

LAPORAN TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN

**PERAWATAN SEKOCI (*LIFEBOAT*)
DI ATAS KAPAL MV. JAMBO X**



NAJWA AULIA RAMADHANI
NIT. 22.36308.2.088

disusun sebagai salah satu syarat
menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana Terapan

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN
TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL
TAHUN 2026

LAPORAN TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN

**PERAWATAN SEKOCI (*LIFEBOAT*)
DI ATAS KAPAL MV. JAMBO X**



NAJWA AULIA RAMADHANI
NIT. 22.36308.2.088

disusun sebagai salah satu syarat
menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana Terapan

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN
TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL
TAHUN 2026

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : NAJWA AULIA RAMADHANI
Nomor Induk Taruna : 22.36308.2.088
Program Studi : SARJANA TERAPAN TEKNOLOGI REKAYASA
OPERASI KAPAL

Menyatakan bahwa Tugas Akhir yang saya teliti dengan judul:

PERAWATAN SEKOCI (*LIFEBOAT*) DI ATAS KAPAL MV. JAMBO X

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

SURABAYA, 2026

NAJWA AULIA RAMADHANI

NIT. 22363082088

**PERSETUJUAN UJI KELAYAKAN PROPOSAL
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : Perawatan Sekoci (*Lifeboat*) Di Atas Kapal MV. Jambo X
Program Studi : Teknologi Rekayasa Operasi Kapal
Nama : Najwa Aulia Ramadhani
NIT : 22 36308 2 088
Jenis Tugas Akhir : ~~Prototype / Proyek~~ / Karya Ilmiah Terapan*
Keterangan: *(coret yang tidak perlu)

Dengan ini dinyatakan bahwa telah memenuhi syarat dan disetujui untuk dilaksanakan Uji Kelayakan Proposal

Surabaya, 2026

Dosen Pembimbing I



Dety Sutralinda, S.Si.T.M.M.Tr.
Pembina Tk. I (III/d)
NIP. 198107222010122001

Menyetujui,

Dosen Pembimbing II



Dr. Ardhiana Puspitasandi, M.Psi., Psikolog
Pembina (IV/a)
NIP. 198006192015032001

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Sarjana Terapan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal



I'ie Suwondo, S.Si.T., M.Mar.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19770214 200912 1 001

**PERSETUJUAN SEMINAR HASIL
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : Perawatan Sekoci (*Lifeboat*) Di Atas Kapal MV. Jambo X
Program Studi : Sarjana Terapan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal
Nama : Najwa Aulia Ramadhani
NIT : 22 36308 2 088
Jenis Tugas Akhir : ~~Prototype / Karya Ilmiah Terapan / Karya Tulis Ilmiah*~~
Keterangan: *(coret yang tidak perlu)

Dengan ini dinyatakan bahwa telah memenuhi syarat dan disetujui untuk dilaksanakan Seminar Hasil Tugas Akhir

Surabaya,
Menyetujui,

Dosen Pembimbing I



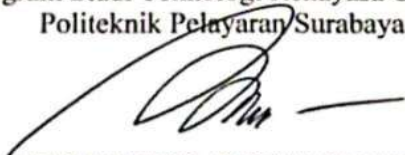
Dety Sutralinda, S.S.T, M.M.Tr
Pembina Tk. I (III/d)
NIP. 198107222010122001

Dosen Pembimbing II



Dr. Ardhiana Puspitacandri, M.Psi., Psikolog
Pembina (IV/a)
NIP. 198006192015032001

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



FIE SUWONDO, S.SiT, M.Pd,M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 197702142009121001

**PENGESAHAN
PROPOSAL TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN**

PERAWATAN SEKOCI (*LIFEBOAT*) DI ATAS KAPAL MV. JAMBO X

Disusun oleh:

NAJWA AULIA RAMADHANI
NIT. 22 36308 2 088
Teknologi Rekayasa Operasi Kapal

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KIT

Pada Tanggal,.....2026

Menyetujui,

Penguji I



L'ie Suwondo, S.SiT, M.Pd,M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 197702142009121001

Penguji II



Dety Sutralinda, S.SiT, M.M.Tr
Pembina Tk. I (III/d)
NIP. 198107222010122001

Penguji III



Dr. Ardiana Puspitacandri, M.Psi., Psikolog
Pembina (IV/a)
NIP. 198006192015032001

Mengetahui,

Ketua Program Studi Teknologi Rekayasa Operasi Kapal
Politeknik Pelayaran Surabaya



L'IE SUWONDO, S.SiT, M.Pd,M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 197702142009121001

