

KARYA ILMIAH TERAPAN
OPTIMALISASI MEKANISME PADA *LIFEBOAT* DALAM
MENANGGULANGI KEGAGALAN LAUNCHING DI
KM. KALTIM EXPRESS22



Disusun Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan
Program Studi Diploma III Pelayaran
(Diklat Pelaut Tingkat III Pembentukan)

MUHAMMAD RIZQY ISMAIL
NIT. 113303191068
AHLI NAUTIKA TINGKAT III

PROGRAM STUDI DIPLOMA III PELAYARAN
(DIKLAT PELAUT TINGKAT III PEMBENTUKAN)
POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT
TAHUN 2023

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang Bertanda tangan dibawah ini :

Nama : MUHAMMAD RIZQY ISMAIL

NIT :113303191068

Program Studi :DIPLOMA III PELAYARAN

Program Keahlian :AHLI NAUTIKA TINGKAT III

Menyatakan bahwa Karya Ilmiah Terapan yang saya tulis dengan judul :

OPTIMALISASI MEKANISME PADA *LIFEBOAT* DALAM MENANGGULANGI KEGAGALAN LAUNCHING DI KM. KALTIM EXPRESS22

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam Karya Ilmiah Terapan tersebut, kecuali tema dan yang saya nyatakan dengan kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.

Padang Pariaman, 29 Februari 2023

Materai 10000

(MUHAMMAD RIZQY ISMAIL)

PENGESAHAN
KARYA ILMIAH TERAPAN
OPTIMALISASI MEKANISME PADA *LIFEBOAT* DALAM
MENANGGULANGI KEGAGALAN LAUNCHING DI
KM. KALTIM EXPRESS²²

Disusun Oleh :

MUHAMMAD

RIZQY ISMAIL NIT.

113303181008

AHLI NAUTIKA TINGKAT III

Telah dipertahankan di depan penguji Karya Ilmiah Terapan

Politeknik Pelayaran Sumatera Barat

Padang Pariaman, 11 Juli 2022

Menyetujui:

Penguji I

Penguji II

SURIADI. S.E., M.Si.
NIP.197801112005021001

RIZKA MAULIA ADNANSYAH. M.PD

Mengetahui:

Ketua Program Studi Nautika

ACHMAD ALI MASHARTANTO.S.kom.,M.Si
NIP. 19810714 200812 1 002

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirabbil'alamin, Penulis mengucapkan segala puji syukur kepada Allah SWT yang maha pengasih lagi maha penyayang karena berkat rahmat dan karunia-nya lah penulis dapat menyelesaikan karya ilmiah terapan dengan judul “Optimalisasi Perawatan *Lifeboat* Guna Meningkatkan Keselamatan *Crew* KM. Kaltim Express22” dapat diselesaikan dengan baik dan lancar.

Karya ilmiah ini terapan ini disusun dengan tujuan untuk memenuhi salah satu syarat dan kewajiban bagi taruna program diploma III Program studi nautika yang telah melaksanakan praktek laut dan sebagai persyaratan untuk mendapatkan gelar ahli madya pelayaran di Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam menyelesaikan karya ilmiah terapan ini masih terdapat banyak kekurangan baik dari segi bahasa, susunan kalimat maupun cara penulisan serta pembahasan materi dikarenakan penulis masih memiliki keterbatasan ilmu dalam penguasaan materi, waktu dan data-data yang diperoleh.

Pada kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan rasa simpati dan terima kasih serta penghargaan setinggi tingginya kepada pihak-pihak yang telah membantu sehingga karya ilmiah terapan ini dapat diselesaikan., antara lain yth:

1. Bapak Capt. Wisnu Risianto, M.M., selaku Direktur Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.
2. Bapak Capt. Zainal Arifin, M.M, selaku Dosen Pembimbing Materi dalam karya ilmiah ini.
3. Ibu Syafni Yelvi Siska, M.Pd., selaku Dosen Pembimbing Penulisan dalam karya ilmiah ini.
4. Bapak Suriadi, SE., M..Si selaku penguji I.
5. Ibu Rizka Maulia Adnansyah, M.Pd selaku Penguji II.
6. Para dosen di Politeknik Pelayaran Sumatera Barat pada umumnya dan para dosen jurusan nautika pada khususnya

