OPTIMALISASI PERAWATAN SEKOCI (*LIFEBOAT*) DIATAS KAPAL MV. GLOVIS DAYLIGHT UNTUK KESELAMATAN AWAK KAPAL DALAM KEADAAN *EMERGENCY*

Disusun sebagai salah satu syarat untuk
menyelesaikan Program Pendidikan dan Pelatihan
Pelaut Diploma IV

ZULFIKAR AHMAD
N.I.T 07.19.026.1.09

PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN
TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
TAHUN 2024

HALAMAN JUDUL

OPTIMALISASI PERAWATAN SEKOCI (*LIFEBOAT*) DIATAS KAPAL MV. GLOVIS DAYLIGHT UNTUK KESELAMATAN AWAK KAPAL DALAM KEADAAN *EMERGENCY*

Disusun sebagai salah satu syarat untuk
menyelesaikan Program Pendidikan dan Pelatihan
Pelaut Diploma IV

ZULFIKAR AHMAD
N.I.T 07.19.026.1.09

PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN
TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
TAHUN 2024

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : ZULFIKAR AHMAD

NIT : 07.19.026.1.09

Program Studi Kapal : Diploma IV Teknologi Rekayasa Operasi Kapal

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul:

OPTIMALISASI PERAWATAN SEKOCI (*LIFEBOAT)* DIATAS KAPAL MV. GLOVIS DAYLIGHT UNTUK KESELAMATAN AWAK KAPAL DALAM KEADAAN *EMERGENCY*

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam Karya Ilmiah Terapan (KIT) tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan di atas tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

Surabaya,.....Juli.....2024

ZULFIKAR AHMAD

NIT. 07.19.026.1.09

PERSETUJUAN SEMINAR HASIL
KARYA ILMIAH TERAPAN

Judul :**OPTIMALISASI PERAWATAN SEKOCI *LIFEBOAT) DIATAS KAPAL MV. GLOVIS DAYLIGHT* UNTUK KESELAMATAN AWAK KAPAL DALAM KEADAAN *EMERGENCY***

NIT : 07.01.026.1.09

Program Studi : Diploma IV Teknologi Rekayasa Operasi Kapal

Dengan ini saya menyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

SURABAYA, 18 Juli 2024

Menyetujui:

Pembimbing I	Pembimbing II
ANAK AGUNG NGURAH ADE DWI PUTRA YUDA, S.Si.T., M.Pd.	MUHAMMAD DAHRI, S.Hum., M.H
Penata Tk. I (III/d)	Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 198302262010121003	NIP. 196101151983111001

Mengetahui:

Ketua Program Studi Teknologi Rekayasa Operasi Kapal

Anak Agung Istri Sri Wahyuni, S.SiT., M.Sda.,M.Mar

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 197812172005022001

LEMBAR PENGESAHAN SEMINAR HASIL
KARYA ILMIAH TERAPAN

OPTIMALISASI PERAWATAN SEKOCI (*LIFEBOAT*) DIATAS KAPAL MV. GLOVIS DAYLIGHT UNTUK KESELAMATAN AWAK KAPAL DALAM KEADAAN *EMERGENCY*

Disusun dan Diajukan Oleh :

ZULFIKAR AHMAD
NIT. 07.10.026.1.09
Ahli Nautika Tingkat III

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Hasil Karya Ilmiah Terapan

Pada Tanggal 18 JULI 2024

Menyetujui,

Penguji I	Penguji II	Penguji III
Capt. TRI HARYANTO, M.Mar	**ANAK AGUNG NGURAH ADE DWI PUTRA YUDA, S.SI.T.,M.PD.,M.MAR**	**MUH. DAHRI, SH. M.HUM**
Penata (III/c)	Penata Tk I (III/d)	Pembina Utama Muda(IV/c)
NIP. 197310282002121007	NIP. 198302262010121003	NIP. 196101151983111001

Mengetahui,
Ketua Program Studi Teknologi Rekayasa Operasinal Kapal
Politeknik Pelayaran Surabaya

ANAK AGUNG ISTRI SRI WAHYUNI, S.Si.T. M.Sda.,M.Mar
Penata TK. I (III/d)
NIP. 197812172005022001

KATA PENGANTAR

Dengan mengucap puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa, atas segala berkah dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan yang berjudul "OPTIMALISASI PERAWATAN SEKOCI (LIFEBOAT) DIATAS KAPAL MV. GLOVIS DAYLIGHT UNTUK KESELAMATAN AWAK KAPAL DALAM KEADAAN EMERGENCY" dengan tepat waktu tanpa adanya hal-hal yang tidak di inginkan.

Penulisan laporan tugas akhir ini adalah merupakan salah satu tugas dan persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan Diploma IV di Politeknik Pelayaran Surabaya. Penulis menyampaikan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu serta memberikan arahan, bimbingan, petunjuk dalam segala hal yang sangat berarti dan menunjang dalam penyelesaian makalah penelitian ini. Perkenankanlah penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Bapak Moejiono M.T, M.Mar.E Selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya yang telah memberikan fasilitas berupa ruang dan waktu atas terselenggaranya Karya Ilmiah Terapan.
2. Ibu Anak Agung Istri Sri Wahyuni, S SI T., M Sda ,M Mar Selaku Ketua Program Studi Teknologi Rekayasa Operasi Kapal yang telah membantu penulis dalam melakukan koreksi dan memberi arahan terhadap penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini dengan baik.
3. Bapak Anak Agung Ngurah Ade Dwi Putra Yuda. S.Si.T.,M.Pd. sebagai Dosen Pembimbing I, yang telah membantu penulis dalam melakukan koreksi terhadap Karya Ilmiah Terapan, sehingga penulis dapat menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini dengan baik.
4. Bapak Muhammad Dahri. S.Hum.,M.H. Selaku Dosen Pembimbing II, yang telah membantu penulis dalam melakukan koreksi terhadap Karya Ilmiah Terapan, sehingga penulis dapat menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini dengan baik.
5. Bapak/Ibu dosen Politeknik Pelayaran Surabaya, khususnya lingkungan program studi TROK Politeknik Pelayaran Surabaya.

6. Kepada orang tua saya, Ayah Cris Kuntadi dan Ibu Siti Munfaridah yang sudah memberikan semangat serta motivasi untuk kebaikan dan keberhasilan saya.
7. Keluarga besar saya yang senantiasa memberikan dorongan moral dan material yang tak terhingga serta selalu mendoakan untuk kebaikan dan keberhasilan penulis.
8. Seluruh teman-teman Prodi Nautika, Elektro, Teknika dan khususnya ANGKATAN X Politeknik Pelayaran Surabaya, yang telah memberikan dukungan yang tiada henti-hentinya kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan tugas akhir ini.

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

Penulis menyadari bahwa penulisan Karya Ilmiah Terapan ini masih jauh dari sempurna dan masih terdapat kekurangan dari segi isi maupun teknik penulisan, maka penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan penulisan ini.

Akhir kata penulis mengucapkan terima kasih dan mohon maaf atas segala kekurang

SURABAYA, ...2024

ZULFIKAR AHMAD

NIT. 07.19.026.1.09

ABSTRAK

AHMAD, ZULFIKAR, 07.19.026.1.09 “Optimalisasi Perawatan Sekoci (*Lifeboat)* diatas Kapal MV. Glovis Daylight Untuk Keselamatan Awak Kapal Dalam Keadaan *Emergency*”. Program Diploma IV, Politeknik Pelayaran Surabaya. Dibimbing oleh Bapak Anak Agung Ngurah Ade Dwi Putra Yuda dan Bapak Muhammad Dahri.

Saat sebuah kapal sedang berlayar, sering terjadi kejadian yang tidak diinginkan. Hal ini bisa disebabkan oleh faktor alam atau kesalahan manusia. Untuk mengurangi risiko kecelakaan selama kejadian buruk ini, kapal harus dilengkapi dengan peralatan keselamatan yang dapat dikerahkan dengan cepat jika terjadi keadaan darurat. Selain itu, pelatihan anggota kru dalam penggunaan peralatan keselamatan dan pemeliharaan peralatan keselamatan merupakan tindakan paling penting yang harus diambil untuk mempersiapkan seluruh kru menghadapi keadaan darurat. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pelaksanaan prosedur pemeliharaan dan pelatihan sekoci/sekoci kapal yang harus memenuhi SOLAS (Safety of Life at Sea). Saat dilaksanakannya penelitian ini, terjadi sebuah *accident* diatas kapal MV. Glovis Daylight yang menyebabkan dipulangkannya salah satu *crew* kapal.

