

**UPAYA PENINGKATAN KETERAMPILAN DAN
PENGETAHUAN ANAK BUAH KAPAL TERHADAP
ALAT KESELAMATAN SEKOCI GUNA
MENGHADAPI KEADAAN DARURAT DI MV. DK 02**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma III

ACHMAD DARUL ULUM

NIT. 07 19 001 1 41

PROGRAM STUDI NAUTIKA

**PROGRAM DIPLOMA III PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA**

2023

**UPAYA PENINGKATAN KETERAMPILAN DAN
PENGETAHUAN ANAK BUAH KAPAL TERHADAP
ALAT KESELAMATAN SEKOCI GUNA
MENGHADAPI KEADAAN DARURAT DI MV. DK 02**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma III

ACHMAD DARUL ULUM

NIT. 07 19 001 1 41

PROGRAM STUDI NAUTIKA

**PROGRAM DIPLOMA III PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA**

2023

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Achmad Darul Ulum

Nomor Induk Taruna : 07.19.001.1.41

Program Studi : Diploma III Nautika

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul :

UPAYA PENINGKATAN KETERAMPILAN DAN PENGETAHUAN ANAK BUAH KAPAL TERHADAP ALAT KESELAMATAN SEKOCI GUNA MENGHADAPI KEADAAN DARURAT DI MV. DK 02

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KIT tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

SURABAYA, 30 JANUARI 2023



ACHMAD DARUL ULUM

**PERSETUJUAN SEMINAR
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : UPAYA PENINGKATAN KETERAMPILAN DAN
PENGETAHUAN ANAK BUAH KAPAL TERHADAP ALAT
KESELAMATAN SEKOCI GUNA MENGHADAPI
KEADAAN DARURAT DI MV. DK 02

Nama Taruna : Achmad Darul Ulum

NIT : 07.19.001.1.41

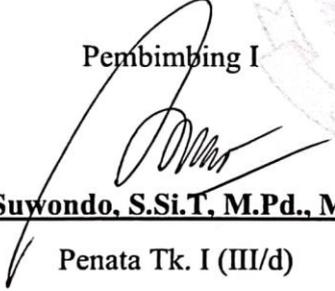
Program Studi : Diploma III Nautika

Dengan ini menyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

SURABAYA, 30 JANUARI 2023

Menyetujui

Pembimbing I


P'ie Suwondo, S.Si.T, M.Pd., M.Mar

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19770214 200912 1 001

Pembimbing II


Novrico Susanto, S.T., M.M.

Pembina (IV/a)

NIP. 19791129 200312 1 002

Mengetahui

Ketua Jurusan Studi Nautika

Politeknik Pelayaran Surabaya


Anak Agung Istri Sri Wahyuni, S.Si.T., M.Adm.SDA., M.Mar

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19781217 200502 2 001

**UPAYA PENINGKATAN KETERAMPILAN DAN PENGETAHUAN
ANAK BUAH KAPAL TERHADAP ALAT KESELAMATAN SEKOCI
GUNA MENGHADAPI KEADAAN DARURAT DI MV. DK 02**

Disusun dan Diajukan Oleh:

ACHMAD DARUL ULUM

NIT. 07.19.001.1.41

Ahli Nautika Tingkat III

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KIT

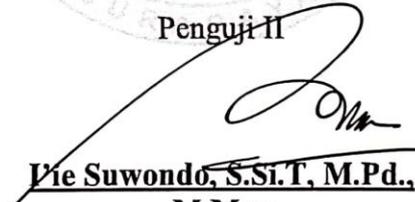
Pada tanggal, 06 Maret 2023

Menyetujui

Penguji I


Dr. Arleiny, S.Si.T., M.M.,
M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19820609 201012 002

Penguji II


Vite Suwondo, S.Si.T., M.Pd.,
M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19770214 200912 1 001

Penguji III


Novrico Susanto, S.T.,
M.M.
Pembina (IV/a)
NIP. 19791129 200312 1 002

Mengetahui

Ketua Jurusan Studi Nautika
Politeknik Pelayaran Surabaya


Anak Agung Istri Sri Wahyuni, S.Si.T., M.Adm.SDA., M.Mar

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19781217 200502 2 001

KATA PENGANTAR

Kami memanjatkan puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, karena atas penelitian tentang “Upaya Peningkatan Keterampilan dan Pengetahuan Anak Buah Kapal Terhadap Alat Keselamatan Sekoci Guna Menghadapi Keadaan Darurat di MV. DK 02” dapat dilaksanakan.

Dalam usaha menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini, dengan penuh rasa hormat dan terima kasih sebanyak-banyaknya kepada pihak-pihak yang telah memberikan bantuan, bimbingan, dorongan serta petunjuk yang sangat berarti.

Untuk itu perkenankanlah pada kesempatan ini saya sampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Heru Widada, M.M, selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di dalam kampus Politeknik Pelayaran Surabaya.
2. Ibu Anak Agung Istri Sri Wahyuni, S.Si.T., M.Adm.SDA., M.Mar, selaku Ketua Jurusan Nautika yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di kampus Politeknik Pelayaran Surabaya.
3. Bapak P'ie Suwondo, S.Si.T, M.Pd., M.Mar, selaku Dosen Pembimbing I dan Penguji II yang telah memberikan dukungan, semangat serta bimbingan dalam menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini.
4. Bapak Novrico Susanto, S.T., M.M., selaku Dosen Pembimbing II dan Penguji III yang telah memberikan dukungan, semangat serta bimbingan dalam menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini.
5. Dr. Arleiny, S.Si.T., M.M., M.Mar, selaku Dosen Penguji I yang telah

memberikan masukan dalam Karya Ilmiah Terapan ini.

6. Bapak/Ibu dosen Politeknik Pelayaran Surabaya, khususnya lingkungan program studi Nautika Politeknik Pelayaran Surabaya.
7. Perusahaan Pelayaran PT. Karya Sumber *Energy* yang telah memberikan kesempatan penulis melakukan penelitian.
8. Seluruh *Crew* MV. DK 02 yang telah memberikan inspirasi dan dukungan dalam menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini.
9. Ibu Hamiyah selaku orang tua saya yang telah memberikan dukungan dan doanya dalam menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini.
10. Kedua kakak saya, Ferry Metal dan Holil Agil yang telah memberikan dukungan dan semangat dalam menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini.
11. Rekan-rekan taruna/i angkatan X Politeknik Pelayaran Surabaya dan pihak yang membantu dalam proses penulisan Karya Ilmiah Terapan ini.

Semoga penelitian ini dapat berguna bagi semua pihak, khususnya bagi pengembangan pengetahuan taruna-taruni Politeknik Pelayaran Surabaya, serta bermanfaat bagi dunia pelayaran pada umumnya.

Akhir kata penulis mengucapkan terima kasih dan mohon maaf apabila terdapat kesalahan dan kekurangan di dalam penulisan Karya Ilmiah Terapan ini.

Surabaya, 30 Januari 2023

Penulis

ACHMAD DARUL ULUM

NIT. 07 19 001 1 41

ABSTRAK

ACHMAD DARUL ULUM, Upaya Peningkatan Keterampilan dan Pengetahuan Anak Buah Kapal Terhadap Alat Keselamatan Sekoci Guna Menghadapi Keadaan Darurat di MV. DK 02. Dibimbing oleh I'ie Suwondo dan Novrico Susanto.

Awak kapal harus memiliki keterampilan dan pengetahuan tentang peralatan keselamatan sekoci. Namun pada kenyataannya, masih ada ABK yang belum memiliki pengetahuan dan keterampilan yang memadai dalam hal peralatan keselamatan sekoci. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana meningkatkan keterampilan dan pengetahuan awak kapal tentang peralatan keselamatan sekoci saat keadaan darurat di MV. DK 02. Metode penelitian yang digunakan penulis untuk menyampaikan permasalahan adalah metode deskriptif kualitatif, yang dirancang untuk mendeskripsikan dan mendeskripsikan objek kajian. Dalam karya ini, penulis menggunakan tiga macam metode analisis data yang akan dibahas yaitu reduksi data, penyajian dan inferensi. Berdasarkan permasalahan dan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa keterampilan dan pengetahuan awak kapal tentang peralatan keselamatan sekoci dalam keadaan darurat di MV. DK 02 perlu perbaikan. Awak kapal kurang berpengalaman dan tidak terbiasa dengan peralatan keselamatan sekoci. Oleh karena itu, terdapat risiko awak kapal akan terancam bahaya jika terjadi keadaan darurat. Upaya peningkatan keterampilan dan pengetahuan awak kapal tentang peralatan keselamatan sekoci di MV. DK 02 dapat dicapai dengan meningkatkan kesadaran kapal akan tugas dan tanggung jawabnya terkait peralatan keselamatan sekoci dengan melakukan latihan keselamatan secara rutin di atas kapal. Selain itu juga menghadirkan film-film tentang keselamatan (*Safety Movie*).

