

**EVALUASI PELAKSANAAN *DRILL*  
PADA KAPAL KMP. DLN MANDALIKA**



Diajukan dalam Rangka Penyelesaian  
Program Studi Diploma III Studi Nautika

**ANDER APIANSAH**

**NPM. 2201006**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III STUDI NAUTIKA  
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN  
PENYEBERANGAN PALEMBANG  
TAHUN 2025**

## **EVALUASI PELAKSANAAN *DRILL* PADA KAPAL KMP. DLN MANDALIKA**



Diajukan dalam Rangka Penyelesaian  
Program Studi Diploma III Studi Nautika

**ANDER APIANSAH**

**NPM. 2201006**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III STUDI NAUTIKA  
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN  
PENYEBERANGAN PALEMBANG  
TAHUN 2025**

**EVALUASI PELAKSANAAN DRILL  
PADA KMP. DLN MANDALIKA**

Disusun dan Diajukan Oleh:

ANDER APRIANSAH

NPM. 22 01 006

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KKW

Pada tanggal, **Agustus 2025**

Pengaji I



Paulina M Latuheru, S.SiT., M.M  
NIP. 19780611 200812 2 001

Menyetujui

Pengaji II



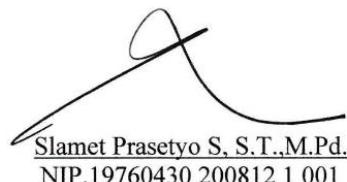
Oktrianti Diani, S.Pd., M.Pd  
NIP. 19841005 200912 2 004

Pengaji III



Sri Kelana, M.Pd  
NIP. 19821115 200912 1 004

Mengetahui  
Ketua Program Studi  
Diploma III Studi Nautika



Slamet Prasetyo S, S.T.,M.Pd.  
NIP.19760430 200812 1 001

**PERSETUJUAN SEMINAR  
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : Evaluasi Pelaksanaan *Drill*  
Pada Kapal KMP. DLN Mandalika  
Nama Taruna : Ander Apriansah  
NPM : 22 01 006  
Program Studi : D III Studi Nautika

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang, Agustus 2025  
Menyetujui

Pembimbing I



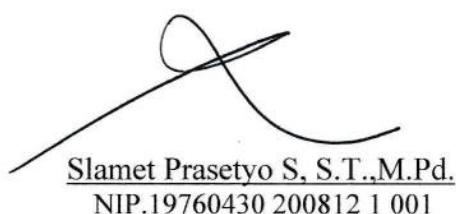
Dr. Ir. Andri Yulianto ,M.T.,IPM., M.Mar.E  
NIP. 19760718 199808 1 001

Pembimbing II



Elfita Agustini ,S.E.,M.M.  
NIP.19710817 199203 2 002

Mengetahui  
Ketua Program Studi Nautika  
Politeknik Transportasi SDP Palembang



Slamet Prasetyo S, S.T.,M.Pd.  
NIP.19760430 200812 1 001

## SURAT PERALIHAN HAK CIPTA

Yang bertandatangan di bawah ini :

Nama : Ander Apriansah

NPM : 2201006

Program Studi : Diploma III Studi Nautika

Adalah **Pihak I** selaku peneliti asli karya ilmiah yang berjudul “EVALUASI PELAKSANAAN DRILL PADA KAPAL KMP. DLN MANDALIKA ”, dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada :

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang

Alamat : Jl. Sabar Jaya No.116, Prajin, Banyuasin I

Kabupaten Banyuasin Provinsi Sumatera Selatan

Adalah **Pihak ke II** selaku pemegang hak cipta berupa laporan Tugas Akhir Taruna/I Program Studi Diploma III Studi Nautika selama batas waktu yang tidak ditentukan.

Demikian surat pengalihan hak ini kami buat, agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Palembang, 14 Agustus 2025

Pemegang Hak Cipta

(Politeknik Transportasi SDP Palembang)

Pencipta



(Ander Apriansah)  
NPM. 22 01 006

## **PERNYATAAN KEASLIAN**

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Ander Apriansah

Nomor Induk Mahasiswa : 22 01 006

Program Studi : Diploma III Sudi Nautika

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul :

### **EVALUASI PELAKSANAAN DRILL PADA KAPAL KMP. DLN MANDALIKA**

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KKW 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 Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.

Palembang, 14 Agustus 2025



(Ander Apriansah)

NPM. 22 01 006



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
BADAN LAYANAN UMUM**

**POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG**

Jl. Sabar Jaya No. 116  
Palembang 30763

Telp. : (0711) 753 7278  
Fax. : (0711) 753 7263

Email : kepegawaian@poltektranssdp-palembang.ac.id  
Website : www.poltektranssdp-palembang.ac.id



**SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIARISME  
Nomor : 77 / PD / 2025**

Tim Verifikator Smiliarity Karya Tulis Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang, menerangkan bahwa identitas berikut :

Nama : ANDER APRIANSAH  
NPM : 2201006  
Program Studi : D. III STUDI PERMESINAN KAPAL  
Judul Karya : EVALUASI PELAKSANAAN DRILL PADA KAPAL KMP.  
DLN MANDALIKA

Dinyatakan sudah memenuhi syarat dengan Uji Turnitin 22% sehingga memenuhi batas maksimal Plagiasi kurang dari 25% pada naskah karya tulis yang disusun. Surat keterangan ini digunakan sebagai prasyarat pengumpulan tugas akhir dan *Clearence Out* Wisuda.



"The Bridge Start Here"



## KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur saya panjatkan kepada Allah SWT, karena berkat Rahmat dan hidayah-Nya, penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir yang berjudul “EVALUASI PELAKSANAA DRILL PADA KMP. DLN MANDALIKA”. Shalawat serta Salam kepada nabi Muhammad SAW yang menjadi inspirasi dan teladan bagi umat manusia. Tugas Akhir ini ditulis dan diajukan sebagai salah satu persyaratan untuk memenuhi syarat menyelesaikan pendidikan Program Diploma III Studi Nautika di Politeknik Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang dan untuk memperoleh gelar Ahli Madya Transportasi dan Ahli Nautika Tingkat III.

Dalam penyusunan Tugas Akhir ini, penulis menyadari bahwa tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak dari masa perkuliahan sampai dengan penyusunan tugas akhir ini penulis mengucapkan terima kasih telah membantu sehingga Tugas Akhir ini dapat terselesaikan, antara lain kepada:

1. Sang pencipta, Allah SWT. yang senantiasa memberi karunia-Nya.
2. Keluarga tercinta yang selalu ada dan memberikan dukungan serta doa.
3. Bapak Dr. Ir. Eko Nugroho Widjatmoko, M.M., IPM., M.Mar.E selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
4. Ketua Program Studi Diploma III Studi Nautika Bapak Slamet Prasetyo Sturisno, S.T., M.Pd dan seluruh staf program studi yang telah membantu memberikan pembelajaran dari awal semester sampai akhir semester.
5. Bapak Dr. Ir. Andri Yulianto, M.T., IPM., M.Mar.E., sebagai pembimbing I dan Ibu Elfita Agustini, S.E, M.M sebagai pembimbing II yang telah memberikan bimbingan dan arahan langsung terhadap penulisan Tugas Akhir ini.
6. Dosen–dosen Program Studi Diploma III Studi Nautika yang telah memberikan pembelajaran dan pengetahuan dari awal semester sampai akhir.
7. Perusahaan PT. Damai Lautan Nusantara dan seluruh *crew* KMP. DLN MANDALIKA yang telah memberikan kesempatan untuk melaksanakan praktik laut.
8. Rekan-rekan Angkatan XXXIII yang telah membantu dan memberikan dukungan, moral dan semangat.
9. Semua pihak yang telah membantu dalam penulisan Tugas Akhir ini.

10. Terima kasih saya tujukan kepada ayah tercinta atas doa dan dukungannya yang tiada henti, serta untuk Almarhumah ibu yang selalu saya kenang dengan penuh cinta, semoga Allah SWT menempatkannya di tempat terbaik di sisi-Nya.

Penulis menyadari bahwa sepenuhnya bahwa Tugas Akhir ini masih jauh dari kata sempurna, oleh karena itu diharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk dapat menjadi perbaikan. Semoga Tugas Akhir ini bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya.

Palembang, 14 Agustus 2025

(Ander Apriansah)  
NPM. 22 01 006

## **EVALUASI PELAKSANAAN *DRILL* PADA KAPAL KMP. DLN MANDALIKA**

Ander Apriansah ( 2201006 )

Dibimbing Oleh : Dr. Ir. Andri Yulianto, M.T, IPM., M.Mar.E dan  
Elfita Agustini, S.E., M.M.

### **ABSTRAK**

Penelitian ini bertujuan mengevaluasi pelaksanaan *Drill* di atas kapal KMP. DLN Mandalika berdasarkan ketentuan SOLAS *Chapter III* tentang kesiapsiagaan darurat. Latar belakang penelitian ini didasarkan pada pentingnya latihan keselamatan seperti *Fire Drill* dan *Abandon Ship Drill* untuk menjamin kesiapan seluruh Awak kapal dalam menghadapi situasi darurat. Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan kualitatif melalui observasi, wawancara dengan Awak kapal, serta analisis dokumentasi pelaksanaan *Drill*.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan *drill* belum dilakukan secara rutin setiap minggu sebagaimana diatur dalam regulasi internasional dan sistem manajemen keselamatan perusahaan, dan masih ditemukan kekurangan dalam dokumentasi serta familiarisasi bagi Awak baru. Kesimpulannya, pelaksanaan latihan keselamatan di atas kapal masih perlu ditingkatkan, khususnya dalam hal konsistensi pelaksanaan, pencatatan kegiatan, serta pelatihan menyeluruh bagi seluruh Awak kapal agar sesuai dengan standar yang ditetapkan oleh SOLAS.

**Kata Kunci :** *Drill*, SOLAS *Chapter III*, Familiarisasi Awak Kapal.

## **EVALUATION OF THE IMPLEMENTATION OF DRILLS ON THE KMP. DLN MANDALIKA SHIP**

Ander Apriansah( 2201006 )

Supervised by : Dr. Ir. Andri Yulianto, M.T, IPM., M.Mar.E and  
Elfita Agustini, S.E., M.M.

### **Abstract**

This study aims to evaluated the implementation of Drills on board the KMP. DLN Mandalika, based on the provisions of SOLAS Chapter III concerning emergency preparedness. The background of this research was based on the importance of Drills such as Fire Drills and Abandon Ship Drills to ensure the readiness of all crew members in facing emergency situations. The research method used qualitative approach through observation, interviews with crew members, and analysis of Drill documentation.

The results of the study showed that safety drills have not been conducted regularly on a weekly basis as required by international regulations and the company's safety management system, and there were still shortcomings in documentation and familiarization for new crew members. In conclusion, the implementation of Safety Drills on board needs to be improved, particularly in terms of consistency, activity recording, and comprehensive training for all crew members in order to comply with the standards set by SOLAS.

**Keyword :** Drill, SOLAS Chapter III, Crew Familiarization.

## DAFTAR ISI

Halaman Judul	i
Halaman Pengesahan	ii
Halaman Persetujuan Seminar	iii
Halaman Surat Peralihan Hak Cipta	iv
Halaman Pernyataan Keaslian	v
Kata Pengantar	vi
Abstrak / <i>Abstract</i>	ix
Daftar Isi	xi
Daftar Gambar	xii
Daftar Tabel	xiii
Daftar Lampiran	xv
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Batasan Masalah	3
E. Manfaat Penelitian	3
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI</b>	<b>5</b>
A. Tinjauan Pustaka	5
B. Landasan Teori	6
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b>	<b>20</b>
A. Desain Penelitian	20
B. Teknik Pengumpulan Data	22
C. Teknik Analisis Data	22
<b>BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	<b>23</b>
A. Hasil Penelitian	23
B. Pembahasan	42
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN</b>	<b>46</b>
A. Kesimpulan	46
B. Saran	46
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	<b>48</b>
<b>LAMPIRAN</b>	<b>50</b>

## DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian	21
Gambar 4.1 Logo Perusahaan	23
Gambar 4.2 <i>Fireman's Outfit</i> Anjungan	29
Gambar 4.3 <i>Fire Hose</i> dan <i>Nozzle</i>	29
Gambar 4.4 APAR (Alat Pemadam Api Ringan)	30
Gambar 4. 5 <i>Fire Blanket</i>	30
Gambar 4. 6 EEBD	31
Gambar 4. 7 <i>Fire Alarm Button</i>	31
Gambar 4. 8 <i>Hydrant</i>	32
Gambar 4.9 <i>Life jacket</i>	32
Gambar 4. 10 <i>Immersion Suit</i>	33
Gambar 4.11 <i>Life buoy</i>	33
Gambar 4. 12 <i>Life Raft IRL</i>	34
Gambar 4. 13 <i>LifeBoat</i> dan <i>Davit System</i>	34
Gambar 4. 14 Familiarisasi Awak Kapal Baru	44
Gambar 4. 15 <i>Checklist</i> Familiarisasi Awak Kapal Baru	44

## DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 4. 1 <i>Crew List</i> KMP DLN Mandalika	24
Tabel 4. 2 Pergantian Awak Kapal	25
Tabel 4.3 Pelaksanaan <i>Fire Drill</i> 2024-2025	26
Tabel 4.4 Pelaksanaan <i>Abandon Ship Drill</i> 2024-2025	26
Tabel 4.5 Peran Keadaan Darurat Awak Kapal	27
Tabel 4. 6 Dokumen Pelaksanaan <i>Safety Drill</i>	39
Tabel 4. 7 Peralatan Pelaksanaan <i>Safety Drill</i>	40

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Surat Perizinan Berlayar	50
Lampiran 2. Surat Keterangan Masa Layar	51
Lampiran 3. <i>Sign On</i>	52
Lampiran 4. <i>Sign Off</i>	53
Lampiran 5. Kesamaan Foto Pada Laporan Bulanan	54
Lampiran 6 Prosedur <i>Safety Drill</i>	55
Lampiran 7. Daftar Hadir <i>Safety Drill</i>	57
Lampiran 8. Wawancara	58
Lampiran 9. Wawancara Mualim III Dan Bosun	58
Lampiran 10. <i>Ship Particular</i>	61
Lampiran 11. <i>Drill Report</i>	62
Lampiran 12. Daftar Inventaris KMP. DLN Mandalika	69
Lampiran 13. Jadwal Pelaksanaan <i>Safety Drill</i> Sesuai SMK Kapal	74
Lampiran 14. <i>Fire Control Plan</i>	75
Lampiran 15. Pelaksanaan <i>Safety Drill</i> KMP. DLN MANDALIKA	76
Lampiran 16. Data Rekapitulasi	80

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Transportasi laut khususnya kapal sangat dibutuhkan bagi Negara kepulauan seperti Indonesia. Transportasi laut dibutuhkan sebagai alat untuk mengangkut barang, mengangkut penumpang maupun kegiatan lepas pantai di perairan laut Indonesia (Aprilianto dkk.)

Semua individu yang menggunakan transportasi laut di seluruh dunia, terutama di Indonesia, umumnya sangat memprioritaskan keselamatan dan keamanan. Setelah itu, baru diutamakan faktor biaya yang terjangkau, kecepatan, ketepatan waktu, serta kenyamanan. Insiden seperti kapal tenggelam, terbakar, dan lainnya merupakan masalah-masalah yang relevan dengan keselamatan dan keamanan dalam transportasi laut (Hendrawan & Nusantara, 2019).

Seiring perkembangannya, angka kecelakaan kapal pun semakin meningkat. Kecelakaan kapal dapat terjadi pada saat berlayar, berlabuh, atau bongkar muat di pelabuhan. Banyak kecelakaan kapal disebabkan oleh kesalahan dan kecerobohan manusia, faktor alam, keadaan darurat dan faktor lainnya yang bisa menyebabkan terjadinya kecelakaan di atas kapal (FADEL, 2023).

Keadaan darurat, yang disebut krisis mengacu pada situasi atau peristiwa yang memerlukan respons dan tindakan yang cepat untuk menghadapi ancaman yang muncul. Keadaan darurat dapat terjadi karena berbagai alasan, termasuk bencana alam, kecelakaan, kebakaran, serangan teroris, atau situasi darurat lainnya. Ciri utama krisis adalah dapat mengancam kehidupan, keselamatan atau kesejahteraan individu atau kelompok yang terlibat. Dalam situasi darurat, waktu merupakan faktor kunci, karena diperlukan tindakan cepat dan tepat untuk mengurangi risiko dan kerugian.

Prosedur keselamatan yang dilakukan sudah diatur dalam SOLAS (*Safety Of Life At Sea*), ISM code (*International Safety Management Code*), guna melindungi Awak kapal dan mencegah resiko-resiko yang akan terjadi di atas kapal. Peraturan di atas juga berisi tentang standar prosedur mengenai latihan bagi Awak kapal (FADEL, 2023).

Namun, berdasarkan pengamatan awal di kapal KMP. DLN Mandalika, ditemukan adanya indikasi bahwa pelaksanaan *Fire Drill* dan *Abandon Ship Drill* belum sepenuhnya sesuai dengan ketentuan dalam SOLAS *Chapter III*, baik dari segi frekuensi pelaksanaan, partisipasi Awak kapal, hingga dokumentasi laporan *drill*. Kondisi ini dapat berdampak pada tingkat kesiapsiagaan dan keselamatan seluruh Awak serta penumpang kapal dalam kondisi darurat yang sebenarnya.

Oleh karena itu, evaluasi terhadap pelaksanaan *Fire Drill* dan *Abandon Ship Drill* menjadi penting untuk dilakukan, khususnya dalam melihat kesesuaian antara praktik yang dilakukan di atas kapal dengan standar internasional yang berlaku. Penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran nyata mengenai pelaksanaan *drill* di kapal KMP DLN Mandalika, mengidentifikasi kekurangan yang terjadi, serta memberikan rekomendasi perbaikan guna meningkatkan keselamatan pelayaran.

Salah satu metode yang digunakan dalam rangka mempersiapkan Awak kapal dalam menghadapi kebakaran adalah dengan melakukan latihan secara rutin, yang dikenal sebagai *drill*. *drill* latihan keadaan darurat adalah serangkaian latihan yang berkaitan dengan situasi darurat yang perlu dilaksanakan seefektif mungkin berdasarkan daftar keadaan darurat (*Muster List*) yang telah ditentukan di atas kapal yang mencakup *fire drill*, *abandon ship drill*, *man over board drill*, penanggulangan tumpahan minyak, pertolongan orang cidera di kapal, kapal tubrukan, kapal kandas, kerusakan mesin induk, kerusakan mesin kemudi dan kapal bocor, *drill* dilakukan secara rutin sesuai dengan masing-masing keadaan darurat

dan pada saat ada pergantian Awak kapal yang baru tersebut dapat memahami kewajiban dan tanggung jawab mereka dalam menangani keadaan darurat sesuai dengan *muster list*.

Berdasarkan uraian di atas penulis terdorong untuk mengambil judul dalam Kertas Kerja Wajib yaitu “Evaluasi Pelaksanaan *Drill* Pada Kapal KMP. DLN Mandalika”

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang diuraikan tentang pentingnya *Drill* bagi Awak kapal. Maka penulis mengidentifikasi pokok – pokok permasalahan yang dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Apakah Awak kapal baru pada KMP. DLN MANDALIKA diberikan familiarisasi saat menaiki kapal?
2. Bagaimana kesesuaian jadwal *Drill* yang dilakukan pada KMP. DLN MANDALIKA sesuai dengan SOLAS *Chapter III*?

## **C. Tujuan Penelitian**

Penelitian ini dilakukan dengan tujuan sebagai berikut:

1. Mengetahui Awak kapal baru pada KMP. DLN MANDALIKA diberikan familiarisasi saat menaiki kapal.
2. Mengetahui kesesuaian jadwal *Drill* yang dilakukan pada KMP. DLN MANDALIKA sesuai dengan SOLAS *Chapter III*.

## **D. Batasan Masalah**

Agar pokok pembahasan pada Tugas Akhir ini tidak menyimpang dan meluas dari pokok permasalahan maka diperlukan adanya batasan masalah dimana hanya membahas mengenai pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill*.

## **E. Manfaat Penelitian**

Secara teoritis manfaat penulisan Tugas Akhir ini adalah:

1. Bagi penulis
  - a. Dapat menambah wawasan serta pengetahuan mengenai *drill*.

- b. Memenuhi persyaratan kelulusan dari Program Diploma III Studi Nautika di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang dengan gelar Ahli Madya Transportasi (A.Md.Tra).
2. Bagi Lembaga Pendidikan (Poltektrans SDP Palembang)  
Diharapkan ini dapat bermanfaat untuk meningkatkan ilmu pengetahuan tentang pelatihan kebakaran dan meninggalkan kapal sehingga dapat meminimalisir kecelakaan di kapal KMP. DLN Mandalika.
3. Bagi pembaca  
Sebagai bahan informasi bagi pembaca tentang pelatihan kebakaran dan meninggalkan kapal sehingga dapat meminimalisir kecelakaan di kapal KMP. DLN Mandalika.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

#### A. Tinjauan Pustaka

##### 1. Penelitian Terdahulu

Dalam melakukan penelitian ini, penulis mengambil penelitian yang relevan agar hasil penelitian yang didapatkan lebih akurat, digunakan penelitian yang sama yang membahas tentang *fire drill* dan *abandon ship drill*.