Penulis menggunakan metode intensif dengan bergabung dengan kapal selama 12 bulan. Metode penelitian kualitatif deskriptif digunakan pada penelitian ini. Metode pengumpulan data diperoleh dari pengalaman penulis sendiri, catatan harian diatas kapal, wawancara dengan *crew* kapal, observasi langsung.

Hasil penelitian ini perwira dan awak kapal yang bertanggung jawab atas pelaksanaan pengecekan dan perawatan pada sekoci melaksanakan edukasi dan drill dengan lebih intens dan serius, diharapkan dengan diberikan pembekalan edukasi dan drill awak kapal dapat lebih memahami apa saja tugas dan tanggung jawab yang seharusnya awak kapal itu emban. dilakukan secara berkala setiap 3 bulan sekali. Setiap awak kapal bisa memahami dengan baik peran dan tanggung jawab masing-masing ketika kapal dalam keadaan emergency. Seluruh awak kapal harus selalu siap dibangun dan dibina agar pada saat kapal berada dalam keadaan emergency, masing-masing awak kapal sudah memahami harus melakukan sesuatu untuk menyelamatkan dirinya sendiri dan juga awak kapal lainnya.

Kata kunci: Sekoci, Perawatan, Awak Kapal (*crew)*

ABSTRACT

AHMAD, ZULFIKAR, 07.19.026.1.09 "Optimization of Lifeboat Maintenance on MV. Glovis Daylight for Crew Safety in Emergency". Diploma IV Program, Surabaya Shipping Polytechnic. Supervised by Mr. Anak Agung Ngurah Ade Dwi Putra Yuda and Mr. Muhammad Dahri.

When a ship is sailing, unwanted events often occur. These can be caused by natural factors or human error. To reduce the risk of accidents during these adverse events, ships should be equipped with safety equipment that can be deployed quickly in the event of an emergency. In addition, training of crew members in the use of safety equipment and maintenance of safety equipment are the most important measures to be taken to prepare the entire crew for emergencies. The purpose of this study is to determine the implementation of lifeboat maintenance and training procedures that must comply with SOLAS (Safety of Life at Sea). When this research was conducted, there was an accident on board the MV. Glovis Daylight which caused the discharge of one of the crew members. The author used an intensive method by joining the ship for 12 months.

Descriptive qualitative research method is used in this research. Data collection methods are obtained from the author's own experience, daily notes on board, interviews with ship crew, direct observation.

The results of this study are officers and crew members who are responsible for the implementation of checks and maintenance on lifeboats carry out education and drills more intensely and seriously, it is hoped that by being given educational briefings and drills the crew can better understand what duties and responsibilities the crew should carry. carried out periodically every 3 months. Each crew member can understand well their respective roles and responsibilities when the ship is in an emergency. The entire crew must always be ready to be built and coached so that when the ship is in an emergency, each crew member already understands what to do to save himself and also other crew members.

***Keywords**: Lifeboat, Maintenance, Crew*

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL ..... **i**

PERNYATAAN KEASLIAN ..... **ii**

PERSETUJUAN SEMINAR HASIL ..... **iii**

LEMBAR PENGESAHAN SEMINAR HASIL ..... **iv**

KATA PENGANTAR ..... **v**

ABSTRAK ..... **vii**

ABSTRACT ..... **viii**

DAFTAR TABEL ..... **xi**

DAFTAR GAMBAR ..... **xii**

DAFTAR LAMPIRAN ..... **xiii**

BAB I PENDAHULUAN **1**

A. Latar Belakang 1

B. Rumusan Masalah……..……..5

C. Tujuan Penelitian……..6

D. Batasan Masalah 6

E. Manfaat Penelitian 6

BAB II TINJAUAN PUSTAKA **9**

A. Review Penelitian Terdahulu 9

B. Landasan Teori……..10

C. Kerangka Berpikir……..…30

BAB III METODE PENELITIAN **31**

A. Jenis Penelitian..... 31

B. Waktu dan Tempat Penelitian……31

C. Subyek penelitian dan Teknik pengumpulan data…….32

D. Teknik Analisa Data.....34

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....36

A. Gambaran Umum Lokasi/Subyek Penelitian.....36

B. Hasil Penelitian…….37

C. Pembahasan.....46

BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....49

A. Simpulan 49

B. Saran……...50

DAFTAR PUSTAKA 51

LAMPIRAN 1.....53

LAMPIRAN 2.....54

LAMPIRAN 3.....55

LAMPIRAN 4.....56

LAMPIRAN 5.....57

LAMPIRAN 6.....58

LAMPIRAN 7.....59

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Review Penelitian Terdahulu.....10

Tabel 4. 1 LSA Monthly Checklist.....39

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Sekoci Penutup (*fully enclosed lifeboat*).....22

Gambar 2. 2 Semi Terbuka (*semi enclosed lifeboat*) 22

Gambar 2. 3 *free fall lifeboat* 23

Gambar 4. 1 Kapal MV. Glovis Daylight.....37

Gambar 4. 2 Pemeriksaan sekoci rutin.....38

Gambar 4. 3 Latihan rutin sekoci.....41

Gambar 4. 4 Latihan rutin sekoci.....42

Gambar 4. 5 Prosedur penurunan sekoci free fall.....42

Gambar 4. 6 Kecelakaan pada saat penurunan sekoci 43

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1.....53

LAMPIRAN 2.....54

LAMPIRAN 3.....55

LAMPIRAN 4.....56

LAMPIRAN 5.....57

LAMPIRAN 6.....58

LAMPIRAN 7.....59

LAMPIRAN 8.....60

BAB I
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam dunia pelayaran terdapat beberapa bahaya yang bisa mengancam penumpang atau *crew* di dalam kapal. Kebanyakan terjadinya kecelakaan atau bahaya di laut terjadi akibat ulah manusia itu sendiri, karena faktor manusia ini sering kali terjadi tubrukan, kebakaran, kebocoran, tenggelam, hingga kandasnya kapal. Namun tidak semua terjadi diakibatkan oleh faktor manusia, bahaya lain juga terjadi akibat faktor alam, seperti badai, atau struktur geografis yang dapat menimbulkan bahaya bernavigasi. MV. GLOVIS DAYLIGHT merupakan salah satu kapal yang beroperasi dalam industri perkapalan, dengan menanggung tanggung jawab besar terhadap keselamatan awak kapal yang berada di atasnya. Oleh karena itu, pentingnya optimalisasi perawatan sekoci di kapal ini menjadi fokus utama untuk memastikan bahwa sarana evakuasi tersebut selalu dalam kondisi prima dan siap digunakan dalam setiap keadaan darurat.

Pada saat keadaan darurat yang memungkinkan membahayakan penumpang, atau *crew* diatas kapal, maka nakhoda dapat mengambil keputusan untuk melakukan meninggalkan kapal (*abandon ship*) dengan syarat-syarat tertentu dan perhitungan yang sudah dipikirkan matang-matang oleh nakhoda yang bertanggung jawab akan kapal tersebut. Oleh karena itu di dalam SOLAS 1974 amandemen ,2009, sekoci yang diijinkan ada beberapa tipe yaitu:

Sekoci terbuka (*open lifeboat*), Sekoci tertutup sebagian (*partially enclosed lifeboat*), Sekoci tertutup sebagian secara otomatis (*selfrighting partially enclosed lifeboat*), Sekoci tertutup *(totally enclosed lifeboat*), Sekoci dengan sistem udara otomatis (*self contained air support system*), Sekoci dengan pelindung tahan api (*fire protected*) telah ditetapkan bahwasannya setiap kapal harus menjalankan abandon ship drill minimal satu kali dalam seminggu (Rudiana , 2020).