7. PT. PELAYARAN ALBANY dan *crew* KM. KALTIM EXPRESS22 yang telah memberikan kesempatan untuk menimba ilmu pada saat melaksanakan Praktek Laut (PRALA).
8. Bapak Ismail dan Ibu Zuraida Orang tua yang saya cintai dunia akhirat.
9. Rekan-rekan taruna/taruni Politeknik Pelayaran Sumatera Barat dan pihak-pihak yang membantu dalam penyusunan karya ilmiah terapan ini.
10. Seluruh kerabat dan keluarga saya, abang laki-laki saya Okky Syafiq ismail dan kakak perempuan saya Amalia Ismail dan yang terakhir adik perempuan saya Nabila Syafira Ismail.

Penulis berterima kasih terhadap seluruhnya yang telah membantu hingga karya ilmiah terapan ini dapat terselesaikan. Harapan penulis semoga karya ilmiah ini dapat bermanfaat dan menambah wawasan serata pengetahuan bagi pembaca, sekian dan terima kasih.

Padang Pariaman, 10 Februari 2023

Muhammad Rizqy Ismail

ABSTRAK

Muhammad Rizqy Ismail, 2023, “OPTIMALISASI MEKANISME PADA LIFEBOAT DALAM MENANGGULANGI KEGAGALAN LAUNCHING DI KM. KALTIM EXPRESS22”. Dibimbing oleh Capt. Zainal Arifin, M.M- selaku pembimbing I dan ibu Syafni Yelvi Siska, M.Pd selaku Pembimbing II.

Sarana transportasi angkutan sangat dibutuhkan sebagai salah satu penggerak kemajuan dalam dunia perekonomian. Kebutuhan pokok, barang-barang tersebut pastinya dari berbagai daerah, antar pulau, bahkan antar negara yang mana terpisah oleh laut. Penelitian tersebut dilakukan bertujuan untuk mengetahui penghambat saat menurunkan sekoci serta cara yang tepat agar awak kapal dapat menurunkan sekoci penolong dengan optimal.

Penelitian ini dilakukan dengan metode kualitatif, kualitatif adalah metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah. Lokasi penelitian ini adalah di atas kapal KM. Kaltim Express22. Dalam penelitian ini penulis mengumpulkan informasi dari informan yaitu *Master* Abdul azis, Syafrisal, Imam Baihaqi, Sidik Adi Purnomo. Teknik Pengumpulan data adalah menggunakan teknik observasi, wawancara dan dokumentasi.

Dalam melaksanakan penurunan *lifeboat* dengan baik dan benar sesuai prosedur yaitu dengan ketentuan *SOLAS*, dibutuhkan konsentrasi yang baik dalam pelaksanaan kegiatan latihan ini, dan merawat senantiasa perlengkapan perlengkapan yang di dalam sekoci ataupun di luar sekoci. Sebaiknya pihak perusahaan menginstruksikan kepada para Nakhoda kapal agar memberikan arahan awak kapalnya untuk melaksanakan kegiatan drill launching pada *lifeboat*, sebaiknya Nakhoda mengadakan *safety meeting*, *familiarisasi* dan pelatihan secara rutin untuk menghindari terjadinya kegagalan launching lifeboat di atas kapal.

ABSTRACT

Muhammad Rizqy Ismail, 2023, "OPTIMIZATION OF LIFEBOAT MECHANISM IN OVERCOMING LAUNCHING FAILURE AT KM. KALTIM EXPRESS22". Supervised by Capt. Zainal Arifin, M.M- as supervisor 1 and Mrs. Syafni Yelvi Siska, M.Pd as Advisor II.

Transportation means of transportation are needed as one of the drivers of progress in the world economy. Basic needs, these goods are certainly from various regions, between islands, even between countries which are separated by sea. The research was carried out aiming to find out the obstacles when lowering the lifeboats and the right way so that the crew can optimally lower the lifeboats.