No	Penulis	Judul	Hasil
1	(RAHMAN, 2022)	Analisis Pelaksanaan <i>drill</i> Guna Menunjang Keselamatan Awak Kapal Di Mv. Dk 02	Kemampuan Awak kapal dalam menggunakan alat keselamatan yang perlu dilakukan, yang menyebabkan penurunan keterampilan bahkan menjadi lupa akan pemakaian alat keselamatan yaitu karena penggunaan alat keselamatan yang hanya formalitas serta kurang memperhatikannya. Awak kapal terhadap pembagian tugas dalam setiap latihan. Cara melaksanakan <i>drill</i> agar berjalan sesuai Standar Operasional Prosedur yaitu dengan dilakukan sosialisasi dan pemahaman pada saat <i>safety meeting</i> maupun sebelum dilakukannya <i>drill</i> .
2	(Ante Sulu dkk., 2024)	Pelaksanaan <i>Safety Drill</i> Sesuai Aturan SOLAS Chapter III di KM Kendagha Nusantara 03	Pelaksanaan <i>Safety drill</i> yang telah dilaksanakan sudah sesuai Aturan SOLAS Chapter III namun masih ada kekurangan yang didapati yakni kurangnya pemahaman kru terhadap

			pelaksanaan <i>Safety drill</i> tersebut dan kurangnya perawatan alat keselamatan. Serta pentingnya kesadaran Awak kapal kapal untuk memahami tugas dan tanggung jawabnya dalam melaksanakan <i>Safety Drill</i> tersebut.
3	(Hartanto, 2021)	Pelaksanaan <i>safety induction</i> dan <i>fire drill</i> untuk mencegah kecelakaan kerja di kapal tb. entebe emerald 35 milik pt. mitrabahtera segara sejati	Kurang terlaksana dan belum maksimal karena <i>crew</i> kapal kurang disiplin dan juga tidak adanya sanksi terhadap <i>crew</i> kapal. Akibatnya terjadi kepanikan yang dialami <i>crew</i> dalam menghadapi keadaan darurat maka dari itu perlu adanya <i>safety induction</i> dan <i>drill</i> karena dapat meminimalisir kecelakaan kerja saat di kapal.

Sumber. Penelitian-Penelitian Terdahulu

## B. Landasan Teori

### 1. Landasan Teori

#### a. Landasan Hukum

Pelaksanaan *Fire Drill* dan *Abandon Ship Drill*, memiliki dasar hukum yang kuat yang bersumber dari regulasi internasional yang diterbitkan oleh *International Maritime Organization* (IMO). Salah satu instrumen hukum utama yang menjadi acuan dalam praktik keselamatan pelayaran adalah *International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS), yang merupakan konvensi keselamatan maritim paling penting dan diterapkan secara global oleh negara-negara anggota IMO.

Dalam konteks latihan keselamatan di atas kapal, SOLAS *Chapter III* secara tegas mengatur tentang *Life-Saving Appliances and Arrangements*, yang mencakup kewajiban

pelaksanaan latihan kebakaran dan latihan meninggalkan kapal secara rutin dan sistematis. Tujuan dari pengaturan ini adalah untuk memastikan bahwa seluruh Awak kapal memiliki kemampuan, kesiapan, dan koordinasi yang baik dalam menghadapi keadaan darurat yang sewaktu-waktu dapat terjadi selama pelayaran.

*SOLAS CHAPTER III REGULATION 19.3.2*

*Every crew member shall participate in at least one Abandon Ship Drill and one Fire Drill every month. The drills of the crew shall take place within 24 h of the ship leaving a port if more than 25% of the crew have not participated in abandon ship and Fire Drills on board that particular ship in the previous month. When a ship enters service for the first time, after modification of a major character or when a new crew is engaged, these drills shall be held before sailing. The Administration may accept other arrangements that are at least equivalent for those classes of ships for which this is impracticable.*

(IMO-SOLAS, 2020)

Maksudnya adalah setiap Awak kapal wajib mengikuti minimal satu latihan kebakaran dan satu latihan meninggalkan kapal setiap bulan, dan jika lebih dari 25% Awak belum pernah ikut latihan di kapal tersebut dalam sebulan terakhir, maka latihan wajib dilakukan dalam 24 jam setelah kapal berlayar, serta harus dilaksanakan sebelum keberangkatan jika kapal baru beroperasi, atau menggunakan Awak kapal baru, kecuali ada pengaturan setara yang disetujui oleh administrasi.

Namun, peneliti melaksanakan penelitian praktek laut pada kapal Ro-Ro *Passenger* dan regulasi yang berlaku adalah:

*SOLAS CHAPTER III REGULATION 30.2*

*On passenger ships, an Abandon Ship Drill and Fire Drill shall take place weekly. The entire crew need not be involved in*

*ever drill, but each crew member must participate in an Abandon Ship Drill and a Fire Drill each month as required in regulation 19.3.2 Passengers shall be strongly encouraged to attend these drills.*

(IMO-SOLAS, 2020)

Maksudnya adalah di kapal penumpang, latihan meninggalkan kapal (*Abandon Ship Drill*) dan latihan kebakaran (*Fire Drill*) wajib dilaksanakan setiap minggu untuk memastikan kesiapsiagaan Awak kapal dalam menghadapi keadaan darurat. Meskipun tidak seluruh Awak kapal diwajibkan ikut dalam setiap latihan, setiap anggota Awak kapal tetap harus berpartisipasi minimal satu kali dalam sebulan sesuai ketentuan dalam regulasi SOLAS 19.3.2. Selain itu, penumpang juga sangat dianjurkan untuk mengikuti latihan-latihan tersebut agar mereka memahami prosedur keselamatan dan evakuasi, meskipun keikutsertaan mereka bersifat sukarela. Ketentuan ini dirancang untuk meningkatkan keselamatan semua orang di atas kapal dengan memastikan bahwa seluruh Awak dan sebanyak mungkin penumpang memahami langkah-langkah yang harus diambil saat kondisi darurat terjadi.

Dengan adanya ketentuan tersebut, pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill* bukan hanya sebagai kegiatan rutin, tetapi merupakan kewajiban hukum internasional yang mengikat dan harus dipatuhi oleh semua jenis kapal niaga. Hal ini menunjukkan bahwa aspek keselamatan jiwa manusia di laut merupakan prioritas utama dalam regulasi pelayaran dunia, dan menjadi tanggung jawab kolektif dari seluruh Awak kapal untuk menjaga standar keselamatan yang ditetapkan.

#### b. Pengertian Evaluasi

Evaluasi adalah suatu alat atau prosedur yang digunakan untuk mengetahui dan mengukur sesuatu dalam suasana dengan cara dan aturan-aturan yang sudah ditentukan. Sedangkan

evaluasi program adalah aktivitas investigasi yang sistematis tentang sesuatu yang berharga dan bernilai dari suatu objek (Muryadi, 2017).

Evaluasi merupakan bagian dari proses pembelajaran yang secara keseluruhan tidak dapat dipisahkan dari kegiatan mengajar, melaksanakan evaluasi yang dilakukan dalam kegiatan pendidikan mempunyai arti yang sangat utama, karena evaluasi merupakan alat ukur atau proses untuk mengetahui tingkat pencapaian keberhasilan yang telah dicapai peserta didik atas bahan ajar atau materi-materi yang telah disampaikan, sehingga dengan adanya evaluasi maka tujuan dari pembelajaran akan terlihat secara akurat dan meyakinkan (Muryadi, 2017).

c. *Drill*

*Drill* adalah metode peningkatan kualitas sumber daya manusia di tempat kerja yang berfokus pada kegiatan pelatihan yang berulang dan berkelanjutan untuk memperoleh kemampuan maupun keterampilan tertentu (BAHANA, 2022).

Dalam dunia pelayaran, *drill* atau latihan keselamatan merupakan serangkaian kegiatan yang dirancang untuk melatih dan memastikan kesiapsiagaan seluruh Awak kapal dalam menghadapi keadaan darurat di laut, seperti kebakaran (*fire*) atau kondisi harus meninggalkan kapal (*abandon ship*). Kegiatan ini sangat penting karena situasi darurat dapat terjadi kapan saja dan di mana saja, tanpa adanya tanda-tanda terlebih dahulu. Latihan ini tidak hanya bersifat formalitas semata, tetapi bertujuan membangun kecepatan, koordinasi, dan keterampilan kru dalam menyelamatkan diri dan penumpang secara efektif.

Organisasi Maritim Internasional (IMO) melalui Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS), telah menetapkan kewajiban pelaksanaan *drill* sebagai bagian dari sistem manajemen keselamatan kapal.

*Chapter III SOLAS* secara khusus mengatur tentang peralatan dan pengaturan penyelamatan jiwa (*life-saving appliances and arrangements*), serta memberikan pedoman dan persyaratan tentang pelaksanaan berbagai jenis *drill* secara periodik.

1) Jadwal Pelaksanaan *Safety Fire Drill* dan *Abandon Ship Drill* Menurut SOLAS

Berdasarkan ketentuan dalam SOLAS *Chapter III Regulation 30.2* pelaksanaan latihan keselamatan seperti *fire drill* dan *abandon ship drill* diwajibkan dilakukan secara rutin setiap minggu di kapal penumpang. Latihan ini bertujuan untuk memastikan bahwa seluruh Awak kapal memahami tugas dan tanggung jawab mereka selama keadaan darurat, serta terbiasa dengan prosedur penyelamatan yang telah ditentukan. Frekuensi latihan yang dilakukan secara mingguan ini sangat penting untuk menjaga tingkat kesiapsiagaan Awak kapal dalam menghadapi potensi kebakaran maupun perintah meninggalkan kapal yang sewaktu-waktu dapat terjadi.

a) *Fire Drill* (Latihan Kebakaran)

*Fire Drill* atau latihan kebakaran merupakan bagian dari prosedur keselamatan yang wajib dilakukan secara rutin di atas kapal untuk melatih kesiapan dan keterampilan Awak kapal dalam menghadapi bahaya kebakaran. Menurut ketentuan dalam SOLAS disebutkan bahwa pada kapal penumpang, termasuk kapal feri atau Ro-Ro *Passenger*, latihan kebakaran (*fire drill*).

Regulasi ini diberlakukan karena kebakaran di atas kapal merupakan salah satu ancaman paling serius, terutama mengingat keterbatasan ruang, bahan mudah terbakar, dan sulitnya mendapatkan bantuan eksternal secara cepat ketika kapal berada di tengah laut. Oleh

karena itu, latihan ini tidak hanya bersifat formalitas, melainkan merupakan sarana utama dalam membangun kesiapsiagaan taktis dan mental Awak kapal.

Dalam pelaksanaan *weekly Fire Drill*, kegiatan yang harus dilakukan meliputi:

- (1) Simulasi kebakaran di area tertentu di kapal, baik di ruang akomodasi, ruang mesin, atau ruang kargo.
- (2) Aktivasi alarm kebakaran untuk menguji sistem peringatan dini di seluruh kapal.
- (3) Penggerahan tim pemadam kebakaran kapal (*fire squad*) sesuai struktur organisasi darurat.
- (4) Pemakaian dan pemeriksaan peralatan pemadam seperti *fire extinguisher*, *fire hydrant*, dan selang pemadam.
- (5) Pemakaian alat pelindung pernapasan seperti SCBA (*Self-Contained Breathing Apparatus*).
- (6) Komunikasi antar pos kebakaran untuk melatih koordinasi dan pelaporan selama simulasi berlangsung.
- (7) Peninjauan kembali prosedur pemadaman, evakuasi, dan penyelamatan korban jika ada.

Latihan ini juga menjadi momen untuk mengevaluasi kondisi alat pemadam kebakaran, memastikan tidak ada alat yang rusak atau tidak berfungsi. Selain itu, keterlibatan aktif seluruh Awak kapal, termasuk yang baru naik, sangat ditekankan. Awak kapal baru yang belum mengikuti latihan sebelumnya wajib mendapatkan familiarisasi keselamatan sebelum ikut *fire drill*.

Dokumentasi pelaksanaan *fire drill* juga sangat penting. Setiap pelaksanaan *fire drill* harus dicatat lengkap dengan tanggal pelaksanaan, personel yang terlibat, jenis

latihan, lokasi latihan, serta evaluasi terhadap hasil pelaksanaan. Ketidaksesuaian, kendala teknis, atau kekurangan prosedural yang ditemukan saat latihan harus dicatat dan segera ditindaklanjuti sebagai bentuk perbaikan berkelanjutan dalam sistem manajemen keselamatan kapal.

Pelaksanaan *fire drill* setiap minggu, khususnya bagi kapal penumpang, merupakan bentuk kepatuhan terhadap regulasi internasional dan komitmen terhadap perlindungan keselamatan jiwa. Kedisiplinan dalam melaksanakan *fire drill* ini tidak hanya akan mengurangi risiko saat terjadi insiden nyata, tetapi juga menunjukkan bahwa operator kapal memiliki budaya keselamatan yang kuat dan bertanggung jawab secara hukum dan moral.

b) *Abandon Ship* (Latihan Meninggalkan Kapal)

*Abandon Ship Drill*, atau latihan meninggalkan kapal, merupakan salah satu bentuk latihan keselamatan yang paling krusial dalam operasional pelayaran. Latihan ini bertujuan untuk melatih kesiapan kru kapal dalam menghadapi situasi darurat yang mengharuskan seluruh personel meninggalkan kapal dan menggunakan alat penyelamat seperti *lifeboat* (sekoci) SOLAS 2020, secara tegas mewajibkan bahwa pada kapal penumpang, *abandon ship drill* harus dilaksanakan setidaknya sekali dalam setiap minggu, terutama ketika kapal membawa penumpang.

Ketentuan ini ditetapkan karena dalam situasi darurat seperti tabrakan, kebakaran hebat, kerusakan struktural, atau ancaman tenggelam, proses evakuasi yang tidak terkoordinasi dapat menyebabkan kekacauan, keterlambatan, bahkan korban jiwa. Oleh karena itu, latihan rutin menjadi sangat penting agar

seluruh *crew* kapal memiliki pemahaman yang menyeluruh mengenai prosedur evakuasi dan penggunaan peralatan penyelamat jiwa.

Dalam pelaksanaan *abandon ship drill* mingguan, terdapat beberapa komponen penting yang harus dilaksanakan, antara lain:

- (1) Pemberian tanda darurat, yaitu melalui alarm atau pengumuman sistem komunikasi umum, yang menandakan dimulainya latihan evakuasi.
- (2) Seluruh Awak kapal wajib menuju *muster station* (tempat berkumpul) masing-masing dengan membawa dan mengenakan *life jacket*.
- (3) Pemeriksaan daftar kehadiran *crew* untuk memastikan tidak ada personel yang tertinggal.
- (4) Simulasi evakuasi menuju *lifeboat* termasuk pengoperasian alat penyelamat jiwa, tanpa harus menurunkan ke laut setiap saat, kecuali untuk pelatihan berkala yang lebih besar.
- (5) Pengujian komunikasi darurat antara pos-pos evakuasi dan pusat komando kapal.
- (6) Pemeriksaan terhadap peralatan penyelamatan, seperti sekoci, rakit, peralatan penunjuk lokasi (EPIRB, SART), dan perlengkapan lainnya.

Berdasarkan ketentuan, sekoci (*lifeboat*) harus diturunkan ke air dan diuji secara langsung minimal setiap tiga bulan sekali, termasuk latihan manuver oleh personel yang ditunjuk. Hal ini bertujuan agar Awak kapal benar-benar memahami proses peluncuran sekoci, pengaktifan sistem navigasi darurat, dan penggunaan alat bantu lainnya secara nyata, bukan hanya secara teoritis.

*Abandon Ship Drill* juga menjadi sarana evaluasi terhadap fungsi dan kesiapan peralatan penyelamatan jiwa. Petugas wajib memastikan bahwa lifeboat dan perlengkapannya berada dalam kondisi baik, tidak rusak, dan siap digunakan kapan pun dibutuhkan. Latihan ini juga menjadi kesempatan untuk menilai pemahaman Awak kapal terhadap tanggung jawab masing-masing sebagaimana tertulis dalam *muster list*.

Pelaksanaan *abandon ship drill* ini harus tercatat secara lengkap dalam *logbook* keselamatan kapal, termasuk tanggal, waktu, nama personel yang terlibat, jenis peralatan yang digunakan, dan catatan evaluasi *abandon ship drill*. Temuan selama *abandon ship drill* dapat menjadi dasar untuk perbaikan dan penguatan prosedur keselamatan kapal di masa mendatang.

Dengan melaksanakan *abandon ship drill* secara konsisten dan sesuai jadwal mingguan sebagaimana diatur dalam SOLAS 2020, kapal tidak hanya memenuhi persyaratan internasional, tetapi juga secara nyata membangun budaya keselamatan maritim yang tangguh, yang menjadi fondasi utama dalam pelayaran modern.

## 2) Peralatan *Fire Drill* dan *Abandon Ship Drill*

Berikut adalah alat-alat yang digunakan dalam *fire drill* dan *abandon ship drill* di atas kapal, sesuai dengan ketentuan SOLAS Chapter III:

- a) *Fire Drill* (Latihan Kebakaran)
  - (1) *Fireman's Outfit* (Pakaian pemadam kebakaran)
  - (2) *SCBA (Self Contained Breathing Apparatus)*
  - (3) *Fire Hose dan Nozzle*
  - (4) *Fire Extinguisher (APAR)*
  - (5) *Fire Blanket*

- (6) *Emergency Escape Breathing Device (EEBD)*
- (7) *Alarm kebakaran dan Fire detector*
- (8) *Hydrant kapal*
- b) *Abandon Ship Drill* (Latihan Meninggalkan Kapal)
  - (1) *Life jacket* (Jakets pelampung)
  - (2) *Immersion Suit* (Pakaian bertahan di laut dingin)
  - (3) *Life Buoy* (Pelampung cincin)
  - (4) *Life Raft* (Rakit penyelamat)
  - (5) *Lifeboat & Davit system*
  - (6) *Distress Signal* (Sinyal darurat) seperti *rocket*, *parachute flare*, *hand flare*, *smoke signal*

Semua peralatan ini digunakan untuk latihan keselamatan agar seluruh Awak kapal siap menghadapi situasi darurat di laut. Peralatan harus dalam kondisi baik dan dicek secara berkala.

d. Awak Kapal

Awak kapal adalah aset utama suatu perusahaan yang menjadi perencana dan pelaku aktif dari setiap aktivitas perusahaan (Purnomo, 2019). Awak kapal mempunyai pikiran, dorongan perasaan, keinginan, kebutuhan status, latar belakang pendidikan, usia dan jenis kelamin yang heterogen yang dibawa ke dalam perusahaan. Awak kapal bukan mesin, uang, dan material yang sifatnya pasif dan dapat dikuasai serta diatur sepenuhnya dalam mendukung tercapainya tujuan organisasi, Awak kapal berfungsi untuk mengoperasikan peralatan, melakukan tugas dan tanggung jawabnya sesuai dengan *job description*.

e. Familiarisasi Awak Kapal Baru

Familiarisasi adalah proses pengenalan kapal, tugas, dan Awak kapal, yang harus dilalui setiap pelaut saat bergabung dengan kapal. Ini termasuk pengenalan sistem dan peralatan

kapal, prosedur darurat, dan prosedur yang dijelaskan dalam Sistem Manajemen Keselamatan Kapal – manual SMS (Ante Sulu et al., 2024).

f. Dokumen Pada Saat Melaksanakan *Fire Drill* dan *Abandon Ship Drill*

Pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill* di atas kapal wajib didukung dengan dokumentasi yang lengkap sebagai bukti pelatihan telah dilakukan sesuai prosedur. Dokumen-dokumen ini mencakup laporan kegiatan, daftar hadir Awak kapal, *checklist* pelaksanaan, serta dokumentasi visual. Keberadaan dokumen tersebut penting untuk memenuhi standar keselamatan internasional seperti SOLAS.

g. Keadaan Darurat

Keadaan darurat adalah kerusakan atau gangguan alam ketika orang harus meninggalkan kapal dengan menggunakan alat-alat penolong yang terdapat dikapal, secara langsung maupun harus terjun suatu keadaan dimana kapal mengalami musibah, selain alat-alat pemadam kebakaran sangat diperlukan untuk menunjang keselamatan suatu operasi kapal, dan harus memenuhi ketentuan – ketentuan yang berlaku untuk menjamin keselamatan kapal, pencegahan terjadi nya kebakaran diatas kapal atau menghindari kerusakan lingkungan khususnya perairan dan harta benda (Wibowo S, 2021).

Berbagai jenis keadaan darurat yang sering terjadi diatas kapal dan harus diperhatikan oleh Awak kapal kapal, yaitu:

1. *Fire* (Kebakaran)

Kebakaran merupakan sesuatu bencana yang disebabkan oleh api atau pembakaran tidak sesuai prosedur yang dapat membahayakan nyawa manusia, bangunan atau ekologi yang bisa terjadi secara sengaja ataupun tidak sengaja (Sanjoto et al., 2019).

Kebakaran yang terjadi diatas kapal yang disebabkan karena terjadinya api di tempat-tempat yang rawan seperti dapur dan tempat yang terdapat kelistrikan di sekitarnya. Kebakaran mempunyai tingkat kecenderungan membahayakan keselamatan jiwa dan merugikan manusia.

#### 2. *Collision* (Tubrukan)

Tubrukan merupakan pertemuan antara dua benda dalam sesuatu peristiwa, dimana dalam tubrukan kapal dapat menimbulkan terbentuknya deformasi sampai robeknya lambung kapal. Tubrukan kapal merupakan peristiwa yang sangat merusak bagi kapal dan lingkungan sekitar. Dengan sering terjadinya tubrukan kapal di perairan Indonesia, maka perlu dilakukan penelitian yang bertujuan memprediksi kerusakan kapal akibat tubrukan tersebut (Sanjoto et al., 2019).

#### 3. *Grounding* (Kandas)

Kandas adalah suatu keadaan darurat kapal yang disebabkan karena kandasnya suatu kapal pada dasar perairan baik secara sengaja ataupun tidak sengaja sehingga dapat membahayakan keselamatan jiwa manusia, harta benda dan lingkungan (Putra, 2020).

#### 4. *Floating* (Kebocoran)

Kebocoran merupakan situasi darurat yang terjadi karena adanya kebocoran pada suatu bagian terutama lambung kapal yang ketahanan bagian tersebut tidak sebanding dengan tekanan air di sekitar kapal tersebut sehingga memiliki kecenderungan membahayakan crew diatas kapal.

#### 5. *Man Overboard*

*Man Over Board* (MOB) atau orang yang jatuh ke laut adalah salah satu keadaan darurat yang masih sering terjadi

diatas kapal, seorang penumpang atau Awak kapal jatuh ke laut (Kusumartono et al., 2020).

Situasi ini sangat berbahaya jika terjadi di tengah lautan atau di perairan dingin karena hipotermia yang dapat menyebabkan ketidaksadaran dan kematian dalam beberapa menit saja.

