

**KARYA ILMIAH TERAPAN**  
**ANALISIS PROSES *MARINE INSPECTOR* DALAM MEMERIKSA ALAT**  
**KESELAMATAN DI ATAS KAPAL OLEH KESYAHBANDARAN**  
**UTAMA TANJUNG PRIOK**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan  
Program Pendidikan Diploma IV

**MUHAMAD AFIF ASYHAR**

**NIT 07 19 015 1 12**

**PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT**

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN**  
**POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA**

**TAHUN 2023**

**ANALISIS PROSES MARINE INSPECTOR DALAM MEMERIKSA ALAT  
KESELAMATAN DI ATAS KAPAL OLEH KESYAHBANDARAN  
UTAMA TANJUNG PRIOK**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan  
Program Pendidikan Diploma IV

**MUHAMAD AFIF ASYHAR**

**NIT 07 19 015 1 12**

**PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT**

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN**

**POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA**

**TAHUN 2023**

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Muhamad Afif Asyhar  
Nomor Induk Taruna : 07 19 015 1 12  
Program Studi : Diploma IV Transportasi Laut

Menyatakan bahwa Karya Ilmiah Taruna yang saya tulis dengan judul :

ANALISIS PROSES MARINE INSPECTOR DALAM MEMERIKSA ALAT KESELAMATAN DI ATAS KAPAL OLEH KESYAHBANDARAN UTAMA TANJUNG PRIOK.

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam Karya Ilmiah Taruna 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,.....

Muhamad Afif Asyhar

0719015112

**PERSETUJUAN SEMINAR  
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : ANALISIS PROSES MARINE INSPECTOR DALAM MEMERIKSA ALAT KESELAMATAN DI ATAS KAPAL OLEH KESYAHBANDARAN UTAMA TANJUNG PRIOK

Nama Taruna : Muhamad Afif Asyhar

NIT : 07 19 015 1 12

Program Studi : Diploma IV Transportasi Laut

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan.

Surabaya,.....

Menyetujui

Pembimbing I



**Maulidiah Rahmawati, S.Si., M.Sc**

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 197702282006042000

Pembimbing II



**Antony Damanik, S.E**

Pembina (IV/a)

NIP. 197509111997031005

Mengetahui

Ketua Jurusan Studi Transportasi Laut

Politeknik Pelayaran Surabaya



**Faris Nofandi, S.Si.T., M.Sc**

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 198411182008121003

**LEMBAR PENGESAHAN**

**ANALISIS PROSES MARINE INSPECTOR DALAM MEMERIKSA ALAT KESELAMATAN DI ATAS  
KAPAL OLEH KESYAHBANDARAN UTAMA TANJUNG PRIOK**

Disusun dan diajukan oleh:

**MUHAMAD AFIF ASYHAR**  
NIT.07 19 015 1 12  
Sarjana Terapan Transportasi Laut

Telah dipertahankan didepan Panitia ujian Karya Ilmiah Terapan  
Politeknik Pelayaran Surabaya  
Pada Tanggal.....

Menyetujui

Penguji I



**Edi Kurniawan, S.ST, M.T**  
Penata Muda Tk. I (III/b)  
NIP. 19831202201902001

Penguji II



**Antony Damanik, S.E**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 197509111977031005

Penguji III



**Maulidiah R. S.Si., M.sc**  
Penata Tk. I(III/d)  
NIP. 197702282006042000

Mengetahui

Ketua Jurusan Studi Transportasi Laut  
Politeknik Pelayaran Surabaya



**Faris Nofandi, S.Si., M.Sc**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 198411182008121003

## KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT Sang Maha Segalanya, atas seluruh curahan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis mampu menyelesaikan karya ilmiah terapan yang berjudul “ ANALISIS PROSES MARINE INSPECTOR DALAM MEMERIKSA ALAT KESELAMATAN DI ATAS KAPAL OLEH KESYAHBANDARAN UTAMA TANJUNG PRIOK”, sebagai salah satu persyaratan untuk meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (D-IV) jurusan Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Surabaya.

Selama melakukan penelitian dan penyusunan karya ilmiah terapan ini, penulis banyak memperoleh bantuan baik pengajaran, bimbingan, dan arahan dari berbagai pihak baik secara langsung maupun secara tidak langsung. Untuk itu penulis menyampaikan penghargaan dan terima kasih yang tak terhingga kepada:

1. Allah SWT yang telah memberikan kemudahan dan kelancaran sehingga mampu menyelesaikan karya ilmiah terapan ini dengan tepat waktu.
2. Bapak Heru Widada, M.M selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya beserta jajarannya.
3. Bapak Faris Nofandi, S.Si.T., M.Sc selaku Ketua Jurusan Studi Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Surabaya.
4. Bapak Ibu dosen program studi transportasi laut yang sudah memberi bekal ilmu pengetahuan sehingga dapat digunakan dalam penyusunan Karya Ilmiah Terapan ini dan menjadi bekal di kehidupan mendatang.

5. Kepada keluarga saya, terutama yang sangat saya sayangi dan saya kagumi Ibunda Tercinta Sri Muntoimah, serta bapak saya Ahmad Mustofa yang telah memberikan doa dan menjadi motivator yang baik bagi penulis.
6. Seluruh Karyawan Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok terimakasih atas semua ilmu yang telah diberikan kepada penulis saat melakukan praktik darat/prada.
7. Seluruh teman-teman taruna-taruni angkatan 10 yang saling memberikan semangat dan menjadi bagian dari perjalanan perkuliahan penulis dengan segala pengalaman yang berkesan.
8. Partner saya, gumilang yang menemani dalam penyusunan karya ilmiah ini dan menjadi pendengar yang baik bagi penulis.
9. Seluruh pihak yang telah membantu demi kelancaran penyelesaian karya ilmiah terapan ini yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih banyak kekurangan, mengingat keterbatasan kemampuan dan pengetahuan penulis. Oleh karena itu segala saran dan kritik yang bersifat membangun akan selalu penulis harapkan demi perbaikan kekurangan tersebut..