This research was conducted using a qualitative method, qualitative is a research method used to examine the condition of natural objects. The location of this research is on the KM ship. Kaltim Express22. In this study the authors collected information from informants namely Master Abdul Aziz, Syafrisal, Imam Baihaqi, Sidik Adi Purnomo. Data collection techniques are using observation techniques, interviews and documentation.

In carrying out the lowering of the lifeboat properly and correctly according to the procedure, namely with the provisions of SOLAS, good concentration is needed in carrying out this training activity, and always taking care of the equipment inside the lifeboat or outside the lifeboat. It is advisable for the company to instruct the captains of the ships to provide direction for their crews to carry out drill launching activities on the lifeboats, the captains should hold regular safety meetings, familiarization and training to avoid lifeboat launching failures on board.

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
ABSTRAK.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR SINGKATAN.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	4
1.3 Tujuan Penelitian.....	4
1.4 Manfaat Penelitian.....	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	7
2.1 Review Penelitian Sebelumnya.....	7
2.2 Landasan Teori.....	8
2.3 Kerangka Penelitian.....	12
BAB III METODE PENELITIAN.....	13
3.1 Jenis Penelitian.....	13
3.2 Lokasi Penelitian.....	13

3.3	Sumber Data.....	14
3.4	Pemilihan Informan.....	15
3.5	Teknik Pengumpulan DataInstrum.....	16
3.6	Instrumen Penelitian.....	18
3.7	Teknik Analisis Data.....	21
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....		24
4.1	Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	24
4.2	Hasil Penelitian.....	27
4.3	Pembahasan.....	33
BAB V PENUTUP.....		35
5.1	Kesimpulan.....	35
5.2	Saran.....	36
DAFTAR PUSTAKA.....		37
DAFTAR LAMPIRAN.....		39

DAFTAR TABEL

Table 1 Data Diri Informan.....	16
Table 2 Analisis Data	33

DAFTAR GAMBAR

2.1 Kerangka Penelitian.....	12
4.1 Kapal KM. Kaltim Express22.....	24
4.2 Ship Particular KM. Kaltim Express22.....	25
4.3 Crew List KM. Kaltim Express22.....	26

DAFTAR SINGKATAN

Singkatan	Arti
ABK	: Anak Buah Kapal
SOLAS	: Safety Of Life At Sea
KM	: Kapal Motor
SAR	: Search And Rescue
STCW	: Standards Of Training Certification And Watchkeeping
SOP	: Standar Operasional Prosedur
PMS	: Plan Maintenance System

DAFTAR LAMPIRAN

Nomor	Halaman
1. Jadwal Kegiatan.....	39
2. Wawancara.....	40

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sarana transportasi angkutan sangat dibutuhkan sebagai salah satu penggerak kemajuan dalam dunia perekonomian. Kebutuhan pokok, barang-barang tersebut pastinya dari berbagai daerah, antar pulau, bahkan antar negara yang mana terpisah oleh laut. Pastinya dibutuhkan transportasi angkutan khusus untuk membawa barang-barang kebutuhan tersebut. Pada era globalisasi saat ini transportasi laut banyak digunakan dan dipilih sebagai sarannya. Kapal digunakan karena lebih efisien, mampu mengangkut barang maupun penumpang dalam jumlah banyak, serta ongkos yang tidak terlalu mahal dibandingkan jalur darat maupun udara. Dengan berbagai jenis kapal yang digunakan akan lebih memudahkan pengguna sesuai fungsinya.

Dalam penggunaan transportasi angkutan laut keselamatan pelayaran merupakan faktor utama yang harus diperhatikan oleh perusahaan pelayaran tersebut. Setiap perusahaan yang mengirim barang atau penumpang yang menggunakan jasa transportasi laut pasti menghendaki terjaminnya keselamatan dan keamanan jiwa maupun barangnya tersebut dari keberangkatan sampai ketempat tujuan tiba. Dasar hukum yang menaungi jaminan keamanan dan keselamatan dalam pelayaran sebenarnya telah diatur dalam UU no.17 tahun 2008 tentang

pelayaran. Dalam Undang-Undang itu dinyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu 2 keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan dan lingkungan maritim, walaupun dalam Undang-Undang sudah diatur berbagai peraturan-peraturan yang harus dilaksanakan sedemikian rupa, berbagai kecelakaan di laut pun masih kerap terjadi.