#### h. Faktor Utama Penyebab Keadaan Darurat

Kecelakaan kapal berdasarkan faktor penyebab dapat dibedakan atas 3 yaitu karena faktor alam (*force majeur*), faktor kelalaian manusia (*human error factor*) dan karena faktor lainnya (*others factor*) (Rahman et al., 2017).

#### i. Isyarat Tanda Bahaya di Atas Kapal

Dalam setiap pelaksanaan latihan keselamatan di kapal, isyarat bunyi memiliki peran penting sebagai bentuk komunikasi awal untuk memberi tanda kepada seluruh Awak kapal terkait jenis keadaan darurat yang sedang disimulasikan. Isyarat bunyi ini harus dikenali dan dipahami oleh seluruh kru, karena merupakan langkah pertama dalam sistem respons darurat. Dalam pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill*, penggunaan isyarat bunyi tertentu telah diatur secara internasional guna memastikan seluruh personel kapal dapat segera menuju *muster station* dan melaksanakan tugas sesuai prosedur yang berlaku.

##### 1) Isyarat Kebakaran

Isyarat kebakaran berbunyi satu tiup pendek dan satu tiup panjang secara kontinu selama 10 detik atau lebih.

##### 2) Isyarat *Abandon Ship*

Isyarat berkumpul untuk meninggalkan kapal adalah 7 (tujuh) tiup pendek diikuti 1 (satu) tiup Panjang.

3) Isyarat *Man Over Board*

Isyarat orang jatuh ke laut adalah suling Panjang berulang – ulang dan pengumuman “*Man overboard, portside/starboard side*”.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Desain Penelitian**

##### **1. Waktu dan Lokasi Penelitian**

Data dan informasi yang relevan dengan topik penelitian ini diperoleh melalui penelitian selama satu tahun saat penulis melaksanakan praktek laut (PRALA) dimulai pada tanggal 25 Juni 2024 sampai dengan tanggal 01 Juli 2025. Penelitian tersebut dilakukan di atas KMP. DLN MANDALIKA selama masa praktek laut (PRALA) lintas Surabaya - Balikpapan.

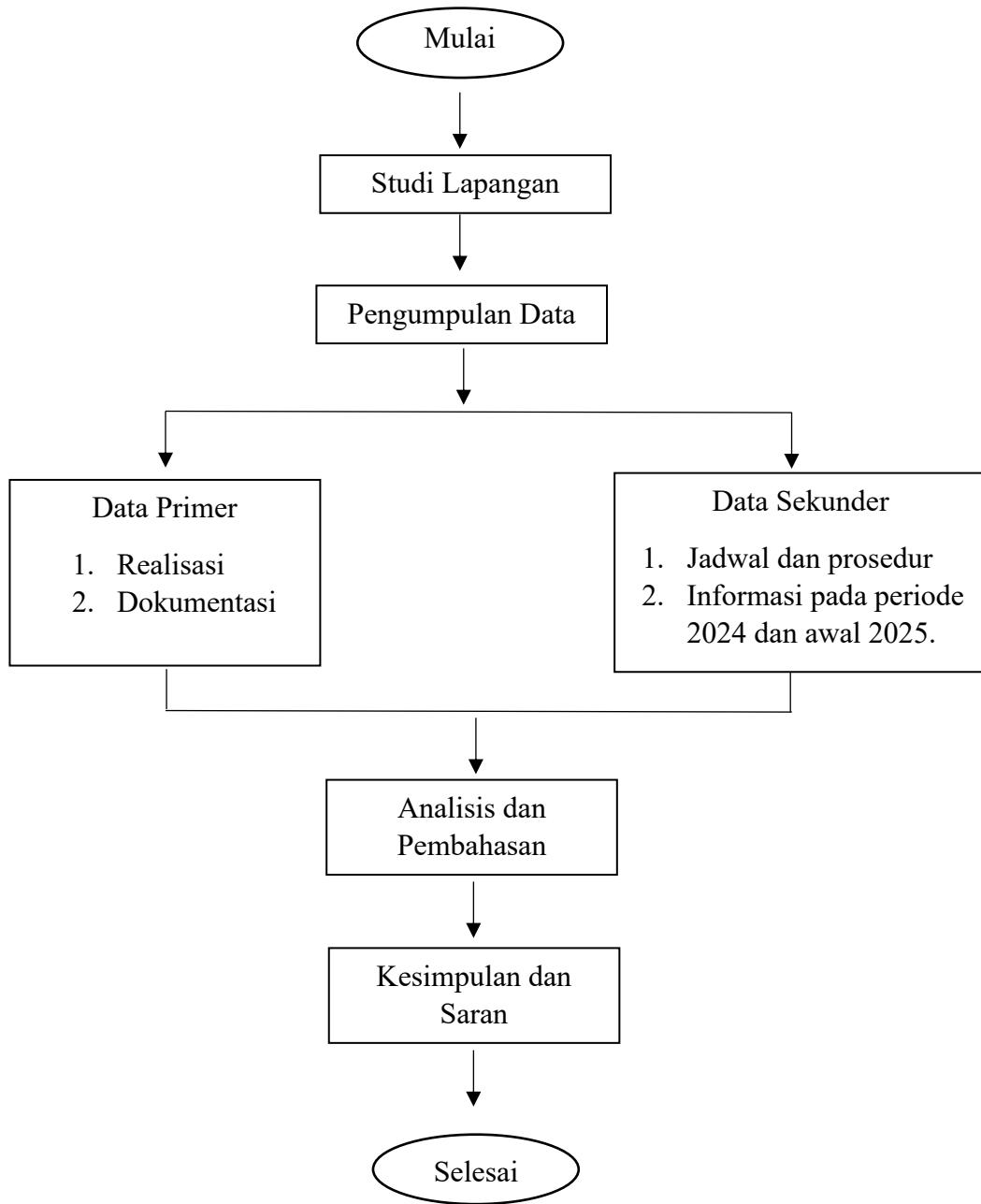
##### **2. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian yang dilakukan adalah penelitian kualitatif yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis. Proses dan makna ditekankan dalam penelitian jenis ini dengan landasan teori yang dijadikan pedoman agar fokus penelitian sesuai dengan fakta di lapangan.

##### **3. Instrumen Penelitian**

Instrumen penelitian adalah alat atau perangkat yang digunakan peneliti untuk mengumpulkan data guna memudahkan pekerjaannya dan meningkatkan hasil dalam arti lebih akurat, lengkap dan sistematis, sehingga lebih mudah dalam pengolahannya. Dan instrumen penelitian ini adalah realisasi dan dokumentasi.

#### 4. Bagan Alir Penelitian



Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian

## **B. Teknik Pengumpulan Data**

### 1. Data Primer

Data primer adalah data yang peneliti peroleh langsung dari sumber aslinya. Data primer pada penelitian ini berupa :

- a. Realisasi pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill*.
- b. Dokumentasi pelaksanaan dan peralatan *fire drill* dan *abandon ship drill* dengan menggunakan kamera digital.

### 2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang dikumpulkan dan diolah oleh pihak lain. Data sekunder pada penelitian ini dapat berupa:

- a. Jadwal dan prosedur pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill*.
- b. Informasi pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill*. pada periode 2024 dan awal 2025 melalui laporan KMP. DLN MANDALIKA.

## **C. Teknik Analisis Data**

Metode analisis yang digunakan dalam penyusunan tugas akhir ini adalah metode deskriptif kualitatif. Dalam hal ini penulis memberikan gambaran permasalahan kapal, kemudian materi berupa data dikumpulkan baik informasi teoritis maupun informasi yang ada, kemudian data tersebut diolah dan diorganisasikan secara sistematis. sehingga langkah-langkah pengolahan dapat terlaksana dan pada akhirnya sesuai dengan tindakan pemeliharaan dan perbaikan dapat ditemukan solusi permasalahannya.

Data pada penelitian ini akan disajikan secara deskriptif berupa tabel tingkat kesesuaian antara jadwal dan pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill* diatas KMP. DLN MANDALIKA. Dari tabel tersebut akan dapat dilihat tingkat kepatuhan kapal KMP. DLN MANDALIKA terhadap pemenuhan aturan pelaksanaan jadwal *fire drill* dan *abandon ship drill*.

## **BAB IV**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Hasil Penelitian**

##### **1. Penyajian Data**

###### **a. Data Perusahaan dan Kapal**

Kapal ini dimiliki oleh perusahaan PT. Damai Lautan Nusantara. Perusahaan ini terletak di Surabaya. Perusahaan DLN baru memiliki 4 kapal yaitu KMP. DLN Oasis, KMP. DLN Batu Layar, KMP DLN Nusantara DAN KMP DLN Mandalika. Perusahaan ini tidak lain tujuannya adalah untuk kelancaran penyeberangan pengangkutan kendaraan dan orang terutama dibidang transportasi laut, dan juga memudahkan sebagian orang untuk menyeberang, kapal ini beroperasi pada Surabaya-Balikpapan dan Surabaya-Lombok.



Gambar 4.1 Logo Perusahaan

Tempat penelitian dilakukan pada KMP. DLN Mandalika, yang merupakan jenis kapal Ro-Ro *Pasenger*. Dengan rute pelayaran Surabaya-Balikpapan dengan jarak tempuh 477,1 NM. Peneliti melakukan penelitian dalam perjalanan dari Surabaya-Balikpapan dimulai pada tanggal 25 Juni 2024 sampai 01 Juli 2025. KMP. DLN Mandalika memiliki 2 *Main Engine* (NINGBO DN8330ZC 3310 KW – 620 Rpm), 4 *Auxiliary Engine* (NINGBO CFJ300Z-W02A 330 KW – 1000 Rpm), terlampir *ship particular* tempat peneliti melakukan penelitian.

## 1) Awak Kapal

Di atas kapal KMP. DLN Mandalika memiliki 31 Awak kapal termasuk Nakhoda. Awak kapal terdiri dari 5 orang *Deck Officer* termasuk Nakhoda, 6 orang *Engineer* termasuk KKM, 1 orang Bosun, 3 orang Kelasi, 4 orang Juru mudi, 4 orang *Oiler*, 1 orang Koki, 5 orang *Deck Cadet* dan 2 orang *Engine Cadet*.

Tabel 4. 1 *Crew List* KMP DLN Mandalika

No	Nama	Jabatan
1	APRIZAL	NAKHODA
2	YULI EKO ARIYANTO	MUALIM I
3	ALDAN FIRMAN CS	MUALIM II
4	ANDI TRI HANDOYO	MUALIM III
5	ACHMAD FAIZAL HAFIZ	MUALIM IV
6	JOKO SUSENO	KKM
7	BUDI SULISTIYO	MASINIS I
8	ALI IMRON TRI. W	MASINIS II
9	THONY HARDIYANTO	MASINIS III
10	PURNOMO	MASINIS IV
11	DANI EKA KURNIYAWAN	MASINIS IV JR
12	SUKIMIN	BOSUN
13	ANGGA NOVIYANTO R	JURU MUDI
14	LATIF ANGSORI	JURU MUDI
15	ARGA BIMANTARA A. P.	JURU MUDI
16	SONNY IRAWAN	JURU MU DI
17	TANTIO ALUN P.	<i>OILER</i>
18	TANTOWI JOHARI	<i>OILER</i>
19	ACHMAD RIZKY S.	<i>OILER</i>
20	KIKI ARISANDI	<i>OILER</i>
21	MOHAMMAD FADLIL	KELASI I
22	MOCH. AGAM ARDIANSYA	KELAS II
23	AMAR WIJAYANTO	KELASI III
24	SUDIYONO	KOKI 1
25	ZUBAIR IBRAHIM	KADET DECK
26	ANDER APRIANSAH	KADET DECK
27	M. TAUFIK HARMANSYAH	KADET DECK
28	M. HILMI SYARIF FARHAN	KADET DECK
29	HELGA ADRETA W	KADET DECK
30	IKRAL PAUDI	KADET MESIN
31	NAUFHAL FAISHAL AFIF	KADET MESIN

Sumber. Dokumen Kapal KMP.DLN Mandalika

### b. Data Hasil Observasi

Observasi dilakukan secara langsung di atas kapal KMP. DLN Mandalika selama pelayaran berlangsung. Metode yang digunakan adalah pengamatan langsung terhadap aktivitas Awak kapal, terutama dalam pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill*. Selama proses observasi, peneliti mencatat berbagai fakta yang terjadi di lapangan, termasuk keterlibatan Awak kapal, kesiapan alat keselamatan, serta cara pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill* yang berlangsung. Pengamatan ini dilakukan dengan memperhatikan kondisi nyata tanpa intervensi terhadap proses yang sedang berlangsung.

Hasil observasi ini kemudian dianalisis dan dibandingkan dengan data yang diperoleh melalui wawancara terhadap beberapa Awak kapal dan Perwira, serta dokumentasi berupa *report drill*, foto kegiatan, dan jadwal resmi pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill*. Dengan menggabungkan ketiga metode ini — observasi, wawancara, dan dokumentasi — maka diperoleh gambaran yang lebih menyeluruh mengenai kondisi sebenarnya di atas kapal, khususnya terkait pelaksanaan prosedur keselamatan sesuai dengan ketentuan SOLAS dan regulasi perusahaan pelayaran.

Tabel 4. 2 Pergantian Awak Kapal

No	Nama	Jabatan
1	Ander Apriansah	<i>Cadet Deck</i>
2	M. Taufik Harmansyah	<i>Cadet Deck</i>
3	M. Hilmi Syarif Farhan	<i>Cadet Deck</i>
4	Helga Adreta W	<i>Cadet Deck</i>
5	Achmad Faisal Hafiz	Mualim IV

Tabel 4.3 Pelaksanaan *Fire Drill* 2024-2025

No	Bulan	Minggu 1	Minggu 2	Minggu 3	Minggu 4
1	Juli	X	X	X	✓ (29/07/2024)
2	Agustus	X	X	X	✓ (27/08/2024)
3	September	X	X	X	X
4	Oktober	X	X	X	X
5	November	X	X	X	X
6	Desember	X	X	X	✓ (15/12/2024)
7	Januari	X	X	X	✓ (25/01/2025)
8	Februari	X	X	X	X
9	Maret	X	X	X	✓ (29/03/2025)
10	April	X	X	X	X
11	Mei	X	X	X	X
12	Juni	X	X	X	X

Tabel 4.4 Pelaksanaan *Abandon Ship Drill* 2024-2025

No	Bulan	Minggu 1	Minggu 2	Minggu 3	Minggu 4
1	Juli	X	X	X	✓ (29/07/2024)
2	Agustus	X	X	X	✓ (27/08/2024)
3	September	X	X	X	X
4	Oktober	X	X	X	X
5	November	X	X	X	X
6	Desember	X	X	X	✓ (15/12/2024)
7	Januari	X	X	X	✓ (25/01/2025)
8	Februari	X	X	X	X
9	Maret	X	X	X	✓ (29/03/2025)
10	April	X	X	X	X
11	Mei	X	X	X	X
12	Juni	X	X	X	X

Tabel 4.5 Peran Keadaan Darurat Awak Kapal

Jabatan	Meninggalkan Kapal	Pemadaman Kebakaran
Nakhoda	Berada di sekoci No.1 sebagai pimpinan.	Komando umum.
Mualim 1	Pengawas penurunan sekoci, ILR, tangga darurat kanan. Berada di sekoci No.2 sebagai pimpinan.	Memimpin pemadaman kebakaran di lapangan ( <i>deck/mesin</i> ).
Mualim 2	Membantu Nakhoda di anjungan, mengibarkan bendera isyarat A & C. Berada di ILR No.1 sebagai pimpinan.	Memberikan pertolongan P3K, membantu navigasi, memonitor <i>fire alarm system</i> .
Mualim 3	Pengawas penurunan sekoci, ILR, tangga darurat kiri. Berada di ILR No.2 sebagai pimpinan.	Menutup <i>fire damper/ventilasi</i> di lokasi kebakaran. Membantu Mualim I.
Mualim 4	Membantu menurunkan sekoci No.2 ke air. Berada di ILR No.3 sebagai pimpinan.	Menutup <i>fire damper/ventilasi</i> udara. Membantu Mualim I.
KKM	Pimpin penumpang ke pesawat penyelamat di <i>deck</i> kiri. Berada di sekoci No.2.	Laksanakan pemadaman di kamar mesin.
Masinis 1	Pimpin penumpang ke pesawat penyelamat di <i>deck</i> kiri. Berada di sekoci No.1.	Bantu KKM padamkan api di kamar mesin.
Masinis 2	Turunkan sekoci lambung kanan ke air. Berada di ILR No.4 sebagai pimpinan.	Jalankan pompa, bantu KKM.
Masinis 3	Bantu turunkan sekoci lambung kiri. Berada di ILR No.5 sebagai pimpinan.	Bantu KKM.
Masinis 4	Bantu turunkan sekoci No.2. Berada di ILR No.6 sebagai pimpinan.	Jalankan pompa pemadam.
Bosun	Awasi peluncuran sekoci di kedua lambung. Bantu	Bantu Mualim I memimpin pemadaman.

Tabel 4.6 Lanjutan

	perintah di lapangan. Berada di ILR No.8.	
Jurumudi	<i>Standby</i> di anjungan pegang kemudi. Berada di sekoci No.1.	<i>Standby</i> di anjungan.
<i>Oiler</i>	Turunkan sekoci lambung kanan. Berada di ILR No.12.	Tutup ventilasi, pintu kedap, lubang udara.
Koki	Bawa selimut & P3K. Sekoci kanan.	Bawa tandu, P3K, selimut.
<i>Cadet Deck</i>	Lepas ILR kiri. Bantu penumpang.	<i>Fire Hydrant</i>
<i>Cadet Engine</i>	Lepas ILR kanan. Bantu penumpang.	<i>Fire Hydrant</i>

Sumber. *Muster List KMP. DLN Mandalika*

### c. Data Hasil Dokumentasi

Pengambilan gambar dilakukan sebagai bagian dari proses dokumentasi selama penelitian berlangsung di atas kapal KMP. DLN Mandalika. Dokumentasi ini merupakan salah satu metode pengumpulan data yang bertujuan untuk mendukung keabsahan dan validitas temuan lapangan yang diperoleh melalui observasi dan wawancara. Melalui dokumentasi visual, peneliti dapat merekam bukti-bukti nyata yang terjadi selama pelaksanaan *drill*, baik berupa *fire drill* maupun *abandon ship drill*.

Beberapa bentuk dokumentasi yang dikumpulkan meliputi foto jadwal pelaksanaan *fire dril* dan *abandon ship drill* yang terpasang di anjungan, foto daftar hadir atau daftar peserta yang menunjukkan siapa saja Awak kapal yang terlibat, serta foto pelaksanaan di lapangan, seperti saat Awak kapal menggunakan alat pemadam, mengenakan *life jacket*, berkumpul di *muster station*, atau menjalankan prosedur evakuasi. Selain itu, turut didokumentasikan juga penggunaan alat-alat keselamatan yang tersedia di atas kapal, seperti hydrant, APAR, *lifebuoy*, dan sekoci. Seluruh dokumentasi ini tidak hanya memperkuat temuan dalam

laporan penelitian, tetapi juga menjadi bukti konkret terkait pelaksanaan dan kualitas yang dilakukan oleh Awak kapal sesuai (atau tidak sesuai) dengan ketentuan SOLAS *Chapter III* dan prosedur Perusahaan.

(1) Peralatan *Safety Drill* Pada Kapal KMP. DLN Mandalika

(a) *Fireman's Outfit* (Pakaian pemadam kebakaran)

*Fireman's Outfit* KMP. DLN Mandalika berjumlah 2 buah dan terletak di anjungan dan kamar mesin.



Gambar 4.2 *Fireman's Outfit* Anjungan

Sumber . Dokumentasi Peneliti (2025)

(b) *SCBA* (*Self Contained Breathing Apparatus*)

*SCBA* KMP. DLN Mandalika berjumlah 1 buah anjungan dan kamar mesin dan 4 buah tabung di *store*.

(c) *Fire Hose* dan *Nozzle*

*Fire Hose* dan *Nozzle* KMP. DLN Mandalika berjumlah 43 buah dan terletak di beberapa sudut kapal.



Gambar 4.3 *Fire Hose* dan *Nozzle*

Sumber . Dokumentasi Peneliti (2025)

(d) *Fire Extinguisher* (APAR)

Jumlah *Fire Extinguisher* KMP. DLN Mandalika dengan rincian sebagai berikut :

*Foam* 45 liter = 2 tabung

*Foam* 9 liter = 3 tabung

*Dry powder* 6 Kg = 8 tabung

*CO2* 5kg = 3 tabung

*Foam liquid* 20 liter = 4 tabung



Gambar 4.4 APAR (Alat Pemadam Api Ringan)

Sumber : Dokumentasi Peneliti (2025)

(e) *Fire Blanket*

*Fire Blanket* KMP. DLN Mandalika berjumlah 2 buah dan terletak di dapur ABK dan dapur *catering*.



Gambar 4. 5 *Fire Blanket*

Sumber : Dokumentasi Peneliti (2025)

(f) *Emergency Escape Breathing Device (EEBD)*

*Emergency Escape Breathing Device* KMP. DLN Mandalika berjumlah 12 pcs terletak anjungan: 1 buah , *mess room*: 1 buah kamar mesin 3 buah , *store* haluan 2 buah , ruang penumpang 2 buah , restoran 1 buah.



Gambar 4. 6 EEBD

Sumber : Dokumentasi Peneliti (2025)

(g) Alarm Kebakaran



Gambar 4. 7 Fire Alarm Button

Sumber : Dokumentasi Peneliti (2025)

(h) *Hydrant* kapal



Gambar 4. 8 *Hydrant*

Sumber : Dokumentasi Peneliti (2025)

(i) *Life jacket* (Jaket pelampung)

Total *life jacket* KMP. DLN Mandalika berjumlah 782 buah dengan rincian sebagai berikut.

*Life jacket* dewasa = 741 buah

*Life jacket* anak = 41 buah



Gambar 4.9 *Life jacket*

Sumber : Dokumentasi Peneliti (2025)

- (j) *Immersion Suit* (Pakaian bertahan di laut dingin)  
*Immersion Suit* KMP. DLN Mandalika berjumlah 2 buah dan terletak di *store*.