Kapal laut dilengkapi dengan berbagai macam peralatan keselamatan yang dirancang untuk menangani berbagai situasi darurat, dan alat keselamatan diatas kapal adalah komponen penting dalam menjaga keselamatan semua orang yang berlayar di laut. Selain itu, ada juga alat komunikasi, seperti sinyal darurat dan radio, yang dapat digunakan untuk memanggil bantuan ketika diperlukan. Peta laut dan perangkat navigasi membantu awak kapal menemukan lokasi mereka di lautan, yang sangat penting untuk keselamatan kapal. Sistem deteksi kebakaran yang baik dan peralatan pemadam api juga penting untuk mengurangi kemungkinan kebakaran di kapal. Dengan menjalani latihan, lokasi alat keselamatan berada, dan mengetahui masing-masing tugas, dengan demikian semua orang diatas kapal dapat lebih siap dalam menghadapi situasi darurat.

Dalam situasi darurat dilaut, pemeliharaan yang baik, pelatihan yang memadai, dan pengetahuan yang tepat tentang peralatan penyelamatan memungkinkan kapal untuk menghadapi situasi darurat dengan efektif dan memastikan keselamatan awak kapal dan penumpangnya. Salah satu komponen penting dari LSA adalah sekoci penyelamatan, yang berfungsi

sebagai sarana evakuasi utama dan memiliki kemampuan untuk membawa sejumlah besar orang dalam situasi darurat. Sekoci ini dilengkapi dengan peralatan seperti peralatan medis, persediaan makanan, dan peralatan komunikasi yang diperlukan untuk kelangsungan hidup dalam kondisi parameter keselamatan yang wajib diikuti oleh berbagai kapal dalam upaya memberikan perlindungan pada awak kapal pada saat terjadi hal yang tidak diinginkan yaitu dengan menggunakan parameter *Life Saving Appliance*, (Andhikara, 2010). Alat LSA diuji kesesuaiannya dengan parameter yang berlaku agar dapat beroperasi dengan baik guna memberikan perlindungan. Media mobilisasi kapal wajib terdapat perlengkapan LSA yaitu berupa *lifeboats* yang dimanfaatkan untuk menjauhi kapal (*Abandon deliver*).

Sekoci merupakan sarana untuk mencapai keselamatan yang memiliki peran utama pada kapal, yang dimanfaatkan ketika adanya kondisi yang darurat untuk menjauhi kapal tersebut. Namun jika pemeliharaan yang tidak masif pada perlengkapan tersebut dapat menyebabkan tidak berfungsinya alat,pemeliharaan yang masif harus dilakukan pada alat untuk mendukung keselamatan. Pada sekoci bagian yang paling penting untuk dipelihara adalah mesinnya, karena jika mesinnya tidak dapat beroperasi maka sekoci tidak akan bisa berfungsi. Karena alat Penolong ini direncanakan untuk dipakai, digunakan dalam waktu yang cukup lama diatas permukaan laut, maka sekoci penolong ini harus dilengkapi dengan penutup yang terbuat dari bahan tahan panas / api atau tidak mudah terbakar. Mempunyai tempat duduk yang dapat menahan bobot manusia seberat 100 Kg dan dapat menahan pengaruh lateral sisi kapal, walau sedang dimuat

penuh penumpang pada kecepatan 3m/detik dan dijatuhkan dari ketinggian 3 meter. (Yaman, 2011)

Sekoci memiliki lebih banyak struktur lebih kuat dibandingkan jenis sekoci lainnya dan memiliki kapasitas lebih besar, mampu mengangkut hingga puluhan orang tergantung ukuran dan jenis sekoci. Oleh karena itu, sekoci sangat penting untuk keselamatan awak kapal selama beroperasi, kegiatan transportasi. Sekoci harus dirawat dan diservis oleh awak kapal dikonfirmasi oleh orang yang bertanggung jawab atas peralatan keselamatan dikapal. Ada banyak insiden kerusakan internal dikapal Mengatasi kecelakaan pada kapal akibat kondisi peralatan Keamanannya sendiri, khususnya sekoci tidak dijaga dengan baik maksimal sehingga tidak dapat digunakan selama latihan dan dalam situasi stress mendesak.

Kapal MV. GLOVIS DAYLIGHT merupakan kapal *type* cargo dengan detail bulk carrier, yang dibuat pada tahun 2015, dengan Panjang total 229 x 32.3 M, dengan MMSI: 440417000 dan memiliki *Call Sign* D7ED, MV. GLOVIS DAYLIGHT merupakan kapal berbendera Korea Selatan yang memiliki *Gross Tonnage* 43956 dan Summer DWT 82091 T. Kapal ini berisikan 20 awak kapal yang terbagi dalam 3 divisi, yaitu divisi deck, engine, dan kitchen. MV. GLOVIS DAYLIGHT hanya membawa batu bara dari pelabuhan tujuan dan membawa batu bara kembali ke Korea Selatan yaitu TAEAN. Kapal tersebut memiliki 2 kapal penyelamat yang terdapat di bagian kanan kapal *Rescue Boat* dan dibagian belakang kapal sekoci (*lifeboat)*.

Untuk memastikan keselamatan awak kapal dan barang muatan di atas MV GLOVIS DAYLIGHT, penggunaan sekoci sangat penting. Memang, pengoptimalisasi perawatan sekoci seharusnya mendapatkan perhatian khusus. Pelumasan *wire*, yang merupakan komponen penting sekoci, secara berkala adalah salah satu langkah penting dalam meningkatkan kesadaran awak kapal tentang perawatan sekoci. *Grease* adalah pelumas yang sangat penting untuk menjaga kinerja *wire-wire* tersebut. Digunakan secara teratur akan mengurangi gesekan dan keausan pada *wire*, yang memperpanjang masa pakai sekoci dan memastikan bahwa itu siap digunakan dalam keadaan darurat. Selain itu, prosedur perawatan yang baik mencakup inspeksi rutin, perbaikan segera jika terjadi kerusakan, dan pelatihan rutin untuk awak kapal dalam penggunaan sekoci.

Oleh karena itu, penulis memilih judul berdasarkan latar belakang masalah di atas dengan judul "OPTIMALISASI PERAWATAN SEKOCI (*lifeboat*) DIATAS KAPAL MV. GLOVIS DAYLIGHT UNTUK KESELAMATAN AWAK KAPAL DALAM KEADAAN *EMERGENCY* "

B. Rumusan Masalah

1. Apakah perawatan sekoci telah dilakukan dengan optimal?
2. Bagaimana upaya-upaya yang dilakukan awak kapal dalam perawatan sekoci*?*

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui perawatan sekoci telah dilaksanakan dengan optimal
2. Untuk mengetahui upaya-upaya yang dilakukan awak kapal dalam perawatan sekoci

D. Batasan Masalah

Penelitian ini bertujuan untuk menggali informasi tentang masalah yang terjadi pada perawatan sekoci yang telah dilaksanakan dengan optimal, yaitu masalah dengan perawatan sekoci yang kurang optimal. Fokus dalam penelitian ini adalah yang terjadi dikapal tempat dimana penulis melakukan praktek layar dikapal MV. Glovis Daylight.

E. Manfaat Penelitian

Dengan diadakannya penelitian ini, penulis berharap akan tercapainya beberapa manfaat antara lain:

1. Manfaat Teroitis
    a. Menjadi rujukan bagi mahasiswa diperguruan tinggi Poltekpel Surabaya terkait pentingnya pemeliharaan sekoci yang berperan sebagai pendukung keselamatan awak kapal.
    b. Menjadi bahan keterangan dan wawasan yang berfungsi untuk menjadi referensi dalam upaya meningkatkan penelitian selanjutnya.
    c. Menjadi pemahaman untuk instansi terkait dan diharapkan penelitian ini dapat memberikan masukan yang dapat berguna untuk

pembangunan sumber daya manusia dan personal *soft skill* sehingga siap menghadapi dunia kerja bidang kemaritiman.