Banyaknya kecelakaan di kapal yang seharusnya tidak perlu terjadi ataupun gagal dalam hal menanggulangi suatu kecelakaan di kapal disebabkan alat-alat keselamatan yang akan digunakan tidak berfungsi dengan baik, serta terjadinya penundaan keberangkatan kapal juga disebabkan oleh alat-alat keselamatan yang tidak memadai di kapal. Berdasarkan hal-hal tersebut agar menjadi perhatian terhadap pihak yang terkait yaitu perusahaan pelayaran dan awak kapal sehingga perawatan alat-alat keselamatan menjadi suatu hal penting yang harus dilaksanakan dengan baik agar tidak terjadi kerugian oleh semua pihak, baik itu perusahaan pelayaran maupun awak kapalnya.

Seperti pada kasus yang telah terjadi di kapal peneliti yaitu MT. Serui pada tanggal 20 Desember 2020 saat sedang melaksanakan perjalanan menuju Kalimantan, dilaksanakan drill launching *lifeboat*. Pada saat itu terjadi permasalahan yaitu gagal nya launching pada *lifeboat*. Maka dari peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “Optimalisasi Mekanisme Pada Lifeboat Dalam Menanggulangi Kegagalan Launching Di KM. Kaltim Express²²”.

Atas dasar pemikiran diatas, peneliti ingin memberikan gambaran dan masukan kepada perusahaan pelayaran dan para pelaut bahwa pentingnya mengoptimalkan kegagalan launching pada *lifeboat* agar menghindari kecelakaan dan menjaga keselamatan *crew* dan penumpang kapal lainnya.

Penelitian ini dilakukan pada kapal KM. Kaltim Express22 dengan dibatasi atau berfokus pada menanggulangi kegagalan launching pada *lifeboat* untuk menjamin keselamatan *crew* dan penumpang maka kondisi kapal harus dipastikan baik laut pada saat melakukan pelayaran dan alat keselamatan harus dalam keadaan yang baik secara kualitas dan kuantitas. Diharapkan dengan diterapkannya secara optimal penanggulan kegagalan launching pada *lifeboat* diatas kapal KM. Kaltim Express22 maka *crew* dapat merasa aman di atas kapal dan pelayaran dapat berjalan dengan baik.

Dari latar belakang diatas yang telah di tampilkan maka penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam dan mengemukakan dalam bentuk Karya Ilmiah Terapan dengan judul “Optimalisasi Mekanisme Pada Lifeboat Dalam Menanggulangi Kegagalan Launching Di KM. Kaltim Express22”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan masalah yang mungkin timbul sebagai kurang optimalnya penerapan SOLAS 1974 di kapal, maka penulis menemukan permasalahan yang akan dikaji dalam Karya Ilmiah Terapan ini, antara lain:

1. Bagaimana melaksanakan penurunan *lifeboat*/sekoci dengan baik dan sesuai prosedur di KM. Kaltim Express22?
2. Bagaimana upaya meningkatkan keterampilan anak buah kapal (ABK) dalam perawatan dan pengoperasian *lifeboat* di KM. Kaltim Express22?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah, maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui cara penurunan *lifeboat* dengan baik dan sesuai prosedur di KM. Kaltim Express22
2. Untuk mengetahui cara meningkatkan keterampilan anak buah kapal dalam pengoperasian *lifeboat* di KM. Kaltim Express22

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian menguraikan tentang manfaat yang di peroleh dari hasil penelitian bagi pihak pihak yang berkepentingan. Manfaat penelitian ini dapat berupa:

1. Manfaat Secara Teoritis

- a. Dapat menambah wawasan, pengetahuan, pengalaman dan pengembangan dalam perawatan *lifeboat* guna menunjang keselamatan di laut terutama menambahkan ilmu dalam mata kuliah prosedur darurat dan SAR (*Search and Rescue*).