Kata kunci: Alat Keselamatan Sekoci, Keadaan Darurat

ABSTRACT

ACHMAD DARUL ULUM, *Efforts to Improve the Skills and Knowledge of Ship's Crews on Lifeboat Safety Equipment to Face Emergency Situations in the MV. DK 02. Supervised by I'ie Suwondo and Novrico Susanto.*

The crew must have the skills and knowledge of lifeboat safety equipment. But in fact, there are still crew members who do not have sufficient knowledge and skills in terms of lifeboat safety equipment. The purpose of this study was to find out how to improve the skills and knowledge of the crew about lifeboat safety equipment during emergencies on the MV. DK 02. The research method used by the author to convey the problem is a qualitative descriptive method, which is designed to describe and describe the object of study. In this work, the author uses three kinds of data analysis methods that will be discussed, namely data reduction, presentation and inference. Based on the problems and the results of the study, it can be concluded that the skills and knowledge of the crew about the safety equipment of lifeboats in an emergency on the MV. DK 02 needs improvement . The crew was inexperienced and unfamiliar with lifeboat safety equipment. Therefore, there is a risk that the crew will be in danger in the event of an emergency. Efforts to improve the skills and knowledge of the crew about lifeboat safety equipment on the MV. DK 02 can be achieved by increasing the ship's awareness of its duties and responsibilities related to lifeboat safety equipment by conducting regular safety exercises on board. In addition, it also presents films about safety (Safety Movie).

Keywords: *Lifeboat Safety Equipment, Emergency.*

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMBUNG	i
HALAMAN JUDUL	ii
PERNYATAAN KEASLIAN	iii
HALAMAN PERSETUJUAN	iv
HALAMAN PENGESAHAN	v
KATA PENGANTAR	vi
ABSTRAK	viii
<i>ABSTRACT</i>	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
DAFTAR SINGKATAN	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Batasan Masalah	5
D. Tujuan Penelitian	5
E. Manfaat Penelitian	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
A. Review Penelitian Sebelumnya	7
B. Landasan Teori	9
C. Kerangka Pikir Penelitian	27
BAB III METODE PENELITIAN	30
A. Jenis Penelitian	30
B. Lokasi Dan Waktu Penelitian	31
C. Sumber Data Dan Teknik Pengumpulan Data	31
D. Teknik Analisis Data	33

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	34
A. Gambaran Umum Lokasi / Subyek Penelitian	34
B. Hasil Penelitian	36
1. Penyajian Data	36
2. Analisis Data	37
C. Pembahasan.....	38
BAB V PENUTUP	40
A. Kesimpulan	40
B. Saran	40
DAFTAR PUSTAKA.....	42

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Penelitian Sebelumnya	7
Tabel 2.2 <i>Muster List</i> di Kapal MV. DK 02.....	20
Tabel 2.3 <i>Logbook Drill</i> di Kapal MV. DK 02	21
Tabel 4.1 Hasil Wawancara.....	38

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Data Investigasi KNKT Mengenai Kecelakaan Pelayaran	2
Gambar 2.1	Sekoci Tertutup.....	12
Gambar 2.2	Sekoci Terbuka.....	13
Gambar 2.3	Sekoci Luncur.....	13
Gambar 2.4	<i>Safety Meeting Crew MV. DK 02.....</i>	18
Gambar 2.5	<i>Briefing Pada Saat Life Boat Drill</i>	19
Gambar 2.6	<i>Life Boat Drill.....</i>	19
Gambar 2.7	<i>Proses Launching Life Boat.....</i>	19
Gambar 2.8	Tubrukan Kapal di Laut	23
Gambar 2.9	Kebakaran di Kapal	23
Gambar 2.10	Kapal Kandas.....	24
Gambar 2.11	Kapal Tenggelam.....	25
Gambar 2.12	Orang Jatuh Ke Laut	26
Gambar 2.13	Pencemaran di Laut	27
Gambar 2.14	Kerangka Pikir Penelitian.....	29
Gambar 4.1	Kapal MV. DK 02.....	37

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. <i>Ship Particular</i> MV. DK 02	45
Lampiran 2. <i>Crew List</i> MV. DK 02.....	46
Lampiran 3. Gambar-Gambar	47
Lampiran 4. <i>List Of Life Boat Equipment</i> MV. DK 02.....	50
Lampiran 5. Hasil Wawancara	53

DAFTAR SINGKATAN

AB	: Able Body
ABK	: Anak Buah Kapal
IMO	: <i>International Maritime Organization</i>
KIT	: Karya Ilmiah Terapan
KNKT	: Komite Nasional Keselamatan Transportasi
KUHD	: Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
LBP	: <i>Length Between Pependicular</i>
LOA	: <i>Length Over All</i>
MMSI	: <i>Maritime Mobile Service Identity</i>
MT	: <i>Metric Tons</i>
MV	: <i>Motor Vessel</i>
P3K	: Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan
PP	: Peraturan Pemerintah
PT	: Perseroan Terbatas
RI	: Republik Indonesia
SOLAS	: <i>Safety Of Life At Sea</i>
SOP	: <i>Standar Operasional Prosedur</i>
STCW	: <i>Standards Of Training Certification & Watchkeeping</i>
UU	: Undang-Undang

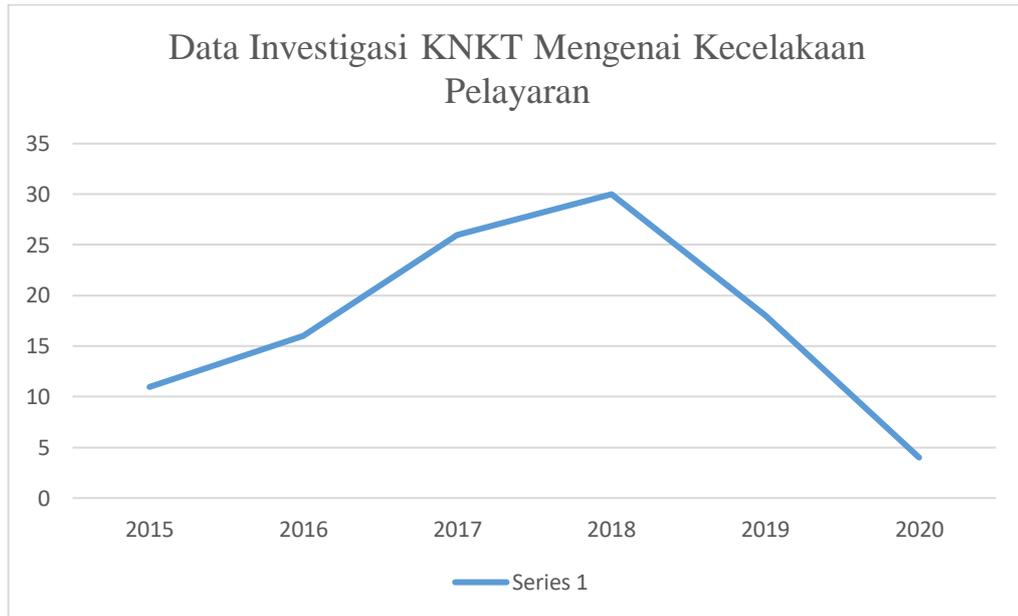
BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam dunia transportasi, kecelakaan sudah menjadi masalah klasik yang menimpa semua moda transportasi yang ada. Kemungkinan hal ini juga akan terjadi di dunia transportasi laut. Dalam pelayaran, kita sering berbicara tentang keadaan darurat di atas kapal. Keadaan darurat adalah suatu keadaan di luar keadaan normal pada suatu kapal yang menimbulkan kerusakan pada kapal dan cenderung membahayakan jiwa, harta benda dan lingkungan tempat kapal tersebut berada. Ada banyak jenis situasi darurat di atas kapal, yaitu risiko tabrakan di laut, risiko kebakaran/ledakan, risiko kontak kapal, risiko kebocoran/tenggelamnya kapal, risiko orang jatuh ke laut, dll. risiko pencemaran laut Haryanto, A. (2004).

Berdasarkan data survei KNKT tentang korban kapal dari tahun 2015 hingga 2020, jumlah korban kapal di Indonesia meningkat dari tahun 2015 hingga 2018. Kemudian pada tahun 2019 mulai menurun. Penyebab kecelakaan dalam pelayaran terbagi menjadi dua faktor. Ada faktor internal dan eksternal. Faktor internal adalah gangguan atau masalah yang datang dari dalam, seperti Engine failure, skill crew yang kurang memadai. Meskipun ada faktor eksternal Kesalahan atau masalah yang timbul di luar kapal, seperti Kondisi permukaan laut, kondisi cuaca, dll.