Gambar 4. 10 *Immersion Suit*

Sumber : Dokumentasi Peneliti (2025)

- (k) *Life Buoy* (Pelampung cincin)  
*Life Buoy* KMP. DLN Mandalika berjumlah 18 buah dan terletak Anjungan 2 *lifebuoy* + lampu *Crew Cabin* 2 *life buoy* Kantin atas 2 *lifebuoy* + Lampu Penumpang 2 *life buoy* Penumpang 4 *lifebuoy* + Lampu *Upper* sekoci 2 *lifebuoy* + Tali *Upper* Buritan 2 *lifebuoy* + Tali *winchlas* 2 *lifebuoy* + Lampu.



Gambar 4.11 *Life buoy*

Sumber : Dokumentasi Peneliti (2025)

(l) *Life Raft* (Rakit penyelamat)

*Life Raft* KMP. DLN Mandalika berjumlah 30 buah dan terletak di *passenger deck* kanan dan kiri.



Gambar 4. 12 *Life Raft* IRL

Sumber : Dokumentasi Peneliti (2025)

(m) *Lifeboat & Davit system*

*Lifeboat & Davit system* KMP. DLN Mandalika berjumlah 2 sekoci dan terletak di lambung kanan dan kiri.



Gambar 4. 13 *LifeBoat* dan *Davit System*

Sumber : Dokumentasi Peneliti (2025)

(n) *Distress Signal* (Sinyal darurat) seperti *rocket parachute flare*, *hand flare*, *smoke signal*

*Distress Signal* berada di anjungan kapal.

d. Wawancara

Berdasarkan wawancara yang dilakukan dengan Mualim 3 sebagai Perwira keselemanan dan bosun, dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill* di atas kapal secara umum telah dilakukan dan menjadi bagian dari rutinitas kerja Awak kapal. Mualim 3 menyampaikan bahwa dirinya secara langsung terlibat dalam pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill*, baik dari sisi teknis maupun dokumentasi, karena posisinya yang bertanggung jawab terhadap peralatan keselamatan dan pencatatan kegiatan keselamatan kapal. Demikian pula Bosun menjelaskan bahwa dirinya aktif dalam membantu pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill* dengan mengarahkan anak buah kapal (ABK), serta memastikan mereka memahami tugas masing-masing dalam keadaan darurat.

Namun, kedua narasumber mengakui bahwa pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill* tidak selalu berjalan sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan oleh regulasi SOLAS. Faktor utama yang menjadi kendala adalah padatnya aktivitas operasional kapal, terutama saat proses bongkar muat atau ketika kapal berada di pelabuhan, yang membuat pelaksanaan *drill* sering tertunda. Selain itu, kurangnya antusiasme kru dan keterbatasan waktu sering menyebabkan *drill* tidak dilaksanakan secara optimal, bahkan dalam beberapa kasus, dokumentasi *fire drill* dan *abandon ship drill* dilakukan menggunakan foto lama untuk memenuhi persyaratan administratif.

Terkait proses familiarisasi bagi Awak kapal baru, baik Mualim 3 maupun Bosun menyatakan bahwa kegiatan ini tetap dilakukan setiap kali ada Awak baru naik kapal. Familiarisasi meliputi pengenalan area penting kapal, posisi alat keselamatan, serta prosedur darurat yang wajib diketahui oleh seluruh Awak kapal. Proses ini biasanya dipandu langsung oleh Perwira atau Awak

kapal lama agar Awak kapal baru dapat langsung memahami tanggung jawab dan jalur evakuasi sejak awal penugasan.

Secara keseluruhan, wawancara ini menunjukkan bahwa meskipun kesadaran terhadap pentingnya *fire drill* dan *abandon ship drill* cukup tinggi, implementasinya di lapangan masih menghadapi kendala teknis dan operasional yang perlu dievaluasi lebih lanjut agar keselamatan kerja di atas kapal dapat benar-benar terjamin sesuai standar internasional.

## 2. Analisis Data

Pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill* di atas kapal merupakan salah satu aspek krusial dalam menjamin keselamatan pelayaran dan kesiapsiagaan seluruh Awak kapal terhadap situasi darurat. Dalam konteks penelitian ini, evaluasi terhadap pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill* di atas kapal KMP. DLN Mandalika dilakukan untuk mengetahui sejauh mana kegiatan tersebut dilaksanakan sesuai dengan ketentuan SOLAS *Chapter III* serta prosedur keselamatan yang ditetapkan oleh perusahaan pelayaran.

Berdasarkan data yang diperoleh melalui observasi langsung, wawancara dengan Awak kapal, dan dokumentasi berupa foto-foto kegiatan serta dokumen pendukung lainnya, ditemukan adanya berbagai ketidaksesuaian antara pelaksanaan di lapangan dengan standar yang berlaku. Di antaranya adalah pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill* yang tidak sesuai jadwal, keterlibatan Awak kapal yang tidak menyeluruh, penggunaan dokumentasi yang tidak valid, serta kurangnya simulasi yang realistik dan terstruktur.

Beberapa kegiatan *fire drill* dan *abandon ship drill* tercatat hanya dilakukan secara formalitas guna memenuhi kewajiban administrasi bulanan, tanpa diiringi proses pelaksanaan yang sebenarnya di atas kapal. Hal ini menunjukkan lemahnya pengawasan internal serta rendahnya kesadaran sebagian Awak kapal akan pentingnya latihan keselamatan sebagai bentuk pencegahan terhadap risiko kecelakaan

laut. Oleh karena itu, evaluasi ini menjadi penting sebagai dasar pertimbangan untuk memperbaiki sistem pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill* di atas kapal, memperkuat budaya keselamatan (*safety culture*), dan memastikan bahwa setiap Awak kapal benar-benar memahami serta siap menghadapi kondisi darurat melalui latihan yang tepat dan berkelanjutan.

a) Gambaran Umum *Fire Drill* dan *Abandon Ship Drill* Diatas Kapal KMP.DLN Mandalika

*Fire drill* dan *abandon ship drill* merupakan bagian penting dalam sistem manajemen keselamatan di atas kapal. Kegiatan ini mencakup latihan darurat seperti *fire drill*, *abandon ship drill*, dan latihan-latihan lain yang bertujuan untuk memastikan kesiapsiagaan seluruh Awak kapal dalam menghadapi situasi darurat. Menurut SOLAS *Chapter III Regulation 19*, pelaksanaan *drill* keselamatan harus dilakukan secara berkala dan terstruktur. *fire drill* dan *abandon ship drill* merupakan dua latihan utama yang diwajibkan minimal satu kali dalam kurun waktu tidak lebih dari satu bulan.

Ketentuan ini ditetapkan agar seluruh Awak kapal familiar terhadap prosedur evakuasi dan penggunaan alat keselamatan seperti *lifeboat*, *life raft*, alat pemadam api, serta jalur evakuasi. Namun dalam kenyataan di atas kapal KMP. DLN Mandalika, pelaksanaan *drill* ini kerap tidak dilaksanakan sesuai dengan jadwal atau bahkan tidak dilaksanakan sama sekali dalam waktu satu bulan, sehingga berpotensi mengancam keselamatan Awak kapal dan penumpang.

b) Familiarisasi pada Awak kapal baru KMP. DLN Mandalika

Sebagai kapal penumpang, KMP. DLN Mandalika wajib mematuhi aturan keselamatan nasional dan internasional, termasuk pelatihan keselamatan bagi Awak baru. Familiarisasi menjadi tahap penting untuk memastikan kesiapsiagaan Awak dalam keadaan darurat. Penelitian ini dilakukan melalui observasi langsung,

wawancara dengan Awak kapal, dan studi dokumentasi terhadap form pelatihan serta laporan bulanan di atas kapal.

Materi familiarisasi yang diberikan di kapal KMP. DLN Mandalika mencakup beberapa aspek berikut:

### 1) Pengenalan Area Penting di Kapal

Awak baru diberikan informasi mengenai area-area krusial yang berhubungan langsung dengan keselamatan, seperti jalur evakuasi, *muster station*, serta tempat berkumpul saat keadaan darurat. Pengetahuan ini sangat penting agar dalam kondisi darurat, Awak kapal baru tidak mengalami kebingungan dan dapat segera menuju lokasi yang telah ditentukan sesuai *muster list*.

### 2) Lokasi dan Penggunaan Alat Keselamatan

Awak kapal baru dikenalkan pada berbagai jenis alat keselamatan yang ada di atas kapal, termasuk alat pemadam api ringan (APAR), *life jacket*, serta *immersion suit*.

### 3) Demonstrasi dan *Tour* Keselamatan

Sebagai bagian dari familiarisasi, dilakukan pula demonstrasi langsung penggunaan peralatan keselamatan oleh petugas senior atau mualim III selaku *safety officer*. Selain itu, Awak kapal baru diajak melakukan tur keselamatan keliling kapal, untuk melihat secara langsung letak peralatan darurat, sekoci, ruang berkumpul, serta sistem komunikasi internal. Hal ini bertujuan agar Awak baru dapat mengidentifikasi dengan cepat posisi mereka dan jalur-jalur penting bila terjadi keadaan darurat.

### c) Penerapan Jadwal *Safety Drill* KMP. DLN Mandalika

Pelaksanaan *Safety Drill* di KMP. DLN Mandalika masih belum sesuai dengan ketentuan SOLAS Chapter III 30.2 dan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) yang seharusnya latihan

*fire drill* dan *abandon ship drill* dilakukan setiap minggu. Faktanya, di atas kapal latihan ini tidak dilakukan secara rutin, bahkan sering terlewat dalam beberapa minggu dan beberapa bulan. Hal ini menunjukkan ketidaksesuaian terhadap standar keselamatan internasional dan berisiko menurunkan kesiapsiagaan Awak kapal dalam menghadapi keadaan darurat.

Dari data yang didapat disimpulkan bahwa dalam kurun waktu satu tahun, hanya lima kali kedua *drill* dilakukan sesuai ketentuan dan dilakukan secara bersamaan di tanggal yang sama. Sisanya, dilakukan secara tidak rutin, tidak tepat waktu, bahkan ada yang tidak dilakukan sama sekali.

- d) Kesesuaian Dokumen dan Peralatan *Fire Drill* dan *Abandon Ship Drill*.

Tabel 4. 7 Dokumen Pelaksanaan

No	Jenis Drill	Berdasarkan SOLAS	Existing
1.	<i>Fire Drill</i>	<i>Ship's Safety Management System (SMS) – Fire Drill Procedure</i>	Tersedia
		<i>Muster List</i>	Tersedia
		<i>Fire Control Plan</i>	Tersedia
		<i>Drill Report</i>	Tersedia
		<i>Logbook</i>	Tersedia
		<i>Attendance Sheet / Daftar Kehadiran</i>	Tersedia
2.	<i>Abandon Ship Drill</i>	<i>Ship's Safety Management System (SMS) – Abandon Ship Drill Procedure</i>	Tersedia
		<i>Muster List</i>	Tersedia
		<i>Drill Report</i>	Tersedia
		<i>Logbook</i>	Tersedia
		<i>Attendance Sheet / Daftar Kehadiran</i>	Tersedia

Sumber. Dokumen Kapal KMP. DLN Mandalika

Tabel 4. 8 Peralatan Pelaksanaan

No	Jenis Drill	Berdasarkan SOLAS	Jumlah	
			Solas	Kapal
1.	<i>Fire Drill</i>	<i>Fireman's outfit</i>	2	2
		<i>Self-Contained Breathing Apparatus (SCBA)</i>	4	6
		<i>Lifeline / Safety line</i>	4	4
		<i>Portable fire extinguisher (APAR)</i>	-	117
		<i>Fire hose &amp; nozzle</i>	-	43
		<i>Emergency Escape Breathing Device (EEBD)</i>	4	12
2.	<i>Abandon Ship Drill</i>	<i>Lifejacket</i>	Lebih 10% dari jumlah penumpang	782
		<i>Immersion suit</i>	-	2
		<i>Lifeboat</i>	2	2
		<i>Liferaft</i>	$\geq 25\%$ jumlah orang kapal	30
		<i>Launching appliance (davit, winch)</i>	2	2
		<i>EPIRB</i>	1	1
		<i>SART</i>	2	2
		<i>Two-way VHF portable radio</i>	-	-
		<i>Survival craft equipment (lampa, air, makanan, P3K, repair kit)</i>	-	-

Sumber. Peralatan KMP. DLN Mandalika

Berdasarkan observasi di atas kapal, diketahui bahwa seluruh peralatan dan dokumen yang diperlukan dalam pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill* telah tersedia secara lengkap dan dalam kondisi baik namun penggunaan alat-alat tersebut kurang maksimal dan kelengkapan tersebut sesuai dengan

daftar inventaris keselamatan kapal serta memenuhi persyaratan yang diatur dalam SOLAS *Chapter III* mengenai *Life-Saving Appliances and Arrangements*.

Mualim 3 sebagai Perwira yang bertanggung jawab terhadap peralatan keselamatan menyatakan bahwa seluruh perangkat yang dibutuhkan untuk mendukung pelaksanaan latihan darurat telah tersedia di atas kapal. Selain itu, perawatan dan pengecekan berkala terhadap peralatan dilakukan secara rutin untuk memastikan kesiapan setiap unit peralatan dalam kondisi darurat. Hal ini juga didukung oleh Bosun, yang menyampaikan bahwa selama pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill*, seluruh peralatan dapat digunakan sebagaimana mestinya namun kurang dalam penggunaannya.

Ketidaksesuaian pelaksanaan jadwal di pengaruhi oleh :

(1) Kurangnya Pengawasan dari Pihak Manajemen

Beberapa Awak kapal menyatakan bahwa tidak ada pengingat atau instruksi dari pihak manajemen DPA (*Designated Person Ashore*) kapal maupun perusahaan operator untuk secara konsisten melakukan *drill*. Hal ini menunjukkan lemahnya implementasi manajemen keselamatan (*Safety Management System*).

(2) Keterbatasan Waktu Operasional

Kapal yang memiliki jadwal padat seringkali tidak memiliki waktu khusus untuk melakukan *drill*. Hal ini terjadi karena tekanan operasional lebih diutamakan dibanding keselamatan.

(3) Kurangnya Dokumentasi dan Evaluasi

Pada hasil observasi dan analisis dokumentasi pelaporan *safety drill* pada kapal KMP. DLN Mandalika, ditemukan sebuah temuan penting yang menunjukkan adanya

ketidaksesuaian dalam dokumentasi pelaksanaan *drill*. Temuan tersebut adalah bahwa Mualim III selaku Perwira yang bertanggung jawab terhadap pelaksanaan dan pelaporan *drill*, sering menggunakan foto-foto lama dalam laporan *drill* yang terbaru.

## B. Pembahasan

Berdasarkan hasil analisis yang dilaksanakan selama melaksanakan masa prala dalam 12 bulan diatas kapal KMP. DLN Mandalika maka peneliti membahas sebagai berikut :

### 1. Familiarisasi Pada Awak Kapal Baru KMP. DLN Mandalika

Dari data wawancara dan dokumentasi di lampiran yang diperoleh, ditemukan bahwa seluruh Awak kapal baru mengikuti familiarisasi, namun untuk pelaksanaan familiarisasi *Cadet* tidak ditangani oleh Perwira keselamatan yaitu Mualim III dan ditangani oleh *Cadet* senior, hanya Mualim IV yang dilaksanakan familiarisasi oleh Mualim III. Familiarisasi dilakukan sebatas pengenalan lokasi peralatan keselamatan tanpa latihan langsung, karena pergantian Awak kapal baru tidak melebihi 25%.

Pelaksanaan familiarisasi dilakukan secara langsung oleh Awak kapal yang telah lebih dahulu berada di kapal, baik oleh Perwira, petugas senior, maupun sesama *Cadet* yang lebih dahulu menjalani masa praktik. Sebagai contoh *Cadet* lama secara aktif membantu membimbing *Cadet* baru dalam memahami lingkungan kerja, sistem keselamatan, serta perangkat yang ada di atas kapal. Praktik ini mencerminkan adanya budaya saling membimbing antar Awak kapal, yang sangat penting dalam menciptakan tim yang solid dan siap menghadapi situasi apapun.

Pelaksanaan familiarisasi ini biasanya dilakukan sesegera mungkin setelah Awak kapal baru bergabung, sebelum mereka mulai melaksanakan tugas rutin. Dengan adanya kegiatan ini, diharapkan

seluruh Awak kapal termasuk yang masih dalam masa pelatihan seperti *Cadet* dapat segera beradaptasi dan memahami tanggung jawab serta prosedur keselamatan di atas kapal.

Seluruh proses ini kemudian didokumentasikan dalam bentuk formulir familiarisasi yang ditandatangani oleh Awak baru serta personel pengawas pelatihan. Formulir tersebut menjadi bagian dari catatan keselamatan kapal yang sewaktu-waktu bisa diperiksa oleh syahbandar atau auditor dari otoritas pelayaran.

Familiarisasi peran Awak kapal baru dalam keadaan darurat dan kesiapsiagaan Awak kapal dalam menghadapi keadaan darurat sangat penting untuk menjamin keselamatan seluruh penumpang dan Awak kapal. Situasi darurat seperti kebakaran, orang jatuh ke laut, atau evakuasi kapal membutuhkan tindakan cepat dan terkoordinasi. Oleh karena itu, setiap anggota Awak kapal memiliki peran dan tanggung jawab yang telah ditentukan, seperti memimpin evakuasi, memadamkan kebakaran, atau memberikan pertolongan pertama.

Pembagian peran ini harus dilatihkan secara rutin melalui *drill* sesuai dengan ketentuan SOLAS *Chapter III*. Dengan pelatihan dan pemahaman yang baik, setiap Awak kapal dapat menjalankan tugasnya secara efektif dalam situasi darurat, sehingga risiko korban jiwa dan kerugian dapat diminimalkan.

Berdasarkan hasil observasi di atas kapal, selama periode penelitian tercatat telah terjadi lima kali pergantian awak kapal baru, yang terdiri dari empat orang *Cadet deck* dan satu orang *Mualim IV*. Setiap pergantian personel diikuti dengan pelaksanaan familiarisasi, yang meliputi pengenalan area-area penting kapal seperti ruang mesin, anjungan, akomodasi, dan lokasi peralatan keselamatan, serta penjelasan mengenai peran keadaan darurat awak kapal sesuai muster list. Familiarisasi ini bertujuan memastikan bahwa setiap awak kapal baru memahami area penting dan tanggung jawab individu, sehingga mampu bertindak cepat dan tepat dalam situasi darurat serta beradaptasi dengan lingkungan kerja kapal.



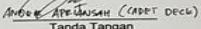
Gambar 4. 14 Familiarisasi Awak Kapal Baru

Sumber. Dokumentasi Peneliti (2024)

**DAMAI LAUTAN NUSANTARA**  
 Kantor Pusat : Jl. Kenjeran 219, Kopas Madya Baru, Tambaksari - Surabaya, Jawa Timur  
 Telp. 031-3764816 (hunting) & 031-3710803  
 Kantor Operasional : Jl. Raya Pelabuhan Lembar Lombok NTB (0370) 6187520

**CHECKLIST FAMILIRISASI**

- Semua awak kapal yang baru bertugas di atas kapal harus mengikuti familiarisasi. Nakhoda harus mengirimkan salinan familiarisasi ini ke Kantor Pusat segera mungkin.

KM. DLN MANDALIKA	Pelabuhan : TANJUNG DEPAC	Tanggal : 26 Juni 2024
Nama : ANDRI ADE MUNAWARH Rank : CADET DECK		
<b>A. KHUSUS UNTUK NAKHODA, MUALIM, KKM, MASINIS :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Mengenali Pedoman Manajemen Keselamatan dan cara melaksanakannya.</li> <li><input type="checkbox"/> Memiliki dokumen-dokumen, publikasi-publikasi yang diperlukan sebelum bertugas di kapal.</li> </ul>		
<b>B. Untuk Anak Buah Kapal harus mengenal dan memahami item-item berikut ini :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Mengetahui dengan baik tugas dan tanggung jawabnya, termasuk pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan.</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Tempat-tempat pemadam kebakaran</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Tempat penyimpanan Personal life jacket dan thermal protective aid</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Lokasi Muster</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Mengenal materi SOLAS Training Manual</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Stasiun-stasiun pelabuhan</li> </ul>		
Awak kapal yang baru bergabung:  Andri Ade Munawarh (CADET DECK) Tanda Tangan		
Awak Kapal Senior Atau Trainer :  Novel / CADET DECK Tanda Tangan / Rank Verifikasi :  Nakhoda NMP. DIN MANDALIKA 2021		

Gambar 4. 15 Checklist Familiarisasi Awak Kapal Baru

Sumber. Dokumen Kapal (2024)

2. Kesesuaian Jadwal *Fire Drill* dan *Abandon Ship Drill* Berdasarkan SOLAS Chapter III 30.2

Berdasarkan pengamatan data yang diperoleh penulis bahwa pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill* pada kapal KMP. DLN Mandalika tidak sesuai dengan SOLAS Chapter III yang seharusnya

dilaksanakan satu minggu sekali namun pada kenyataan di kapal *fire drill* dan *abandon ship drill* pada kapal KMP. DLN Mandalika dilaksanakan 5 kali saja dalam satu tahun dan biasanya dilaksanakan pada akhir bulan yang harusnya dilaksanakan satu minggu sekali.

Ketidaksesuian jadwal ini dipengaruhi oleh Kurangnya pengawasan dari pihak manajemen, baik DPA maupun operator kapal, membuat pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill* tidak konsisten dan mencerminkan lemahnya implementasi *Safety Management System*. Selain itu, jadwal operasional kapal yang padat sering mengorbankan waktu khusus untuk *fire drill* dan *abandon ship drill* karena prioritas diberikan pada kegiatan operasional. Temuan di KMP DLN Mandalika juga menunjukkan ketidaksesuaian dokumentasi, di mana Mualim III kerap menggunakan foto lama dalam laporan terbaru.

Pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill* yang tidak sesuai dengan jadwal atau tidak mengikuti standar yang telah ditetapkan dapat menimbulkan berbagai risiko serius. Tanpa *fire drill* dan *abandon ship drill* yang tepat, Awak kapal kurang memahami prosedur darurat sehingga tidak siap secara mental maupun teknis, yang berakibat pada terganggunya koordinasi, komunikasi, dan pembagian peran saat keadaan darurat. Kondisi ini meningkatkan risiko kesalahan penggunaan peralatan keselamatan seperti APAR, jaket pelampung, atau sekoci, serta memperbesar potensi keterlambatan evakuasi, kepanikan, cedera, hingga korban jiwa.