2. Manfaat Secara Praktis

- a. Diharapkan dapat memberi masukan dan saran kepada perusahaan pelayaran dan perwira serta anak buah kapal dalam upaya optimalisasi sistem perawatan *lifeboat* terhadap kelancaran pengoperasian serta menanggulangi kegagalan menurunkan *lifeboat* dalam menyelamatkan keselamatan jiwa laut.
- b. Bagi Pihak *Crew* Sebagai bahan masukan kepada pihak-pihak terkait di atas kapal seperti Mualim, Masinis, *Crew* dan Cadet tentang bagaimana cara menanggulangi kegagalan *launching* pada *lifeboat* di kapal.

- c. Bagi perusahaan menjadi salah satu acuan bagi para perusahaan, sehingga mengetahui bagaimana menanggulangi kegagalan *launching* pada *lifeboat* di kapal.

3. Manfaat Akademik

- a. Untuk memperkaya ilmu pengetahuan khususnya tentang menanggulangi kegagalan *launching* pada *lifeboat*.
- b. Diharapkan dapat memberikan sumbang saran kepada lembaga Politeknik Pelayaran Sumatera Barat sebagai bahan kelengkapan perpustakaan sehingga pembaca dapat mengetahui dan menerapkan bagaimana cara penanggulangan kegagalan *launching* pada *lifeboat*.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Review Penelitian Sebelumnya

Penelitian ini didukung dengan adanya penelitian yang relevan yang sudah pernah dilakukan sebelumnya yang berhubungan dengan cara menagatasi kegagalan *launching* pada *lifeboat* untuk menunjang keselamatan pelayaran berupa adanya kelengkapan alat keselamatan dan kondisi alat keselamatan yang berfungsi dengan baik, dokumen-dokumen dan jadwal perawan perlengkapan kapal. Berikut adalah penelitian yang relavan yang dapat membantu, menambah data dan informasi pada penelitian ini.

Menurut penelitian oleh Vega Hardiyati (2015) dengan judul “Keterampilan Dan Pengetahuan Dalam Merawat Alat Keselamatan (Sekoci Penolong) Untuk Menunjang Keselamatan *Crew* Di Atas Kapal” mendapatkan hasil bahwa keterampilan dan pengetahuan awak kapal berdampak positif dalam perawatan alat keselamatan *sekoci* penolong karena dapat meminimalisir kerugian saat keadaan darurat terjadi.

Menurut penelitian oleh Puji Sri Utami (2009) dengan judul “Mengoptimalkan Keterampilan Awak Kapal Dalam Latihan Sekoci Penolong” mendapatkan hasil bahwa diperlukan kesiapan personal atau awak kapal untuk melakukan latihan sesuai SOLAS 1974. Serta mengoptimalkan alat-alat keadaan darurat.

Menurut penelitian oleh Indra Laif Harahap (2009) dengan judul “Alat Alat Keselamatan Di Atas Kapal” mendapatkan hasil bahwa peran dan fungsi alat keselamatan berperan penting dalam mendukung suatu kapal dalam berlayar terutama jika kapal dalam menghadapi bahaya seperti kebakaran.

Persamaan dari penelitian di atas adalah sama-sama membahas tema yaitu alat-alat dan peralatan keselamatan. Perbedaannya adalah peneliti terdahulu melaksanakan penelitian di tempat yang berbeda.

2.2 Landasan Teori

Hal ini berisi tentang kajian teoritis dan konsep-konsep yang relevan pada penelitian seperti adanya penelitian terdahulu, menanggulangi kegagalan *launching* pada *lifeboat* dan apa saja yang terdapat didalamnya serta teori-teori pendukung lainnya dari berbagai sumber referensi yang ada

2.2.1 Pengertian Optimalisasi

Menurut Aresta Darmanto (2016) yaitu sebagai berikut:
Memiliki cakupan sama dengan pengertian "Optimasi yaitu suatu proses untuk mencapai hasil yang ideal atau optimasi (nilai efektif yang dapat di capai). Optimasi dapat diartikan sebagai suatu bentuk mengoptimalkan sesuatu hal yang sudah ada, ataupun merancang dan membuat sesuatu secara optimal".