2. Manfaat Praktis

   a. Peningkatan Keselamatan Awak Kapal

      Dengan optimalisasi perawatan sekoci di atas kapal MV. GLOVIS DAYLIGHT, dapat dipastikan bahwa sekoci selalu dalam kondisi siap pakai dan berfungsi maksimal. Ini akan signifikan meningkatkan keselamatan awak kapal saat menghadapi keadaan darurat seperti kebakaran, kerusakan struktural, atau insiden lainnya.

   b. Respons Cepat dalam Situasi Darurat

      Perawatan yang terencana dan optimal memastikan bahwa semua sistem dan peralatan sekoci beroperasi dengan baik. Hal ini akan memungkinkan awak kapal untuk merespons lebih cepat dalam situasi darurat, mengurangi waktu evakuasi, dan meningkatkan peluang selamat.

   c. Minimalkan Risiko Kecelakaan Laut

      Dengan memfokuskan pada perawatan sekoci, risiko kecelakaan laut yang disebabkan oleh kegagalan sistem sekoci dapat diminimalkan. Ini tidak hanya melindungi awak kapal tetapi juga dapat mencegah potensi dampak negatif terhadap lingkungan maritim.

d. Efisiensi Operasional

Strategi optimal dalam merawat sekoci juga dapat membawa efisiensi operasional. Penggunaan teknologi terkini dan prosedur perawatan yang terstruktur dapat mengurangi waktu dan biaya yang terlibat dalam pemeliharaan, sehingga mendukung kinerja keseluruhan kapal.

e. Peningkatan Kepatuhan terhadap Regulasi Maritim

Dengan fokus pada perawatan sekoci, kapal MV. GLOVIS DAYLIGHT dapat memastikan bahwa mereka memenuhi atau bahkan melebihi standar keselamatan yang ditetapkan oleh regulasi maritim. Ini tidak hanya penting untuk menjaga reputasi perusahaan tetapi juga untuk memastikan kepatuhan terhadap peraturan pelayaran.

f. Pemberdayaan Awak Kapal Melalui Pelatihan

Penelitian ini juga dapat membawa manfaat praktis dalam bentuk pelatihan awak kapal terkait perawatan dan penggunaan Sekoci. Peningkatan pengetahuan dan keterampilan mereka dalam merawat sekoci dapat meningkatkan efektivitas dalam menghadapi situasi darurat.

BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Terdahulu

Dalam rangka menentukan suatu proses ilmiah yang sistematis dan terencana untuk mengeksplorasi, memahami, dan memberikan jawaban terhadap suatu pertanyaan, masalah, atau fenomena tertentu. Menurut Sugiyono, (2017), penelitian adalah kegiatan ilmiah untuk menemukan pengetahuan baru atau menguji pengetahuan yang telah ada dengan menggunakan metode ilmiah. Selain itu menurut Arikunto, (2019) penelitian adalah suatu cara mencari jawaban atas suatu masalah dengan mengumpulkan data, menganalisis data, dan membuat kesimpulan. Pendekatan ini mencerminkan konsep bahwa penelitian melibatkan langkah-langkah yang terstruktur untuk mendapatkan pemahaman yang lebih mendalam. berikut adalah beberapa contoh penelitian sebelumnya yang digunakan oleh penulis dalam menunjang penelitian.

Tabel 2. 1 Review Penelitian Terdahulu

No.	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Hasil Penelitian Sebelumnya	Pernedaan Dengan Penelitian Sebelumnya
1.	Monika Meilany (2022)	Optimalisasi perawatan *lifeboat* di MT. SEI PAKNING menunjang keselamatan kru	Pemeliharaan rutin yang terjadwal harus dijalankan untuk memastikan kapal beroperasi dalam kondisi optimal. pengujian peralatan mesin yang berkaitan dengan keselamatan merupakan langkah krusial yang harus dilaksanakan secara berkala. Dengan mengikuti langkah-langkah ini, operasi kapal dapat berjalan dengan aman dan efisien.	Pada penelitian sebelumnya membahas mengenai pemeliharaan rutin yang terjadwal untuk memastikan kapal beroperasi dalam kondisi optimal, sedangkan pada penelitian penulis lakukan membahas bagaimana dampak perawatan sekoci yang kurang optimal terhadap keselamatan awak kapal pada saat keadaan *emergency.*
2.	Antonius Fernando (2022)	Optimalisasi fungsi alat keselamatan dikapal MT. PATRA TANKER 2	Alat keselamatan agar dapat berfungsi dengan baik dengan cara, selalu diadakan perawatan rutin.	Pada penelitian sebelumnya membahas mengenai alat keselamatan dapat berfungsi dengan baik dengan diadakan perawatan rutin, sedangkan pada penelitian yang penulis lakukan membahas mengenai bagaimana kondisi perawatan sekoci diatas kapal MV. GLOVIS DAYLIGHT saat ini.

B. Landasan Teori

Menurut Sugiyono (2019) landasan teori merupakan alur logika atau penalaran yang merupakan seperangkat konsep, definisi, dan proporsi yang disusun secara sistematis. Teori digunakan untuk memberikan kerangka berpikir yang ilmiah dengan tujuan menjelaskan tentang fenomena yang diteliti. Landasan teori memiliki konsep yang sistematis dan rapi dalam penelitian karena menjadi sebuah dasar dalam penelitian yang dilakukan oleh peneliti.

Landasan teori yang dapat dipertimbangkan dalam optimalisasi sekoci dan perawatan sekoci di atas kapal MV. Glovis Daylight terhadap keselamatan awak kapal dalam keadaan darurat adalah konsep optimalisasi dan keselamatan kerja. Konsep ini melibatkan identifikasi, evaluasi, dan pengendalian risiko yang terkait dengan penggunaan sekoci dan perawatan sekoci diatas kapal. Selain itu, konsep ini juga melibatkan penerapan praktik terbaik dalam pemeliharaan peralatan keselamatan kapal dan pemenuhan peraturan internasional terkait. Dalam hal ini, para ahli dan sumber otoritatif seperti *International Maritime Organization* (IMO) dan panduan keselamatan kapal dapat memberikan panduan dan rekomendasi terkait konsep manajemen risiko dan keselamatan kerja dalam konteks penggunaan sekoci dan perawatan sekoci di atas kapal. Selain itu, konsep ini juga dapat diterapkan dalam prosedur darurat di kapal untuk memastikan keselamatan awak kapal dalam keadaan darurat.

1. Optimalisasi

   Optimalisasi merupakan suatu konsep dalam penyempurnaan dalam setiap bidang. Dalam hal ini optimalisasi dapat diartikan sebagai suatu proses atau strategi untuk mencapai hasil terbaik atau pemanfaatan sumber daya yang paling efisien. Para ahli mengemukakan berbagai pendapat dan pandangan terkait konsep optimalisasi. Menurut (Tayler, 2014), optimalisasi adalah suatu upaya untuk memaksimalkan hasil atau keuntungan dengan memanfaatkan sumber daya yang ada secara efisien. Dalam konteks bisnis, hal ini dapat mencakup pengelolaan waktu, tenaga kerja, dan aset perusahaan untuk mencapai performa terbaik.

Pendapat lain dari (Lieberman, 2005) menyebutkan bahwa optimalisasi adalah proses pemilihan alternatif terbaik dari sekumpulan alternatif yang memungkinkan, dengan mempertimbangkan batasan atau kendala tertentu. Mereka menekankan pentingnya memilih solusi yang memberikan hasil terbaik dalam konteks keterbatasan yang ada. Dari segi manajemen, Drucker (2014) menyoroti bahwa optimalisasi melibatkan pengelolaan sumber daya manusia dan kebijakan organisasi untuk mencapai tujuan dengan efektif. Baginya, proses ini memerlukan pemahaman mendalam tentang kekuatan dan kelemahan organisasi serta penerapan strategi yang tepat. Dalam ranah teknologi, Nielsen (2012) menyatakan bahwa optimalisasi dapat diterapkan dalam desain algoritma, jaringan, dan sistem untuk meningkatkan kinerja dan efisiensi. Penerapan teknik optimalisasi di sini membantu mencari solusi terbaik dalam menangani masalah kompleks.