Berdasarkan pemeriksaan terhadap arsip laporan *fire drill* dan *abandon ship drill* dan peralatan *safety drill* dari beberapa bulan terakhir, dokumen terlampir dalam melaksanakan *fire drill* dan *abandon ship drill* sudah tersedia namun hanya untuk pelaporan ke pihak kantor dan dalam pengisian dokumen terlihat adanya kemiripan yang mencolok pada *file* foto yang digunakan sebagai dokumentasi pelaksanaan *fire drill* maupun *abandon ship drill*. Beberapa foto memiliki latar belakang, formasi Awak kapal, pencahayaan, dan bahkan posisi personel yang identik, meskipun laporan tercatat dilakukan di tanggal yang berbeda.

Peralatan *fire drill* dan *abandon ship drill* sudah tersedia pada kapal KMP. DLN Mandalika namun penggunaannya saat melaksanakan *drill* kurang maksimal contohnya *immersion suit* jarang digunakan dan jarang di demonstrasikan cara penggunaannya.

Dalam wawancara dan observasi peneliti dengan *crew* kapal yang turut serta dalam beberapa kegiatan *fire drill* dan *abandon ship drill*, mereka menyatakan bahwa tidak semua *fire drill* dan *abandon ship drill* dilakukan tepat sesuai dengan jadwal yang tertulis dan sering kali dokumentasi yang dilampirkan berupa foto yang sudah pernah digunakan sebelumnya. Hal ini diperkuat oleh pernyataan Awak kapal bahwa dalam beberapa kasus, pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill* hanya dilakukan secara simbolis atau sekadar mencatatkan di laporan tanpa pelatihan nyata.

Salah satu faktor utama yang mempengaruhi ketidaksesuaian pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill* atas kapal adalah kurangnya pengawasan dari Nakhoda terhadap keakuratan laporan yang dibuat oleh Perwira kapal, khususnya dalam hal dokumentasi. Dalam beberapa kasus, nakhoda cenderung hanya menandatangi laporan tanpa melakukan verifikasi langsung terhadap pelaksanaan kegiatan di lapangan. Hal ini membuka celah bagi manipulasi data dan penyusunan laporan yang tidak sesuai dengan kenyataan.

Selain itu, terdapat desakan administratif untuk memenuhi tengat waktu pelaporan bulanan, terutama dari pihak manajemen perusahaan atau otoritas pelabuhan. Kondisi ini sering kali mendorong Perwira kapal untuk tetap mengirimkan laporan pelaksanaan *drill* meskipun kegiatan tersebut tidak benar-benar dilakukan di atas kapal. Ketidaksiapan Awak kapal, baik karena kurangnya waktu akibat padatnya jadwal pelayaran maupun kurangnya koordinasi internal, juga menjadi penyebab utama *drill* tidak dilaksanakan secara nyata. Untuk mengatasi hal tersebut, beberapa oknum memilih jalan pintas dengan memanipulasi dokumentasi, seperti menggunakan foto lama dari kegiatan sebelumnya. Di sisi lain, masalah ini juga diperparah dengan kurangnya pelatihan dan

pemahaman Awak kapal kapal terhadap pentingnya dokumentasi yang valid dan pelaporan yang jujur sebagai bagian dari budaya keselamatan (*safety culture*) yang seharusnya dijaga secara konsisten.

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil analisis peneliti, dapat ditarik beberapa kesimpulan penting terkait pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill* di atas kapal KMP DLN Mandalika yaitu :

1. Awak kapal baru diberikan familiarisasi secara langsung saat pertama kali naik kapal yaitu berupa familiarisasi pengenalan tempat-tempat pada kapal. Proses familiarisasi dilakukan oleh Perwira keselamatan yaitu mualim III dan dilakukan oleh *Cadet* senior ke *Cadet* junior.
2. Pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill* tidak konsisten dengan jadwal mingguan untuk kapal penumpang yang diwajibkan oleh SOLAS *Chapter III Regulation 30.2*. Dilihat dari dokumen laporan *drill* memang sudah dilaksanakan namun seringkali tidak lengkap atau menggunakan dokumentasi lama, dan tidak ada evaluasi rutin setelah pelaksanaan dan fungsinya hanya untuk pelaporan ke kantor. Meskipun peralatan *safety drill* tersedia di atas kapal, penggunaannya dalam latihan tidak terdokumentasi dengan baik dan jarang digunakan, sehingga menunjukkan bahwa pelaksanaan secara keseluruhan belum sesuai standar keselamatan internasional dan prosedur SMK.

#### **B. Saran**

Berdasarkan kesimpulan yang telah dipaparkan, peneliti memberikan beberapa saran yang diharapkan dapat menjadi masukan bagi perusahaan pelayaran, manajemen kapal, serta pihak-pihak terkait agar pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill* di atas kapal dapat dilaksanakan secara lebih maksimal, profesional, dan sesuai dengan standar keselamatan internasional.

1. Perlu dilakukan familiarisasi yang lebih komprehensif bagi Awak kapal baru, tidak hanya berupa pengenalan area kapal, tetapi juga mencakup

pelatihan langsung mengenai penggunaan peralatan keselamatan dan prosedur evakuasi. Familiarisasi sebaiknya dilakukan oleh Perwira keselamatan dan didokumentasikan secara resmi agar dapat menjadi bukti pelaksanaan pelatihan sesuai regulasi SOLAS dan SMK.

2. Nakhoda dan DPA disarankan memastikan pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill* dilakukan secara rutin setiap minggu sesuai dengan ketentuan SOLAS *Chapter III Regulation 30.2* untuk kapal penumpang. Jadwal pelaksanaan *drill* harus terstruktur dan diawasi oleh pihak yang berwenang
3. Dokumentasi pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill* harus dibuat secara valid, lengkap, dan akurat. Penggunaan foto atau data lama sebaiknya dihindari karena dapat mengurangi kredibilitas laporan. Selain itu, setiap pelaksanaannya perlu disertai dengan evaluasi tertulis guna menilai efektivitas latihan dan mengidentifikasi kekurangan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Ante Sulu, J., TTh Ombuh, Y., & Silalahi, A. (2024). Pelaksanaan Safety Drill Sesuai Aturan SOLAS Chapter III di KM Kendagha Nusantara 03. *Journal of Nautical Science and Technology*, 1(4), 48–54. <https://jurnal.poltekpelsumut.ac.id/index.php/Nautical>
- Aprilianto, R., Hakim, A., & Hayat, A. (n.d.). IMPLEMENTASI ASAS CABOTAGE DALAM KEBIJAKAN PELAYARAN DI INDONESIA (Studi di Direktorat Jendral Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan dan Indonesian National Ship Owners Association). *JAP*, 2(4).
- BAHANA, J. F. (2022). *HUBUNGAN PELAKSANAAN DRILL DENGAN KETERAMPILAN CREW DALAM MENGHADAPI SITUASI DARURAT DI MV. CHANDRA KIRANA SKRIPSI*.
- FADEL, M. (2023). *KARYA ILMIAH TERAPAN ANALISIS DRILL FIRE FIGHTING UNTUK SITUASI DARURAT DI KAPAL MV XIN YU*.
- Hartanto, L. (2021). Pelaksanaan safety induction dan fire drill untuk mencegah kecelakaan kerja di kapal tb. entebe emerald 35 milik pt. mitrabahtera segara sejati. *Skrripsi*.
- IMO-SOLAS. (2020). *International Convention for the Safety of Life at Sea - Consolidated Edition , 1 st January 2020. January*.
- Kusumartono, P. T., Santoso, H. B., & Noviarianto, N. (2020). Studi On Person Over Board dalam Pendidikan dan Pelatihan Maritim di Polimarin Semarang. *Jurnal Maritim Polimarin*, 6(2), 32–41. <https://doi.org/10.52492/jmp.v6i2.4>
- Muryadi, A. D. (2017). Model Evaluasi Program Dalam Penelitian Evaluasi. *Ilmiah PENJAS, ISSN : 2442-3874 Vol.3 No.1, Januari 2017*, 4(1), 9–15.
- Purnomo. (2019). Keselamatan Kapal Dan Kompetensi Terhadap Kepuasan Kerja Awak Kapal (Studi Pada Kapal-Kapal Charter Pt. Pertamina). *Journal.Ibmasmi.Ac.Id*, 05(02), 1–14. <https://www.journal.ibmasmi.ac.id/index.php/JMM/article/download/110/89>
- Putra, M. D. P. (2020). Analisis Penyebab Kandasnya Kapal Mt. Menggala P.34 Di Perairan Tbbm Pertamina Dobo Dilihat Dari Faktor Internal Dan External. *Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang*, 15.
- Rahman, H., Satria, A., Iskandar, B. H., Soeboer, D. A., Jenderal, D., Laut, P., Ri, K., Pengajar, S., Ekologi, F., Bogor, I. P., Pengajar, S., Studi, P., & Perikanan, T. (2017). Determination of the Dominant Factor Cause of Ship Accidents in Tanjung Priok. *Albacore*, 1(3), 277–284.
- RAHMAN, M. F. N. (2022). *ANALISIS PELAKSANAAN DRILL GUNA MENUNJANG KESELAMATAN AWAK KAPAL DI MV. DK 02*. <https://repository.pip-semarang.ac.id/4081/>
- Sanjoto, A. F., Komari, A., & Rahayuningsih, S. (2019). Analisa Upaya

Pencegahan Dan Penanggulangan Potensi Bahaya Kebakaran Studi Kasus Di Rsud Gambiran Kota Kediri Tahun 2016. *JURMATIS : Jurnal Ilmiah Mahasiswa Teknik Industri*, 1(1), 24. <https://doi.org/10.30737/jurmatis.v1i1.292>

Wibowo S. (2021). Upaya Optimalisasi Kesiapan Alat – Alat Pemadam Kebakaran Dalam Menjaga Keselamatan di Atas Kapal. *Marine Science and Technology Journal*, 1(2), 77–83.

## LAMPIRAN

### Lampiran 1. Surat Perizinan Berlayar

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**  
**BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN**  
**BADAN LAYANAN UMUM**  
**POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG**

IASCR  
ISO 9001: 2015 Certified

Jl. Sabar Jaya No. 116      Tel. : (0711) 753 7278  
Palembang 30763      Fax. : (0711) 753 7263      Email : kepegawaian@poltektransdp-palembang.ac.id  
Website : www.poltektransdp-palembang.ac.id

---

**SURAT IZIN PRAKTEK BERLAYAR**  
*Recommendation Letter of Sea Training*

Nomor : SM.002/ 6 / 1 /Poltektrans SDP-2024  
Number : SM.002/ 6 / 2 /Poltektrans SDP-2024

1. Direktur Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang, berdasarkan :

- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 70 Tahun 1998 tentang Pengawakan Kapal Niaga;  
*The Decree of a Ministry of Transportation Number KM. 70 Years 1998 about Manning of Merchant Ship;*
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 140 Tahun 2016, tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi serta Dinas Jaga Pelaut;  
*The Regulation of Ministry of Transportation Number PM 140 Years 2016 about Seafarer's Education and Training, Certification and Watchkeeping;*

Dengan ini memberikan Surat Izin Praktek Berlayar kepada:  
Here with issued Recommendation of Letter for Sea Training to:

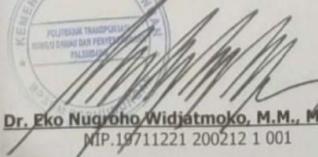
Nama Taruna <i>Name of apprentice</i>	: ANDER APIANSAH
Tempat & Tanggal Lahir <i>Place &amp; Date of Birth</i>	: KAYU ARA, 10 APRIL 2002
Nomor Register <i>Registration Number</i>	: 2201006
Jurusan <i>Department</i>	: D-III STUDI NAUTIKA
Lembaga Pendididikan <i>Educational Institution</i>	: POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG

2. Taruna tersebut di atas telah memenuhi persyaratan yang berlaku dan memiliki dokumen yang diperlukan.  
*The above mentioned apprentice has completed the current requirement and has been in process of necessary document.*

Dikeluarkan di : PALEMBANG  
Issued at : 31 Mei 2024  
Tanggal Pengeluaran : 31 Mei 2024  
Date of issued

DIREKTUR  
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU  
DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG  
THE DIRECTOR OF INLAND WATER AND  
FERRIES TRANSPORTATION POLYTECHNIC

Dr. Eko Nugroho Widjatmoko, M.M., M.Mar.E  
NIP.19711221 200212 1 001



## Lampiran 2. Surat Keterangan Masa Layar

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN  
KELAS I PALEMBANG**

Alamat : JL. MAYOR MEMET SASTRAWIRYA NO.147 BOOM BARU PALEMBANG 30115 | TELP : 0711 713551 WA : 082185464846 | EMAIL : ksopkelas2palembang@gmail.com INSTAGRAM : @dpl\_ksoppalembang

**SURAT KETERANGAN MASA BERLAYAR**

No : AL.506/ 5 / 6 / KSOP.PLG-2025

1. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Palembang dengan ini menerangkan bahwa:

Nama	:	ANDER APIRANSYAH
Tempat/Tgl.Lahir	:	KAYU ARA, 10 APRIL 2002
Alamat sekarang	:	DSN V RIMBA TANJUNG DS CENGAL KEC CENGAL KAB OKI SUMATERA SELATAN
Nomor Buku pelaut	:	I 103749
Nomor Buku Saku (Cadet)	:	-
Sertifikat Keahlian/Keterampilan	:	BASIC SAFETY TRAINING
Setelah diadakan penelitian pada Buku Pelaut dan/atau Buku Saku, yang bersangkutan mempunyai masa berlayar seperti dibawah ini,		

No	NAMA KAPAL	TONASE KOTOR (GT)	TENAGA MESIN (KW)	DEARAH PEL.Y.	JABATAN	TANGGAL		MASA BERLAYAR		
						NAIK	TURUN	THN	BLN	HARI
1.	KMP. DLN MANDALIKA	12611	2 X 3310	Perairan Indonesia	Cadet Deck	01-07-2024	01-07-2025	1	0	0
JUMLAH MASA BERLAYAR SELURUHNYA								1	0	0

2. Surat keterangan berlayar ini diberikan untuk keperluan mengikuti ujian pasca prala  
3. Dan pada surat Keterangan Masa Berlayar ini diambil berdasarkan Buku Pelaut nomor : I 103749  
4. Demikianlah Surat keterangan masa belayar ini diberikan untuk dapat dipergunakan seperlunya.  
Kode Billing : 820250702459922

DIKELUARKAN DI : PALEMBANG  
TANGGAL : 02 JULI 2025

A.n KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN  
OTORITAS PELABUHAN KELAS I PALEMBANG  
KEPALA BIDANG KESELAMATAN BERLAYAR  
PENJAGAAN DAN PATROLI  
KANTOR  
KESYAHBANDARAN DAN  
OTORITAS PELABUHAN  
PALEMBANG  
DIRECTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
ZAINUDIN, M.Mar.E., M.Si  
NIP. 19720715 200212 1 001

**CATATAN:**  
Tidak berlaku apabila yang bersangkutan ditemukan  
Melakukan pemalsuan pada dokumen pengambilan data

Lampiran 3. *Sign On*

 **DAMAI LAUTAN NUSANTARA**  
Kantor Pusat : Jl. Henjeran 219, Kepas Modya Baru, Tambaksari - Surabaya, Jawa Timur  
Telp. 031-3764816 (hunting) & 031-3710803  
Kantor Operasional : Jl. Raya Pelabuhan Lembar Lombok NTB (0370) 6187520

---

**PERINTAH MUTASI**  
**MUTATION ORDER**

KEPADA  
TO

NAMA : ANDER APIANSAH BUKU PELAUT : I 103749  
NAME

IJAZAH : BST JABATAN : CADET ~~STABBE~~ DECK  
CERTIFICATE RANK

DENGAN INI DIBERITAHUKAN BAHWA MULAI TANGGAL : 25 JUNI 2024  
WE HEREBY NOTIFY YOU, THAT AS FROM

SAUDARA DITETAPKAN/DIMUTASIKAN : ON / NAIK  
YOU ARE APPOINTED/TRANSFERRED

DI KAPAL : KMP. DLN MANDALIKA  
ON BOARD THE VESSEL

DI PELABUHAN : TANJUNG PERAK  
AT PORT OF

HARAP MELAPORKAN DIRI KEPADA : NAKHODA/AGENT  
YOU ARE KINDLY REQUESTED TO REPORT THE

CATATAN : PROLA  
NOTIFY

SURABAYA, 25 JUNI 2024  
PT.DAMAI LAUTAN NUSANTARA

  
CAPT PRIYANTO M. M.  
PORT CAPTAIN

CC: 1. AGENT  
2. NAKHODA  
3. FILE

Lampiran 4. *Sign Off*

 **DAMAI LAUTAN NUSANTARA**  
Kantor Pusat : Jl. Kenjeran 219, Kapas Madya Baru, Tambaksari - Surabaya, Jawa Timur  
Telp. 031-3764816 (hunting) & 031-3710803  
Kantor Operasional : Jl. Raya Pelabuhan Lembar Lombok NTB (0370) 6187520

PERINTAH MUTASI  
MUTATION ORDER

KEPADA  
TO

NAMA : ANDER APIANSAH BUKU PELAUT : I 103749  
NAME SEAMAN'S BOOK

IJAZAH : BST JABATAN : CADET DECK  
CERTIFICATE RANK

DENGAN INI DIBERITAHUKAN BAHWA MULAI TANGGAL : 01 JULI 2025  
WE HEREBY NOTIFY YOU, THAT AS FROM

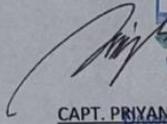
SAUDARA DITETAPKAN/DIMUTASIKAN : OFF / TURUN  
YOU ARE APPOINTED/TRANSFERRED

DI KAPAL : KMP. DLN MANDALIKA  
ON BOARD THE VESSEL

DI PELABUHAN : TANJUNG PERAK  
AT PORT OF

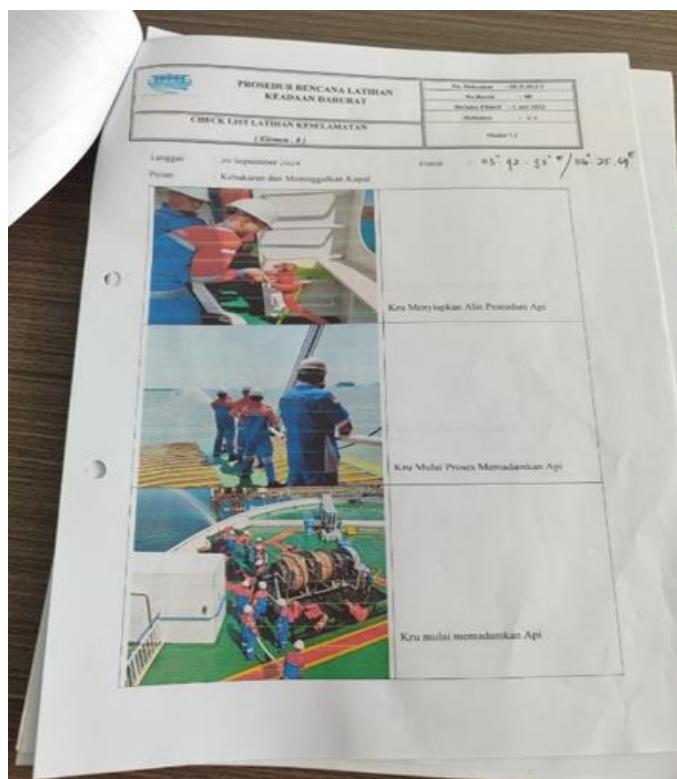
HARAP MELAPORKAN DIRI KEPADA : NAKHODA/AGENT  
YOU ARE KINDLY REQUESTED TO REPORT THE

CATATAN : PROLA  
NOTIFY

SURABAYA, 30 JUNI 2025  
PT. DAMAI LAUTAN NUSANTARA  
  
CAPT. PRIYANTO M. MAR  
PORT.CAPTAIN

CC. 1. AGENT  
2. NAKHODA  
3. FILE

## Lampiran 5. Kesamaan Foto Pada Laporan Bulanan



Lampiran 6. Prosedur *Fire Drill* dan *Abandon Ship Drill*

PROSEDUR RENCANA LATIHAN KEADAAN DARURAT		No. Dokumen : DLN.55.2-2 No.Revisi : 00 Berlaku Efektif : 1 Juli 2023 Halaman : 1/1	
CHECK LIST LATIHAN KESELAMATAN (Elemen. 8)		Model 7.1	
Tanggal : 27 OCTOBER 2021		Posisi : 06.02.460°S / 113.57°E	
Peran : Kebakaran dan Meninggalkan Kapal			
NO	AKSI	JAM	KETERANGAN
1.	Alarm kebakaran dibunyikan dan diumumkan	08.00	
2.	Personil mulai mengambil alat2 kebakaran.	08.02	
3.	Personil pertama dengan alat kebakaran tiba di lokasi.	08.04	
4.	Pompa pemadam di hidupkan.	08.08	
5.	Pemadaman dimulai.	08.10	
6.	Api dipadamkan	08.14	Simulasi
<b>Dimisalkan api telah menjalar ke Ruang Kemudi</b>			
7.	Team tiba di K.mesin kemudi	08.16	
8.	Pemadaman di mulai	08.20	Simulasi
<b>Dimisalkan api tidak dapat dipadamkan dengan hydrant dan botol pemadam.</b>			
9.	Perintah kosongkan k.mesin kemudi	08.22	
10.	K.mesin kemudi kosong.	08.24	
11.	Perintah tutup pintu kedap air.	08.30	
12.	Pintu kedap air tertutup.	08.32	
13.	Perintah jalankan sistem pemadam halon	08.34	Simulasi
<b>Dimisalkan api tak dapat dipadamkan dan seluruh pelayar harus meninggalkan kapal.</b>			
15.	Alarm peran peninggalan di bunyikan dan diumumkan lewat public addressor.	08.40	
16.	Seluruh personil tiba di posisi masing2.	08.42	
17.	Mulai penerangan dan pembagian baju penolong kepada penumpang.	08.44	
18.	Mulai lepaskan lashing life raft.	08.46	
19.	Life raft siap diluncurkan.	08.48	
20.	Jala lambung terpasang.	08.50	
21.	Life raft diluncurkan dan mulai evakuasi penumpang.	08.52	
22.	Sekoci mulai disiapkan ,	08.54	