2.2.2 *Lifeboat* (Sekoci Penolong)

Sekoci penolong merupakan sekoci yang dibangun dan dilengkapi berdasarkan ketentuan yang berlaku, termasuk jumlah penumpang yang boleh diangkut diatasnya (Noeralim, 2001). Sekoci atau perahu penyelamat adalah perahu tegar atau mengembang yang dirancang untuk menyelamatkan nyawa manusia jika terjadi masalah di laut. *Lifeboat* atau *sekoci* penolong merupakan alat keselamatan yang harus dalam keadaan siap digunakan karena oleh sebab itu *lifeboat* harus selalu mendapat perhatian dan dilakukan perawatan. Untuk *lifeboat* sendiri memiliki 3 jenis yang biasa digunakan diantaranya:

a. *Fully enclosed lifeboat* (sekoci tertutup penuh)

Kebanyakan digunakan pada kapal tanker dan kontainer. Sekoci tertutup penuh adalah sekoci paling populer yang digunakan pada kapal, karena mereka tertutup yang menyimpan dan melindungi *crew* kapal dari air laut, angin kencang dan cuaca buruk. Selain itu, integritas air ketat lebih tinggi pada jenis ini sekoci dan juga bisa mendapatkan kembali tegak sendiri jika terguling oleh gelombang. Seperti namanya, sekoci terbuka memiliki tanpa atap dan biasanya didorong oleh tenaga manual dengan menggunakan dayung untuk mendorong.

Kompresi motor bakar juga dapat diberikan untuk tujuan propulsi. Namun, sekoci terbuka menjadi usang sekarang karena norma-norma keselamatan yang ketat, tetapi masih kadang ditemukan di kapal tua. Sekoci terbuka tidak banyak membantu dalam hujan atau cuaca buruk dan kemungkinan masuknya air dalam tertinggi.

b. *Free fall lifeboat* (sekoci jatuh bebas)

Sekoci jatuh bebas hampir sama dengan sebuah sekoci tertutup penuh namun proses peluncurannya sama sekali berbeda. Mereka aerodinamis di alam dan dengan demikian perahu bisa menembus air tanpa merusak badan sekoci saat 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 di kapal. Tidak hanya perawatan *lifeboat* saja yang menjadi hal penting yang harus diperhatikan, prosedur penurunannya pun harus tahu dan masing-masing *crew* kapal sudah memiliki tugas yang tercantum di muster list kapal.

2.2.3 Keselamatan Pelayaran

termasuk upaya penanggulangan kecelakaan dan merupakan faktor utama lancarnya arus pelayaran dalam transportasi laut. Peraturan merupakan salah satu bentuk