SURABAYA,

MUHAMMAD AFIF ASYHAR  
0719015112

## ABSTRAK

MUHAMAD AFIF ASYHAR, 2023. Analisis Proses Marine Inspector Dalam Memeriksa Alat Keselamatan Di Atas Kapal Oleh Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok, KIT Program Studi Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Surabaya. Dibimbing oleh Dosen Pembimbing I Maulidiah Rahmawati, S.Si., M.sc. dan Dosen Pembimbing II Bapak Antony Damanik, S.E

*Marine inspector* merupakan individu atau pejabat yang melaksanakan proses pemeriksaan dan pengujian terhadap suatu objek dengan wewenang dan kompetensi terkait segala aspek yang berhubungan dengan laut dan inspeksi kapal. Dalam konteks inspeksi dan pengecekan kapal di Kantor Kesyahbandaran utama tanjung priok, terdapat tantangan yang disebabkan oleh faktor-faktor tertentu yang membatasi pelaksanaan pemeriksaan kapal.

Penelitian ini mendasarkan analisis pada masalah yang ditemukan di lapangan dengan mengumpulkan data melalui observasi langsung dan wawancara dengan pihak *Marine Inspector*.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa dalam kegiatan inspeksi dan pengecekan kapal di Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok, terdapat hambatan-hambatan yang menyebabkan kinerja *Marine Inspector* kurang optimal, termasuk kurangnya manajemen sumber daya *Marine Inspector* yang memiliki keahlian dalam bidangnya, minimnya pengecekan dokumen kapal, dan penggunaan waktu serta penjadwalan yang tidak sesuai dengan standar. Langkah-langkah untuk mengatasi tantangan ini dapat mengurangi hambatan-hambatan dalam kegiatan *Marine Inspector* dan lebih meningkatkan peran *Marine Inspector*, dengan melakukan pengecekan dokumen yang lebih teliti dan menjalankan penjadwalan serta pemeriksaan sesuai dengan waktu yang ditetapkan.

**kata kunci : *Marine Inspector*, sertifikasi alat keselamatan kapal, keselamatan kapal**



## **ABSTRACT**

*Marine inspector is an individual or official who carries out the process of inspecting and testing an object with the authority and competence related to all aspects related to the sea and ship inspection. In the context of ship inspection and checking at the main Tanjung Priok Harbor Masters Office, there are challenges caused by certain factors that limit the implementation of ship inspection. This research bases its analysis on problems found in the field by collecting data through direct observation and interviews with the Marine Inspector. The results showed that in ship inspection and checking activities at the Tanjung Priok Main Harbormaster Office, there were obstacles that caused the Marine Inspector's performance to be less than optimal, including the lack of resource management for Marine Inspectors who had expertise in their field, minimal checking of ship documents, and the use of time as well as scheduling that is not in accordance with the standard. Steps to overcome this challenge can reduce the obstacles in the Marine Inspector's activities and further enhance the role of the Marine Inspector, by carrying out more thorough document checks and carrying out schedules and inspections according to the stipulated time.*

**keywords:** *marine inspector, certification of ship safety equipment, ship safety*

## **DAFTAR ISI**

KARYA ILMIAH TERAPAN .....	i
PERNYATAAN KEASLIAN .....	ii
PERSETUJUAN SEMINAR KARYA ILMIAH TERAPAN.....	iii
LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI.....	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
ABSTRAK.....	v
ABSTRACT .....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	ix
PENDAHULUAN .....	1
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	2
C. Tujuan Penelitian .....	3
D. Manfaat penelitian .....	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....	4
A. <i>Review</i> penelitian sebelumnya .....	4
B. Landasan Teori.....	6
C. Kerangka Penelitian .....	12
BAB III METODE PENELITIAN .....	14
A. Jenis penelitian .....	14
B. Waktu dan Tempat Penelitian .....	15
C. Sumber data.....	15
D. Metode Pengumpulan Data .....	18
E. Teknik Analisis Data.....	20
BAB IV .....	23
A. Gambaran Umum Lokasi Subjek Penelitian .....	23
B. Hasil Penelitian .....	30
1. Penyajian data .....	30
2. Analisis Data .....	56
C. Pembahasan .....	59
BAB V .....	61
A. KESIMPULAN .....	61
B. SARAN .....	62
DAFTAR PUSTAKA.....	64



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian. ....	13
Gambar 3. 1 Komponen- komponen Analisis Data Model Interaktif.....	20
Gambar 4. 1 Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok Jakarta.....	23
Gambar 4. 2 Struktur Organisasi Kesyahbandar Utama Tanjung Priok Jakarta.....	24
Gambar 4.3 Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal.....	38
Gambar 4.4 Sertifikat Keselamatan Kontruksi Kapal .....	41
Gambar 4.5 Sertifikat Keselamatan Radio Kapal.....	45
Gambar 4.6 SOP Sertifikasi Keselamatan.....	47
Gambar 4. 7 Data hasil laporan pemeriksaan .....	49
Gambar 4. 8 Rekomendasi hasil laporan pemeriksaan.....	50
Gambar 4. 9 VHF DSC.....	53
Gambar 4. 10 Mf hf .....	54
Gambar 4. 11 Inflatable Liferaft.....	54
Gambar 4. 12 Echo Sounder.....	54
Gambar 4. 13 Life Jacket.....	55
Gambar 4. 14 Sekoci.....	55

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Indonesia merupakan negara kepulauan dan jasa transportasi laut merupakan tulang punggung perpindahan barang dari satu tempat ke tempat lain. Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan yang bercirikan kepulauan, disatukan oleh laut teritorial yang sangat luas, dan batas-batas, hak serta kedaulatannya ditetapkan dengan undang-undang. Untuk menghubungkan satu pulau ke pulau lain membutuhkan transportasi. laut, oleh karena itu transportasi laut perlu ditata atau dikelola dengan baik (UU. RI. No. 17, 2008).

Dalam dunia pelayaran, kecelakaan kapal di laut yang disebabkan salah satunya oleh tidak berfungsinya peralatan navigasi di atas kapal sudah sering terjadi (Ompusunggu, 2020) Keselamatan kapal merupakan keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian (Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Indonesia).