## Lampiran 6. Lanjutan

	Terpal dan lashing dibuka = Prof dan tali pengaman terpasang = Stopper di lepas = Peralatan dan bahan bakar dinaikkan Tanga monyet dipasang =		
23.	Sekoci siap diluncurkan	08.56	
24.	Latihan selesai	08.57	
25.	Mulai evaluasi latihan dan penyuluhan	08.58	
26.	Selesai	09.00	

Evaluasi Latihan :

Mengetahui,



Nahkoda

DAMAI LAUTAN NUSANTARA  
KMP. DUN MANDALIKA

Lampiran 7. Daftar Hadir *Fire Drill* dan *Abandon Ship Drill*

KETENTUAN MANAJEMEN TENTANG KESIAPAN KEADAAN DARURAT		No. Dokumen : DLN. 15.2 No. Versi : 00 Berlaku Efektif : 01 Juli 2023 Halaman : 1-14	
PROSEDUR LATIHAN KEADAAN DARURAT DI DARAT (Elemen : 8)		Cap :	
<b>DAFTAR HADIR</b>			
Kapal : KMP. DLN MANDALIKA Posisi : 04°02.830'S/16°20.400"E Tanggal : 16 NOVEMBER 2024			
NO	NAMA	JABATAN	TTD
1	APRIZAL	NAKHODA	1. <i>[Signature]</i>
1	YULI EKO ARIYANTO	MUALIM I	2. <i>[Signature]</i>
2	ALDAN FIRMAN CS	MUALIM II	3. <i>[Signature]</i>
4	ANDI TRI HANDOYO	MUALIM III	4. <i>[Signature]</i>
5	REZA RIZALDY	MUALIM IV	5. Libur
6	JOKO SUSENO	KKM	6. <i>[Signature]</i>
7	BUDI SULISTIYO	MASINIS I	7. Libur
8	ALI IMRON TRI. W	MASINIS II	8. <i>[Signature]</i>
9	THONY HARDIYANTO	MASINIS III	9. <i>[Signature]</i>
10	PURNOMO	MASINIS IV	10. Libur
11	DANI EKA KURNIYAWAN	MASINIS IV JR	11. <i>[Signature]</i>
12	SUKIMIN	BOSUN	12. <i>[Signature]</i>
13	ANGGA NOVIYANTO R	JURU MUDI	13. <i>[Signature]</i>
14	LATIF ANGSORI	JURU MUDI	14. <i>[Signature]</i>
15	ARGA BIMANTARA A.P	JURU MUDI	15. <i>[Signature]</i>
16	SONNY IRAWAN	JURU MUDI	16. Libur
17	TANTIO ALUN. P	OILER	17. Libur
18	TANTOWI JOHARI	OILER	18. <i>[Signature]</i>
19	ACHMAD RIZKY. S	OILER	19. <i>[Signature]</i>
20	KIKI ARISANDI	OILER	20. <i>[Signature]</i>
21	MOHAMMAD FADLIL	KELASI I	21. Libur
22	MOCH. AGAM ARDIANSYA	KELAS II	22. <i>[Signature]</i>
23	AMAR WILAYANTO	KELASI III	23. <i>[Signature]</i>
24	SUDIYONO	KOKI I	24. <i>[Signature]</i>
25	ZUBAIR IBRAHIM	KADET DECK	25. <i>[Signature]</i>
26	ANDER APIANSAH	KADET DECK	26. <i>[Signature]</i>
27	M. TAUFIK HARMANSYAH	KADET DECK	27. <i>[Signature]</i>
28	M. HILMI SYARIF FARHAN	KADET DECK	28. <i>[Signature]</i>
29	HELGA ADRETA W	KADET DECK	29. <i>[Signature]</i>
30	DIPTYA RAIHAN NALENDRA	KADET MESIN	30. <i>[Signature]</i>
31	IKRAL PAUDI	KADET MESIN	31. <i>[Signature]</i>

## Lampiran 8. Wawancara

### Pedoman Wawancara

#### Narasumber 1

Nama : Andi Tri Handoyo

Jabatan : Mualim 3

#### Narasumber 2

Nama : Sukimin

Jabatan : Bosun

#### Pertanyaan :

1. Apakah Anda pernah mengikuti pelatihan *Safety Drill (Fire Drill dan Abandon Ship Drill)* selama berada di kapal ini?
2. Apa saja kendala yang biasanya dihadapi dalam pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill* di kapal ini?
3. Menurut Anda, apakah pelaksanaan pelaksanaan *fire drill* dan *abandon ship drill* di kapal sudah sesuai dengan jadwal dan regulasi SOLAS?
4. Apakah familiarisasi dilakukan kepada *crew* baru yang naik kapal ini? Bagaimana prosesnya?



Lampiran 9. Wawancara Mualim III Dan Bosun

## 1. Identitas Narasumnber

Nama : Andi Tri Handoyo  
 Usia : 32 Tahun  
 Jabatan di kapal : Mualim III  
 Lama bekerja : 1 Tahun

Tabel 5.1 Wawancara Mualim III

Pertanyaan	Jawaban
Apakah Anda pernah mengikuti pelatihan <i>Safety Drill</i> ( <i>Fire Drill</i> dan <i>Abandon Ship Drill</i> ) selama berada di kapal ini?	Ya, saya terlibat langsung dalam pelaksanaan \ pelaksanaan <i>fire drill</i> dan <i>abandon ship drill</i> karena sebagai Mualim 3, saya memiliki tanggung jawab dalam peralatan keselamatan dan dokumentasi <i>drill</i> .
Apa saja kendala yang biasanya dihadapi dalam pelaksanaan pelaksanaan <i>fire drill</i> dan <i>abandon ship drill</i> di kapal ini?	Kendala utamanya adalah kesulitan mengatur waktu pelaksanaan karena aktivitas operasional kapal cukup padat. Kadang juga ada <i>crew</i> yang kurang antusias saat <i>drill</i> .
Menurut Anda, apakah pelaksanaan pelaksanaan <i>fire drill</i> dan <i>abandon ship drill</i> di kapal sudah sesuai dengan jadwal dan regulasi SOLAS?	Idealnya memang sesuai, namun dalam praktiknya kadang ada keterlambatan. Saya akui, beberapa kali laporan <i>drill</i> menggunakan dokumentasi atau foto lama karena keterbatasan waktu.
Apakah familiarisasi dilakukan kepada <i>crew</i> baru yang naik kapal ini? Bagaimana prosesnya?	Ya, familiarisasi dilakukan kepada <i>crew</i> baru saat mereka pertama kali naik kapal. Biasanya saya atau Perwira lain mengajak berkeliling kapal, menunjukkan area penting seperti <i>muster station</i> , alat keselamatan, dan menjelaskan prosedur darurat.

## 2. Identitas Narasumnber

Nama : Sukimin  
 Usia : 42 Tahun  
 Jabatan di kapal : Bosun  
 Lama bekerja : 2 Tahun

Tabel Wawancara Bosun

Pertanyaan	Jawaban
Apakah Anda pernah mengikuti pelatihan <i>Safety Drill</i> ( <i>Fire Drill</i> dan <i>Abandon Ship Drill</i> ) selama berada di kapal ini?	Ya, saya selalu ikut pelaksanaan <i>fire drill</i> dan <i>abandon ship drill</i> . Biasanya saya juga bantu mengarahkan anak buah kapal (ABK) agar tahu tugasnya masing-masing saat <i>drill</i> berlangsung.
Apa saja kendala yang biasanya dihadapi dalam pelaksanaan pelaksanaan <i>fire drill</i> dan <i>abandon ship drill</i> di kapal ini?	Kadang waktunya mepet dengan pekerjaan lain, terutama kalau lagi sandar atau muat barang. Ada juga <i>crew</i> baru yang belum paham betul tugasnya saat pelaksanaan <i>fire drill</i> dan <i>abandon ship drill</i> .
Menurut Anda, apakah pelaksanaan pelaksanaan <i>fire drill</i> dan <i>abandon ship drill</i> di kapal sudah sesuai dengan jadwal dan regulasi SOLAS?	Secara umum dilaksanakan, tapi jujur saja, kadang mundur dari jadwal. Pernah juga pelaksanaan <i>fire drill</i> dan <i>abandon ship drill</i> dicatat sudah dilakukan padahal kenyataannya belum sepenuhnya dilakukan.
Apakah familiarisasi dilakukan kepada <i>crew</i> baru yang naik kapal ini? Bagaimana prosesnya?	Biasanya saya sendiri yang mengenalkan kapal ke anak baru, terutama ABK. Saya tunjukkan posisi alat keselamatan, jalur evakuasi, dan cara pakai APAR atau <i>life jacket</i> .

Tabel 5.2 Wawancara Bosun

Lampiran 10. *Ship Particular*



# DAMAI LAUTAN NUSANTARA

Kantor Pusat : Jl. Kenjeran 219, Kapas Madya Baru, Tambaksari - Surabaya, Jawa Timur  
Telp. 031-3764816 (hunting) & 031-3710803

Kantor Operasional : Jl. Raya Pelabuhan Lembar Lombok NTB (0370) 6187520

## SHIP PARTICULARS

Nama kapal	:	DLN MANDALIKA
Tanda Panggilan/ Call Sign	:	YDCT3
Pelabuhan Pendaftaran / Register	:	TANJUNG PERAK
Tempat Pembangunan/ Place of build	:	CHINA / 2022
Tipe Kapal/ Ship type	:	PASSENGER RO – RO CARGO
GRT/NRT	:	12611 / 6609
Nomor IMO / MMSI	:	9979400 / 525 501 907
Bendera / Flag	:	Indonesia
Pemilik / Owner	:	PT. DAMAI LAUTAN NUSANTARA
Klasifikasi Kapal	:	B K I
Panjang Kapal (LOA)	:	132 M
Panjang Kapal (LBP)	:	124.5 M
Lebar / Breadth	:	22.6 M
Tinggi Geladak Utama/Defth of main deck	:	7.30 m
Max Draft	:	5.2 M
Kecepatan Max	:	17.0 Knot
M/E	:	NINGBO DN8330ZC 3310 KW – 620 Rpm – 2 Set
AE	:	NINGBO CFJ300Z-W02A 330 KW – 1000 Rpm – 4 Set
Emergency Generator	:	WEICHAI 132 KW – 1500 Rpm – 1 Set
Bow Thruster	:	Electrical System

Surabaya, 21 Juni 2025

( Capt. Aprizal M.Mar )  
NAKHODA

Lampiran 11. *Drill Report*

 <b>KETENTUAN MANAJEMEN TENTANG KESIAPAN KEADAAN DARURAT</b>	<b>PROSEDUR LATIHAN KEADAAN DARURAT DI DARAT</b> <i>(Elemen . 8 )</i>	No. Dokumen : DLN. 15.2 No. Revisi : 00 Berlaku Efektif : 01 Juli 2023 Halaman : 1 / 4 Cap :
--	--	--

**DAFTAR HADIR**

NO	NAMA	JABATAN	TTD
1	APRIZAL	NAKHODA	1. <i>[Signature]</i>
2	YULI EKO ARIYANTO	MUALIM I	2. Cuti
3	ALDAN FIRMAN CS	MUALIM II	3. <i>[Signature]</i>
4	ANDI TRI HANDOYO	MUALIM III	4. <i>[Signature]</i>
5	ACHMAD FAIZAL HAFIZ	MUALIM IV	5. <i>[Signature]</i>
6	JOKO SUSENO	KKM	6. Cuti
7	BUDI SULISTIYO	MASINIS I	7. <i>[Signature]</i>
8	ALI IMRON TRI. W	MASINIS II	8. <i>[Signature]</i>
9	THONY HARDIYANTO	MASINIS III	9. Cuti
10	PURNOMO	MASINIS IV	10. <i>[Signature]</i>
11	DANI EKA KURNIYAWAN	MASINIS IV JR	11. <i>[Signature]</i>
12	SUKIMIN	BOSUN	12. <i>[Signature]</i>
13	ANGGA NOVITYANTO R	JURU MUDI	13. <i>[Signature]</i>
14	LATIF ANGGSORI	JURU MUDI	14. <i>[Signature]</i>
15	ARGA BIMANTARA A.P	JURU MUDI	15. <i>[Signature]</i>
16	SONNY IRawan	JURU MUDI	16. Cuti
17	TANTIO ALUN. P	OILER	17. <i>[Signature]</i>
18	TANTOWI JOHARI	OILER	18. <i>[Signature]</i>
19	ACHMAD RIZKY. S	OILER	19. Cuti
20	KIKI ARISANDI	OILER	20. <i>[Signature]</i>
21	MOHAMMAD FADLIL	KELASI I	21. Cuti
22	MOCH. AGAM ARDIANSYA	KELAS II	22. <i>[Signature]</i>
23	AMAR WIJAYANTO	KELASI III	23. <i>[Signature]</i>
24	SUDIYONO	KOKI I	24. <i>[Signature]</i>
25	ZUBAIR IBRAHIM	KADET DECK	25. <i>[Signature]</i>
26	ANDER APRIANSAH	KADET DECK	26. <i>[Signature]</i>
27	M. TAUFIK HARMANSYAH	KADET DECK	27. <i>[Signature]</i>
28	M. HILMI SYARIF FARHAN	KADET DECK	28. <i>[Signature]</i>
29	HFL GA ADRFTA W	KADET DECK	29. <i>[Signature]</i>
30	DIPTYA RAJHAN NALENDRA	KADET MESIN	30. <i>[Signature]</i>
31	IKRAL PAUDI	KADET MESIN	31. <i>[Signature]</i>

## Lampiran 11. Lanjutan

PROSEDUR RENCANA LATIHAN KEADAAN DARURAT		No. Dokumen : DLN.55.2-2 No. Revisi : 06 Berlaku Efektif : 1 Juli 2023 Halaman : 1/1	
CHECK LIST LATIHAN KESELAMATAN (Elemen, 8)		Model 7.1	
Tanggal : 29 Maret 2025		Posisi : 07°04.45' S / 112°39.99' E	
Peran : Kebakaran dan Meninggalkan Kapal			
NO	AKSI	JAM	KETERANGAN
1.	Alarm kebakaran dibunyikan dan diumumkan	01.00	
2.	Personil mulai mengambil alat2 kebakaran.	01.02	
3.	Personil pertama dengan alat kebakaran tiba di lokasi.	01.04	
4.	Pompa pemadam di hidupkan.	01.05	
5.	Pemadaman dimulai.	01.07	
6.	Api dipadamkan	Simulasi	
<b>Dimisalkan api telah menjalar ke Ruang Kemudi</b>			
7.	Team tiba di K.mesin kemudi	01.10	
8.	Pemadaman dimulai	Simulasi	
<b>Dimisalkan api tidak dapat dipadamkan dengan hydrant dan botol pemadam.</b>			
9.	Perintah kosongkan k.mesin kemudi	01.12	
10.	K.mesin kemudi kosong.	01.14	
11.	Perintah tutup pintu kedap air.	01.15	
12.	Pintu kedap air tertutup.	01.17	
13.	Perintah jalankan sistem pemadam halon	Simulasi	
14.	Halon mulai mengalir ke lokasi.	Simulasi	
<b>Dimisalkan api tak dapat dipadamkan dan seluruh pelayar harus meninggalkan kapal.</b>			
15.	Alarm peran peninggalan di bunyikan dan diumumkan lewat public addressor.	07.30	
16.	Seluruh personil tiba di posisi masing2.	07.33	
17.	Mulai penerangan dan pembagian baju penolong kepada penumpang.	07.35	
18.	Mulai lepaskan lashing life raft.	07.36	
19.	Life raft siap diluncurkan.	07.39	
20.	Jala lambung terpasang.	07.40	
21.	Life raft diluncurkan dan mulai evakuasi penumpang.	07.45	
22.	Sekoci mulai disiapkan	07.47	

## Lampiran 11. Lanjutan

	<b>PROSEDUR RENCANA LATIHAN KEADAAN DARURAT</b> <b>CHECK LIST LATIHAN KESELAMATAN</b> <i>(Elemen, 8)</i>	No. Dokumen : DLN.55.2-1 No.Revisi : 00 Berlaku Efektif : 1 Juli 2023 Halaman : 1/1 Model 7.1
Tanggal : 28 Maret 2025      Posisi : 07°11'31"S / 112°43'8"S Peran : Penanggulangan Tumpahan Minyak		
<b>NO</b>	<b>AKSI</b>	<b>JAM</b>
1	Petugas piket di kantor menerima laporan dari kapal ada latihan penanggulangan tumpahan minyak	22.00
2	Petugas piket meneruskan laporan ke DPA dan Manager Operasi selaku Top Manajemen keselamatan, serta ke kepala operasi	22.02
3	DPA mengumpulkan Tim Siaga di darat dan memantau kegiatan latihan di kapal melalui radio komunikasi dan ditanyakan mengenai : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Apa penyebab pencemaran</li> <li>• Perkiraan jumlah / luasan perairan yang tercemari ?</li> <li>• Tindakan pencegahan apa yang telah di ambil ?</li> <li>• Apakah perlu menghubungi instansi yang terkait ?</li> </ul>	22.05
4	Di laporan dari kapal bahwa latihan disimulasikan dengan air bekas cuci deck di buritan kapal dan racun minyak dengan bubuk sabun	22.07
5	Di laporan dari kapal latihan penanggulangan tumpahan minyak telah selesai.	22.12
6	Diaadakan evaluasi hasil latihan	22.15

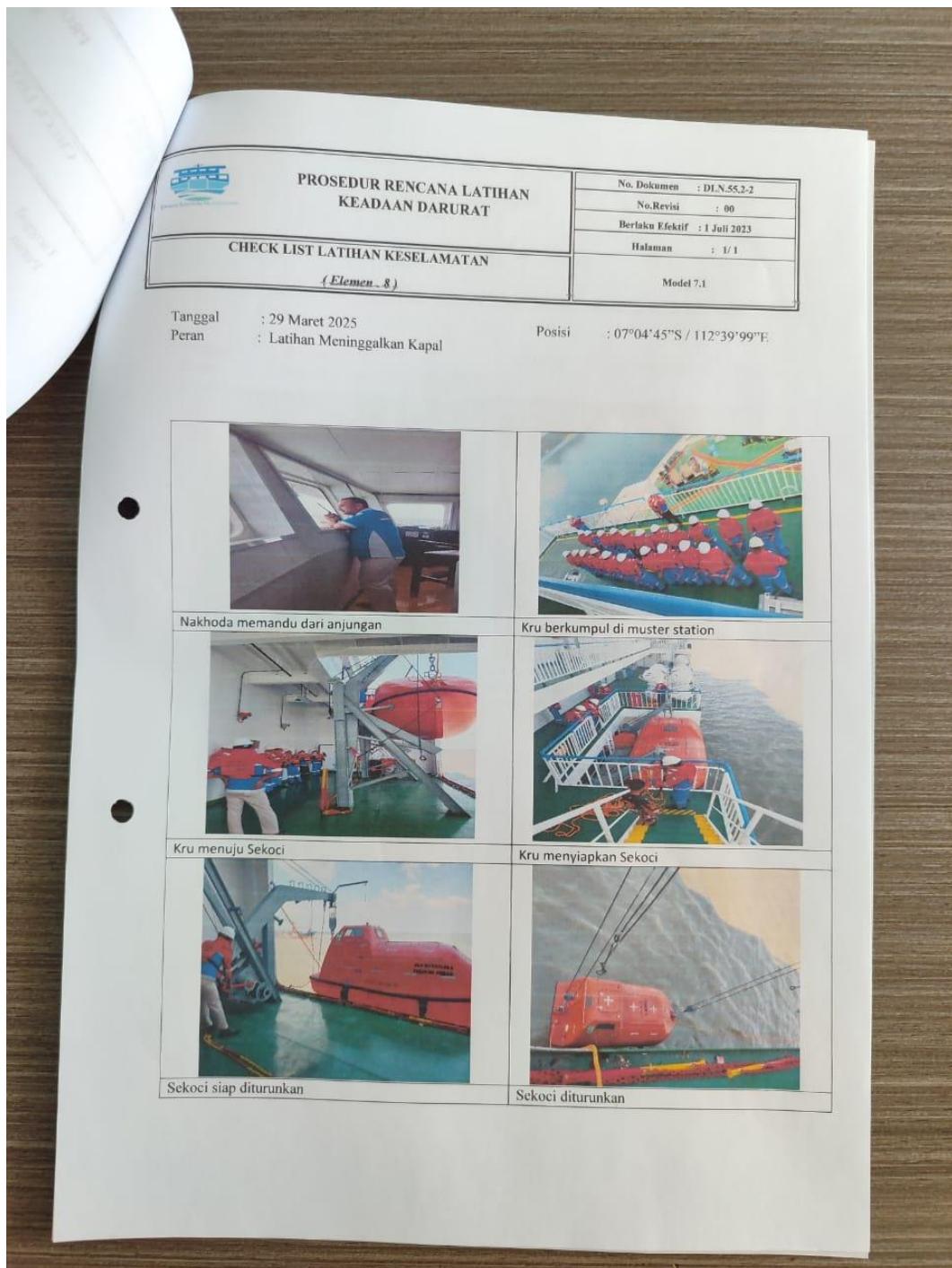
## Lampiran 11. Lanjutan

PROSEDUR RENCANA LATIHAN KEADAAN DARURAT		No. Dokumen : DIN.55.2-2	
CHECK LIST LATIHAN KESELAMATAN (Elemen , 8)		No.Revisi : 00	
		Berlaku Efektif : 1 Juli 2023	
		Halaman : 1/1	
		Model 7.1	
Tanggal : 29 Maret 2025 Posisi : 07°04'.45"S/112°39.09"E			
Peran Darurat : Latihan Kapal Bocor			
NO	AKSI	JAM	KETERANGAN
1	Petugas piket di kantor menerima laporan dari kapal ada latihan Kebocoran di kapal	09.00	
2	Petugas piket meneruskan laporan ke DPA dan Manager Operasi selaku Top Manajemen Keselamatan, serta ke Kepala operasi	09.01	
3	DPA mengumpulkan Tim Siaga di darat dan memantau kegiatan latihan di kapal melalui radio komunikasi dan ditanyakan ke kapal : <ul style="list-style-type: none"><li>• Apakah kebocoran yang terjadi dapat diatasi dengan pompa yang tersedia dikapal?</li><li>• Apakah kebocoran yang terjadi dapat membuat situasi menjadi lebih buruk?</li><li>• Dapatkah kebocoran yang terjadi diperbaiki?</li></ul>	09.05	Jawaban dari kapal :
4	Dilaporkan dari kapal bahwa kebocoran bisa diatasi dan kapal meneruskan pelayarannya	09.07	
5	Latihan selesai dan diadakan evaluasi	09.10	