**PENGESAHAN
LAPORAN TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN**

PERAWATAN SEKOCI (*LIFEBOAT*) DI ATAS KAPAL MV. JAMBO X

Disusun oleh:

NAJWA AULIA RAMADHANI

NIT. 22 36308 2 088

Teknologi Rekayasa Operasi Kapal

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji Hasil Tugas Akhir
Politeknik Pelayaran Surabaya


Surabaya, 2026


Menyetujui,


Penguji I

Penguji II


Penguji III


I'ie Suwondo, S.SiT, M.Pd,M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 197702142009121001


Dety Sutralinda, S.SiT, M.M.Tr
Pembina Tk. I (III/d)
NIP. 198107222010122001


Dr. Ardiana Puspitaandri, M.Psi., Psikolog
Pembina (IV/a)
NIP. 198006192015032001

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


I'IE SUWONDO, S.SiT, M.Pd,M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 197702142009121001

ABSTRAK

NAJWA AULIA RAMADHANI 2026, “PERAWATAN SEKOCI (*LIFEBOAT*) DI ATAS KAPAL MV. JAMBO X”. Karya ilmiah terapan Program Studi Teknologi Rekayasa Operasi Kapal, Program Diploma IV, Politeknik Pelayaran Surabaya. Dosen Pembimbing I : Dety Sutralinda, Dosen Pembimbing II : Ardhiana Puspitacandri

Keselamatan pelayaran sangat dipengaruhi oleh kesiapan alat keselamatan di atas kapal. MV. Jambo X sebagai kapal penyeberangan wajib memenuhi standar keselamatan, termasuk kesiapan Life Saving Appliances. Sekoci memiliki peran penting dalam penyelamatan jiwa sehingga perawatannya harus sesuai ketentuan SOLAS dan Safety Management System. Penelitian ini bertujuan mengetahui prosedur perawatan sekoci di MV. Jambo X dengan metode deskriptif kualitatif melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi Planned Maintenance System (PMS). Analisis data menggunakan model Miles dan Huberman. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perawatan sekoci telah dilakukan secara terjadwal (harian, mingguan, dan bulanan), termasuk pengujian mesin dan sistem peluncuran. Secara umum, kondisi sekoci dan perlengkapannya dalam keadaan baik dan siap digunakan. Namun, terdapat kendala seperti padatnya jadwal pelayaran dan faktor cuaca yang menghambat pelaksanaan penurunan sekoci sesuai jadwal. Selain itu, penempatan life jacket yang tidak berada di dalam sekoci menjadi perhatian. Disimpulkan bahwa perawatan telah sesuai prosedur, tetapi perlu peningkatan konsistensi drill dan penataan perlengkapan keselamatan.

Kata Kunci: Perawatan Sekoci, Keselamatan Pelayaran, PMS

ABSTRACT

NAJWA AULIA RAMADHANI 2026, "LIFEBOAT MAINTENANCE ON THE MV. JAMBO X". Applied scientific work of the Ship Operation Engineering Technology Study Program, Diploma IV Program, Merchant Marine Polytechnic Of Surabaya. Supervisor I: Dety Sutralinda, Supervisor II: Ardhiana Puspitacandri.

Sailing safety is greatly influenced by the readiness of safety equipment on board. MV. Jambo X as a ferry is required to safety standards, including the readiness of Life Saving Appliances. Lifeboats have a crucial role in saving lives, so their maintenance must comply with SOLAS and Safety Management System provisions. This study aims to determine the lifeboat maintenance procedures on MV. Jambo X using qualitative descriptive methods through observation, interviews, and documentation of the Planned Maintenance System (PMS). Data analysis uses the Miles and Huberman model. The results show that lifeboat maintenance has been carried out on a scheduled basis (daily, weekly, and monthly), including testing of the engine and launching system. In general, the condition of the lifeboats and their equipment is in good condition and ready for use. However, there are obstacles such as tight sailing schedules and weather factors that hinder the implementation of lifeboat lowering on schedule.

Keywords: *Lifeboat Maintenance, Maritime Safety, SOLAS, PMS*

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah Yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang dengan memberikan ridhonya, dengan kesempatan ini peneliti dapat menyelesaikan karya ilmiah terapan dengan judul :

”PERAWATAN ALAT KESELAMATAN SEKOCI PENOLONG (LIFEBOAT) DI ATAS KAPAL MV. JAMBO X”

Untuk menyelesaikan studi pendidikan program Diploma IV salah satu syarat yang di lakukan oleh Taruna adalah penyusunan proposal karya ilmiah terapan yang berguna sebagai pembekalan Taruna dalam menjalani Praktek Laut di atas kapal. Dalam kesempatan yang telah diberikan ini, saya menyampaikan terima kasih kepada pihak – pihak yang sudah terlibat dalam penyelesaian penelitian ini, dengan hormat :

1. Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya, Bapak Moejiono, M.T, M.Mar. E. yang telah memberikan pembinaan kepada taruna-taruni Politeknik Pelayaran Surabaya.
2. Ketua Program Studi Sarjana Terapan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal, Capt P'ie Suwondo, S.Si.T., M.MAR yang telah memberikan bimbingan kepada taruna-taruni Politeknik Pelayaran Surabaya.
3. Pembibing I, I Ibu Dety Sutralinda, S.SiT, M.M.Tr yang telah memberikan masukan dan arahan tentang isi dari materi proposal karya ilmiah terapan kepada penulis.
4. Pembibing II, Ibu Dr. Ardhiana Puspitacandri, S.Psi., M.Psi yang telah memberikan masukan dan arahan tentang isi dari materi proposal karya ilmiah terapan kepada penulis.
5. Seluruh dosen di Politeknik Pelayaran Surabaya yang telah mengarahkan penulis.
6. Kedua orang tua saya yang telah mendukung penuh berupa moril maupun material serta do'a dalam penyelesaian proposal karya ilmiah terapan ini.
7. Teman-teman saya yang telah memberikan dukungan serta do'a dan memberikan semangat untuk menyelesaikan proposal karya ilmiah terapan ini.

Akhir kata penulis berharap semoga karya ilmiah terapan ini dapat bermanfaat bagi pembaca dan bagi penulis khususnya. Semoga Tuhan Yang Maha Esa senantiasa memberikan petunjuk dan lindungan dalam melakukan penelitian selanjutnya.

Surabaya,

2026

NAJWA AULIA RAMADHANI

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN.....	ii
PERSETUJUAN PROPOSAL TUGAS AKHIR	iii
PERSETUJUAN SEMINAR HASIL TUGAS AKHIR.....	iv
PENGESAHAN PROPOSAL TUGAS AKHIR.....	v
PENGESAHAN SEMINAR HASIL TUGAS AKHIR	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
KATA PENGANTAR.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Batasan Masalah.....	2
D. Tujuan Penelitian.....	2
E. Manfaat Penelitian.....	2
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	4
A. Review Penelitian Sebelumnya.....	4
B. Landasan Teori.....	5
C. Kerangka Pemikiran.....	11

BAB III METODE PENELITIAN	12
A. Jenis Penelitian.....	12
B. Tempat Penelitian.....	13
C. Jenis dan Sumber Data	13
D. Teknik Pengumpulan Data.....	14
E. Pemilihan Informan.....	15
F. Keabsahan Data.....	16
G. Teknik Analisis Data.....	17
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	21
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	21
B. Hasil Penelitian	22
C. Pembahasan.....	51
BAB V PENUTUP.....	56
A. Kesimpulan	56
B. Saran.....	56
DAFTAR PUSTAKA	58
LAMPIRAN.....	59

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 <i>Review</i> Penelitian Sebelumnya	4
Tabel 4. 1 Ship Particular.....	21
Tabel 4. 2 Lembar Observasi Monthly Maintenance Sekoci.....	24
Tabel 4. 3 Lembar Observasi Monthly Maintenance Sekoci.....	27
Tabel 4. 4 Lembar Observasi Monthly Maintenance Sekoci.....	30
Tabel 4. 5 Triangulasi Sumber	41
Tabel 4. 6 Triangulasi Teknik	46

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Sekoci	5
Gambar 2. 2 Kerangka Penelitian	11
Gambar 4. 1 Dokumentasi Badan MV. Jambo X	21
Gambar 4. 2 Sertifikat Pemeriksaan Sekoci MV. Jambo X.....	23
Gambar 4. 3 LSA Equipment Maintenance Check List.....	26
Gambar 4. 4 Body Maintenance Check List	29
Gambar 4. 5 Engine Maintenance Check List	32

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kecelakaan kapal seringkali mengakibatkan banyak korban jiwa, dan kurangnya perawatan peralatan keselamatan di atas kapal merupakan faktor penyebab utama. Statistik menunjukkan bahwa 80% kecelakaan kapal disebabkan oleh kesalahan manusia, yang mengakibatkan tabrakan, kebakaran, kebocoran, tenggelam, dan kandas. Selain faktor manusia, risiko lain muncul dari fenomena alam seperti badai dan kondisi geografis di laut, yang dapat membahayakan navigasi.