Alat-alat keselamatan di kapal sangat penting bagi anak buah kapal maupun orang-orang yang menggunakan jasa angkutan laut sebagai alat pengangkutan barang maupun penumpang. Diharuskan bagi anak buah kapal memiliki keterampilan menggunakan alat-alat keselamatan sehingga apabila mendapat kecelakaan di laut dapat menolong diri sendiri maupun orang lain

dengan cepat dan tepat. Khususnya bagi para pelaut yang memiliki sertifikat BST (Basic Safety Training). Sesuai dengan STCW '78 amandement 2010,

Penulis mengamati bahwa seringnya terjadi insiden atau kecelakaan pada awak kapal sewaktu bekerja di deck maupun di kamar mesin disebabkan karena kurangnya pemahaman awak kapal akan peranan dari alat-alat pelindung diri guna menunjang keselamatan kerja diatas kapal. Oleh sebab itu, peran dari marine inspector dalam penertiban dokumen kapal yang beroperasi dan pemakaian peralatan keselamatan diatas kapal sangat penting. Selain itu, dalam kajian ini, penulis mengidentifikasi masalah yaitu dengan memfokuskan padaperan marine inspector sewaktu pemeriksaan peralatan keselamatan dan penggunaan peralatan keselamatan secara optimal.

Berdasarkan uraian di atas maka peneliti membuat penelititan ini dengan judul “ANALISIS PROSES MARINE INSPECTOR DALAM MEMERIKSA ALAT KESELAMATAN DI ATAS KAPAL OLEH KESYAHBANDARAN UTAMA TANJUNG PRIOK”.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang penelitian di atas maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Apakah proses marine inspector sudah memenuhi standar operasional dalam memeriksa alat keselamatan kapal?
2. Bagaimana prosedur pemeriksaan kapal yang benar dan sesuai agar tidak menimbulkan kecelakaan kapal?

### **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah penelitian di atas, maka penelitian ini bertujuan:

1. Untuk mengetahui prosedur dan proses marine inspector dalam pemeriksaan alat keselamatan kapal yang benar.
2. Untuk mengetahui proses *Marine Inspector* dalam memeriksa alat keselamatan kapal

### **D. Manfaat penelitian**

Penelitian ini diharapkan memberikan manfaat bagi beberapa pemangku kepentingan, yaitu:

**i. Bagi penulis**

Diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan wawasan terkait prosedur dan PROSES marine inspector dalam memeriksa alat keselamatan kapal

**ii. Bagi Penulis Penulis**

Dapat mengimplementasikan ilmu yang diperolehnya dari perkuliahan, praktek kuliah dilapangan dan untuk menambah pengetahuan serta wawasan dapat memberikan manfaat bagi penulis dan pembaca untuk mengembangkan pengetahuan tentang pemeriksaan keselamatan kapal guna mencegah terjadinya kecelakaan kapal.

**BAB II**  
**TINJAUAN PUSTAKA**

**A. Review penelitian sebelumnya**

Nama peneliti	Judul penelitian	Masalah
Yudhi Setiyantara, Yudhanita Pertiwi, Ningrum Astriawati, Ade Chandra Kusuma, Ilham Pratama Putra (2022)	Analisis pemeriksaan kapal oleh marine inspector pada KSOP KELAS IV PROBOLINGGO	<p>Dalam menentukan kelaiklautan kapal, pemeriksaan kapal sangatlah penting dilakukan. KSOP memiliki peran yang sangat penting dalam penentuan kelaiklautan kapal. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui peran marine inspector dalam pemeriksaan kapal di KSOP Kelas IV Probolinggo. Penelitian menggunakan metode deskriptif kualitatif. Pengumpulan data dilakukan dengan survei dan wawancara. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa marine inspector mempunyai peran dan tugas menyiapkan bahas perumusan dan melaksanakan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria, dan prosedur serta bimbingan teknis, evaluasi, sertifikasi, dan pelaporan di bidang rancang bangun, pengukuran, konstruksi dan stabilitas kapal, nautis, teknis, dan radio serta perlengkapan dan peralatan keselamatan kapal juga pencegahan pencemaran dari kapal dan manajemen keselamatan dan pengoperasian kapal bagi kapal berbendera kebangsaan indonesia yang berlayar di perairan Indonesia maupun Internasional untuk semua jenis kapal dan</p>



		<p>semua ukuran. Dalam tugas - tugas pemeriksaan dan pengukuran kapal dilaksanakan di seksi Status Hukum dan Sertifikasi Kapal melaksanakan tugas pemeriksaan di Pelabuhan Probolinggo. Hasil survei pemeriksaan administratif kelaiklautan dan pemeriksaan fisik diperoleh bahwa rata-rata memerlukan waktu 32.57 menit.</p>
<p>Meininal , Gita Kusumawardani , Rizal Alif Febriyanto  (2019)</p>	<p>PERAN MARINE INSPECTOR DI KSOP KELAS I PELABUHAN TANJUNG EMAS SEBAGAI PENGAWAS PENGGUNAAN PERALATAN KESELAMATAN DI ATAS KAPAL</p>	<p>Dalam Proses pemeriksaan kapal, peran marine inspectorsangat penting. Marine Inspektordari Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut bertugas untuk mengawasi, memeriksa, menguji agar kapal laik laut yang berkaitan dengan aspek keselamatan kapal dan keselamatan jiwa dilaut (Safety of Life at Sea) untuk diberikan sertifikat-sertifikatnya setelah dilakukan pemeriksaan serta pengujian. (Saribanon &amp; Sakti, 2016).Selain itu, Marine Inspektormempunyai peran dan tugas yaitu menyiapkan bahanperumusan dan melaksanakan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria, dan prosedur serta bimbingan teknis, evaluasi, sertifikasi, dan pelaporan di bidang rancang bangun, pengukuran, konstruksi dan stabilitas kapal, nautis, teknis, dan radio serta perlengkapan dan peralatan keselamatan kapal juga pencegahan pencemaran dari kapal dan manajemen keselamatan dan pengoperasian kapal bagi kapal berbendera kebangsaan indonesia yang berlayar di perairan Indonesia maupun Internasional untuk semua jenis kapal dan semua ukuran</p>