Para ahli sepakat bahwa optimalisasi memiliki dampak positif dalam meningkatkan kinerja, efisiensi, dan hasil yang dicapai dalam berbagai konteks. Dalam dunia bisnis, teknologi, dan manajemen, pemahaman mendalam tentang bagaimana menerapkan konsep optimalisasi menjadi kunci kesuksesan dalam mencapai tujuan dan mengatasi berbagai kendala yang mungkin muncul. Optimalisasi tidak hanya sebatas mencari solusi terbaik, tetapi juga melibatkan pemikiran strategis dan pengelolaan sumber daya secara bijaksana untuk mencapai hasil yang optimal. Selain itu optimalisasi adalah Upaya meningkatkan kinerja pada suatu unit kerja ataupun pribadi yang berkaitan dengan

kepentingan umum, demi tercapainya kepuasan dan keberhasilan dari penyelenggaraan kegiatan tersebut. (Kindangen & Tumewu, 2022) memberikan penjelasan tentang pengertian optimalisasi:

a. Optimasi adalah proses atau kegiatan menciptakan atau menggunakan sesuatu dengan cara yang paling efektif atau efisien untuk mencapai hasil yang terbaik. Namun, definisi paling umum dari istilah ini adalah menemukan cara untuk menggunakan sumber daya yang tersedia secara optimal untuk meningkatkan kinerja atau hasil.
b. Optimasi adalah istilah yang mengacu pada proses atau upaya melakukan sesuatu seefisien mungkin atau mencapai hasil terbaik. Dalam beberapa konteks, kata "optimasi" dapat merujuk pada berbagai hal seperti proses, sistem atau kinerja

2. Perawatan

Perawatan dapat diartikan sebagai tindakan atau kegiatan yang dilakukan untuk menjaga, memelihara, atau meningkatkan kondisi suatu entitas agar tetap berfungsi dengan baik. Pendapat para ahli tentang konsep perawatan mencerminkan keragaman pendekatan dan aplikasinya dalam berbagai konteks. Menurut Florence Nightingale, (2019), seorang tokoh dalam bidang perawatan kesehatan, perawatan adalah seni dan ilmu. Ia menekankan pentingnya lingkungan yang bersih, pemberian makanan yang baik, serta perhatian terhadap kebutuhan fisik dan emosional pasien. Pandangannya memberikan fondasi bagi perkembangan perawatan keperawatan modern. Dalam

konteks manajemen sumber daya, terutama perawatan mesin dan peralatan, Mobley (2019) menekankan bahwa perawatan dapat dilihat sebagai investasi untuk memastikan kelangsungan operasional dan mengurangi biaya pemeliharaan yang tidak terencana. Konsep perawatan preventif dan prediktif menjadi penting dalam menjaga produktivitas dan keandalan mesin.

Kegiatan perawatan berfungsi sebagai kegiatan untuk memelihara dan menjaga fasilitas atau peralatan pabrik, mengadakan perbaikan dan penyesuaian atau penggatian yang diperlukan supaya terdapat suatu keadaan operasi produksi yang memuaskan sesuai dengan apa yang direncanakan dan semua aktifitas yang berkaitan untuk mempertahankan kelancaran produksi, Habib Rolanda (2020). Istilah perawatan seringkali digunakan dan diartikan sebagai pemeliharaan atau perawatan. Pemeliharaan atau perawatan merupakan konsep aktivitas yang diperlukan untuk menjaga kualitas mesin agar dapat berfungsi dengan baik seperti kondisi normalnya. Pemeliharaan merupakan bentuk kegiatan yang dilakukan untuk mengembalikan atau mempertahankan kondisi mesin agar selalu dapat berfungsi. Pemeliharaan juga merupakan kegiatan pendukung yang menjamin kelangsungan mesin dan peralatan sehingga pada saat dibutuhkan dapat digunakan sesuai harapan. Sehingga kegiatan pemeliharaan merupakan seluruh rangkaian aktivitas yang dilakukan untuk mempertahankan mesin dan peralatan pada kondisi operasional dan aman, serta apabila terjadi kerusakan dapat dikendalikan, Ansori (2019). Perawatan dalam

hal ini mencakup perhatian interpersonal, dukungan emosional, dan pemenuhan kebutuhan dasar seperti makanan dan tempat tinggal. Konsep perawatan mencakup tindakan preventif, pemberdayaan individu, dan pengelolaan yang bijaksana terhadap sumber daya. Oleh karena itu, penelitian tentang perawatan melibatkan pengembangan strategi, model, dan praktik yang bertujuan untuk mencapai keseimbangan dan pemeliharaan holistik dalam berbagai konteks kehidupan. Sehingga konsep atas perawatan yang dijabarkan sebagai berikut:

a. Perawatan adalah kegiatan pendukung utama yang bertujuan untuk menjamin kelangsungan peranan (*fungsional)* suatu sistem produksi (peralatan, mesin) sehingga pada saat dibutuhkan dapat dipakai sesuai kondisi yang diharapkan. (Benjamin et al., 2021)
b. Perawatan (*maintenance*) berperan penting dalam kegiatan produksi dari suatu perusahaan yang menyangkut kelancaran dan kemacetan produksi, volume produksi, serta produk agar produksi dan diterima konsumen tepat pada waktunya dan menjaga agar tidak terdapat sumber daya yang menganggur karena kerusakan (*breakdown*) pada mesin sewaktu proses produksi sehingga dapat meminimalkan biaya kehilangan produksi atau bila mungkin biaya tersebut dapat dihilangkan.(Hermawan & Jaya Sitepu, 2015)
c. Menurut manajemen perawatan dan perbaikan oleh NSOS

   Perawatan adalah komponen tunggal yang paling penting untuk menyesuaikan diri dengan masyarakat modern, tetapi dalam

beberapa situasi, seperti dalam pelayaran, perawatan sangat penting. Dalam hal kapal, kita mempunyai beberapa pertimbangan penting berikut:

1) Kewajiban pemilik kapal yang berkaitan dengan keselamatan dan kelaiklautan kapal.
2) Menjaga modal dengan memperpanjang umur ekonomis kapal dan meningkatkan nilainya.
3) Menjaga penampilan kapal sebagai sarana pengangkut muatan dengan meningkatkan kemampuan dan efisiensi.
4) Memelihara efisiensi dengan mempertimbangkan biaya operasi.
5) Efek lingkungan terhadap anak buah kapal dan kemampuan mereka.

Oleh karena itu, menemukan metode perawatan yang ideal tidaklah mudah, strategi-strategi tersebut diperlukan untuk memberikan perawatan yang optimal, dan beberapa di antaranya antara lain:

a. Perawatan insidentil terhadap perawatan berencana

pemeliharaan insidentil berarti memungkinkan peralatan berfungsi sampai rusak. Kita harus menyediakan kapasitas yang lebih besar untuk memenuhi kapasitas fungsi yang sangat mahal untuk menghindari. Ini akan memungkinkan beberapa jenis sistem untuk mengurangi kerugian dan beban kerja.

b. Perawatan pencegahan terhadap perawatan perbaikan

Perawatan pencegahan bertujuan untuk mencegah kerusakan, memperbaiki kerusakan atau mendeteksi kerusakan pada tahap ini. Jadi kita perlu menggunakan teknik tertentu. Untuk mengimbangi perkembangan yang sedang berlangsung, beberapa pekerjaan perlu dilakukan. sehingga kita dapat mengetahui sejauh mana kerusakan yang terjadi dengan membiarkannya terjadi dari kegiatan yang kurang penting dari segi keselamatan dan nilai ekonomis terhadap kapal.

c. Perawatan Pemantauan Kondisi Berkala

Perawatan pencegahan biasanya mencakup pembukaan rutin mesin dan perlengkapan untuk menentukan apakah penyetelan, penyetelan, atau penggantian-penggantian diperlukan. Waktu seperti itu biasanya didasarkan pada waktu kalender atau jam kerja mesin. Tujuan utama dari Pemantauan kondisi dilakukan untuk mengumpulkan data tentang kondisi dan perubahannya, sehingga dapat dilakukan perbaikan sebelum kerusakan terjadi.

d. Perhatian konsisten terhadap pengukuran berkala

Tujuan pemantauan kondisi adalah untuk mengukur, baik melalui pemantauan terus-menerus maupun pengecekan kondisi secara berkala. kondisi ini dan bukan hanya mempertahankan batas kritis yang telah dicapai sebelumnya. Fokus utama sebagian besar pengukuran periodik adalah untuk menyediakan pengamanan yang cukup untuk mencegah kerusakan yang berkelanjutan kondisi

berkembang atau berubah. Pengukuran jenis ini dapat diselesaikan dalam waktu yang lebih singkat selama jam kerja peningkatan.