Gambar 1.1 Data Investigasi KNKT Mengenai Kecelakaan Pelayaran
Sumber : Komite Nasional Keselamatan Transportasi

Peraturan keselamatan maritim di semua negara selalu memuat klausul atau pasal yang mewajibkan semua awak kapal, mulai dari kapten hingga pelaut, memiliki kualifikasi dan keterampilan (termasuk keterampilan penyelamatan diri). Di Indonesia, Undang-Undang Pelayaran No. 17 Tahun 2008 Pasal 1452 menyatakan bahwa perusahaan pelayaran tidak diperbolehkan mempekerjakan orang yang tidak memiliki kualifikasi dan keterampilan di atas kapal. Padahal, klausul ini memuat ancaman pidana penjara yaitu dua tahun dan sanksi denda sebanyak tiga ratus juta rupiah (UU No. 17 Tahun 2008, Pasal 310).

Bencana/malapetaka bisa terjadi sewaktu-waktu, dimana saja serta siapapun bisa mengalaminya. Menurut informasi yang ada, bencana sering terjadi di kapal dengan akibat yang fatal, yaitu korban jiwa, kerusakan harta

benda dan lingkungan. Hal ini karena angkutan laut masih belum dalam kondisi terbaiknya, dan manajemen, operator kapal serta regulator masih lemah dalam menegakkan aturan pelayaran. Salah satu hal terpenting dalam kapal adalah tim/kru kapal harus mengetahui cara menggunakan peralatan keselamatan dengan baik dan benar. Tentang pengalaman penulis pelatihan di laut di MV. DK 02 menemukan bahwa awak kapal tidak terbiasa menangani peralatan keselamatan di atas kapal.

Perkiraan penulis ini berdasarkan peristiwa yang terjadi pada akhir Desember 2021, saat kapal berlayar di Laut Jawa. Saat itu, kapten memerintahkan latihan perahu. Dari 24 ABK yang mengikuti pelatihan, 8 orang kebingungan dan tidak mengetahui tugas dan tanggung jawabnya selama latihan di kapal, sehingga petugas harus menjelaskan hal tersebut dan keadaan daruratnya. Waktu latihan tidak efektif. Ini adalah contoh kesalahan bor perahu. Bahkan, sudah ada brosur di papan yang menjelaskan tugas dan tanggung jawab selama latihan. Kecelakaan di kapal biasanya karena faktor manusia (human error), yang seharusnya tidak terjadi jika awak kapal benar-benar menguasai alat keselamatan di kapal. .

Upaya yang dilakukan oleh crew kapal yaitu dengan mencoba menghadapi situasi darurat, latihan darurat dilakukan di kapal. Hal ini untuk memastikan setiap awak kapal dapat mengantisipasi situasi darurat dengan cepat, tepat dan aman. Seperti yang dipelajari para peneliti selama pelatihan di kapal, latihan darurat juga dilakukan. Pelatihan ini dimaksudkan untuk meningkatkan keterampilan awak kapal dalam menghadapi situasi darurat dan dalam penggunaan alat bantu di kapal. Dalam hal ini, Kongres Internasional

STCW tahun 1978 membuat rekomendasi dalam Resolusi 19 tentang peran pelaut dalam pendidikan. Resolusi tersebut mendesak semua pelaut untuk memahami bahwa sebelum berangkat, mereka harus menerima pelatihan menyeluruh dalam menyelamatkan orang di laut.

IMO (International Maritime Organization) sebagai organisasi maritim global telah menerbitkan aturan standar SOLAS (Safety of Life at Sea) untuk keselamatan kapal. Di dalamnya memuat berbagai peraturan, antara lain peraturan untuk melakukan latihan sekoci dan latihan kebakaran yang harus diikuti oleh setiap kapal agar ABK siap dalam keadaan darurat. Menurut ketentuan Konvensi SOLAS, latihan sekoci dan pemadam kebakaran untuk kapal penumpang harus dilakukan setidaknya seminggu sekali. Latihan-latihan ini harus diselesaikan ketika kapal meninggalkan pelabuhan terakhir untuk memulai pelayaran internasional jarak jauh. Pelatihan sekoci dan latihan kebakaran harus dilakukan sebulan sekali di kapal kargo. Latihan tersebut juga harus dilakukan dalam waktu 24 jam setelah kapal meninggalkan pelabuhan jika pergantian awak lebih dari 25 persen.

Pelatihan ini menjaga keterampilan awak kapal dan meningkatkan kesiapan operasional personel dan awak kapal yang menghadapi risiko, serta perlengkapan kapal dan perlengkapan pendukungnya. Rekomendasi untuk pelatihan pelaut dibuat dalam Resolusi 19 Konvensi Internasional STCW 1978 tentang Pelatihan Pelaut. Resolusi tersebut mendesak semua pelaut untuk memahami bahwa sebelum menaiki kapal mereka harus menerima pelatihan menyeluruh dalam menyelamatkan orang di laut.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut sehingga penulis tertarik melakukan penelitian yang berjudul “UPAYA PENINGKATAN KETERAMPILAN DAN PENGETAHUAN ANAK BUAH KAPAL TERHADAP ALAT KESELAMATAN SEKOCI GUNA MENGHADAPI KEADAAN DARURAT DI MV. DK 02”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah, peneliti merumuskan masalah:

Bagaimana meningkatkan keterampilan Anak Buah Kapal dan pengetahuan Anak Buah Kapal tentang alat keselamatan sekoci untuk menghadapi keadaan darurat di kapal MV. DK 02?

C. Batasan Masalah

Untuk memudahkan pelaksanaan penelitian ini, bukan untuk memperluasnya, dan untuk mempermudah pembaca memahami isi penelitian ini, penulis karya ilmiah terapan ini membatasi masalah pada usaha untuk meningkatkan keterampilan dan pengetahuan. Dalam keadaan darurat, awak kapal menggunakan alat pengaman sekoci.

D. Tujuan Penelitian

Untuk mengetahui upaya meningkatkan keterampilan Anak Buah kapal dan pengetahuan Anak Buah Kapal tentang alat keselamatan sekoci untuk menghadapi keadaan darurat di kapal MV. DK 02.

E. Manfaat Penelitian

Sebagai dasar untuk mengajarkan pengetahuan dan keterampilan keselamatan sekoci dalam situasi darurat .

1. Manfaat Teoritis

- a. Pengetahuan dan pengalaman peneliti di bidang penelitian ilmiah terapan.
- b. Sebagai tambahan referensi tertulis yang bermanfaat dalam bidang penelitian ilmiah terapan.

2. Manfaat Praktis

Manfaat praktis dari penelitian ini adalah untuk berkontribusi pada evaluasi kebijakan dan pengambilan keputusan terkait dengan usaha meningkatkan keterampilan dan pengetahuan awak kapal tentang peralatan keselamatan sekoci selama keadaan emergensi di kapal MV. DK 02.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Tabel 2.1 Penelitian Sebelumnya

No.	Judul	Peneliti	Masalah	Hasil
1.	Upaya peningkatan keterampilan dan pengetahuan Anak Buah Kapal terhadap alat keselamatan sekoci guna menghadapi keadaan darurat.	Angling Galih (2019) PIP Semarang	Awak kapal harus memiliki keterampilan dan pengetahuan tentang peralatan keselamatan sekoci. Namun, pada kenyataannya masih ada ABK yang belum memiliki pengetahuan dan keterampilan yang memadai dalam hal peralatan keselamatan sekoci. .	Kapal tersebut memiliki beberapa permasalahan terkait dengan kurangnya pengetahuan dan keterampilan dalam penanganan peralatan keselamatan, sehingga mengakibatkan kecelakaan yang merugikan semua orang yang terlibat, baik perusahaan, seluruh awak kapal maupun lingkungan sekitar kapal. Mengatasi situasi darurat di atas kapal memerlukan pengetahuan dan keterampilan dalam menggunakan peralatan keselamatan dengan melakukan latihan darurat yang dilakukan sesuai dengan Perjanjian Keselamatan Jiwa di Laut pada waktu tertentu. Ada beberapa faktor yang menyebabkan kurangnya pengetahuan dan keterampilan awak kapal dalam menangani peralatan keselamatan di kapal, yaitu: pengetahuan, keterampilan dan perilaku
2.	Optimalisasi perawatan sekoci penolong jenis totally enclosed space untuk keselamatan pelayaran MV. HL Saijo	Samsul Bakhri (2019) PIP Semarang	Faktor apa yang menentukan pemeliharaan sekoci yang optimal di kapal MS? HL Saijo? Bagaimana cara meningkatkan pemeliharaan sekoci yang kurang optimal untuk alasan keamanan?	Faktor-faktor yang menyebabkan perawatan sekoci di MV tidak optimal. HL Saijo adalah ketidaktahuan ABK tentang perawatan sekoci, perawatan tidak sesuai prosedur,