## B. Landasan Teori

### 1. Pengertian Proses

Proses merupakan suatu kondisi yang harus diketahui dan dikonfirmasi kepada pihak tertentu untuk mengetahui tingkat pencapaian hasil individu di hubungkan dengan visi yang diemban suatu organisasi, serta mengetahui dampak positif dan negatif dari suatu kebijakan operasional” (Menurut Juliansyah, 2011, hal. 270) Proses merupakan suatu perilaku nyata yang ditampilkan setiap orang sebagai prestasi kerja yang dihasilkan oleh karyawan sesuai dengan peranannya dalam perusahaan” (Veitzhal Rival, 2013, hal. 548-549)

### 2. Pengertian *Marine Inspector*

Secara umum, *Marine Inspector* adalah pejabat pemeriksa kapal yang ditunjuk oleh menteri. Pejabat Pemeriksa Kapal atau *Marine Inspector* (MI) menjadi garda terdepan dalam hal penyelenggaraan dan terciptanya keselamatan pelayaran khususnya dalam melakukan pemeriksaan kapal (Peraturan Menteri Perhubungan 110, 2019).

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 110 Tahun 2016, *Marine Inspector* adalah pejabat pemeriksa keselamatan kapal dengan kualifikasi Asisten *Marine Inspector* yang telah dikukuhkan oleh Direktur Jendral. Adapun persyaratan untuk menjadi Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal harus memenuhi paling sedikit yaitu harus memiliki pengalaman paling sedikit 3 (tiga) tahun bekerja diatas kapal sebagai perwira deck atau mesin senior (manajerial level), harus memiliki pengalaman kerja ditempat kerja yang sesuai dengan kapasitas

kompetensinya selama paling sedikit 3 (tiga) tahun, dan harus memiliki pengetahuan praktis dan teoritis tentang kapal, pengoperasian kapal dan instrumen peraturan perundang-undangan nasional dan internasional tentang perkapalan.

### 3. Pengertian Pemeriksaan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), pemeriksaan adalah Proses, cara, perbuatan memeriksa. Arti lainnya dari kata pemeriksaan adalah hasil (pendapatan) memeriksa, periksaan, penyelidikan atau pengusutan (perkara dan sebagainya) dan eksaminasi.

Pemeriksaan menurut Mulyadi (2002:40), “pemeriksaan adalah suatu Proses sistematis untuk memperoleh dan mengvaluasi bukti secara objektif mengenai pernyataan tentang kejadian ekonomi, dengan tujuan untuk menetapkan tingkat kesesuaian antara pernyataan tersebut dengan kriteria yang telah ditetapkan, serta penyampaian hasil-hasilnya kepada pemakai yang berkepentingan”.

Berdasarkan pengertian dan teori diatas penulis dapat menyimpulkan pemeriksaan adalah suatu Proses untuk mendapatkan evaluasi hasil hasil yang tidak sesuai dan mengkomunikasikannya kepada pihak yang berkepentingan.

### 4. Pengertian Alat Keselamatan

Alat-alat keselamatan adalah kelengkapan yang wajib digunakan saat bekerja sesuai bahaya dan risiko kerja untuk menjaga keselamatan pekerja itu sendiri dan orang di sekelilingnya. Pelaksanaan latihan keselamatan diatas kapal harus sesuai dengan konvensi internasional tentang jiwa dilaut

SOLAS 1974 pada bab II membahas tentang persyaratan minimal yang harus dimiliki oleh kapal-kapal, baik kapal penumpang dan kapal barang.

Di kapal kita kenal alat-alat penolong yang wajib sesuai dengan peraturan Internasional SOLAS (Safety Of Life At Sea) 1978. Pada tahun 1978 kita kenal dengan amandemen 1978. Pada tahun 1983 Amandemen 1978 diganti dengan Amandemen 1983. Karena itu semua kapal harus melaksanakan Amandemen 1983 per 01 JULI 1991, maka disini yang kita bicarakan adalah Amandemen 1983. Alat alat keselamatan kapal sebagai berikut:

a. Sekoci penyelamat (life boat)

Alat keselamatan di atas kapal yang pertama Sekoci penyelamat (lifeboat): Fungsinya untuk menyelamatkan demikian beberapa orang dalam kondisi bahaya. Sekoci berbentuk perahu kecil yang ada di kanan dan kiri kapal atau tepatnya di deck sekoci. Pada kapal barang rata rata ada dua buah sekoci, sedang pada kapal penumpang atau pesiar sesuai sama besar atau kecilnya kapal itu. Sekoci biasanya sejumlah 12 buah. Sekoci-sekoci itu terbuat dari logam, kayu atau serat fiber – Armada Kapal Didalam sekoci rata-rata sudah sedia peralatan keselamatan jiwa seperti makanan minuman, obat-obatan dan fasilitas bantu untuk mencari pertolongan ke kapal lain.

b. Pelampung Penolong (Life Buoys)

Pelampung penolong (Life Bouys): Fungsinya untuk mengapungkan orang di atas air. Life buoys ini berupa seperti ban mobil. Pelampung ini akan dilempar ke laut jika ada satu orang

penumpang yang jatuh ke laut. Pelampung ini mesti memiliki warna yang mencolok supaya gampang dikenali.

c. Jaket Penolong (Life Jackets)

Jaket penolong (Life Jacket) berupa seperti baju. Jaket penolong ini digunakan penumpang untuk mengapung di laut saat berlangsung keadaan darurat. Jaket penolong harus juga memiliki warna yang mencolok agar gampang dipandang. Jaket ini mesti dilengkapi dengan peluit yang dihubungkan pada tali untuk menarik perhatian penolong.

d. rakit Penolong Tiup (Inflatable Liferaft)