3. Keselamatan

Keselamatan merupakan suatu strategi dalam menciptakan pedoman kerja, melindungi, dan pengendalian atas diri individu. Sehingga peran yang sangat penting dalam berbagai sektor, termasuk industri, transportasi, dan lingkungan. Keselamatan dapat diartikan sebagai kondisi atau keadaan bebas dari risiko atau bahaya yang dapat membahayakan kehidupan, kesehatan, atau aset seseorang. Para ahli memiliki pandangan yang beragam terkait dengan konsep keselamatan. Menurut Denisius Umbu Pati (2023), Keselamatan dan kesehatan kerja atau K3 adalah segala kegiatan untuk menjamin dan melindungi keselamatan dan kesehatan tenaga kerja melalui upaya pencegahan kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja. Konsep K3 ialah mengendalikan dan meminimalkan bahaya sehingga risiko secara otomatis berkurang atau dihilangkan. Para profesional kesehatan dan keselamatan lingkungan kerja perlu memberikan pemahaman dan pengenalan bahaya pada pekerja. Jika mereka memahami bagaimana proses berpikir terkait dengan keberadaan bahaya, kecelakaan dan cedera akibat kerja dapat diminimalkan, maka tidak akan terjadi kecelakaan kerja pada perusahaan. Swasto, (2011) keselamatan kerja adalah semua hal yang menyangkut seluruh proses perlindungan pekerja terhadap kemungkinan adanya resiko bahaya yang timbul dalam lingkungan pekerjaan. Menurutnya, kesalahan manusia dan kegagalan

sistem adalah dua komponen utama yang harus diidentifikasi dan dikelola untuk meningkatkan keselamatan.

Dalam bidang transportasi, Evans (2004) menyebutkan bahwa keselamatan jalan merupakan hasil dari interaksi antara manusia, kendaraan, dan lingkungan. Keselamatan tidak hanya bergantung pada perilaku pengemudi, tetapi juga pada desain jalan, peraturan lalu lintas, dan teknologi kendaraan. Pendekatan holistik terhadap keselamatan. Para ahli sepakat bahwa keselamatan bukanlah suatu keadaan yang statis, melainkan suatu upaya berkelanjutan yang melibatkan pemahaman mendalam terhadap faktor-faktor risiko, pencegahan kecelakaan, dan pengelolaan keamanan secara menyeluruh. Keselamatan merupakan tanggung jawab bersama yang melibatkan individu, organisasi, dan masyarakat untuk menciptakan lingkungan yang bebas dari bahaya dan risiko yang tidak diinginkan sehingga:

a. Keselamatan berarti selamat, kesejahteraan, dan kebahagiaan. Selamat juga berarti terbebas dari bahaya, malapetaka, bencana atau tidak kurang suatu apa atau tidak mendapat gangguan, kerusakan.
b. Keselamatan adalah keadaan dimana anda aman secara fisik, sosial, spiritual, finansial, emosional, pekerjaan, psikologis, dan pendidikan dan tidak terancam oleh hal-hal ini.

Adapun aturan-aturan yang melekat dalam point keselamatan pelayaran pada karya ilmiah ini :

a. *International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS), 1974, amandemen 2009.
b. *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*, 1978, amandemen 2010.
c. *International Convention on Maritime Search and Rescue*, 1979.
d. *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual*

Dalam standar ini, definisi keselamatan adalah bahwa risiko bahaya pada manusia dan kerusakan pada kapal dan laut dapat dikurangi pada tingkat tertentu atau dapat dianggap bebas dari bahaya pada kapal, manusia, atau lingkungan. Meskipun bahaya pelayaran tidak dapat dihindari, dapat dikurangi dan ditekan dengan berbagai upaya untuk meningkatkan keselamatan pelayaran, yaitu :

a. Melaksanakan prosedur kerja dengan konsisten.
b. Melakukan komunikasi yang tepat dan benar.
c. Menggunakan alat-alat pelindung diri yang tepat.
d. Menyusun perencanaan kerja dan pemantauan hasil kerja.
e. Melatih personil secara rutin.

4. Sekoci

Menurut Kuncowati (2016) sekoci merupakan perahu keselamatan yang digunakan untuk meninggalkan kapal apabila kapal dalam

keadaan darurat. Sekoci merupakan kapal yang lebih kecil, diletakkan di atas kapal dilengkapi dengan davits (alat penurunnya) sehingga dapat diluncurkan dari sisi kapal dengan waktu minimal dan bantuan mekanik mungkin untuk menyelamatkan *crew* kapal. Penempatan sekoci penolong telah diatur oleh *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) dan *Life Saving Appliance* (LSA) yang diterbitkan oleh *International Maritime Organization* (IMO).

Sekoci adalah sebagian dari perlengkapan pelayaran yang harus dipenuhi pada syarat-syarat pembuatan kapal, termasuk konstruksi, mekanis perlengkapan untuk menurunkan dan mengangkat sekoci. Sekoci atau perahu penyelamat adalah perahu (rigid) atau mengambang (*inflatable*) yang dirancang untuk menyelamatkan jiwa manusia jika terjadi masalah di laut sekoci umumnya merujuk pada kendaraan yang dibawa oleh kapal yang lebih besar untuk digunakan oleh penumpang dan awak kapal dalam keadaan darurat. Menurut SOLAS Chapter III beberapa macam jenis sekoci dan alat-alat yang ada didalam sekoci antara lain:

a. Jenis Sekoci

1) Sekoci penutup (*Fully enclosed lifeboat*)

Gambar 2. 1 Sekoci Penutup (*fully enclosed lifeboat*)
Sumber : www.ningbonewmarine.com

Digunakan pada kebanyakan kapal tanker dan kontainer, sekoci tertutup adalah sekoci paling populer yang digunakan pada kapal, karena mereka tertutup yang menyimpan crew dari air laut, angin kencang dan cuaca buruk, selain itu pada jenis sekoci ini juga bisa tegak sendiri jika tergulung oleh gelombang. Sekoci tertutup adalah lebih diklasifikasikan sebagai bagian tertutup dan penuh tertutup sekoci.

2) Semi terbuka (*Semi enclosed lifeboat*)

Gambar 2. 2 Semi Terbuka (*semi enclosed lifeboat*)
Sumber : www.deyuanmarine.com

Sekoci terbuka memiliki tanpa atap dan biasanya didorong oleh tenaga manual dengan menggunakan tangan bijih didorong, kompresi motor bakar juga diberikan untuk tujuan propulsi. Namun, sekoci terbuka tidak banyak membantu dalam hujan atau cuaca buruk dan kemungkinan masuknya air dalam tertinggi.

3) *Free fall lifeboat*

Gambar 2. 3 *free fall lifeboat*
Sumber : www.marineinsight.com

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

b. Alat-alat bantu yang berada di sekoci

Adapun perlengkapan sekoci sesuai dengan SOLAS (*Safety Of Life At Sea*) tahun 1974:

1) Satu pasang dayung pada setiap bangku, dua buah dayung sebagai cadangan, satu set kleti terikat pada sekoci dengan tali atau rantai dan satu ganco sekoci.
2) Dua buah prop untuk setiap prop terikat dengan tali atau rantai pada sekoci (kecuali menggunakan *auto prop*).
3) Kemudi yang terpasang pada sekoci dengan engsel dan pennya
4) Dua buah kapak.
5) Lentera berikut minyak mampu menyala 12 jam.
6) Tiang dan layar berwarna jingga beserta tali kawat yang di galvanisasi.
7) Kompas dengan penerangan yang mudah dibaca.
8) Tali pengaman dengan pengapung yang mengelilingi sekoci
9) Kala-kala (*sea anchor* yang memenuhi syarat).
10) Satu galon (4,5 liter) minyak peredam ombak.
11) Dua tali tangkap (*painters*) dengan panjang yang cukup satu terletak di depan dan di belakang
12) Sejumlah makanan yang memenuhi syarat sesuai kapasitas banyaknya orang di sekoci.
13) Empat buah cerawat payung yang mudah dapat memberikan cahaya merahyang mencapai ketinggian.