## Lampiran 11. Lanjutan



## Lampiran 11. Lanjutan



## Lampiran 11. Lanjutan



## Lampiran 12. Daftar Inventaris KMP. DLN Mandalika

### DAFTAR INVENTARIS ALAT KESELAMATAN KMP. DLN MANDALIKA

NO	NAMA BARANG	MERK/TYPE	KODE BARANG DIKAPAL	JUMLAH	STN	POSISI PENEMPATAN DIKAPAL	HASIL INSPEKSI	KETERANGAN
PERALATAN PEMADAM KEBAKARAN/ALAT-ALAT KESELAMATAN								
A TABUNG PEMADAM								
1	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	NAV 1.P	1	Pcs	Anjungan sebelah kiri	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
2	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	NAV 2.S	1	Pcs	Anjungan sebelah kanan	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
3	CO2 5 kg	MT/5	NAV 3.C	1	Pcs	Anjungan	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
4	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	NAV 4.C	1	Pcs	Gang way belakang anjungan	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
5	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	NAV 5.P	1	Pcs	Gang Way kiri depan	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
6	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	NAV 6.5	1	Pcs	Gang way kanan depan	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
7	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	NAV 7.S	1	Pcs	Dapur Abk	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
8	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	NAV 8.P	1	Pcs	Gang Way kiri belakang	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
9	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	NAV 9.S	1	Pcs	Gang Way kanan belakang	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
10	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	NAV 10.P	1	Pcs	Ruang VIP kiri depan	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
11	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	NAV 11.P	1	Pcs	Ruang VIP kiri belakang	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
12	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	NAV 12.S	1	Pcs	Ruang VIP kanan depan	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
13	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	NAV 13.S	1	Pcs	Ruang VIP kanan belakang	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
14	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	NAV 14.C	1	Pcs	Musholla penumpang	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
Dry powder 6 kg = 13 tabung, CO2 5 kg = 1 Tabung								
NAVIGASI DECK								
15	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	PD 15.P	1	Pcs	Ruang sopir depan kiri	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
16	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	PD16.P	1	Pcs	Ruang sopir belakang kiri	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
17	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	PD 17.S	1	Pcs	Ruang sopir depan kanan	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
18	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	PD 18.S	1	Pcs	Ruang sopir belakang kanan	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
19	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	PD 19.P	1	Pcs	Restoran depan kiri	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
20	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	PD 20.P	1	Pcs	Restoran belakang kiri	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
21	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	PD 21.C	1	Pcs	Restoran depan tengah	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
22	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	PD 22.S	1	Pcs	Restoran depan kanan	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
23	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	PD 23.S	1	Pcs	Dapur restoran	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
24	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	PD 24.P	1	Pcs	Ruang penumpang depan kiri	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
25	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	PD 25.P	1	Pcs	Ruang penumpang tengah kiri	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
26	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	PD 26.P	1	Pcs	Ruang penumpang belakang kiri	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
27	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	PD 27.S	1	Pcs	Ruang penumpang depan kanan	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
28	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	PD 28.S	1	Pcs	Ruang penumpang tengah kanan	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
29	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	PD 29.S	1	Pcs	Ruang penumpang bikang kanan	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
30	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	PD 30.P	1	Pcs	R.Security Kiri	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
31	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	PD 31.S	1	Pcs	Ruang Cleaning kanan	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
32	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	PD 32.S	1	Pcs	Ruang Emergency Generator	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
Dry Powder 6 kg = 18 tabung,								
UPPER DECK								
33	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	UD 33.S	1	Pcs	Depan kanan	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
34	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	UD 34.P	1	Pcs	Depan kiri	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
35	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	UD 35.S	1	Pcs	Tengah kanan	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
36	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	UD 36.P	1	Pcs	Tengah kiri	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
37	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	UD 37.S	1	Pcs	Depan tangga naik kanan	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
38	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	UD 38.P	1	Pcs	Depan tangga naik kiri	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
39	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	UD 39.S	1	Pcs	Depan ramp door kanan	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
40	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	UD 40.P	1	Pcs	Depan tangga turun kiri	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
41	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	UD 41.S	1	Pcs	Belakang ramp depan kanan	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
42	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	UD 42.P	1	Pcs	Belakang kiri	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
43	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC7	UD 43.P	1	Pcs	Depan bawah Tangga kiri	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
Dry Powder 6 kg = 11 tabung								
CAR DECK								
44	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	CD 44.S	1	Pcs	Ruang hydrolis kanan	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
45	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	CD 45.P	1	Pcs	Ruang hydrolis kiri	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
46	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	CD 46.S	1	Pcs	Rampdoor depan kanan	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
47	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	CD 47.P	1	Pcs	Rampdoor depan kiri	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
48	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	CD 48.S	1	Pcs	Depan Kanan	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
49	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	CD 49.P	1	Pcs	Depan Kiri	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
50	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	CD 50.S	1	Pcs	Depan tengah kanan	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
51	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	CD 51.P	1	Pcs	Depan tengah kiri	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
52	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	CD 52.S	1	Pcs	Tengah kanan	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
53	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	CD 53.P	1	Pcs	Tengah Kiri	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
54	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	CD 54.S	1	Pcs	Pintu pandu kanan	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
55	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	CD 55.P	1	Pcs	Pintu pandu kiri	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
56	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	CD 56.P	1	Pcs	Belakang pintu pandu kanan	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
57	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	CD 57.S	1	Pcs	Belakang pintu pandu kiri	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
58	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	CD 58.P	1	Pcs	Depan R. Kemudi Kiri	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
59	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	CD 59.S	1	Pcs	Depan R.Kemudi kanan	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
60	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	CD 60.S	1	Pcs	Ruang kemudi Kiri	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
61	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	CD 61.P	1	Pcs	Ruang kemudi kanan	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
62	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	CD 62.S	1	Pcs	Pintu masuk kamar mesin kanan	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025

63	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	CD 63.P	1	Pcs	Pintu masuk kamar mesin kiri	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
Dry Powder 6 kg = 20 Tabung								

LOWER DECK							
64	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	LD 64.P	1	Pcs	Store haluan kiri	KONDISI BAIK
65	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	LD 65.C	1	Pcs	Ruang pompa depan ruang BT	KONDISI BAIK
66	foam 45 ltr	MPTZ/45	LD 66.5	1	Pcs	Kamar mesin belakang kanan	KONDISI BAIK
67	CO2 5 kg	MT/5	LD 67.5	1	Pcs	Kamar mesin tengah kanan	KONDISI BAIK
68	Foam 9 ltr	MPTZ/9	LD 68.5	1	Pcs	Kamar mesin depan kanan	KONDISI BAIK
69	CO2 5 kg	MT/5	LD 69.P	1	Pcs	kamar mesin belakang kiri	KONDISI BAIK
70	Foam 9 ltr	MPTZ/9	LD 70.P	1	Pcs	kamar mesin tengah kiri	KONDISI BAIK
71	foam 45 ltr	MPTZ/45	LD 71.P	1	Pcs	kamar mesin depan kiri	KONDISI BAIK
72	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	LD 72.5	1	Pcs	Pintu control room kanan	KONDISI BAIK
73	CO2 5 kg	MT/5	LD 73.P	1	Pcs	Pintu control room kiri	KONDISI BAIK
74	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	LD 74.C	1	Pcs	dengan pintu lower	KONDISI BAIK
75	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	LD 75.S	1	Pcs	sebelah lifter kanan	KONDISI BAIK
76	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	LD 76.S	1	Pcs	tiang lifter kanan	KONDISI BAIK
77	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	LD 77.P	1	Pcs	tiang lifter kiri	KONDISI BAIK
78	Dry Powder 6 kg	MFZ/ABC6	LD 78.S	1	Pcs	belakang kanan	KONDISI BAIK
79	Foam 9 ltr	MPTZ/9	LD 79.P	1	Pcs	belakang kiri	KONDISI BAIK
80	Foam liquid 20 ltr		LD 80.C	2	Pcs	LOWER DECK	KONDISI BAIK
81	Foam liquid 20 ltr		LD 81.C	2	Pcs	kamar mesin sebelah kiri	KONDISI BAIK

Foam 45 Ltr = 2 tabung, Foam 9 ltr = 3 Tabung, Dry Powder 6 Kg = 8 Tabung CO2 5kg = 3 tabung, foam liquid 20 ltr = 4 tabung

TOTAL APAR = 117 TABUNG (spare Dry powder 6kg = 25 tabung, Foam 9ltr = 1 tabung, CO2 5kg = 2 tabung, FAP 20 ltr = 6 tabung)

B	FIRE HYDRANT							
1	NOZZLE+SELANG		ND 1.P	1	Pcs	Anjungan belakang kiri	KONDISI BAIK	20 meter
2	NOZZLE+SELANG		ND 2.S	1	Pcs	Anjungan belakang kanan	KONDISI BAIK	20 meter
3	NOZZLE+SELANG		ND 3.S	1	Pcs	Samping kamar ruang VIP	KONDISI BAIK	20 meter
4	NOZZLE+SELANG		ND 4	1	Pcs	samping kiri ruang VIP	KONDISI BAIK	20 meter
5	NOZZLE+SELANG		ND 5.P	1	Pcs	Ruang VIP kanan	KONDISI BAIK	20 meter
6	NOZZLE+SELANG		ND 6.P	1	Pcs	Ruang Vip kiri	KONDISI BAIK	20 meter
7	NOZZLE+SELANG		ND 7.S	1	Pcs	Kantin penumpang kanan	KONDISI BAIK	20 meter
8	NOZZLE+SELANG		ND 8.P	1	Pcs	Kantin penumpang kiri	KONDISI BAIK	20 meter
9	NOZZLE+SELANG		PD 9.P	1	Pcs	Ruang sopir kiri	KONDISI BAIK	20 meter
10	NOZZLE+SELANG		PD 10.P	1	Pcs	Ruang sopir kiri bagian luar	KONDISI BAIK	20 meter
11	NOZZLE+SELANG		PD 11.S	1	Pcs	Ruang sopir kanan	KONDISI BAIK	20 meter
12	NOZZLE+SELANG		PD 12.S	1	Pcs	Ruang sopir kanan bagian luar	KONDISI BAIK	20 meter
13	NOZZLE+SELANG		PD 13.S	1	Pcs	Restoran kanan	KONDISI BAIK	20 meter
14	NOZZLE+SELANG		PD 14.S	1	Pcs	Restoran kanan bagian luar	KONDISI BAIK	20 meter
15	NOZZLE+SELANG		PD 15.P	1	Pcs	Restoran kiri	KONDISI BAIK	20 meter
16	NOZZLE+SELANG		PD 16.P	1	Pcs	Restoran kiri bagian luar	KONDISI BAIK	20 meter
17	NOZZLE+SELANG		PD 17.P	1	Pcs	Ruang penumpang kiri	KONDISI BAIK	20 meter
18	NOZZLE+SELANG		PD 18.P	1	Pcs	Dewan Generator kiri	KONDISI BAIK	20 meter
19	NOZZLE+SELANG		PD 19.P	1	Pcs	Ruang penumpang belakang kiri	KONDISI BAIK	20 meter
20	NOZZLE+SELANG		PD 20.S	1	Pcs	Ruang penumpang belakang kanan	KONDISI BAIK	20 meter
21	NOZZLE+SELANG		PD 21.S	1	Pcs	Samping ruang CO2 system	KONDISI BAIK	20 meter
22	NOZZLE+SELANG		PD 22.S	1	Pcs	R. penumpang belakang kanan Luar	KONDISI BAIK	20 meter
23	NOZZLE+SELANG		UD 23.P	1	Pcs	Samping sekoci kiri	KONDISI BAIK	20 meter
24	NOZZLE+SELANG		UD 24.S	1	Pcs	samping sekoci kanan	KONDISI BAIK	20 meter
25	NOZZLE+SELANG		UD 25.S	1	Pcs	Pintu masuk dari deck sekoci kanan	KONDISI BAIK	20 meter
26	NOZZLE+SELANG		UD 26.P	1	Pcs	Pintu masuk dari deck sekoci kiri	KONDISI BAIK	20 meter
27	NOZZLE+SELANG		UD 27.S	1	Pcs	Tengah sebelah kanan upper	KONDISI BAIK	20 meter
28	NOZZLE+SELANG		UD 28.P	1	Pcs	dengan ramp kiri upper	KONDISI BAIK	20 meter
29	NOZZLE+SELANG		UD 29.S	1	Pcs	Belakang tangga kanan upper	KONDISI BAIK	20 meter
30	NOZZLE+SELANG		UD 30.P	1	Pcs	Belakang tangga kiri upper	KONDISI BAIK	20 meter
31	NOZZLE+SELANG		UD 31.S	1	Pcs	Belakang ramp door kanan upper	KONDISI BAIK	20 meter
32	NOZZLE+SELANG		UD 32.P	1	Pcs	Belakang kiri upper	KONDISI BAIK	20 meter
33	NOZZLE+SELANG		CD 33.P	1	Pcs	Car deck depan kiri	KONDISI BAIK	20 meter
34	NOZZLE+SELANG		CD 34.S	1	Pcs	Car deck depan kanan	KONDISI BAIK	20 meter
35	NOZZLE+SELANG		CD 35.P	1	Pcs	Car deck tengah kiri	KONDISI BAIK	20 meter
36	NOZZLE+SELANG		CD 36.S	1	Pcs	Car deck tengah kanan	KONDISI BAIK	20 meter
37	NOZZLE+SELANG		CD 37.P	1	Pcs	Depan pintu pandu kiri	KONDISI BAIK	20 meter
38	NOZZLE+SELANG		CD 38.S	1	Pcs	Depan pintu pandu kanan	KONDISI BAIK	20 meter
39	NOZZLE+SELANG		CD 38.S	1	Pcs	Depan Steering Kiri	KONDISI BAIK	20 meter
40	NOZZLE+SELANG		CD 39.S	1	Pcs	Depan Steering Kanan	KONDISI BAIK	20 meter
41	NOZZLE+SELANG		LD 40.C	1	Pcs	Ruang pompa depan ruang BT	KONDISI BAIK	15 meter
42	NOZZLE+SELANG		LD 41.S	1	Pcs	Kamar mesin depan kanan	KONDISI BAIK	15 meter
43	NOZZLE+SELANG		LD 42.P	1	Pcs	Kamar mesin depan kiri	KONDISI BAIK	15 meter

TOTAL = 43 PCS

C	FIRE BLANKET							
1	FIRE BLANKET			1	Pcs	DAPUR ABK	KONDISI BAIK	
2	FIRE BLANKET			1	Pcs	DAPUR Catering	KONDISI BAIK	
SPRINKLER								
1	SPRINKLER			194	Pcs	UPPER DECK	KONDISI BAIK	

2	SPRINKLER		289	Pcs	CAR DECK	KONDISI BAIK		
3	SPRINKLER		105	Pcs	LOWER DECK	KONDISI BAIK		
<b>TOTAL = 588 PCS</b>								
1	ISCI (International Shore Connection)		2	Pcs	CAR DECK	KONDISI BAIK		
2	MANUALLY OPERATED CALL POINT		14	PCS	AKOMODASI KRU	KONDISI BAIK		
			19	PCS	AKOMODASI PENUMPANG	KONDISI BAIK		
			8	PCS	UPPER DECK	KONDISI BAIK		
			6	PCS	SECOND DECK	KONDISI BAIK		
			12	PCS	CAR DECK	KONDISI BAIK		
			12	PCS	LOWER DECK/MESIN	KONDISI BAIK		
<b>TOTAL</b>						<b>72 PCS</b>		
<b>D CO2 SYSTEM</b>								
1	CO2 NOZZLE		16	Pcs	KAMAR MESIN	KONDISI BAIK		
2	TABUNG CO2 45 kg	LONG BAO	40	Pcs	Ruang CO2	KONDISI BAIK		
<b>E EMERGENCY FIRE FIGHTING</b>								
1	BREATHING APPARATUS		1	SET	ANJUNGAN DAN KAMAR MESIN	KONDISI BAIK		
2	TABUNG OKSIGEN (SCBA)		1	Pcs	ANJUNGAN DAN KAMAR MESIN	KONDISI BAIK	4 PCS TABUNG(STORE)	
3	SMOKE MASKER		1	SET	ANJUNGAN DAN KAMAR MESIN	KONDISI BAIK		
4	MANOMETER UDARA		1	Pcs	ANJUNGAN DAN KAMAR MESIN	KONDISI BAIK		
5	BAJU TAHAN API		1	Pcs	ANJUNGAN DAN KAMAR MESIN	KONDISI BAIK		
6	HELM		1	Pcs	ANJUNGAN DAN KAMAR MESIN	KONDISI BAIK		
7	SEPAU TAHAN API		1	PSG	ANJUNGAN DAN KAMAR MESIN	KONDISI BAIK		
8	SARUNG TANGAN		1	PSG	ANJUNGAN DAN KAMAR MESIN	KONDISI BAIK		
9	AXE/KAPAK		1	Pcs	ANJUNGAN DAN KAMAR MESIN	KONDISI BAIK		
10	TALI		1	BH	ANJUNGAN DAN KAMAR MESIN	KONDISI BAIK		
11	SETER		1	Pcs	ANJUNGAN DAN KAMAR MESIN	KONDISI BAIK		
12	TABUNG OKSIGEN EEBD		12	Pcs	Anjungan: 1 , Mess room: 1 , kamar mesin 3, store haluan 2, ruang penumpang 2 , restoran 1	KONDISI BAIK		
<b>F INFLATABLE LIFE RAFT (ILR)</b>								
1	ILR No 1	CRV-DZ	No Seri 22013	1	BH	PASSANGER DECK SEBELAH KANAN	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
	CAPACITY	25 PERSON						
2	ILR No 2	CRV-DZ	No Seri 22024	1	BH	PASSANGER DECK SEBELAH KIRI	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
	CAPACITY	25 PERSON						
3	ILR No 3	CRV-DZ	No Seri 22028	1	BH	PASSANGER DECK SEBELAH KANAN	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
	CAPACITY	25 PERSON						
4	ILR No 4	CRV-DZ	No Seri 22023	1	BH	PASSANGER DECK SEBELAH KIRI	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
	CAPACITY	25 PERSON						
5	ILR No 5	CRV-DZ	No Seri 22025	1	BH	PASSANGER DECK SEBELAH KANAN	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
	CAPACITY	25 PERSON						
6	ILR No 6	CRV-DZ	No Seri 22009	1	BH	PASSANGER DECK SEBELAH KIRI	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
	CAPACITY	25 PERSON						
7	ILR No 7	CRV-DZ	No Seri 22032	1	BH	PASSANGER DECK SEBELAH KANAN	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
	CAPACITY	25 PERSON						
8	ILR No 8	CRV-DZ	No Seri 22010	1	BH	PASSANGER DECK SEBELAH KIRI	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
	CAPACITY	25 PERSON						
9	ILR No 9	CRV-DZ	No Seri 22018	1	BH	PASSANGER DECK SEBELAH KANAN	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
	CAPACITY	25 PERSON						
10	ILR No 10	CRV-DZ	No Seri 22021	1	BH	PASSANGER DECK SEBELAH KIRI	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
	CAPACITY	25 PERSON						
11	ILR No 11	CRV-DZ	No Seri 22018	1	BH	PASSANGER DECK SEBELAH KANAN	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
	CAPACITY	25 PERSON						
12	ILR No 12	CRV-DZ	No Seri 22015	1	BH	PASSANGER DECK SEBELAH KIRI	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
	CAPACITY	25 PERSON						
13	ILR No 13	CRV-DZ	No Seri 22017	1	BH	PASSANGER DECK SEBELAH KANAN	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
	CAPACITY	25 PERSON						
14	ILR No 14	CRV-DZ	No Seri 22027	1	BH	PASSANGER DECK SEBELAH KIRI	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
	CAPACITY	25 PERSON						
15	ILR No 15	CRV-DZ	No Seri 22014	1	BH	PASSANGER DECK SEBELAH KANAN	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
	CAPACITY	25 PERSON						
16	ILR No 16	CRV-DZ	No Seri 22016	1	BH	PASSANGER DECK SEBELAH KIRI	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
	CAPACITY	25 PERSON						
17	ILR No 17	CRV-DZ	No Seri 22012	1	BH	PASSANGER DECK SEBELAH KANAN	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
	CAPACITY	25 PERSON						
18	ILR No 18	CRV-DZ	No Seri 22022	1	BH	PASSANGER DECK SEBELAH KIRI	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
	CAPACITY	25 PERSON						
19	ILR No 19	CRV-DZ	No Seri 22011	1	BH	PASSANGER DECK SEBELAH KANAN	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
	CAPACITY	25 PERSON						
20	ILR No 20	CRV-DZ	No Seri 22024	1	BH	PASSANGER DECK SEBELAH KIRI	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
	CAPACITY	25 PERSON						
21	ILR No 21	CRV-DZ	No Seri 22035	1	BH	PASSANGER DECK SEBELAH KANAN	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
	CAPACITY	25 PERSON						
22	ILR No 22	CRV-DZ	No Seri 22033	1	BH	PASSANGER DECK SEBELAH KIRI	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
	CAPACITY	25 PERSON						
23	ILR No 23	CRV-DZ	No Seri 22020	1	BH	PASSANGER DECK SEBELAH KANAN	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
	CAPACITY	25 PERSON						
24	ILR No 24	CRV-DZ	No Seri 22026	1	BH	PASSANGER DECK SEBELAH KIRI	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025