Rakit penolong terbagi dalam dua tipe, pertama yaitu rakit kaku dan yang ke-2 yaitu rakit tiup. Tipe yang ke-2 ini digunakan seandainya gagal turunkan sekoci. Rakit penolong mesti dilengkapi dengan penutup yang berperan membuat perlindungan penumpang. Warna rakit ini rata-rata mencolok, seperti warna jingga supaya gampang tampak. Saat ini rakit yang diperkembang berupa seperti kapsul dengan kemampuan besar dan dilengkapi tali pembuka yang panjang. Pemakaiannya lewat cara dilemparkan ke laut lalu ditarik talinya. Setelah tali ditarik, rakit akan dengan cara otomatis mengembang. Di dalamnya ada peralatan keselamatan jiwa seperti makanan, minuman, dan obat-obatan. Kemampuan rakit bisa mengangkut sampai 25 orang.

e. Pelempar Tali Penolong (Line Throwing Apparatus)

Alat Keselamatan Di atas Kapal selanjutnya Raket pelempar tali (linethrowing appliances): Fungsinya yang yaitu alat penghubung pertama pada survivor dengan penolong yang memudahkan sistem pendekatan, dapat pula digunakan untuk kebutuhan yang lain. Alat pelempar tali ini mesti dapat melempar tali paling dekat sejauh 230 mtr.

f. Survival suit dan Immersion suit

Fungsinya sebagai pelindung dan menghindar suhu badan turun akibat dinginnya air laut.

g. Media pelindung panas (Thermal Protective Aid)

Fungsinya sebagai pelindung badan, kurangi hilangnya panas tubuh. Dan gunakan sepatu safety agar kaki tetap hangat.

h. Isyarat Asap (Pyrotechnis)

Fungsinya sebagai isyarat sinyal bahaya bilamana survivor lihat ada kapal penolong. Isyarat ini hanya bisa diliat oleh mata pada siang hari dengan memakai asap apung (bouyant smoke signal). Saat malam hari bisa dipakai obor tangan (red hand flare) atau obor parasut (parachute signal).

Solas 1974 amandemen 2010

1. Chapter II-2 : Fire protection, fire detection and fire extinction berisi ketentuan-ketntuan tentang sekat-sekat kedap api, sistim pendetesian adanya kebakaran dan tentang alat-alat pemadam kebakaran baik jenis dan jumlahnya untuk kapal-kapal yang berbeda. Sebagai petunjuk rinci, dari Bab II-2 ini kemudian diberlakukan FP Code.

2. Chapter III : Life-saving appliances and arrangements berisi ketentuan-ketentuan tentang jenis dan jumlah serta penempatan dan pengoperasian alat-alat keselamatan yang harus ada di kapal dari jenis kapal yang berbeda. Dari Bab III ini kemudian diberlakukannya LSA (Life Saving Appliances) Code.

Solas menyatakan bahwa sebelum kapal meninggalkan dermaga dan tiap saat ketika berlayar, semua peralatan keselamatan kapal harus dapat bekerja dan setiap digunakan sewaktu waktu untuk itu, SOLAS juga mengatur jadwal minimal untuk perawatan alat keselamatan, dengan ketentuan sebagai berikut:

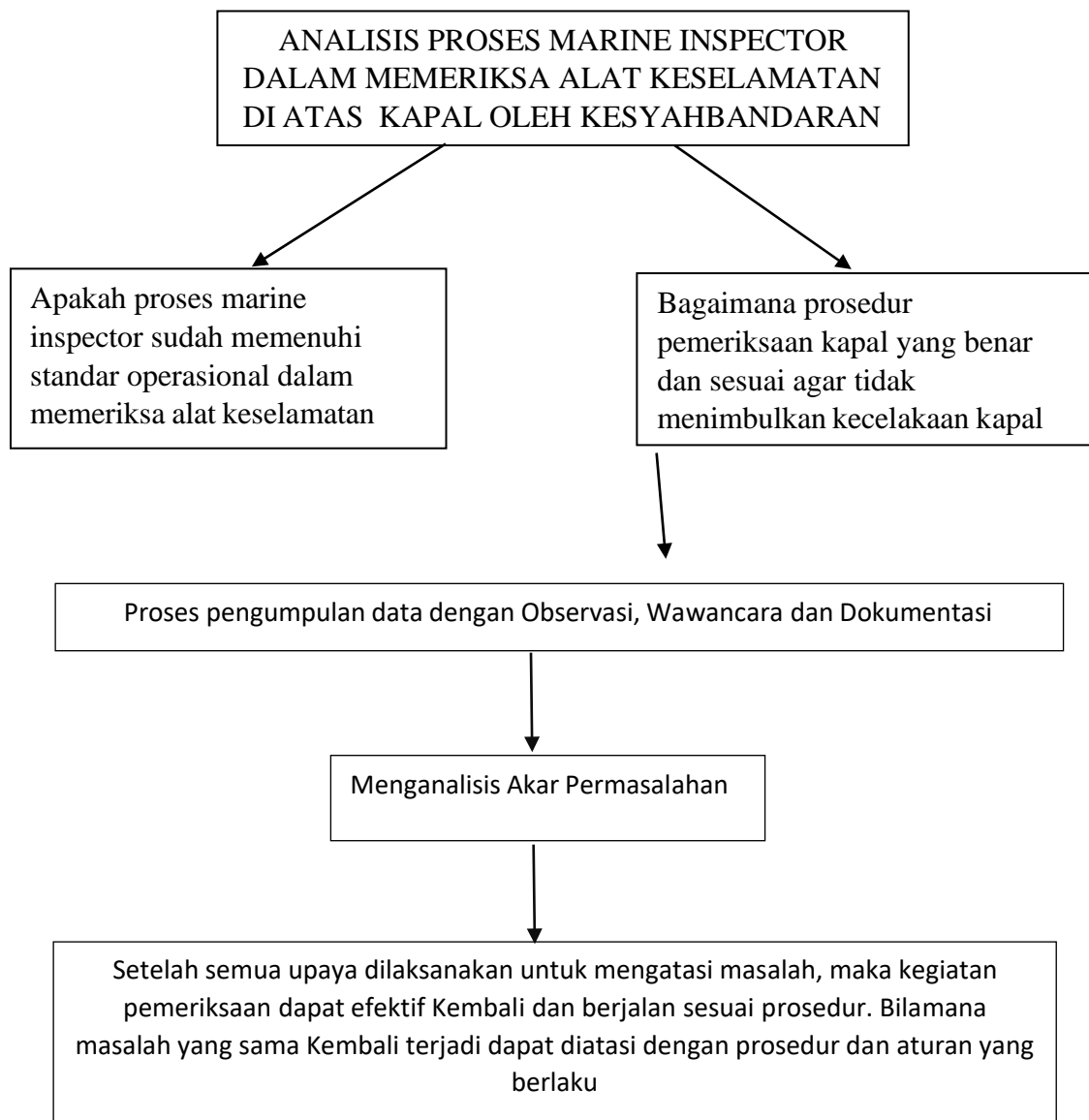
- a. Dewi-dewi yang sering digunakan perlu diinspeksi secara priodik dengan perhatian khusus untuk area yang sering bergesekan, dan diperbaharui setiap lima tahun atau rusak.
- b. Suku cadang dan peralatan untuk perbaikan alat-alat kapal perlu disediakan untuk peralatan keselamatan kapal dan komponen perlu diganti secara periodik.
- c. Beberapa inspeksi dilakukan perminggu dan dilaporan inspeksi tersebut perlu dicatat.
- d. Pemeriksaan secara inspeksi terhadap semua perahu darurat (rakit, sekoci) perahu penyelamatan dan alat untuk menurunkannya, untuk memastikan bahwa semua siap digunakan. Inspeksi tersebut termasuk kondisi pengait, sambungan kait tersebut pada perahu, sekoci dan lain lain.