Untuk mengatasi risiko-risiko ini, amandemen SOLAS 2009 menetapkan bahwa kapal harus dilengkapi dengan peralatan keselamatan yang memadai di atas kapal. Menurut Bab III (Peralatan dan Pengaturan Penyelamatan Jiwa) dari Amandemen SOLAS 2009, peralatan keselamatan wajib meliputi *lifeboat*, *liferaft*, *lifebuoy*, *lifejacket*, *immersion suit* dan alat keselamatan lainnya.

Dalam keadaan darurat yang mengancam nyawa kru kapal, kapten berwenang untuk memerintahkan meninggalkan kapal demi keselamatan personelnnya. Ketika kru kapal berupaya bertahan hidup setelah dievakuasi, sekoci penyelamat adalah sarana bertahan hidup yang paling efektif. Sekoci adalah peralatan penyelamat utama di kapal, dirancang untuk membawa awak kapal menjauh dari kapal ketika keadaan darurat membuat kapal tidak aman. Kerusakan pada sekoci atau peralatan pendukungnya dapat mengganggu kinerja optimalnya ketika sangat dibutuhkan, terutama dalam situasi krisis. Menurut

Pasal 10 Kode Manajemen Keselamatan Internasional (ISM), semua kapal dan peralatannya harus dipelihara untuk memastikan bahwa semuanya selalu dalam kondisi baik dan siap digunakan. Oleh karena itu, pencegahan kerusakan sekoci dilakukan melalui pemeliharaan rutin sekoci dan semua peralatannya.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah di atas, rumusan masalah yang dirumuskan oleh peneliti adalah bagaimana prosedur perawatan sekoci (*lifeboat*) yang diterapkan di atas kapal MV. Jambo X?

C. Batasan Masalah

Dalam penelitian ini, penulis membatasi pembahasan hanya pada perawatan sekoci yang dilakukan di atas kapal MV. Jambo X.

D. Tujuan Penelitian

Tujuan utama yang hendak dicapai melalui penelitian ini adalah mengetahui prosedur perawatan sekoci yang telah diterapkan di atas kapal MV. Jambo X.

E. Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dari penulisan Karya Ilmiah Terapan ini adalah:

1. Secara Teoritis

Manfaat teoritis dari penelitian ini adalah memperkaya ilmu pengetahuan serta memperluas pemahaman akademik bagi masyarakat, kru

kapal, taruna/i Politeknik Pelayaran Surabaya, dan lembaga terkait lainnya terkait isu pemeliharaan alat keselamatan sekoci di atas kapal.

2. Secara Praktis

Manfaat bagi praktisi di lapangan adalah untuk diterapkan kepada seluruh kru kapal mengenai urgensi pemeliharaan alat keselamatan kerja di atas kapal, sehingga dapat mencegah korban jiwa pada situasi darurat. Penelitian ini juga berfungsi sebagai evaluasi bagi perusahaan guna menyempurnakan prosedur perawatan alat keselamatan di kapal, demi mengurangi risiko korban jiwa saat kondisi kritis.

BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Tabel 2. 1 *Review Penelitian Sebelumnya*

No	Penulis	Judul	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
1	Bahtianul, Mubarak / Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang	Optimalisasi Perawatan sekoci penolong di MT. Sungai gerong	Jenis penelitian ini bersifat kualitatif. Pengumpulan data relevan dilakukan melalui observasi, wawancara, serta studi literatur. Analisis data didefinisikan sebagai proses mengolah data hasil penelitian menjadi informasi yang dapat dimanfaatkan untuk menyimpulkan temuan.	Berdasarkan hasil penelitian, peneliti menyajikan temuan yang diperoleh selama proses studi, yakni pemeliharaan sekoci penolong di MT. Sungai Gerong telah mengikuti ketentuan SOLAS 1974 serta PMS (Planned Maintenance System) perusahaan. Namun, keterbatasan waktu menjadi hambatan utama dalam pelaksanaan perawatan tersebut. Kendala ini dapat diatasi dengan membagi tanggung jawab antara Mualim 3 dan Mualim 4 untuk tugas perawatan sekoci, sehingga proses tetap optimal meski waktu terbatas. Analisis data menyimpulkan bahwa tantangan utama meliputi kurangnya pemahaman kru kapal terhadap perawatan sekoci penolong dan ketiadaan suku cadang. Solusi yang diusulkan adalah mengadakan pelatihan bagi kru mengenai prosedur perawatan sekoci yang tepat, serta meminta pasokan suku cadang dari perusahaan agar pelaksanaan perawatan berjalan lancar tanpa kendala.
2	Mohammad, Muslim Anugra / Universitas Maritim Amni Semarang.	Perawatan Sekoci Penolong Untuk Menunjang Perawatan Keselamatan di Atas Kapal KN. Kumba	Metode penelitian yang dipakai dalam studi ini adalah deskriptif kualitatif, yang berarti data yang terkumpul akan disajikan secara langsung melalui deskripsi atau gambaran lengkap tentang kondisi objek secara utuh. (Moleong, 2010: 3).	Temuan penelitian ini menunjukkan bahwa perawatan sekoci telah dilakukan sesuai prosedur dengan baik. Kesimpulan yang diperoleh adalah kegagalan menurunkan sekoci disebabkan oleh kurangnya pemeliharaan rutin. Untuk memastikan sekoci beroperasi optimal, perawatan wajib dilaksanakan setiap minggu sesuai standar operasional.