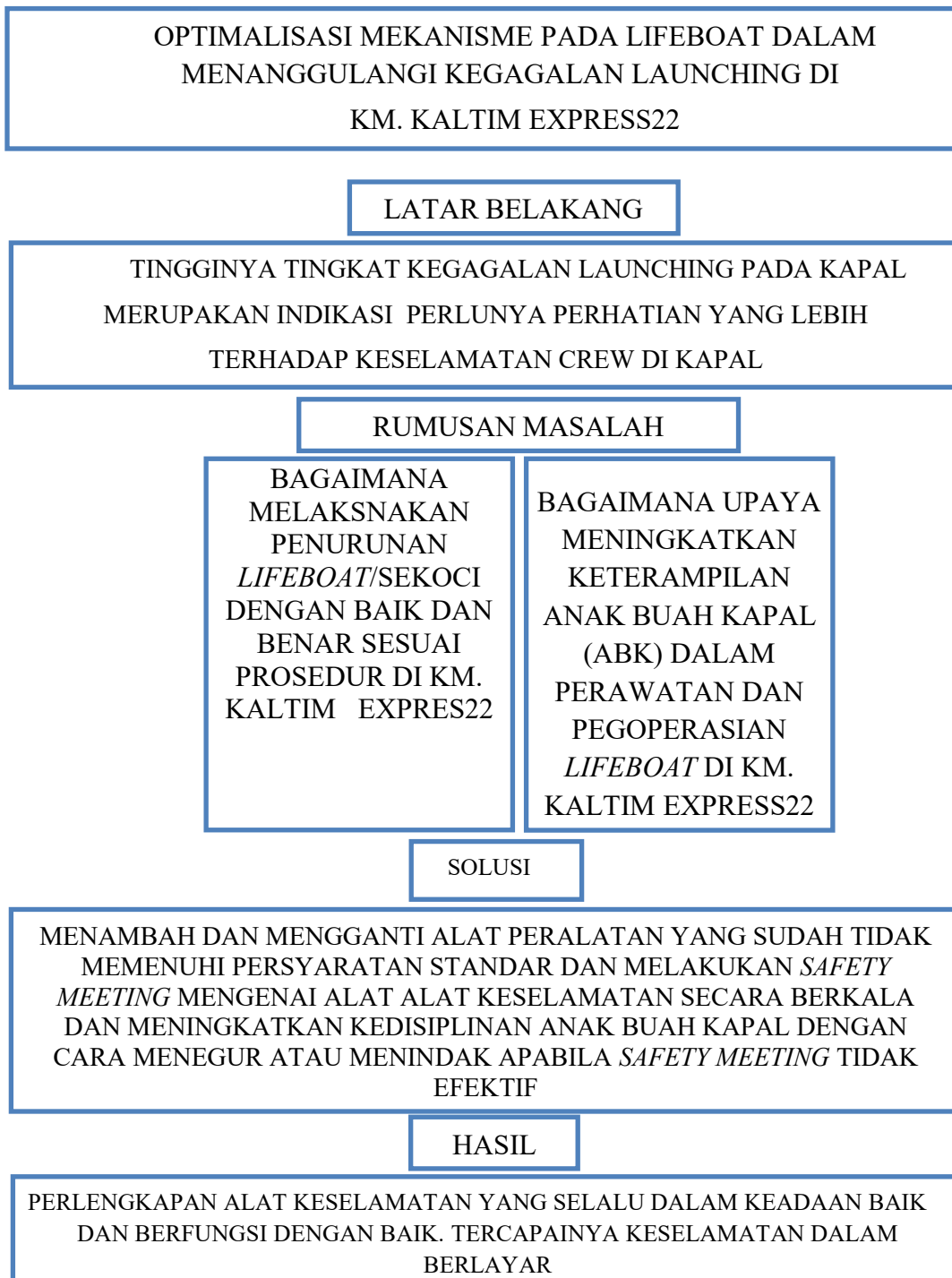
keputusan yang harus ditaati dan dilaksanakan. Peraturan yang menjelaskan tentang Keselamatan Pelayaran di Indonesia yaitu Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tentang Pelayaran (2008) Pasal 116 Ayat (1) “Keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim” dan Ayat (2) “Penyelenggaraan Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran Sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) dilaksanakan oleh Pemerintah” Keselamatan dan Keamanan Angkutan di Perairan dimaksud dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tentang Pelayaran (2008

2.2.4 Crew

adalah mereka yang tercantum dalam daftar bahari / siji awak kapal dan telah membuat perjanjian kerja laut dengan pengusaha kapal atau operator kapal untuk melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji. Crew ini terdiri dari nahkoda, perwira kapal dan anak buah kapal . Crew adalah semua personil yang bekerja dikapal, yang bertugas mengoperasikan dan memelihara kapal serta menjaga muatannya. Crew terdiri dari nahkoda dan ABK (anak buah kapal). Nahkoda adalah pemimpin umum diatas kapal, karena kapal merupakan suatu lingkungan khusus, maka

nahkoda diberikan kewenangan otonom. Nahkoda bertanggung jawab atas keselamatan kapal, ABK, muatan dan crew nya.

2.3 Kerangka Penelitian



Gambar 2.1 Kerangka Penelitian