetapkan sehingga proses pelaksanaan abandon ship dapat di laksanakan dengan maksimal
2. Sebaiknya di lakukan drill abandon ship sesuai jadwalsebagaimana ketentuan pada SOLAS sehingga crew kapal dapat mengetahui cara cara pelatihan ataupun pelaksanaan abandon ship

DAFTAR PUSTAKA

- Ariesta, T. 2014. Plan Maintenance System untuk Safety Equipment di Kapal. [online] Jakarta. Available <http://www.lib.ui.ac.id/naskahringkas/2016-05/S55609-Tika%20Pratama%20Ariesta> [Diakses pada 12 Desember 2016].
- Badan Diklat Perhubungan. 2011. Modul-4 Survival Craft And Rescue Boats : Badan Diklat Perhubungan, Jakarta.
- Departemen Perhubungan Direktur Jendral Perhubungan Laut. 2012.
- Keselamatan Jiwa di Laut 2010 : Departemen Perhubungan Direktur Jendral Perhubungan Laut, Jakarta.
- Elden, Rodney M. Dalam Martopo. 2008. Perawatan Kapal : Rineka Cipta, Jakarta.
- International Maritime Organization. International Safety Management CODE, L : International Maritime Organization, London.
- International Maritime Organization, 2010. Safety Of Life At Sea 2010: International Maritime Organization, Manila.
- Jawari, 2013. Pelataran Niaga Untuk Pengguna Jasa Pelayaran : Pustaka Jaya, Jakarta.
- Kosasih, 2011. Hipotesa Penelitian : Rineka Cipta, Jakarta
- Moleong, Lexy J, 2009, Metode Kualitatif Edisi Revisi, Remaja Pustaka, Bandung
- Nazir, 2003. Hipotesa Penelitian: Pustaka Jaya, Jakarta
- Noeralim, 2012. Alat-alat Penyelamat, Semarang : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Pemerintah, 2010. Modul-2 Undang-undang Perkapalan: Pemerintah, Jakarta.
- Pemerintah, 2010. Undang-undang Pelayaran : Pemerintah, Jakarta
- Sutrisno, Edy. 2010. Manajemen Sumber Daya Manusia. Edisi 1. Cetakan Kedua. Prenada Media Group. Jakarta
- Tim Penyusun PIP, 2021, Pedoman Penyusunan Skripsi Jenjang Pendidikan Diploma IV, PIP Makassar, Makassar