14) Dua buah *buoyant smoke signal* (asap jingga) dapat dipakai siang hari.
15) Peralatan membantu orang masuk sekoci.
16) Peralatan P3K dalam kotak kedap air.
17) Senter kedap air yang mampu mengirimkan semboyan morse beserta batu baterai dan lampu tersimpan dalam kotak kedap air.
18) Cermin untuk semboyan siang hari.
19) Pisau lipat yang dilengkapi dengan alat bantu pembuka kaleng terikat pada sekoci.
20) Dua pasang tali buangan ringan dan terapung
21) Pompa yang digunakan dengan tangan.
22) Lemari-lemari yang dapat untuk menyimpan peralatan kecil.
23) Satu suling atau peralatan lainnya.
24) Satu set alat pancing.
25) Satu penutup sekoci berwarna mencolok.
26) Satu *copy* tentang isyarat bahaya.

c. Persyaratan Sekoci

Adapun persyaratan *lifeboat* menurut amandemen SOLAS 2010 antara lain yaitu:

1) Panjang rata-rata sekoci tidak boleh kurang dari 24 kaki atau 7,3 meter.
2) Harus mempunyai stabilitas yang baik dilaut bebas dengan muatan penuh.

3) Mempunyai tenaga apung yang terpasang tetap, tanki-tanki tidak karat atau minyak.
4) Jika dipasang motor maka harus dipasang pelindung dari Masuknya air dari depan.
5) Berat maksimum dengan segala isinya tidak boleh lebih dari 20 log on atau 20,320 kg.
6) Sekoci yang biasanya lebih dari 60 orang tapi kurang dari 100 orang harus memakai penggerak baling-baling yang digerakkan dengan tenaga mesin.
7) Bangku melintang dan pinggir harus dipasang serendah mungkin.
8) *Block coefficient* harus lebih dari 0,64 (bahan bukan dari kayu).

d. Jumlah Minimum Sekoci di Atas Kapal

1) Kapal menampung seluruh orang berada diatas kapal.
2) Kapal penumpang jumlah kapasitas yang berada di atas lambung harus mampu menampung setengah jumlah yang berada diatas kapal, jika jumlah kapasitas yang 50% lagi hanya mampu menampung 37,5% maka 12,5 diganti dengan rakit kapsul.
3) Kapal tanker: diperbolehkan membawa 2 sekoci dengan syarat satu sekoci di masing-masing lambung, panjang sekoci tidak boleh lebih dari 28 kaki / 8,5 meter ujung panjang sekoci paling sedikit 1,5 x panjang sekoci dimuka baling-baling, diletakkan sedekat mungkin dengan air.

e. Perawatan preventif sekoci

Menurut Penelitian Kuncowati (2016) terhadap sekoci yang dilakukan di kapal dimaksudkan untuk menjaga keadaan peralatan sebelum peralatan itu menjadi rusak. Dalam prakteknya perawatan preventif yang dilakukan suatu perusahaan dapat dibedakan lagi sebagai berikut:

1) Perawatan rutin, yaitu aktivitas pemeliharaan dan perawatan yang dilakukan secara rutin (setiap hari). Dalam hal ini misalnya pembersihan peralatan sekoci, alat menurunkan sekoci, mencoba tenaga penggerak sekoci, pelumas oli, pengecekan perlengkapan sekoci, dan lain sebagainya.
2) Perawatan periodik, yaitu aktivitas pemeliharaan dan perawatan yang dilakukan secara periodik atau dalam jangka waktu tertentu, misalnya ketika kapal melakukan *dock* yang sudah dijadwalkan.

Dalam perawatan rutin yang perlu dirawat diantaranya adalah sebagai berikut:

1) Tenaga penggerak
2) Dengan dayung / layar
3) Secara mekanis yang digerakkan dengan baling-baling
4) Dengan motor

Pada dasarnya terdapat dua prinsip utama dalam sistem perawatan yaitu:

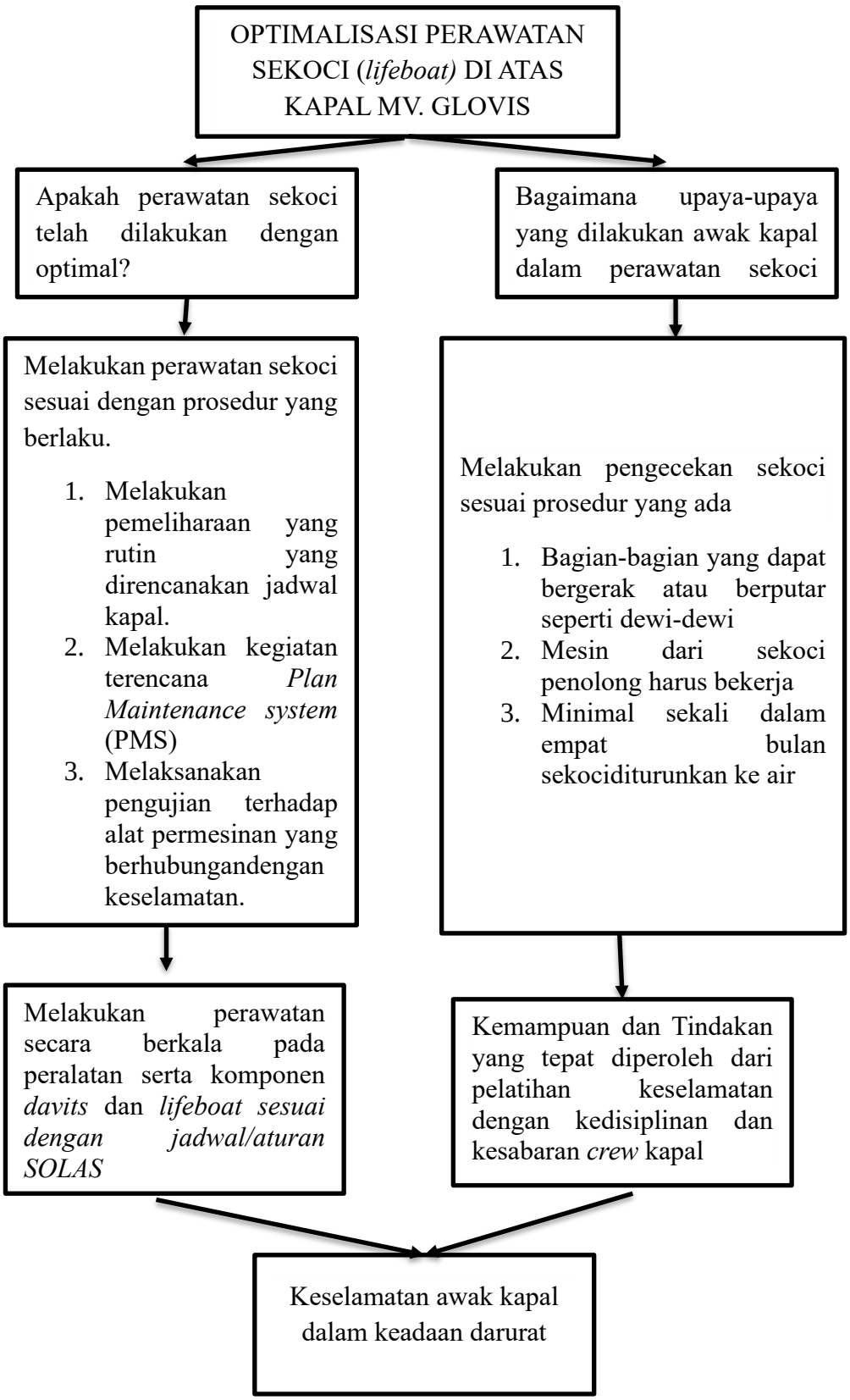
1) Menekan (memperpendek) periode kerusakan (*breakdown period*) sampai batam minimum dengan mempertimbangkan aspek ekonomis.
2) Menghindari kerusakan (*break down*) tidak terencana, kerusakan secara tiba-tiba.