Sumber :Dokumen Pribadi

B. Landasan Teori

1. Sekoci

a. Pengertian Sekoci

Sekoci (*lifeboat*) adalah peralatan penyelamat yang dirancang untuk mengevakuasi seluruh kru kapal, berkat konstruksinya yang lebih kokoh dibandingkan alat penolong lain, dengan kapasitas hingga maksimal 150 orang sesuai ukurannya. Sekoci termasuk salah satu persyaratan wajib dalam perlengkapan pelayaran kapal, meliputi konstruksi mekanis serta fasilitas untuk menurunkan dan mengangkatnya.



Gambar 2. 1 Sekoci

Sumber : <https://www.google.com/url?sa=i&url=http%3A%2F%2Fid.gatheringmarine.com>

b. Jenis – jenis sekoci

1) Berdasarkan Bab III SOLAS 1974 Amandemen 2009, jenis sekoci yang diperbolehkan mencakup beberapa tipe, yaitu:

- a) Sekoci terbuka (*open lifeboat*).
- b) Sekoci tertutup sebagian (*partially enclosed lifeboat*).
- c) Sekoci tertutup sebagian dengan kemampuan balik diri otomatis (*self righting partially enclosed lifeboat*).

- d) Sekoci sepenuhnya tertutup (*totally enclosed lifeboat*).
 - e) Sekoci dengan sistem pendukung udara mandiri (*self contained air support system*).
 - f) Sekoci tahan api dengan pelindung (*fire protected*).
- 2) Berdasarkan sistem penggerakannya, *lifeboat* dibedakan menjadi :
- a) *Lifeboat* dengan penggerak layar dan dayung.
 - b) *Lifeboat* mekanik, yaitu menggunakan tenaga mekanik non motor.
 - c) *Lifeboat* bermotor. Secara umum, *lifeboat* bermotor yang dipasang di luar badan *lifeboat* dapat difungsikan sebagai "*rescue boat*" jika memenuhi ketentuan sebagaimana diatur dalam Bab III SOLAS 1974 Amandemen 2009.
- c. Perlengkapan sekoci
- Perlengkapan Sekoci Sesuai SOLAS 1974 mencakup :
- 1) Satu pasang dayung untuk setiap bangku, dua dayung cadangan, satu set klet terikat pada sekoci dengan tali atau rantai, serta satu ganco sekoci.
 - 2) Dua prop untuk setiap prop, terikat dengan tali atau rantai pada sekoci (kecuali tipe *auto prop*).
 - 3) Kemudi yang dipasang pada sekoci dengan engsel dan *tiller*.
 - 4) Dua kapak.
 - 5) Lentera dan minyak yang cukup untuk mampu menyala 12 jam.
 - 6) Tiang dan layar berwarna jingga lengkap dengan tali kawat galvanis.
 - 7) Kompas penerangan yang mudah dibaca.

- 8) Tali pengaman berpegang yang melingkari sekoci.
- 9) *Sea anchor* yang memenuhi standar.
- 10) Dua tali tangkap (*painters*) berdiameter cukup, satu di depan dan satu di belakang.
- 11) Satu galon minyak peredam ombak berisi 4,5 liter.
- 12) Makanan memenuhi syarat sesuai kapasitas penumpang, disimpan dalam wadah kedap udara dan air serta tiga liter air tawar per orang dalam wadah antikorosi yang kedap air.
- 13) Empat flare payung yang mampu memancarkan cahaya merah ke ketinggian.
- 14) Dua *bouyant smoke signal* (asap jingga) dapat dipakai siang hari.
- 15) Peralatan bantu masuk ke sekoci, termasuk lunas samping dengan grap lines untuk membalik sekoci jika terbalik.
- 16) Kotak P3K kedap air.
- 17) Senter kedap air untuk sinyal Morse, lengkap baterai dan lampu dalam kotak kedap air.
- 18) Cermin untuk sinyal siang hari.
- 19) Pisau lipat dengan pembuka kaleng, terikat pada sekoci.
- 20) Dua pasang tali buangan ringan yang menggapung.
- 21) Pompa tangan.
- 22) Lemari penyimpanan untuk peralatan kecil.
- 23) Satu suling atau alat serupa.
- 24) Satu set alat pancing.
- 25) Satu pasang penutup sekoci berwarna menyolok.