			<p>pelayaran di MV. HL Saijo?</p>	<p>Kurangnya suku cadang di kapal, air hujan dan gelombang laut yang tinggi.</p> <p>Upaya mengatasi perawatan sekoci yang kurang optimal di MV. HL Saijo atau davits bekas harus diperiksa secara teratur, suku cadang dan alat perbaikan harus disediakan, semua mesin sekoci harus berjalan selama 3 menit atau lebih. .</p>
3.	<p>Optimalisasi perawatan sekoci penolong sebagai penunjang keselamatan awak kapal</p>	<p>Kevin Pratama (2022) POLTEKPEL Surabaya</p>	<p>Bagaimana tingkat pengetahuan awak kapal mengenai perawatan sekoci serta dampaknya terhadap keselamatan awak kapal?</p>	<p>Faktor pertama kurang optimalnya perawatan sekoci penolong adalah rendahnya pemahaman awak kapal tentang perawatan sekoci perawatan alat pengaman sekoci tidak berjalan sesuai prosedur sehingga mengakibatkan berbagai kendala seperti macet saat proses penurunan dan mesin mati saat sekoci beroperasi.</p> <p>Faktor setelahnya adalah perawatan sekoci yang kurang optimal, kelebihan beban di sekoci dewi karena perawatan yang optimal. Hal ini terlihat dari rusaknya engine mount, komponen yang sangat penting dalam mesin .</p>

B. Landasan Teori

1. Pengertian Upaya

- a. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2011:1534), upaya adalah usaha, usaha untuk menyampaikan tujuan, memecahkan permasalahan, mencari jalan keluar, dan sebagainya.
- b. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi III (2003), upaya adalah usaha untuk menggapai sebuah tujuan, memecahkan persoalan, mencari jalan keluar.
- c. Menurut Tim Penyusun Bahasa Indonesia (2015), tindakan, cara, metode langkah yang dilakukan untuk melakukan suatu tujuan disebut dengan upaya.

Berdasarkan pengertian di atas, penulis menyimpulkan jika usaha yang mengacu pada tindakan yang dilakukan untuk menggapai suatu tujuan .

2. Pengertian Peningkatan

- a. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2015:252), suatu peningkatan adalah proses atau cara melakukan sesuatu untuk membuat sesuatu menjadi lebih baik, atau tindakan yang bertujuan untuk membuat sesuatu menjadi lebih baik dari sebelumnya.
- b. Menurut Tim Penyusun Kamus Bahasa Indonesia (2011), peningkatan adalah proses melakukan sesuatu, melakukannya, cara perbaikan (kekuatan, tindakan).

Dari pengertian diatas maka penulis mengambil kesimpulan yang dimaksud dengan peningkatan adalah suatu proses atau kondisi untuk membuat jadi lebih baik dari yang sebelumnya.

3. Pengertian Keterampilan

- a. Keterampilan adalah tingkat keberhasilan yang konsisten dalam mencapai tujuan secara efektif. Singer (2010:61).
- b. Keterampilan adalah kemampuan untuk melakukan tugas tertentu baik secara fisik maupun mental. Armant Selatan (2009:60).
- c. Menurut Kelompok Penyusun Kamus Bahasa Indonesia (2015), keterampilan adalah kemahiran, kecakapan atau kesanggupan melakukan sesuatu dengan baik dan cermat.

Dari pengertian di atas, penulis menyimpulkan bahwa keterampilan berarti kecakapan khusus dalam bidang mengerjakan sesuatu dengan baik dan cermat.

4. Pengertian Pengetahuan

- a. Pengetahuan merupakan hasil rasa ingin tahu melalui proses indrawi, terutama pada mata dan telinga terhadap objek tertentu. Pengetahuan merupakan bagian penting untuk membentuk perilaku terbuka atau perilaku terbuka. Donsu (2017).
- b. Pengetahuan atau mengetahui adalah hasil persepsi atau kognisi seseorang terhadap suatu objek melalui panca inderanya. Lima indera manusia digunakan untuk melihat objek: penglihatan, pendengaran,

penciuman, rasa dan sentuhan. Pada saat pengenalan, intensitas perhatian dan persepsi objek mempengaruhi produksi informasi. Sebagian besar informasi diperoleh melalui pendengaran dan penglihatan . Notoatmodjo (2014).

5. Pengertian ABK (Anak Buah Kapal)

- a. Anak buah kapal adalah awak kapal selain nakhoda ataupun kapten kapal (PP RI. No. 51 tahun 2002 tentang Perkapalan).
- b. Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain pengemudi kapal (UU RI.No.17/2008 tentang pelayaran).
- c. Anak Buah Kapal adalah semua tim yang ada di kapal selain pengemudi kapal (KUHD).

6. Alat Keselamatan Sekoci

a. Pengertian Sekoci Penolong

Sekoci adalah salah satu perangkat keselamatan di atas kapal, yang dirancang untuk meninggalkan kapal dalam keadaan darurat dan tidak ada penyelamatan atau tetap di atas kapal, yang bertujuan untuk menyelamatkan nyawa di atas kapal. . Bakhri, S. (2019).

b. Macam-macam Sekoci Penolong

Menurut Bakhri, S. (2019) macam-macam sekoci penolong :

1) Sekoci Tertutup (*Fully enclosed lifeboat*)

Dipergunakan di sebagian besar kapal besar tanker dan kontainer.

Sekoci tertutup adalah sekoci paling populer di kapal karena sekoci

tertutup melindungi awak dari intrusi air laut, angin kencang dan cuaca buruk. Selain itu, sekoci jenis ini dapat berdiri sendiri atau kembali ke bentuk semula jika diterjang ombak .



Gambar 2.1 Sekoci Tertutup
Sumber : Dokumentasi Penulis

2) Sekoci Terbuka (*Semi enclosed life boat atau open life boat*)

Seperti namanya, sekoci terbuka tidak memiliki atap dan sebagian besar digerakkan secara manual. Kompresi mesin pembakaran internal juga dapat digunakan untuk tujuan propulsi. Namun, sekoci terbuka sekarang sudah usang karena standar keamanan yang ketat, tetapi masih dapat ditemukan di beberapa kapal yang lebih tua. Sekoci terbuka tidak banyak berguna saat hujan atau cuaca buruk, dan risiko masuknya air lebih besar daripada sekoci tertutup.

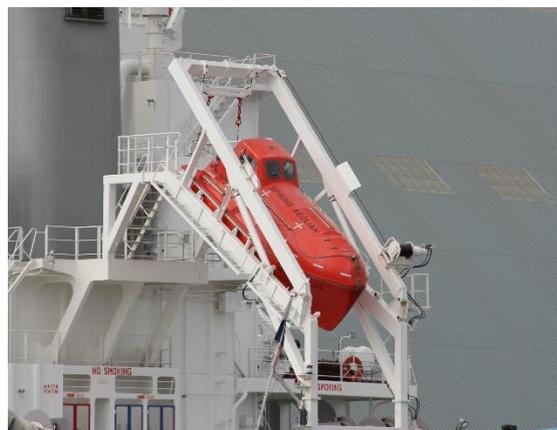


Gambar 2.2 Sekoci Terbuka

Sumber : <http://www.penyelamatan kapal.com>

3) Sekoci Luncur (*free-fall lifeboat*)

Sekoci jatuh bebas adalah sama dengan sebuah sekoci tertutup namun proses peluncuran sama sekali berbeda. Mereka aerodinamis di alam dan dengan demikian perahu bisa menembus air tanpa merusak badan sekocisaat diluncurkan dari kapal. Sekoci ini terletak di bagian belakang kapal, yang menyediakan area yang jelas maksimum untuk jatuh bebas. Jenis ini biasanya hanya disediakan satu saja dikapal.