25	CAPACITY	25 PERSON					
ILR No 25	CRV-DZ	No Seri 22036	1	BH	PASSANGER DECK SEBELAH KANAN	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
CAPACITY	25 PERSON						
ILR No 26	CRV-DZ	No Seri 22007	1	BH	PASSANGER DECK SEBELAH KIRI	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
CAPACITY	25 PERSON						
ILR No 27	CRV-DZ	No Seri 22031	1	BH	PASSANGER DECK SEBELAH KANAN	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
CAPACITY	25 PERSON						
ILR No 28	CRV-DZ	No Seri 22008	1	BH	PASSANGER DECK SEBELAH KIRI	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
CAPACITY	25 PERSON						
ILR No 29	CRV-DZ	No Seri 22030	1	BH	PASSANGER DECK SEBELAH KANAN	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
CAPACITY	25 PERSON						
ILR No 30	CRV-DZ	No Seri 22019	1	BH	PASSANGER DECK SEBELAH KIRI	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
CAPACITY	25 PERSON						
21	HRU	JSQ-III	30	Pcs		KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
<b>6 SEKOCI</b>							
<b>SEKOCI NO. 1 KAPASITAS 25 ORANG</b>							
1	RED HAND FLARE		6	PCS	SEKOCI KANAN	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
2	PARACHUTE SIGNAL		4	PCS	SEKOCI KANAN	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
3	SMOKE SIGNAL		2	PCS	SEKOCI KANAN	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
4	DAYUNG		2	PCS	SEKOCI KANAN	KONDISI BAIK	
5	PROP SEKOCI		1	PCS	SEKOCI KANAN	KONDISI BAIK	
6	ALAT PANCING		1	PCS	SEKOCI KANAN	KONDISI BAIK	
7	MAKANAN DARURAT	25	25	PCS	SEKOCI KANAN	KONDISI BAIK	Expire Oktober 2025
8	MINUMAN DARURAT	160	160	PCS	SEKOCI KANAN	KONDISI BAIK	Expire Oktober 2025
9	THERMAL PROTECTIVE		3	PCS	SEKOCI KANAN	KONDISI BAIK	
10	DRY POWDER 2KG		1	PCS	SEKOCI KANAN	KONDISI BAIK	
11	RADAR REFLECTOR		1	PCS	SEKOCI KANAN	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
12	KOTAK P3K		1	PCS	SEKOCI KANAN	KONDISI BAIK	
13	EMBER		2	PCS	SEKOCI KANAN	KONDISI BAIK	
14	GAYUNG		1	PCS	SEKOCI KANAN	KONDISI BAIK	
15	KAPAK		2	PCS	SEKOCI KANAN	KONDISI BAIK	
16	SENTER		1	PCS	SEKOCI KANAN	KONDISI BAIK	
17	TALI BESAR		1	GLG	SEKOCI KANAN	KONDISI BAIK	
18	TANGGA DARURAT		1	PCS	SEKOCI KANAN	KONDISI BAIK	
19	MIRROR DAYLIGHT		1	PCS	SEKOCI KANAN	KONDISI BAIK	
20	TALI KECIL		2	GLG	SEKOCI KANAN	KONDISI BAIK	
21	BATREI SENTER		4	PCS	SEKOCI KANAN	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
22	PELUIT		1	PCS	SEKOCI KANAN	KONDISI BAIK	
23	PEMBUKA KALENG /BOTOL		3	PCS	SEKOCI KANAN	KONDISI BAIK	
24	GAYUNG SEROK		1	PCS	SEKOCI KANAN	KONDISI BAIK	
25	KANTONG MUNTAH	25	25	PCS	SEKOCI KANAN	KONDISI BAIK	
26	MANUAL BOOK		1	PCS	SEKOCI KANAN	KONDISI BAIK	
27	GANCU/HOOK		2	PCS	SEKOCI KANAN	KONDISI BAIK	
28	O RING PELEMPAR		2	PCS	SEKOCI KANAN	KONDISI BAIK	
<b>SEKOCI NO.2 KAPASITAS 25 ORANG</b>							
1	RED HAND FLARE		6	PCS	SEKOCI KIRI	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
2	PARACHUTE SIGNAL		4	PCS	SEKOCI KIRI	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
3	SMOKE SIGNAL		2	PCS	SEKOCI KIRI	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
4	DAYUNG		2	PCS	SEKOCI KIRI	KONDISI BAIK	
5	PROP SEKOCI		1	PCS	SEKOCI KIRI	KONDISI BAIK	
6	ALAT PANCING		1	PCS	SEKOCI KIRI	KONDISI BAIK	
7	MAKANAN DARURAT	25	25	PCS	SEKOCI KIRI	KONDISI BAIK	Expire Oktober 2025
8	MINUMAN DARURAT	160	160	PCS	SEKOCI KIRI	KONDISI BAIK	Expire Oktober 2025
9	THERMAL PROTECTIVE		3	PCS	SEKOCI KIRI	KONDISI BAIK	
10	DRY POWDER 2KG		1	PCS	SEKOCI KIRI	KONDISI BAIK	
11	RADAR REFLECTOR		1	PCS	SEKOCI KIRI	KONDISI BAIK	
12	KOTAK P3K		1	PCS	SEKOCI KIRI	KONDISI BAIK	
13	EMBER		2	PCS	SEKOCI KIRI	KONDISI BAIK	
14	GAYUNG		1	PCS	SEKOCI KIRI	KONDISI BAIK	
15	KAPAK		2	PCS	SEKOCI KIRI	KONDISI BAIK	
16	SENTER		1	PCS	SEKOCI KIRI	KONDISI BAIK	Expire Oktober 2025
17	TALI BESAR		1	PCS	SEKOCI KIRI	KONDISI BAIK	
18	TANGGA DARURAT		1	PCS	SEKOCI KIRI	KONDISI BAIK	
19	MIRROR DAYLIGHT		1	PCS	SEKOCI KIRI	KONDISI BAIK	
20	TALI KECIL		2	GLG	SEKOCI KIRI	KONDISI BAIK	
21	BATREI SENTER		4	PCS	SEKOCI KIRI	KONDISI BAIK	Exp. Juli 2025
22	PELUIT		1	PCS	SEKOCI KIRI	KONDISI BAIK	
23	PEMBUKA KALENG /BOTOL		3	PCS	SEKOCI KIRI	KONDISI BAIK	
24	GAYUNG SEROK		1	PCS	SEKOCI KIRI	KONDISI BAIK	
25	KANTONG MUNTAH	25	25	PCS	SEKOCI KIRI	KONDISI BAIK	
26	MANUAL BOOK		1	PCS	SEKOCI KIRI	KONDISI BAIK	
27	GANCU/HOOK		2	PCS	SEKOCI KIRI	KONDISI BAIK	
28	O-RING PELEMPAR		2	PCS	SEKOCI KIRI	KONDISI BAIK	
<b>H PERALATAN MENINGGALKAN KAPAL</b>							
1	LIFE BUOY		18	BH	Anjungan 2 lifebuoy + lampu	KONDISI BAIK	
					Crew Cabin 2 life bouy	KONDISI BAIK	
					Kantin atas 2 lifebuoy + Lampu	KONDISI BAIK	
					Penumpang 2 life bouy	KONDISI BAIK	

				Penumpang 4 life bouy + Lampu	KONDISI BAIK	
				Upper sekoci 2 lifebouy + Tali	KONDISI BAIK	
				Upper Buritan 2 lifebouy + Tali	KONDISI BAIK	
				winchlas 2 lifebouy + Lampu	KONDISI BAIK	
2	LAMPU LIFE BUOY	10	BH		KONDISI BAIK	
3	TALI LIFE BUOY	8	BH		KONDISI BAIK	
4	LIFE JACKET	782	BH	Anjungan	Dewasa = 4	
				Kamar Mesin	Dewasa = 3	
				Kamar Crew	Dewasa = 37	
				Ruang sopir	Dewasa = 345 Anak = 18	
				Ruang penumpang	Dewasa = 288 Anak = 11	
				Ruang VIP	Dewasa = 46 Anak = 10	
				Restoran	Dewasa = 18 Anak = 2	
					<b>TOTAL LIFE JACKET DEWASA = 741 ANAK = 41</b>	
5	IMMERSION SUIT	2	PCS	STORE	KONDISI BAIK	
6	EMERGENCY LADDER	2	SET	GANGWAY KANAN KIRI	KONDISI BAIK	PANJANG 16 M
7	SMOKE SIGNAL	4	PCS	ANJUNGAN	KONDISI BAIK	Expire Juni 2026
8	RED HAND FLARE	6	PCS	ANJUNGAN	KONDISI BAIK	Expire Juni 2026
9	PARACHUTE SIGNAL	12	PCS	ANJUNGAN	KONDISI BAIK	Expire Oktober 2025
10	LINE THROWING	JH7-230-91	4	UNIT	ANJUNGAN	KONDISI BAIK Expire Desember 2025
11	FIRE CONTROL PLAN		10	PCS	1 MESS ROOM, 5 RUANG PENUMPANG, 1 R.CLEANING 1 RESTORAN, 2 DECK SEKOCI	KONDISI BAIK
<b>I ALAT ISYARAT KESELAMATAN</b>						
1	SART	CY	1	BH	ANJUNGAN	KONDISI BAIK Exp. Juli 2027
	Serial No 2022060092					
2	SART	CY	1	BH	ANJUNGAN	KONDISI BAIK Epx. Juli 2027
	Serial No 2022060083					
3	MOB	QCYD-I 1522	1	BH	TERPASANG SAMPING KIRI ANJUNGAN	KONDISI BAIK DESEMBER 2025
4	MOB	QCYD-I 1522	1	BH	TERPASANG SAMPING KANAN ANJUNGAN	KONDISI BAIK DESEMBER 2025
5	EPIRB	VEP8	1	BH	TERPASANG DI SAMPING KIRI ANJUNGAN	KONDISI BAIK Expired april 2027
6	SEP-406					
	HRU (SAMYUNG)	SHE-02	1	BH		KONDISI BAIK Exp Date April 2025
6'	Red Hand Flare		6	BH	ANJUNGAN	KONDISI BAIK Expire Juni 2026
7	SMOKE SIGNAL		4	BH	ANJUNGAN	KONDISI BAIK Expire Juni 2026
8	PARASUT SIGNAL	HGS40	12	BH	ANJUNGAN	KONDISI BAIK Expire Desember 2025
<b>J HEAT DETEKTOR</b>						
1	HEAT DETECTOR	JTW-BD-ZM995	1	BH	DAPUR ABK	KONDISI BAIK
2	HEAT DETECTOR	JTW-BD-ZM995	1	BH	RUANG CUCI	KONDISI BAIK
3	HEAT DETECTOR	JTW-BD-ZM995	10	BH	UPPER DECK	KONDISI BAIK
4	HEAT DETECTOR	JTW-BZD-C(A)	10	BH	CAR DECK	KONDISI BAIK
<b>K SMOKE DETECTOR</b>						
1	SMOKE DETECTOR	JTY-GF-ZM992	2	BH	ANJUNGAN	KONDISI BAIK
2	SMOKE DETECTOR	JTY-GF-ZM992	30	BH	AKOMODASI CREW	KONDISI BAIK
3	SMOKE DETECTOR	JTY-GF-ZM992	18	BH	RUANG VIP	KONDISI BAIK
4	SMOKE DETECTOR	JTY-GF-ZM992	1	BH	MUSHOLLA PENUMPANG	KONDISI BAIK
5	SMOKE DETECTOR	JTY-GF-ZM992	6	BH	RUANG SOPIR	KONDISI BAIK
6	SMOKE DETECTOR	JTY-GF-ZM992	1	BH	HOSPITAL	KONDISI BAIK
7	SMOKE DETECTOR	JTY-GF-ZM992	1	BH	RUANG MENYUSUI	KONDISI BAIK
8	SMOKE DETECTOR	JTY-GF-ZM993	1	BH	RUANG DISABILITAS	KONDISI BAIK
9	SMOKE DETECTOR	JTY-GF-ZM992	8	BH	RESTORAN	KONDISI BAIK
10	SMOKE DETECTOR	JTY-GF-ZM992	10	BH	RUANG PENUMPANG	KONDISI BAIK
11	SMOKE DETECTOR	JTY-GF-ZM992	2	BH	RUANG CLEANING SERVICE	KONDISI BAIK
12	SMOKE DETECTOR	JTY-GF-ZM992	1	BH	RUANG EMERGENCY GENERATOR	KONDISI BAIK
13	SMOKE DETECTOR	JTY-GF-ZM992	20	BH	UPPER DECK	KONDISI BAIK
14	SMOKE DETECTOR	JTY-GF-ZM992	36	BH	CAR DECK	KONDISI BAIK
15	SMOKE DETECTOR	JTY-GF-ZM992	2	BH	STORE HALUAN	KONDISI BAIK
16	SMOKE DETECTOR	JTY-GF-ZM992	1	BH	RUANG BT	KONDISI BAIK
17	SMOKE DETECTOR	JTY-GF-ZM992	2	BH	RUANG POMPA	KONDISI BAIK
18	SMOKE DETECTOR	JTY-GF-ZM992	14	BH	LOWER DECK	KONDISI BAIK
19	SMOKE DETECTOR	JTY-GF-ZM992	9	BH	KAMAR MESIN	KONDISI BAIK
20	SMOKE DETECTOR	JTY-GF-ZM992	2	BH	RUANG KEMUDI	KONDISI BAIK
<b>TOTAL = 166 PCS</b>						

SURABAYA, 30 APRIL 2025  
YANG MEMBUAT

MENGETAHUI  
  
CAPT.APRIZAL M.MAR  
NAKHODA

ANDI TRI HANDOYO  
MUALIM III

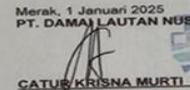
Lampiran 13. Jadwal Pelaksanaan *Drill* Sesuai SMK Kapal

JADWAL LATIHAN MENGHADAPI KEADAAN DARURAT DI KAPAL													
SESUAI KETENTUAN SMK UNTUK TAHUN 2019													
NO	Jenis Latihan	Januari	Februari	Maret	April	Mei	Juni	Juli	Agustus	September	Oktober	Nopember	Desember
1	Latihan Memadamkan Kebakaran	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	Latihan Meninggalkan Kapal	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	Latihan Pertolongan Orang Jatuh ke Laut	X			X		X		X		X		
4	Latihan Penanggulangan Tumpahan Minyak	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5	Latihan Pertolongan Orang Cidera di Kapal		X			X			X			X	
6	Latihan Terjadi Kapal Tersinku					X						X	
7	Latihan Terjadi Kapal Kandas					X					X		
8	Latihan Ada Kerusakan Mesin Induk					X						X	
9	Latihan Ada Kerusakan Mesin Kemudi	X			X		X		X		X		
10	Latihan Menghadapi Kapal Bocor/Kemasukan Air	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11	Latihan Penanganan Covit		X				X						

NOTE Latihan Memadamkan Kebakaran, Latihan Meninggalkan Kapal, Latihan Penanggulangan Minyak, Latihan Menghadapi kapal bocor, latihannya dilakukan 1 minggu sekali.

Merak, 1 Januari 2025

PT. DAMAI LAUTAN NUSANTARA

CATUR KRISNA MURTI  
DPA

KMP. DLN MANDALIKA

APRIZAL  
Dewan Laut Nakhoda

Lampiran 14. Checklist Familiarisasi Awak Kapal Baru

 **DAMAI LAUTAN NUSANTARA**  
Kantor Pusat : Jl. Kenjeran 219, Kpos Modya Baru, Tambaksari - Surabaya, Jawa Timur  
Telp. 031-3764816 (hunting) & 031-3710803  
Kantor Operasional : Jl. Raya Pelabuhan Lembor Lombok NTB (0370) 6187520

**CHECKLIST FAMILIRISASI**

- Semua awak kapal yang baru bertugas di atas kapal harus mengikuti familiarisasi.
- Nakhoda harus mengirimkan salinan familiarisasi ini ke Kantor Pusat sesegera mungkin.

KM. DLN MANDALIKA      Pelabuhan : TANJUNG PERAK      Tanggal : 26 Jun 2024

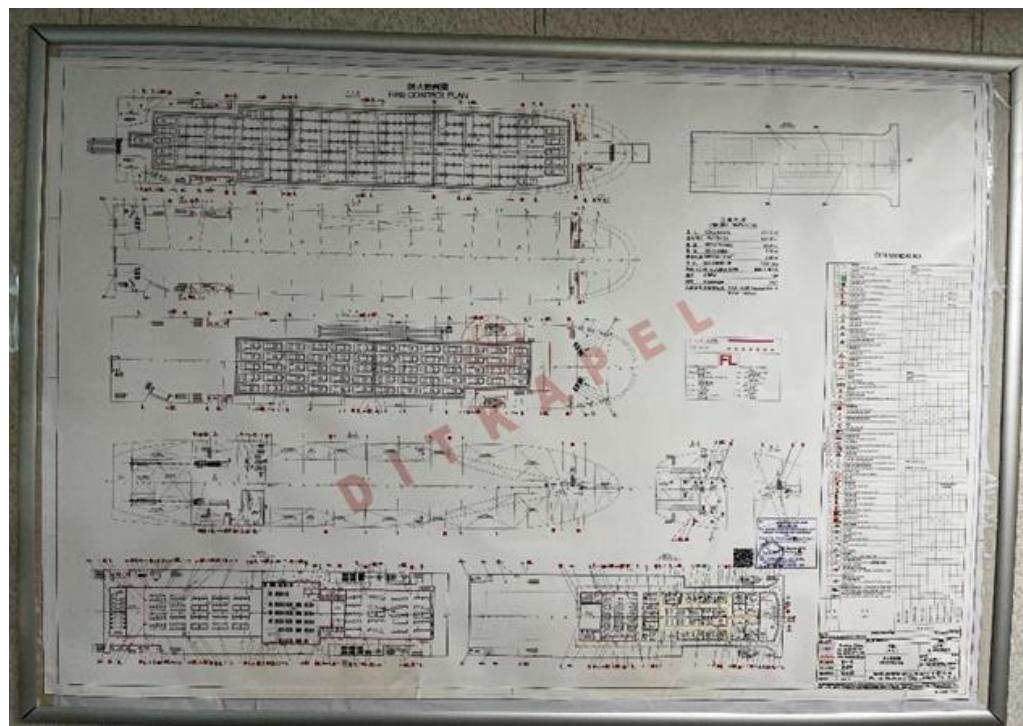
Nama : <u>Andrea APRIZAL</u>	Rank : <u>Cadet Deck</u>
<b>A. KHUSUS UNTUK NAKHODA, MUALIM, KKM, MASINIS :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Mengenali Pedoman Manajemen Keselamatan dan cara melaksanakannya.</li> <li><input type="checkbox"/> Memiliki dokumen-dokumen, publikasi-publikasi yang diperlukan sebelum bertugas di kapal.</li> </ul>	
<b>B. Untuk Anak Buah Kapal</b> harus mengenal dan memahami item-item berikut ini : <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Mengetahui dengan baik tugas dan tanggung jawabnya, termasuk pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan.</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Tempat-tempat peredam kebakaran</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Tempat-tempat Life saving appliances</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Tempat penyimpanan Personal life jacket dan thermal protective aid</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Lokasi Muster</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Mengenal materi SOLAS Training Manual</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Stasiun-stasiun pelabuhan</li> </ul>	

Awak kapal yang baru bergabung:  
Andrea APRIZAL (CDET DECK)  
Tanda Tangan

Awak Kapal Senior  
Atau Trainer : E. NOVAL / CADET DECK  
Tanda Tangan / Rank

Verifikasi : 

Lampiran 15. *Fire Control Plan*



Lampiran 16. Pelaksanaan *Drill* KMP. DLN MANDALIKA



Awak kapal berkumpul di *muster station*



Pengamatan alarm oleh Perwira



Perwira memberikan instruksi kepada Awak kapal



Latihan memadamkan api



Awak kapal bersiap meninggalkan kapal



Awak kapal memasuki sekoci



Menerima arahan Perwira



Sekoci diturunkan



Penjelasan menggunakan *fireman's outfit*



Penjelasan menggunakan EEBD



Penjelasan menggunakan *immersion suit*

## Lampiran 17. Data Rekapitulasi

**Tabel Perbandingan *Fire Drill* dan *Abandon Ship Drill* KMP DLN Mandalika dengan Standar SOLAS**

Aspek	Prosedur <i>drill</i> di Kapal (KMP, DLN Mandalika)	Standar SOLAS Chapter III	Kesesuaian / Catatan
Frekuensi <i>Fire Drill</i>	Setiap minggu	<i>Fire Drill</i> wajib setiap minggu pada kapal penumpang	Belum sesuai – seharusnya mingguan
Frekuensi <i>Abandon Ship Drill</i>	Setiap minggu	<i>Abandon Ship Drill</i> wajib setiap minggu pada kapal penumpang	Belum sesuai – seharusnya mingguan
Partisipasi Awak Kapal	Semua Awak kapal mengikuti <i>Safety Drill</i>	Semua Awak kapal harus ikut setidaknya satu <i>Fire Drill</i> dan satu <i>Abandon Ship Drill</i> per bulan	Semua Awak kapal mengikuti kegiatan <i>Safety Drill</i> kecuali Awak kapal yang sedang cuti
Familiarisasi Awak Baru	Dilakukan saat awal naik kapal	Familiarisasi wajib sebelum kapal berlayar atau dalam 24 jam setelah naik kapal	Sesuai, namun hanya pengenalan tempat-tempat di atas kapal.
Dokumentasi Latihan	Terkadang tidak lengkap	Drill harus dicatat dalam <i>logbook</i> resmi	Belum sesuai sepenuhnya
Peralatan Digunakan Saat <i>Drill</i>	Tidak semua alat keselamatan digunakan	Harus menggunakan peralatan yang relevan untuk simulasi nyata	Belum optimal – perlu ditingkatkan
Pelaksanaan oleh Petugas Khusus	Dipimpin oleh mualim atau Perwira senior	Latihan dipimpin oleh petugas yang ditunjuk ( <i>safety officer</i> atau setara)	Sesuai