26) Satu salinan isyarat bahaya.

d. Perawatan sekoci

Menurut Kuncowati (2016), perawatan didefinisikan sebagai kegiatan untuk memelihara atau menjaga fasilitas serta peralatan agar tetap berfungsi optimal melalui perbaikan, penyesuaian, atau penggantian komponen yang diperlukan, sehingga operasi produksi mencapai kondisi memuaskan sesuai rencana. Dalam konteks ini, perawatan mencakup upaya merawat sekoci, perlengkapannya, dan alat penurunan sekoci agar dapat dioperasikan secara efektif kapan pun dibutuhkan. Secara mendasar, sistem perawatan memiliki dua prinsip utama, yaitu:

- 1) Meminimalkan atau memperpendek masa kerusakan (*breakdown period*) hingga tingkat terendah sambil memperhatikan aspek biaya yang efisien.
- 2) Mencegah kerusakan (breakdown) yang tidak terencana atau mendadak. Perawatan preventif pada sekoci di kapal bertujuan menjaga kondisi peralatan agar tetap prima sebelum mengalami kerusakan. Dalam praktiknya, perawatan preventif yang diterapkan perusahaan dapat dibedakan lebih lanjut sebagai berikut :
 - a) Perawatan rutin, yakni kegiatan pemeliharaan dan perawatan yang dilakukan secara berkala setiap hari. Contohnya meliputi pembersihan peralatan sekoci dan alat penurunan, uji coba penggerak sekoci, pelumasan oli, inspeksi perlengkapan sekoci, serta aktivitas serupa lainnya.

- b) Perawatan periodik, yaitu kegiatan pemeliharaan dan perawatan yang dilaksanakan secara berkala pada interval waktu tertentu, seperti saat kapal memasuki jadwal docking.

Menurut Retno (2018) Pemeliharaan sekoci bertujuan mencapai atau meningkatkan efektivitas dalam latihan sekoci (*lifeboat drills*), sehingga alat keselamatan selalu dalam kondisi prima dan siap tempur. Siap pakai berarti semua peralatan lengkap, berada di posisi semestinya, dan dalam keadaan baik untuk digunakan secara cepat, akurat, serta aman. Selanjutnya, peneliti akan menjelaskan secara rinci berbagai aspek yang perlu diperhatikan dalam perawatan sekoci, khususnya di kapal MV. Jambo X, yaitu :

- 1) Standar perawatan

Standar perawatan mencakup pemeliharaan secara periodik, metode perawatan, serta frekuensi pelaksanaannya.

- 2) Perawatan dan inspeksi menyeluruh sekoci

Perawatan serta inspeksi komprehensif pada sekoci wajib dilakukan secara rutin untuk menghindari gangguan pada latihan sekoci. Jika ada komponen sekoci yang tidak dapat diperbaiki oleh kru kapal, harus segera dilaporkan ke perusahaan. Pada kapal MV. Jambo X, pemeriksaan dan pemeliharaan sekoci mencakup :

- a) Kerusakan atau kebocoran sekoci.
- b) Ketiadaan genangan air kotor.
- c) Keringnya bagian *wooden hull*.
- d) Tidak adanya karat pada sambungan las hull baja.