Gambar 2.3 Sekoci Luncur

Sumber : <http://www.kapal-penolong.com>

c. Perlengkapan Sekoci

Perlengkapan Sekoci Sesuai SOLAS 1974 :

- 1) Satu dayung per sepasang bangku, dua pagar cadangan, satu set gerigi yang diikat ke perahu dengan tali atau rantai, dan ganco sekoci.
- 2) Dua buah prop untuk setiap prop terikat dengan tali atau rantai pada sekoci (kecuali menggunakan auto prop).
- 3) *Rudder* yang terpasang pada sekoci dengan engsel dan penya (*tiller*).
- 4) Kapak dua buah .
- 5) Lentera minyak yang mampu bertahan 12 jam.
- 6) Tali kawat yang di galvanisas serta tiang dan layar berwarna jingga
- 7) Kompas dengan penerangan yang mudah dibaca.
- 8) Tali pengaman dengan pengapung yang mengelilingi sekoci.
- 9) Kala- kala (*sea anchor* yang memenuhi syarat).
- 10) Dua tali tangkap (*Painters*) dengan panjang yang cukup satu terletak di depan dan di belakang.
- 11) Satu gallon yang berisi minyak peredam sebanyak 4,5 liter.
- 12) Beberapa makanan cadangan untuk awak kapal yang berada di sekoci . Makanan harus tersimpan dalam tempat yang kedap udara dan kedap air. 3 liter air minum tawar tersimpan dalam tempat yang

- kedap air untuk setiap orang sesuai kapasitas orang dalam sekoci yang tidak berkarat.
- 13) Empat cerawat payung yang mudah memberikan cahaya merah yang dapat mencapai ketinggian.
 - 14) *Bouyant smoke signal* (asap jingga) dapat dipakai siang hari sebanyak 2 buah.
 - 15) Alat-alat yang dapat membantu orang masuk sekoci, termasuk lunas samping dengan grap lines untuk membalikkan sekoci jika terbalik.
 - 16) Peralatan P3K dalam kotak anti air.
 - 17) Senter yang anti air yang mampu mengirimkan semboyan morse beserta batu batere dan lampu tersimpan dalam kotak yang kedap air.
 - 18) Cermin untuk pantulan siang hari.
 - 19) Pisau yang dilengkapi dengan alat pembuka kaleng terikat pada sekoci.
 - 20) Tali buangan sebanyak 2 buah yang ringan dan terapung.
 - 21) Pompa yang dapat digunakan dengan tangan.
 - 22) Lemari yang dapat untuk menyimpan peralatan peralatan kecil-kecil.
 - 23) Satu suling atau peralatan yang sejenisnya.
 - 24) Satu set alat pancing.
 - 25) Sepasang penutup sekoci yang berwarna sangat mencolok.
 - 26) Satu copy tentang isyarat-isyarat bahaya.

d. Prosedur Pelaksanaan *Drill* Sekoci

Menurut SOLAS *Chapter III Regulation 19* (2014).

- a) Pemanggilan *crew* untuk segera berkumpul di tempat dekat dengan alarm yang sesuai oleh peraturan 6.4.2, diikuti dengan pengumuman di saluran publik atau sistem komunikasi lainnya dan memastikan bahwa mereka dibuat sadar akan perintah untuk meninggalkan kapal.
- b) Melapor ke stasiun dan menyiapkan tugas yang dijelaskan dalam daftar tugas .
- c) Dipastikan dan diperiksa bahwa awak kapal memakai pakaian (safety) dengan benar .
- d) Mengecek apakah rompi pengaman terpasang dengan benar.
- e) Setelah persiapan awal, turunkan setidaknya satu sekoci
- f) Mulailah menurunkan sekoci.
- g) Pengecat masih terpasang dengan benar ke sekoci dengan pagar kapal dan tidak terhubung dengan kuat atau kaku ke pagar sehingga penurunan sekoci tidak terganggu.
- h) Lepaskan rem parkir winch perahu dengan melepas pin tuas.
- i) Semua awak kapal berada 2 meter dari sekoci pada saat peluncuran, kecuali orang yang bertugas meluncurkan sekoci.
- j) Berdiri kokoh di atas platform untuk melepaskan pegangan penghenti dudukan dengan melepas pin dari penahannya.

- k) Lepas tali starter dan tali tambat dari pengait bebas di lambung sekoci untuk mencegahnya tersangkut.
- l) Orang yang bertanggung jawab menurunkan sekoci kemudian masuk ke sekoci, masuk ke sekoci kemudian menutup semua pintu sekoci.
- m) Tarik tali *Remote Control Wire* dari dalam sekoci untuk memutar keluar dan menurunkan sekoci. Dalam penarikan tali *Remote Control Wire* harus dilakukan dengan hati-hati dengan menariknya secara perlahan karena hal ini akan menyebabkan terjadi oleng pada sekoci. Akibatnya dapat membahayakan orang yang berada dalam sekoci tersebut.
- n) Ketika sekoci hampir mencapai permukaan laut, orang yang bertugas menarik tali *Remote Control Wire* harus mengurangi kecepatan penurunan dengan cara sedikit mengendurkan tarikan terhadap tali *Remote Control Wire* hingga sekoci bersentuhan langsung dengan permukaan laut secara perlahan.
- o) saat sekoci telah berada di atas permukaan lautan sesegera mungkin melepaskan tali *Remote Control Wire* dari dalam sekoci
- p) melepaskan sekoci dari kedua *Boat Hooknya* dan melepaskan juga sekoci dari *Painternya*.



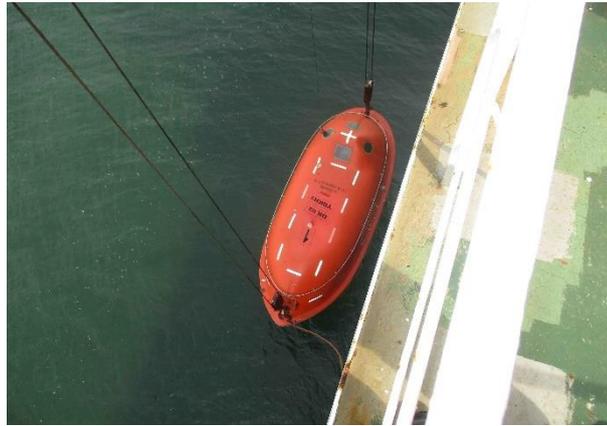
Gambar 2.4 *Safety Meeting Crew MV. DK 02*
Sumber : Dokumentasi Penulis