- e. Semua mesin pada perahu keselamatan dijalankan selama 3 menit atau lebih, pada saat memanaskan mesin ini perlu diperiksa apakah mesin bekerja semestinya. Beberapa mesin tidak dapat dinyalakan lebih dari 3 menit bila tidak terendam air dalam kondisi tersebut air perlu disediakan untuk menguji mesin.
- f. Semua sekoci perlu dilepas dari posisinya dari kapal untuk pemeriksaan secara menyeluruh.
- g. Sistem alarm emergensi umum perlu diperiksa.
- h. Semua rakit penolong, jaket penolong, dan sistem evakuasi di servis priodik tidak lebih dari 12 bulan pada stasiun servis yang kompeten dan memiliki personil terlatih.
- i. Unit peluncur hidrostatik perlu diservis sekurang kurangnya tiap 12 bulan, atau bila interval tersebut tidak praktis.

### **C. Kerangka Penelitian**

Kerangka penelitian menerangkan proses Peneliti untuk menyelesaikan permasalahan dalam penelitian dengan menyusun tindakan apa yang harus dilakukan oleh Peneliti dalam upaya mengatasi dalam proses pemeriksaan alat keselamatan kapal oleh marine inspector agar dalam pelaksanaan pemeriksaan dapat dilakukan dengan optimal. Untuk dapat menjelaskan pembahasan dalam penelitian ini, maka penulis membuat kerangka penelitian terkait ANALISIS PROSES MARINE INSPECTOR DALAM MEMERIKSA ALAT KESELAMATAN DI ATAS KAPAL OLEH KESYAHBANDARAN UTAMA TANJUNG PRIOK . Berikut adalah kerangka penelitian yang penulis akan paparkan dalam bentuk bagan.





Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

Menurut Darmadi (2013:153), Metode penelitian adalah suatu cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan kegunaan tertentu. Cara ilmiah berarti kegiatan penelitian itu didasarkan pada ciri- ciri keilmuan yaitu rasional, empiris, dan sistematis. Metode penelitian adalah cara atau teknis yang dilakukan dalam penelitian. Sebuah penelitian harus berdasarkan pada material data yang akurat, agar hasil dari sebuah penelitian itu dapat dipertanggung jawabkan, baik secara ilmiah maupun pada saat diterapkan, sehingga hasil penelitian itu mempunyai nilai positif. Metode penelitian merupakan suatu usaha untuk menemukan, mengembangkan dan menguji kebenaran ilmu pengetahuan secara ilmiah.

#### **A. Jenis penelitian**

Penelitian ini merupakan sebuah penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif, penelitian ini berusaha mengungkap berbagai keunikan yang terdapat dalam individu, kelompok, masyarakat, atau organisasi dalam kehidupan sehari-hari secara menyeluruh, rinci, dalam, dan dapat dipertanggung jawabkan secara ilmiah Moleong (2009:6). Pendekatan penelitian yang digunakan oleh penulis adalah Penelitian deskriptif kualitatif, yaitu suatu rumusan masalah yang memandu penelitian untuk mengeksplorasi atau situasi sosial yang akan diteliti secara menyeluruh, luas dan mendalam. Alasan penulis memilih penelitian deskriptif kualitatif karena penulis ingin mendeskripsikan keadaan yang diamati saat di lapangan dengan lebih spesifik dan mendalam, sehingga penulis harapkan hasil dari penelitian ini dapat

menambah wawasan pembaca terkait dengan proses pemeriksaan alat keselamatan di atas kapal.

## **B. Waktu dan Tempat Penelitian**

Dalam Proses penulisan skripsi ini, penulis melakukan penelitian ini pada saat melaksanakan praktek darat (prada) di kantor keSyahbandaran Utama Tanjung Priok yang beralamatkan di Jl. Padamarang No.4, Tj. Priok, Kec. Tj. Priok, Kota Jkt Utara, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 14310

### 1. Waktu Penelitian

Penulis melakukan penelitian pada saat penulis melaksanakan praktek darat yang dilakukan pada tanggal 2 Agustus 2021 sampai 20 Juni 2022.