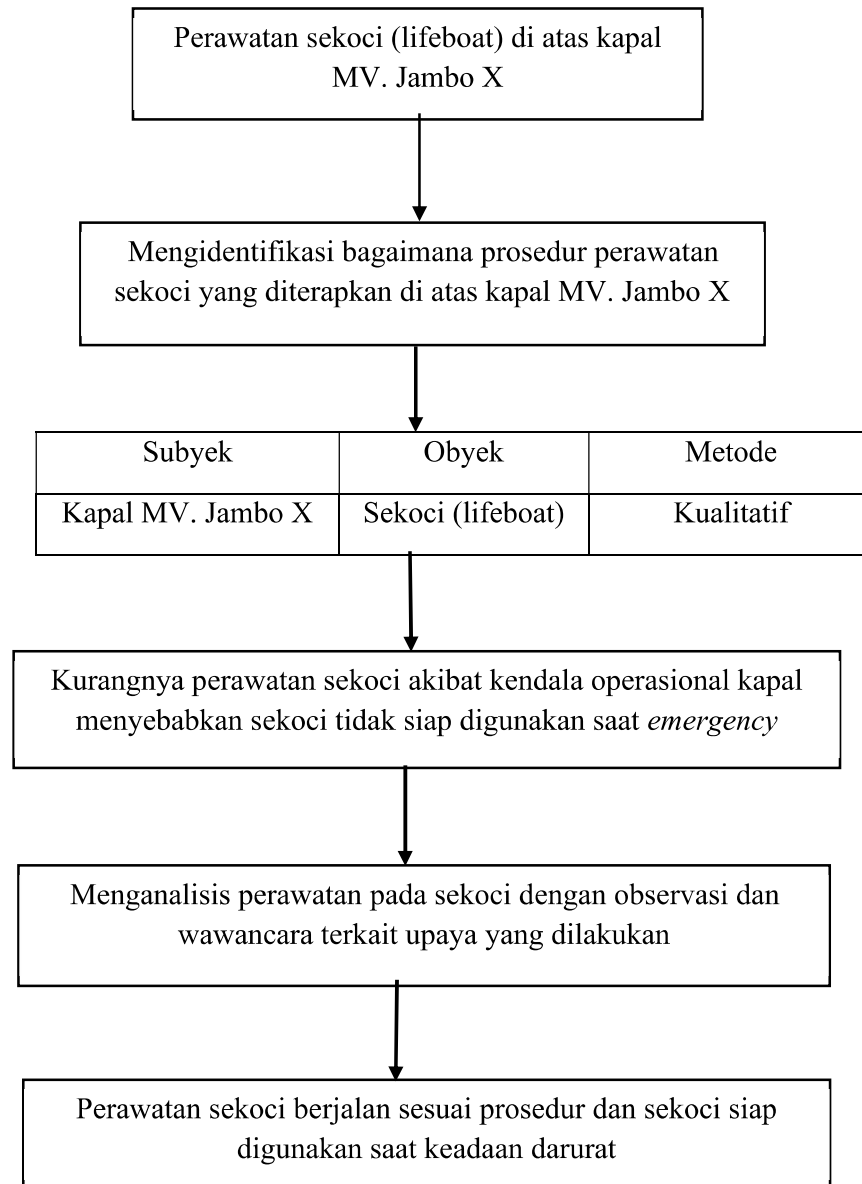
- e) Tidak boleh ada lubang atau rongga pada struktur penutup sekoci.

Diatur dalam SOLAS *Chapter III Regulation 1997*, bahwa seluruh kapal wajib mematuhi ketentuan-ketentuan berikut.

- 1) Pada kapal barang, latihan sekoci dan kebakaran harus dilakukan sekali sebulan atau dalam waktu 24 jam setelah kapal berlayar dari pelabuhan jika terjadi lebih dari 25% pergantian ABK (Anak Buah Kapal).
- 2) Pada kapal penumpang, latihan sekoci dan kebakaran wajib dilakukan sekali seminggu jika kondisi memungkinkan, serta segera setelah kapal meninggalkan pelabuhan terakhir untuk pelayaran internasional jarak jauh, paling lambat 24 jam setelah berangkat..
- 3) Hasil pelaksanaan latihan harus dicatat dalam log book kapal jika latihan tidak dapat dilakukan, alasan penyebabnya pun wajib didokumentasikan dalam log book tersebut.
- 4) Sekoci harus digunakan secara bergantian saat latihan darurat, dan jika memungkinkan, setiap 4 bulan sekali sekoci wajib diturunkan ke air.

Sinyal bahaya untuk mengumpulkan kru di stasiun muster harus terdiri dari 7 (tujuh) tiupan pendek diikuti satu tiupan panjang secara berulang, yang dibunyikan melalui suling kapal

C. Kerangka Pemikiran



Gambar 2. 2 Kerangka Penelitian
 Sumber : Dokumen Pribadi (2026)

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini menerapkan metode deskriptif kualitatif di mana data yang terkumpul dianalisis secara mendalam berdasarkan informasi yang ada. Menurut Moleong (2017:6) penelitian kualitatif bertujuan memahami fenomena yang dialami subjek secara holistik dan deskriptif melalui kata-kata serta bahasa, mencakup perilaku, persepsi, motivasi, aksi, dan sebagainya, dalam konteks alamiah menggunakan pendekatan metode alamiah. Sementara itu, Hendryadi dkk. (2019:218) mendefinisikan penelitian kualitatif sebagai proses penyelidikan untuk memperoleh pemahaman mendalam tentang fenomena sosial secara alami. Data yang diperoleh selama penelitian dianalisis ulang dan disajikan sesuai fakta aslinya. Fokus data dalam studi ini adalah pemeliharaan alat keselamatan sekoci yang dilakukan secara tepat dan benar.