Gambar 2.5 *Briefing Pada Saat Life Boat Drill*
Sumber : Dokumentasi Penulis



Gambar 2.6 *Life Boat Drill*
Sumber : Dokumentasi Penulis



Gambar 2.7 Proses *Launching Life Boat*
Sumber : Dokumentasi Penulis

Tabel 2.2 Muster List di Kapal MV. DK 02

MUSTER LIST							
EMERGENCY MUSTER STATION				: STARBOARD SIDE GANGWAY			
RESCUE BOAT STATION				: STARBOARD LIFEBOAT DECK			
COMMAND AND CONTROL TEAM							
NO	RANK	TEAM	FIRE FIGHTING	FLOOD CONTROL	OIL SPILL DECONTAMINATION	MAN OVERBOARD & RESCUE BOAT	EMERGENCY STEERING
1	MASTER	C&C TEAM	ON BRIDGE OVER ALL IN CHARGE	ON BRIDGE OVER ALL IN CHARGE	ON BRIDGE OVER ALL IN CHARGE	ON BRIDGE OVER ALL IN CHARGE	ON BRIDGE OVER ALL IN CHARGE
2	A/B-A	C&C TEAM	ON BRIDGE STEERING	ON BRIDGE STEERING	ON BRIDGE STEERING	ON BRIDGE STEERING	ON BRIDGE STEERING
EMERGENCY TEAM							
3	CHIEF OFFICER	EMG TEAM	IN CHARGE OF EMG TEAM IN CASE OF DECK OR ACCOMODATION FIRE DIRECT ON SCENE OPERATIONS, IN CASE E/R FIRE ASSIST Z/E	IN CHARGE OF EMG TEAM ASSESS DAMAGE STABILITY CORRECT TRIM/LIST, PREPARE FOR ANCHORING IF REQUIRED	IN CHARGE OF EMG TEAM DIRECT CLEAN UP OPERATIONS	IN CHARGE OF EMG TEAM RECUE BOAT MEMBER, LAUNCH RESCUE BOAT AND DIRECT RESCUE OPERATIONS	IN CHARGE OF EMG TEAM DIRECT LOCAL EMG STEERING OPERATIONS AND CHANGE
4	2 nd ENGINEER	EMG TEAM	IN CHARGE OF EMG TEAM IN CASE OF ENGINE ROOM FIRE DIRECT ON SCENE OPERATIONS, IN CASE OF DECK / ACCOMODATION FIRE ASSIST C/O	ASSIST CHIEF ENGINEER IN E/R DAMAGE ASSESSMENT	ASSIST CLEAN UP OPERATIONS, ASSIST CHIEF ENGINEER IN OIL TRANSFER OPERATIONS WHERE REQUIRED	RESCUE BOAT MEMBER IN CHARGE OF RESCUE BOAT ENGINE	ASSIST CHIEF OFFICER IN DEPLOYING EMG STEERING DIAGNOSE/RECTIFY FAULT IN STEERING GEAR
5	A/B-B	EMG TEAM	DON FIREMAN'S OUTFIT EXTINGUISH FIRE AND RESCUE CAUSALTY	SHUT ALL W/T DOORS AND OPENING ON DECK AND IN ACCOMODATION, ASSIST 3 ^o IN PREPARING L/BOAT	BRING EMPTY 200L DRUMS & RAGS AND CLEAN UP OIL SPILT	RESCUE BOAT MEMBER BOWMAN	AT EMERGENCY STEERING WHEEL/CONTROL
6	A/B-C	EMG TEAM	DON FIREMAN'S OUTFIT EXTINGUISH FIRE AND RESCUE CAUSALTY	SHUT ALL W/T DOORS AND OPENING ON DECK AND IN ACCOMODATION	BRING EMPTY 200L DRUMS & RAGS AND CLEAN UP OIL SPILT	RESCUE BOAT MEMBER STERN SHEET MAN	STAND BY AND CHECK RUDDER ANGLE INDICATION STEERING FLAT
7	OILER-B	EMG TEAM	BRING SPARE BOTTLES, ASSIST IN DONNING FIREMAN'S OUTFIT AND ENTERING FIRE COMPARTMENT	SHUT ALL W/T DOORS AND OPENING IN E/R, ASSIST 3 ^o IN PREPARING L/BOAT	BRING OIL ABSORBENT PADS AND CLEAN UP SPILT OIL	RESCUE BOAT MEMBER, MAKE FAST PAINTERS FWD, AND AFT	ASSIST 2 nd ENGINEER
8	OILER-C	EMG TEAM	DON FIREMAN'S OUTFIT EXTINGUISH FIRE AND RESCUE CAUSALTY	SHUT ALL W/T DOORS AND OPENING IN E/R, ASSIST 3 ^o IN PREPARING L/BOAT	BRING OIL ABSORBENT PADS AND CLEAN UP SPILT OIL	RESCUE BOAT MEMBER, MAKE FAST PAINTERS FWD, AND AFT	ASSIST 2 nd ENGINEER
9	DECK CADET-A	EMG TEAM	BRING SPARE BOTTLES, ASSIST IN DONNING FIREMAN'S OUTFIT AND ENTERING FIRE COMPARTMENT	SHUT ALL W/T DOORS AND OPENING ON DECK AND IN ACCOMODATION	BRING EMPTY 200L DRUMS & RAGS AND CLEAN UP OIL SPILT	RESCUE BOAT MEMBER STERN SHEET MAN	STAND BY AND CHECK RUDDER ANGLE INDICATION STEERING FLAT
10	ENG CADET-A	EMG TEAM	ASSIST 2 nd ENGINEER	ASSIST 2 nd ENGINEER	ASSIST 2 nd ENGINEER	ASSIST 2 nd ENGINEER	ASSIST 2 nd ENGINEER
BACKUP TEAM							
11	3 rd OFFICER	BACKUP TEAM	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO FIRE COMPARTMENT & CHECK ADJACENT COMPARTMENTS	IN CHARGE OF BACKUP TEAM PREPARE L/BOATS AND TAKE OVERSIDE SOUNDINGS USING HAND LEAD	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, SHUT ALL OPENINGS TO ACCOMODATION & E/R, AND PREPARE FFA	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, BRING IMMERSION SUITS AND STAND BY TO RETRIEVE RESCUE BOAT	IN CHARGE OF BACKUP TEAM, IN CHARGE OF COMMUNICATION FROM STEERING FLAT
12	JUN 3 rd OFFICER	BACKUP TEAM	SHUT ALL OPENINGS TO FIRE COMPARTMENT & CHECK ADJACENT COMPARTMENTS	PREPARE L/BOATS AND TAKE OVERSIDE SOUNDINGS USING HAND LEAD	SHUT ALL OPENINGS TO ACCOMODATION & E/R, AND PREPARE FFA	BRING IMMERSION SUITS AND STAND BY TO RETRIEVE RESCUE BOAT	IN CHARGE OF COMMUNICATION FROM STEERING FLAT
13	4 th ENGINEER	BACKUP TEAM	CHECK ADJACENT COMPARTMENTS & SHUT ALL OPENINGS TO FIRE COMPARTMENT	TAKE SOUNDING OF ALL OIL TANKS AND BILGES	SHUT ALL OPENINGS TO ACCOMODATION AND E/R PREPARE FFA	LOOK OUT, STAND BY TO RETRIEVE RESCUE BOAT	ASSIST TECHNICAL SQUAD
14	JUN 4 th ENGINEER	BACKUP TEAM	CHECK ADJACENT COMPARTMENTS & SHUT ALL OPENINGS TO FIRE COMPARTMENT	TAKE SOUNDING OF ALL OIL TANKS AND BILGES	SHUT ALL OPENINGS TO ACCOMODATION AND E/R PREPARE FFA	LOOK OUT, STAND BY TO RETRIEVE RESCUE BOAT	ASSIST TECHNICAL SQUAD
15	BOATSWAIN	BACKUP TEAM	BRING & RIG FIRE HOSE	ASSIST 3 rd OFFICER IN PREPARING L/BOAT AND OVERSIDE SOUNDINGS	BRING SHOVELS, BROOMS & SCOOPS, CLEAN UP SPILT OIL	LOOK OUT AND PREPAR NETS, LADDER, CRANES ETC ON LEEWARD SIDE	STAND BY AND FOLLOW INSTRUCTION FROM COMMAND & CONTROL TEAM
16	DECK CADET-B	BACKUP TEAM	BRING FIRE EXTINGUISHER, BRING & RIG FIRE HOSE	TAKE SOUNDING OFF ALL WATER TANKS AND BILGES	FLUG ALL SCUPPERS AND CLEAN UP SPILT OIL	LOOK OUT AND ASSIST BOATSWAIN IN PREPARING NETS, LADDER, CRANES ETC	STAND BY AND FOLLOW INSTRUCTION FROM COMMAND & CONTROL TEAM
17	ENG CADET-B	BACKUP TEAM	BRING FIRE EXTINGUISHER, BRING & RIG FIRE HOSE AND BOUNDARY COOLING	ASSIST 4 th ENGINEER	ASSIST 4 th ENGINEER	ASSIST 4 th ENGINEER	STAND BY AND FOLLOW INSTRUCTION FROM COMMAND & CONTROL TEAM
ENGINE TEAM							
18	CHIEF ENGINEER	ENGINE TEAM	IN CHARGE OF ENGINE TEAM ACTIVATE QUICK CLOSING VALVES ENDS, DEPLOY FIXED FIRE EXTINGUISHER SYSTEM AND MONITOR B/H/D TEMPS	IN CHARGE OF ENGINE TEAM, STOP/PREPARE ENGINES ASSESS DAMAGE IN E/R	IN CHARGE OF ENGINE TEAM STOP BUNKERING/TRANSFER OPERATIONS, DEPRESSURIZE OVER FLOWN BUNKER TANK	IN CHARGE OF ENGINE TEAM IN ENGINE CONTROL ROOM AND PREPARE M/E FOR MANUEVERING	IN CHARGE OF ENGINE TEAM DIAGNOSE/RECTIFY FAULT IN STEERING GEAR AND PREPARE M/E FOR MANUEVERING
19	3 rd ENGINEER	ENGINE TEAM	IN E/R, START ADDITIONAL GENERATORS, START FIRE PUMPS AND COMMUNICATE WITH ENGINE TEAM	IN ENGINE CONTROL ROOM AS DIRECTED BY CHIEF ENGINEER	AS DIRECTED BY CHIEF ENGINEER	IN ENGINE CONTROL ROOM AS DIRECTED BY CHIEF ENGINEER	STAND BY AND FOLLOW INSTRUCTION FROM CHIEF ENGINEER
20	ELECTRICIAN	ENGINE TEAM	STOP ELECTRIC SUPPLY TO FIRE COMPARTMENT AND STOP MECHANICAL VENTILATION	STOP A/C AND MECHANICAL VENTILATION AS DIRECTED BY CHIEF ENGINEER	STOP A/C AND MECHANICAL VENTILATION AS DIRECTED BY CHIEF ENGINEER	LOOK OUT, STAND BY TO RETRIEVE RECUE BOAT	ASSIST CHIEF ENGINEER IN FAULT DIAGNOSE AND RECTIFICATION
21	ENGINE FOREMAN	ENGINE TEAM	BRING FIRE EXTINGUISHER, BRING & RIG FIRE HOSE AND BOUNDARY COOLING	ASSIST IN SOUNDING E/R TANKS AND BILGES	BRING AND RIG PORTABLE PUMP AND HOSES	LOOK OUT, STAND BY TO RETRIEVE RESCUE BOAT	STAND BY AND FOLLOW INSTUCTION FROM COMMAND & CONTROL TEAM
22	OILER-A	ENGINE TEAM	IN ENGINE CONTROL ROOM AS DIRECTED BY CHIEF ENGINEER	IN E/R ASSIST 3 rd ENGINEER	AS DIRECTED BY CHIEF ENGINEER	IN ENGINE CONTROL ROOM AS DIRECTED BY CHIEF ENGINEER	IN E/R AS DIRECTED BY 3 rd ENGINEER
FIRST AID TEAM							
23	2 nd OFFICER	FIRST AID TEAM	AS REQUIRED FIRST AID TEAM	AS REQUIRED FIRST AID TEAM	AS REQUIRED FIRST AID TEAM	AS REQUIRED FIRST AID TEAM	S/G ROOM ASSIST CHIEF OFFICER COMMUNICATION
24	CHIEF COOK	FIRST AID TEAM	BRING FIRST AID KIT	BRING FIRST AID KIT	BRING FIRST AID KIT & ASSIST CLEAN UP OPERATIONS	BRING FIRST AID KIT	STAND BY AND FOLLOW INSTUCTION FROM COMMAND & CONTROL TEAM
25	DECK CADET-C	FIRST AID TEAM	BRING STRECHER	BRING STRECHER	BRING STRECHER AND CLEAN SPILT OIL	BRING STRECHER	STAND BY AND FOLLOW INSTUCTION FROM COMMAND & CONTROL TEAM