Ditetapkan dalam SOLAS chapter 1997, *regulation* III bahwa semua kapal harus mengikuti ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

1) Di atas kapal–kapal barang latihan–latihan sekoci dan kebakaran harus dilaksanakan dalam waktu 1 kali sebulan atau 24 jam setelah kapal meninggalkan suatu pelabuhan bila terjadi pergantian ABK (Anak Buah Kapal) lebih dari 25%.
2) Di atas kapal–kapal penumpang, ketika latihan sekoci dan latihan kebakaran harus dilaksanakan setiap 1 (satu) kali dalam seminggu jika keadaan memungkinkan, latihan-latihan tersebut harus juga dilaksanakan segera setelah kapal meninggalkan pelabuhan terakhir untuk memenuhi pelayaran internasional jarak jauh paling lambat 24 jam setelah kapal berangkat. Hasil Pelaksanaan latihan–latihan harus dicatat dalam log book, bila Latihan tersebut tidak dapat dilaksanakan, maka alasannya harus juga dicatat dalam log book kapal.
3) Sekoci–sekoci penolong harus digunakan secara bergiliran pada saat dilaksanakan latihan darurat, bila mungkin setiap 4 bulan sekali, sekoci harus diturunkan ke air.

4) Semboyan bahaya untuk mengumpulkan para *crew* di stasiun kumpul (*muster station*) harus tersedia dari 7 (tujuh) atau lebih tiupan pendek disusul dengan satu tiupan panjang secara terus menerus yang dibunyikan dengan suling kapal.

C. Kerangka Berpikir



BAB III
METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini memilih pendekatan kualitatif (*qualitative approach*). Metode penelitian kualitatif adalah sebuah cara untuk mengeksplorasi dan memahami pengertian individu atau kelompok yang berasal dari masalah sosial atau kemanusiaan. Dengan kata lain, metode penelitian kualitatif merupakan metode yang berusaha memberikan makna mendalam tentang pengalaman manusia dan bertujuan untuk mengembangkan pemahaman mengenai data kualitatif, yaitu secara teoritis menekankan pada pengamatan yang tidak mudah untuk direduksi menjadi angka. Dengan demikian penelitian ini akan menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati pengamatannya. Menurut (Ibrahim, 2015), metode deskriptif kualitatif adalah cara kerja penelitian yang dimaksudkan untuk menggambarkan, melukiskan, atau memaparkan keadaan suatu objek (realitas atau fenomena) secara apa adanya, sesuai dengan situasi dan kondisi pada saat penelitian itu dilakukan.

B. Waktu dan Tempat Penelitian

1. Waktu penelitian

   Penelitian ini dilaksanakan pada saat peneliti mengikuti praktek kerja laut (prala) terhitung mulai dari tanggal 17 Mei 2022 sampai dengan tanggal 17 Mei 2023. Peneliti wajib melaksanakan praktek kerja laut (prala) selama satu tahun sebagai syarat dari program

pendidikan Diploma IV jurusan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal di Politeknik Pelayaran Surabaya.

2. Tempat Penelitian

Dalam penyusunan penelitian ini, data yang diambil oleh peneliti berasal dari pengalaman, pengamatan dan observasi yang dialami oleh penulis saat melaksanakan praktek kerja laut di atas kapal, yaitu di kapal MV. GLOVIS DAYLIGHT milik Hyundai Glovis.

C. Subyek penelitian dan Teknik pengumpulan data

2. Sumber Data

a. Data Primer

Data primer diperoleh peneliti dengan melakukan observasi secara langsung di tempat penelitian dan wawancara dengan para informan. Tentunya dengan pertanyaan-pertanyaan relevan yang mendalam tentang topik yang diangkat oleh penulis.

b. Data Sekunder

Data sekunder dalam penelitian ini berupa file foto kegiatan proses perawatan sekoci pada kapal MV. GLOVIS DAYLIGHT, selain itu didukung juga dengan berita Acara yang menyatakan suatu kejadian yang bisa menghambat atau memperlambat kegiatan perawatan sekoci.

2. orang yang dimanfaatkan Sampel Penelitian

Untuk mendapatkan sampel penelitian, penulis membutuhkan informan sebagai narasumber dalam wawancara. Menurut Moleong (2017) dalam buku Metode Penelitian Kualitatif, ”Informan adalah untuk memberikan informasi tentang situasi dan kondisi latar belakang penelitian.” Selain itu Andi (2010) dalam buku Menguasai Teknik-Teknik koleksi data penelitian kualitatif menjelaskan bahwa, “Informan adalah orang yang diperkirakan menguasai dan memahami data, informasi, ataupun fakta dari suatu objek penelitian.” dari penjelasan tersebut penulis memahami bahwa informan adalah atasan dan bawahan. Dimana terjadi komunikasi yang berlangsung terus menerus, karena informan adalah orang yang terlibat langsung dalam kegiatan yang akan diteliti. Maka dari itu peneliti melakukan wawancara dengan

a. *Master /* Nakhoda

Nakhoda adalah sebutan dalam bahasa Indonesia yang merujuk kepada seorang kapten atau pemimpin kapal. Istilah ini berasal dari bahasa Arab "naqīb" yang berarti "pemimpin" atau "komandan". Nakhoda memiliki peran penting dalam mengelola dan mengoperasikan kapal, serta bertanggung jawab atas keselamatan kapal, kru, dan kargo. Penulis mendapatkan informasi dan banyak pengetahuan yang berkaitan dengan topik ini.

b. *Chief officer* / Mualim I

chief officer (atau kadang disebut *first mate*), seseorang memiliki tanggung jawab yang besar dalam menjaga keselamatan di atas kapal. Beberapa tanggung jawab khusus dalam bidang keselamatan yang dimiliki oleh seorang *chief officer*.

c. *Third officer* / Mualim III

Third officer diatas kapal dalam menjaga keselamatan meliputi pemantauan navigasi, pemeliharaan peralatan navigasi, pelaksanaan jaga, pengelolaan keselamatan *deck*, partisipasi dalam latihan keselamatan, dan pelaporan insiden keselamatan kepada atasan atau otoritas yang berwenang.

3. Teknik Data

Dilihat dari teknik memperolehnya, data yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dalam teknik pengumpulan data, Data primer adalah data yang dikumpulkan dan diolah sendiri oleh suatu organisasi atau perorangan langsung dari objeknya peneliti menjelaskan teknik pengumpulan data seperti observasi dan telaah dokumen. Dengan instrumen pengumpulan data yaitu panduan observasi dan panduan telaah dokumen dan wawancara.

D. Teknik Analisa Data

Menurut Patton Dalam Lexy (2022), analisis data adalah proses mengatur urutan data, mengorganisasikan ke dalam suatu pola, kategori,

dan satuan uraian dasar. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan 3 macam metode analisis data, yaitu:

1. Reduksi Data

   Reduksi data dapat didefinisikan sebagai proses pemilihan, pemusatan, pengabstrakan dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan. melalui observasi yaitu mengadakan pengamatan secara langsung terhadap objek yang akan dibahas dalam Kertas Kerja Wajib ini yaitu pada saat diatas kapal.

2. Penyajian Data

   Penyajian data merupakan sekumpulan informasi yang telah tersusun secara terpadu dan mudah dipahami yang memberikan kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan mengambil suatu tindakan.

3. Menarik Kesimpulan

   Menarik kesimpulan merupakan kemampuan peneliti dalam mengumpulkan berbagai data yang diperoleh selama proses penelitian. Setelah seluruh hasil data terkumpul yang diperoleh dari hasil observasi dan telaah dokumen selanjutnya membuat rangkuman dan memilih hal-hal yang penting dari hasil data yang terkumpul tersebut. Langkah selanjutnya dengan membuat penyajian data. Penyajian data adalah penyampaian informasi berdasarkan data yang dimiliki dan disusun secara baik sehingga mudah dalam membuat kesimpulan.