### 2. Tempat Penelitian

Penulis melaksanakan praktek di kantor keSyahbandaran Utama Tanjung Priok yang beralamatkan di Jl. Padamarang No.4, Tj. Priok, Kec. Tj. Priok, Kota Jkt Utara, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 14310

## **C. Sumber data**

Data adalah bahan-bahan mentah yang sesuai dengan fakta yang perlu diolah sedemikian rupa sehingga menghasilkan informasi atau keterangan yang menunjukkan suatu fakta. Kegunaan data adalah :

1. Untuk mengetahui atau memperoleh gambaran tentang sesuatu keadaan atau persoalan.
2. Untuk membuat keputusan atau memecahkan persoalan.

Selama melaksanakan penelitian, Penulis mengumpulkan data-data yang diperlukan agar dalam pembahasan masalah tidak menemui kesulitan. Maka data yang harus disajikan harus lengkap dan obyektif. menggunakan metode-metode tertentu untuk mengumpulkan data sesuai fakta yang diperlukan dan tersusun secara sistematis sesuai dengan tujuan penelitian. Data yang dikumpulkan dan digunakan dalam penyusunan skripsi adalah data yang merupakan informasi yang diperoleh Penulis melalui pengamatan langsung. Data-data yang Penulis dapat atau kumpulkan bersumber dari :

a. Data primer

Menurut (Sarwono, 2012) data primer membutuhkan data atau informasi dari sumber pertama atau responden. Data atau informasi diperoleh melalui pertanyaan tertulis dengan menggunakan kuesioner atau lisan dengan menggunakan metode wawancara. Penulis mengambil data-data dari narasumber dan responden tersebut secara langsung guna mendapatkan informasi yang diperlukan. Dalam pengolahan data ini, penulis mengolah sendiri hasil penelitian yang berasal dari responden atau subjek penelitian. Data primer ini diperoleh penulis dengan melaksanakan observasi langsung di lokasi penelitian dengan tujuan memperoleh data yang akurat dengan cara wawancara langsung dengan Pegawai dan pengisian angket atau kuesioner oleh Pegawai Kantor Syahbandar Utama Tanjung Priok.

b. Data sekunder

Menurut (Sujarweni, 2018) data sekunder adalah data yang didapat dari catatan, buku, majalah berupa laporan keuangan publikasi perusahaan, laporan pemerintah, artikel, buku-buku sebagai teori, majalah, dan lain sebagainya. Data yang diperoleh dari data sekunder ini tidak perlu diolah lagi. Sumber yang tidak langsung memberikan data pada pengumpul data.

Data sekunder adalah sumber data penelitian yang diperoleh penelitian secara tidak langsung melalui perantara, atau diperoleh dan dicatat oleh pihak lain. Peneliti melaporkan hasil observasi orang lain yang satu kali atau lebih telah lepas dari kejadian aslinya. Maksudnya data sekunder merupakan data yang diperoleh terlebih dahulu dikumpulkan dan dilaporkan oleh orang diluar penyelidik sendiri walaupun yang dikumpulkan itu sesungguhnya adalah data asli. Data ini penulis dapatkan dari:

1. Buku-buku atau literatur-literatur

Data ini berupa rangkuman dan ringkasan yang penulis dapatkan dari buku serta literatur lainnya mengenai kepemimpinan transformasional dan kinerja karyawan.

Dalam suatu penelitian Teknik pengumpulan data merupakan salah satu faktor yang penting dalam menentukan berhasil tidaknya suatu penelitian. Di dalam memilih data harus diperhatikan tentang kesesuaiannya dengan jenis data. Dan dalam penelitian ini, peneliti dalam

mengumpulkan data menggunakan Teknik observasi, dokumentasi, dan interview.

#### **D. Metode Pengumpulan Data**

Menjelaskan tentang teknik pengumpulan data yang di gunakan dalam penelitian, sesuai dengan masalah serta jenis data yang digunakan seperti :

##### **1. Teknik Observasi (Berupa Pengamatan)**

Teknik ilmiah observasi bisa diartikan sebagai pengamatan dan pencatatan dengan sistematis fenomena-fenomena yang diselidiki. Dalam arti yang luas sebenarnya tidak hanya terbatas pada pengamatan yang dilakukan peneliti, baik secara langsung tetapi bisa juga dilakukan secara tidak langsung (Hadi, 2004). Berfikir dari pendapat tersebut diartikan bahwa observasi adalah suatu teknik pengamatan untuk mendapatkan data dari fenomena yang diamati baik secara langsung maupun tidak langsung.

Dalam melaksanakan observasi atau pengamatan, peran peneliti sebagai pengamat dalam hal ini tidak sepenuhnya sebagai peranan, tetapi melakukan fungsi pengamatan (Moleong, 2004), dengan kata lain pengamat hanya melakukan datu fungsi yang dalam hal ini hanya mengadakan pengamatan saja. Tujuan obeservasi adalah untuk mendapatkan gambaran yang tepat mengenai objek penelitian. Adapun data yang diperoleh atau dikumpulkan oleh peneliti dari Teknik penelitian ini adalah Analisis proses marine inspector memeriksa alat keselamatan di atas kapal oleh kantor syahbandar utama tanjung priok.

##### **2. Wawancara**

Teknik interview dikenal dengan teknik wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu yang dilakukan dua pihak yaitu pewawancara yang mengajukan pertanyaan dan yang diwawancarai yang memberikan jawaban atas pertanyaan tersebut (Moleong, 2004) Bentuk dari interview dapat dibedakan menjadi tiga macam yaitu:

- a. Interview bebas yaitu interview dimana peneliti dalam menyampaikan pertanyaan pada responden tidak menggunakan pedoman.
- b. Interview terpimpin yaitu interview dimana peneliti ketika melaksanakan tatap muka dengan reponden menggunakan pedoman interview yang telah disiapkan terlebih dahulu.
- c. Interview bebas terpimpin yaitu menggabungkan interview terpimpin dengan interview bebas dengan tujuan memperoleh informasi yang semaksimal mungkin dari responden.