Sumber : Arsip Kapal MV. DK 02

Tabel 2.3 *Logbook Drill* di Kapal MV. DK 02

SHIPBOARD YEARLY EDUCATION AND TRAINING PLAN															
No	Items	Interval	Month												
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1	Abandon Ship	Every Month	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	
2	Fire Drill		√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	
3	Oil Pollution Prevention Drill		√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	
4	Rescue Boat Drill	Every 3 Month	√			√			√			√			
5	Launching and Maneuvering Each Life Boat		√			√			√			√			
6	Emergency Steering		√			√			√			√			
7	Operating M/E From Engine Side				√			√			√			√	
8	Power Black Out Drill				√			√			√			√	
9	Flood Prevention Stasion			√			√			√			√		
10	Main Engine Failure			√			√			√			√		
11	Stowaway Search		√			√			√			√			
12	Collision Drill	Once a Year											√		
13	Stranding/Grounding Drill													√	
14	Loss of Bridge Control													√	
15	Piracy Drill									√					
16	Crew Desertion											√			
17	Crew Injury Drill											√			
18	Man Over Board Drill											√			
19	Cargo Related Incident									√					
20	Integrated Emergency Drill								√						
21	Operation & Use of Inflatable Life Craft	Carried Out at agreed Drill Period at Least 2 Monthly in One Round	√		√		√		√		√		√		
22	Problem Measures of Hypothermia & Emergency Measures		√		√		√		√		√		√		
23	Special Training in Use of Life Saving Appliances in Heavy Weather & Rough Sea		√		√		√		√		√		√		

Sumber : Arsip Kapal MV. DK 02

7. Keadaan Darurat

a. Pengertian Keadaan Darurat

- 1) Menurut Agus Hadi P, *Emergency Prosedur dan SAR* (2004:01), Keadaan darurat adalah keadaan tidak normal yang terjadi di atas kapal yang cenderung membahayakan jiwa, harta benda dan lingkungan di lokasi kapal.
- 2) Menurut Badan Diklat Perhubungan, *Personal Safety and Social Responsibility, Basic Safety Training Modul* (2014:13). Keadaan darurat adalah situasi yang tidak biasa yang dapat menyebabkan kerusakan pada manusia, harta benda dan lingkungan.

b. Jenis-jenis Keadaan Darurat di Kapal

Menurut Sasmito, A. (2018) beberapa jenis keadaan darurat di kapal :

- 1) Tubrukan Kapal di Laut.

Keadaan darurat yang disebabkan oleh kapal yang bertabrakan dengan dermaga, dermaga atau benda terapung lainnya menyebabkan kerusakan kapal dan dapat mengakibatkan cedera, tumpahan minyak di kapal tanker di laut dan kebakaran. .



Gambar 2.8 Tubrukan Kapal di Laut
Sumber : <http://www.dimensipelaut.blogspot.com>

2) Ledakan/Kebakaran di kapal.

Ledakan/kebakaran adalah keadaan emergensi yang terjadi pada beberapa tempat rawan di atas kapal dan dapat membahayakan keselamatan jiwa dan harta benda di atas kapal. .



Gambar 2.9 Kebakaran di kapal
Sumber : PT. Pertamina *International Shipping* (2023)

3) Kapal Kandas.

Kapal yang kandas biasanya didahului dengan beberapa tanda putaran baling-baling akan terasa berat, asap tiba-tiba berubah menjadi hitam, lambung kapal akan berguncang dan kecepatan kapal akan berubah kemudian berhenti secara tiba-tiba. Jika kapal berhenti secara tiba-tiba, penunggu harus segera memeriksa posisi kapal pada peta dan membandingkan kedalaman air dengan sarat kapal untuk menentukan apakah kapal kandas atau tidak. Posisi kapal saat mendarat sangat bergantung pada permukaan dasar laut atau sungai. Jika dasar laut/karang air menyebabkan kerusakan yang signifikan pada kapal, maka secara alami lambung kapal akan retak dan bocor. Jika kapal mengalami kebocoran pada tangki muatan, mengakibatkan pencemaran atau resiko tenggelam, jika air yang masuk ke kapal tidak dapat dihentikan .



Gambar 2.10 Kapal Kandas
Sumber : Zaenal29caaip (2022)

4) Kapal Tenggelam/kebocoran.

Kebocoran pada kapal dapat terjadi pada saat kapal tenggelam, selain itu juga dapat terjadi akibat benturan atau kebakaran, serta kerusakan kulit luar pelat kapal akibat korosi sehingga menyebabkan kapal cepat tenggelam jika tidak segera diperbaiki akibat arus masuk yang cepat. Air, ketika kemampuan untuk memperbaiki kebocoran terbatas, kapal pun akan mengalami malfungsi, sehingga sulit untuk mengatur situasi. Situasi menjadi pelik ketika pengambilan keputusan dan pelaksanaan penyelamatan tidak didukung penuh oleh seluruh awak kapal karena upaya penyelesaian situasi tidak berdasarkan prinsip keselamatan dan kerja sama.



Gambar 2.11 Kapal Tenggelam
Sumber : Evan Saputra (2018)

5) Orang jatuh ke laut (*man over boat*).

Jatuhnya orang ke laut merupakan salah satu bentuk kecelakaan yang mengubah situasi menjadi penyelamatan/penyelamatan darurat. Bantuan susah untuk dilakukan dikarenakan tergantung pada kondisi cuaca saat ini dan keterampilan serta kemampuan kru penolong dan fasilitas yang tersedia. .



Gambar 2.12 Orang Jatuh Ke Laut
Sumber : <http://www.officerofthewatch.co.uk>

6) Pencemaran

Pencemaran laut dapat terjadi karena pembuangan sampah dan tumpahan minyak, baik pada saat *bunkering*, pembuangan limbah muatan setelah *tank cleaning* pada kapal tangki, pembuangan limbah kamar mesin yang melebihi ambang 15 ppm dan juga karena muatan kapal tangki yang tertumpah akibat tubrukan. Upaya untuk mengatasi pencemaran diatas merupakan hal 13 yang sulit karena

untuk mengatasi pencemaran yang terjadi memerlukan peralatan, tenaga manusia yang terlatih dan terampil.



Gambar 2.13 Pencemaran di Laut
Sumber : <http://www.katakepri.com>

C. Kerangka Pikir Penelitian

Dari landasan teori yang diamati di kapal, terdapat beberapa permasalahan terkait dengan kurangnya pengetahuan dan keterampilan dalam penanganan peralatan keselamatan di kapal, sehingga mengakibatkan kecelakaan yang merugikan setiap orang yang terlibat, baik perusahaan, seluruh awak kapal maupun lingkungan. Mengatasi situasi darurat kapal memerlukan pengetahuan dan keterampilan dalam menggunakan peralatan keselamatan dengan melakukan latihan darurat yang dilakukan dalam jangka waktu tertentu sesuai dengan Konvensi Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS 2001 Bab III Peraturan 19 Pelatihan Darurat).

Terdapat tiga faktor yang mempengaruhi pengetahuan dan kemampuan awak kapal dalam menangani perlengkapan keselamatan kapal, yaitu :

1. Pengetahuan

Bisa ditingkatkan dengan cara mendaftarkan anggota tim dalam kursus peralatan keselamatan dan pelatihan pelayaran .