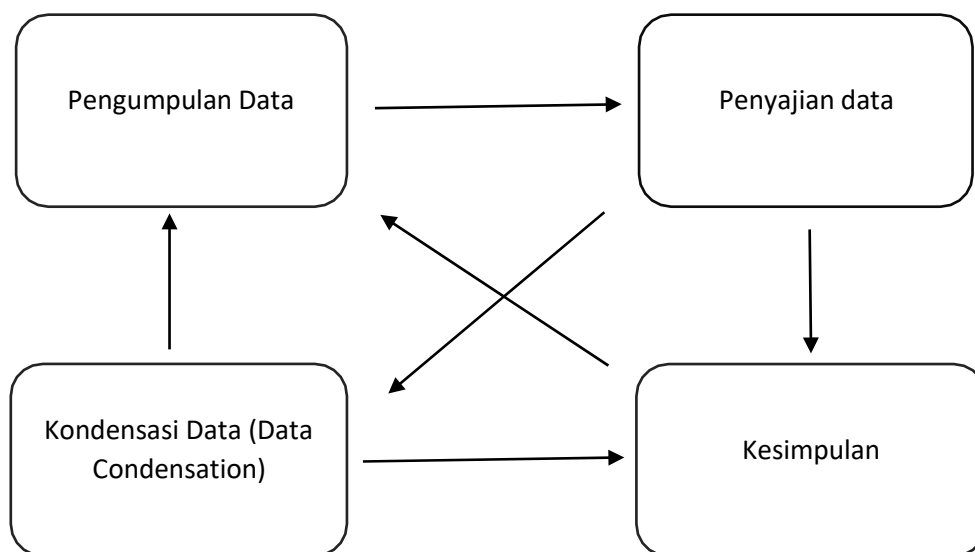
Wawancara yang dilakukan dalam penelitian ini dilakukan dengan cara interview bebas, yaitu interview dimana peneliti dalam menyampaikan pertanyaan tidak menggunakan pedoman tertentu

### 3. Dokumentasi

Dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambaran, atau karya-karya monumental seseorang (Sugiyono, 2007:213). Hasil penelitian Dari observasi atau wawancara akan lebih kredibel kalua di dukung oleh dokumen-dokumen yang bersangkutan.

### E. Teknik Analisis Data

Data dianalisis dengan menggunakan beberapa langkah sesuai teori Miles, Huberman dan Saldana (2014) yaitu menganalisis data dengan tiga langkah: kondensasi data (data condensation), menyajikan data (data display), dan menarik simpulan atau verifikasi (conclusion drawing and verification). Kondensasi data merujuk pada proses pemilihan (selecting), pengerucutan (focusing), penyederhanaan (simplifying), peringkasan (abstracting), dan transformasi data (transforming) (dikutip dari jurnal Andi misna, 2015). Secara lebih terperinci, langkah-langkah sesuai teori Miles, Huberman dan Salda (2014) akan diterapkan sebagaimana berikut:



Gambar 3. 1Komponen- komponen Analisis Data Model Interaktif

Sumber: Miles,Huberman (Miles,Huberman dan Saldana,2014:14)

Dari gambar model analisa data menurut Miles dan Huberman di atas dapat dijelaskan sebagai berikut :



a. Pengumpulan Data

Pengumpulan data dari metode yang dilakukan yaitu observasi, wawancara dan dokumentasi. Semua jenis data ini memiliki satu aspek kunci secara umum, analisisnya terutama tergantung pada keterampilan integratif dan interpretatif dari peneliti. Interpretasi diperlukan karena data yang dikumpulkan jarang berbentuk angka, data kaya rincian dan panjang.

b. Kondensasi Data

(Data Condensation) Miles dan Huberman (2014 : 10) Dalam kondensasi data merujuk kepada proses menyeleksi, memfokuskan, menyederhanakan, mengabstraksi dan mentransformasi data yang terdapat pada catatan lapangan maupun transkrip dalam penelitian ini diuraikan sebagai berikut:

1. Pemilihan (Selecting) Menurut Miles dan Huberman (2018:18) peneliti harus bertindak selektif, yaitu menentukan dimensi-dimensi mana yang lebih penting, hubungan-hubungan mana yang mungkin lebih bermakna, dan sebagai konsekuensinya, informasi apa yang dapat dikumpulkan dan dianalisis.
2. Pengerucutan (Focusing) Miles dan Huberman (2014:19) menyatakan bahwa memfokuskan data merupakan bentuk pra-analisis. Pada tahap ini, peneliti memfokuskan data yang berhubungan dengan rumusan masalah penelitian. Tahap ini merupakan kelanjutan dari tahap seleksi data. Peneliti hanya membatasi data yang berdasarkan dari rumusan masalah.

3. Peringkasan (Abstracting) Tahap membuat rangkuman yang inti, proses, dan pernyataan-pernyataan yang perlu dijaga sehingga tetap berada didalamnya. Pada tahap ini, data yang telah terkumpul dievaluasi khususnya yang berkaitan dengan kualitas dan cukupan data.
4. Penyederhanaan dan Transformasi (Data Simplifying dan Transforming) Data dalam penelitian ini selanjutnya disederhanakan dan ditransformasikan dalam berbagai cara yakni melalui seleksi yang ketat melalui ringkasan atau uraian singkat, menggolongkan data dalam satu pola yang lebih luas, dan sebagainya.

c. Penyajian Data

Langkah berikut setelah kondensasi data adalah penyajian data yang dimaknai oleh Miles dan Huberman (1992) sebagai sekumpulan informasi tersusun yang memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan. Dengan mencermati penyajian data tersebut, peneliti akan lebih mudah memahami apa yang sedang terjadi dan apa yang harus dilakukan. Artinya apakah peneliti meneruskan analisisnya atau mencoba untuk mengambil sebuah tindakan dengan memperdalam temuan tersebut.

d. Penarikan Kesimpulan/Verifikasi

Dari beberapa tahap yang telah dilakukan dan yang terakhir adalah penarikan kesimpulan dari analisis yang telah dilakukan serta mengecek ulang dengan bukti yang telah ditemukan di lapangan. Peneliti akan

mengambil kesimpulan terkait strategi komunikasi pemasaran yang dilakukan oleh agen travel OurTriplst pada wisatawan mancanegara berdasarkan bukti, data dan juga temuan yang valid berdasarkan studi lapangan yang telah dilakukan.