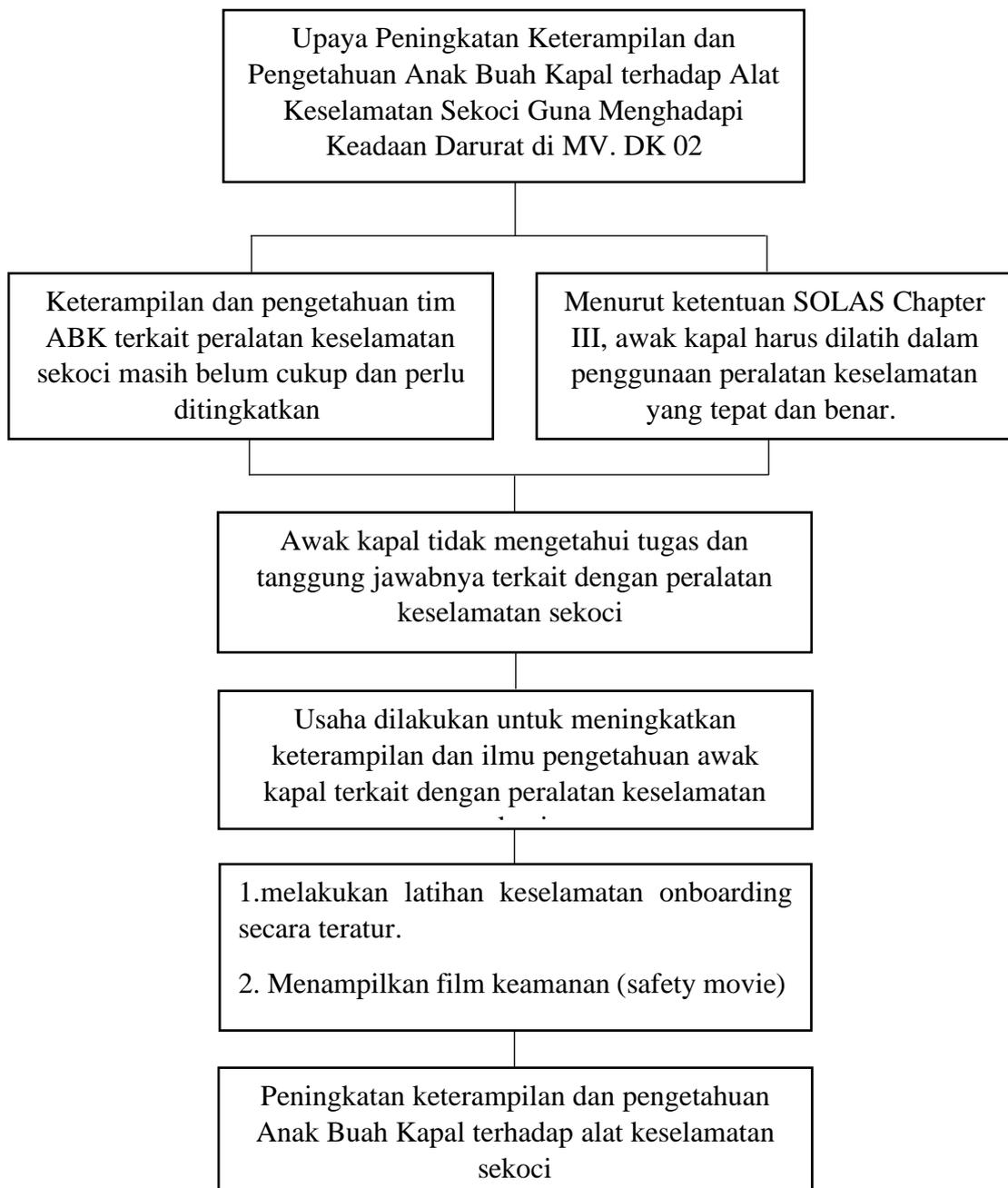
2. Kemampuan

Dapat ditingkatkan dengan pelatihan onboard dalam penggunaan peralatan keselamatan rutin dan terencana .

3. Perilaku

Dapat dimutakhirkan dengan melakukan pendekatan kepada Nakhoda bersama awak kapal untuk mendorong awak kapal berikutnya memperluas pengetahuan dan keterampilan mereka dalam menggunakan peralatan keselamatan. .

Dalam penulisan makalah ilmu terapan ini, pokok-pokok pikiran dituangkan ke dalam bingkai-bingkai yang disusun dalam bagan alir sebagai berikut :



Gambar 2.14 Kerangka Pikir Penelitian

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Penelitian kualitatif sendiri digunakan sebagai bentuk penelitian, yaitu penjelasan dan penelaahan masalah secara sistematis dengan menggunakan prosedur analitis dimana informasi yang diperoleh di papan tulis dikumpulkan kemudian dianalisis sehingga menghasilkan gambaran yang jelas tentang objek yang diteliti. ditarik kesimpulan. Penelitian kualitatif adalah penelitian yang bertujuan untuk memahami fenomena yang berkaitan dengan pengalaman subjek, seperti perilaku, observasi, motivasi, tindakan (Moleong, 2014). .

Penelitian kualitatif merupakan penelitian yang menyelidiki, menemukan, mengevaluasi, dan menjelaskan ciri-ciri atau karakteristik interaksi sosial yang tidak dapat dijelaskan, diakses, atau dipelajari secara kuantitatif. (Saryono, 2010). Menurut Sugiyono (2017) Penelitian kualitatif deskriptif adalah berupa penelitian dengan metode atau pendekatan studi kasus.

Penulis memilih jenis penelitian ini karena penulis mengambil informasi dari dokumenter, observasi, wawancara dan teori-teori membaca buku yang relevan.

B. Lokasi Dan Waktu Penelitian

1. Tempat Penelitian

Penelitian ini dilakukan di MV. DK 02 saat melaksanakan magang di laut.

2. Waktu Penelitian

Penulis melaksanakan penelitian pada saat menjalani magang praktek laut terhitung selama dua belas bulan tiga hari dari tanggal 13 Oktober 2021 sampai tanggal 16 Oktober 2022.

C. Sumber Data Dan Teknik Pengumpulan Data

1. Sumber Data / Subyek Penelitian

Menurut Sugiyono (2016) Dalam penelitian, sumber informasi mengacu pada subjek dari mana informasi itu berasal. Sumber data dibagi menjadi dua jenis yaitu :

a. Data Primer

Data primer adalah variabel yang diungkapkan dalam bahasa lisan atau lisan, gerak tubuh atau perilaku subjek yang dapat diandalkan, yaitu. H. subyek atau informan, yang diteliti, atau data yang diperoleh langsung dari responden. .

b. Data sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari teknik pengumpulan data yang mendukung data primer. Dalam penelitian ini, hasil diperoleh dari pengamatan penulis dan dari literatur. Konon data sekunder ini bisa berasal dari dokumen grafis seperti spreadsheet, catatan, pesan teks, foto dan lain-lain .

2. Subyek Penelitian

Subyek penelitian ini adalah awak kapal MV. DK 02, tempat penulis melakukan magang praktek di laut (3 awak kapal di MV. DK 02) .

3. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, teknik pengumpulan data berikut digunakan untuk mendapatkan informasi yang lengkap tergantung pada fokus penelitian :

a. Teknik Observasi (Pengamatan)

Observasi adalah pengamatan secara sadar dan sistematis terhadap fenomena sosial yang mencakup gejala-gejala psikologis untuk kemudian direkam. Tujuan dari teknik ini adalah untuk mengetahui keterampilan dan pengetahuan awak kapal tentang peralatan keselamatan sekoci sehingga dapat menghadapi situasi darurat. .

b. Teknik pengumpulan Dokumentasi

c. Dokumentasi adalah cara mengumpulkan informasi kualitatif dengan memeriksa atau menganalisis dokumen yang dibuat oleh orang itu sendiri atau oleh orang lain tentang subjek tersebut. Dokumen-dokumen yang dihadirkan dalam hal ini secara eksklusif adalah dokumen-dokumen yang terkait dengan upaya peningkatan keterampilan dan pengetahuan awak kapal terkait dengan perlengkapan keselamatan sekoci dalam situasi darurat.

d. Teknik Wawancara

Wawancara adalah teknik pengumpulan data dimana pertanyaan diajukan langsung kepada subjek yang akan diteliti.

D. Teknik Analisis Data

Analisis data dalam penelitian ini merupakan suatu proses dimana informasi yang didapatkan dari hasil wawancara dicari, dibandingkan, dan dianalisis secara sistematis dengan cara yang mudah dipahami dan tentunya tersedia bagi orang lain. Penelitian ini melibatkan beberapa langkah, yaitu:

1. Kondensasi Data

Kondensasi data merupakan proses memilih, menyelaraskan, menyederhanakan, memadatkan dan memodifikasi catatan lapangan, transkrip wawancara, dokumen dan bahan empiris (hasil). .

2. Penyajian data (data display)

Setelah memilih data, langkah selanjutnya adalah menyajikan data. Informasi disajikan dalam bentuk deskripsi singkat. Peneliti memilih data dengan cara mengumpulkan data secara sistematis dan menuliskan informasi yang diperoleh saat itu juga dalam bentuk naratif.

3. Kesimpulan dan Verifikasi

Proses yang dilakukan setelah itu adalah menarik kesimpulan awal dari informasi yang dikumpulkan di lokasi. Kesimpulan awal masih bersifat sementara dan akan berubah jika bukti kuat tidak ditemukan untuk mendukung tahap pengumpulan data berikutnya. Akhirnya, peneliti melakukannya verifikasi dari hasil penelitian. Bila kesimpulan sementara tersebut perlu mendapat data tambahan, maka dilakukan proses pengumpulan data kembali.