Data yang didapat selama penelitian dianalisis ulang secara teliti dan mendalam, sambil menjaga keaslian informasi sesuai kondisi saat pengamatan. Proses analisis dilakukan secara kontinyu dari pengumpulan data hingga penyusunan kesimpulan, sehingga hasil benar-benar merefleksikan realitas lapangan. Data utama penelitian ini menyoroti pelaksanaan pemeliharaan alat keselamatan sekoci di kapal, terutama prosedur perawatannya yang dilakukan dengan benar, tepat, dan sesuai regulasi yang berlaku.

Pengumpulan data dilakukan melalui observasi langsung terhadap aktivitas perawatan sekoci di kapal guna mendapatkan gambaran autentik tentang proses, kondisi, dan aplikasi prosedur perawatan. Selain itu, peneliti

mencatat berbagai data serta dokumen terkait, serta mewawancarai pihak bertanggung jawab atas perawatan sekoci. Wawancara dimaksudkan untuk menggali informasi lebih dalam tentang kebijakan, pengalaman, dan tantangan yang muncul dalam pelaksanaan pemeliharaan sekoci.

B. Tempat Penelitian

Lokasi penelitian tentang perawatan sekoci diatas kapal dilaksanakan pada saat praktek layar diatas kapal pada rute penyeberangan Pelabuhan Ketapang – Gilimanuk selama 12 bulan dari tahun 2024 sampai 2025.

C. Jenis dan Sumber Data

Sumber data merujuk pada segala hal yang menyediakan informasi relevan bagi penelitian. Dalam studi ini, terdapat dua jenis sumber data yang dimanfaatkan, yaitu sebagai berikut :

1. Data Primer

Menurut Sugiyono (2018:456), data primer adalah sumber data yang menyediakan informasi langsung kepada pengumpul data, yang dikumpulkan sendiri oleh peneliti dari sumber asli di lokasi objek penelitian. Dalam penelitian ini, data primer berasal dari hasil observasi dan wawancara dengan informan terkait topik studi. Observasi serta wawancara dilaksanakan selama peneliti menjalani praktik laut.

2. Data Sekunder

Menurut Sugiyono (2018:456), data sekunder adalah sumber data yang tidak menyediakan informasi secara langsung kepada pengumpul,

melainkan melalui perantara seperti orang lain atau media tertulis. Sumber data sekunder umumnya diambil dari buku, jurnal, serta artikel yang relevan dengan topik penelitian.

D. Teknik Pengumpulan Data

Guna memperoleh informasi yang selaras dengan judul penelitian, teknik pengumpulan data yang digunakan adalah sebagai berikut :

1. Metode Wawancara

Menurut Yusuf (2014:372), wawancara merupakan interaksi antara pewawancara dan narasumber melalui komunikasi atau pertanyaan langsung terkait objek penelitian. Wawancara adalah pertemuan dua pihak untuk bertukar informasi dan gagasan lewat dialog tanya jawab, yang akhirnya membentuk pemahaman khusus tentang topik yang dibahas (Sugiyono, 231-242). Dalam studi ini, peneliti melakukan wawancara langsung dengan kru deck seperti Kapten, *Second Officer*, dan *Boatswain* guna menggali data tentang pemeliharaan sekoci di kapal.

2. Metode Observasi

Menurut Sugiyono (2018:229), observasi adalah teknik pengumpulan data dengan ciri khas unik dibandingkan metode lain, tidak hanya pada manusia tetapi juga objek alam lainnya. Lewat observasi, peneliti dapat memahami perilaku serta makna di baliknya. Dalam penelitian ini, observasi dilaksanakan melalui pengamatan langsung di kapal selama praktik laut untuk mendapatkan gambaran autentik tentang kondisi lapangan.

Menurut Yusuf (2014:384), keberhasilan observasi sebagai teknik pengumpulan data sangat ditentukan oleh peneliti sendiri, sebab peneliti yang secara langsung mengamati objek dan menyimpulkan temuan. Peneliti memberi interpretasi pada pengamatan dengan kehadiran nyata dalam konteks alamiah, serta memperhatikan interkoneksi antar-aspek objek penelitian.

3. Metode Dokumentasi

Menurut Sugiyono (2018:476), dokumentasi merupakan metode untuk memperoleh data dan informasi berupa buku, arsip, dokumen, tulisan angka, gambar, laporan, serta keterangan pendukung penelitian. Dokumentasi dapat melengkapi observasi atau wawancara, sehingga kredibilitasnya meningkat jika didukung foto atau karya akademik yang ada. Meski demikian, tidak semua dokumen memiliki kredibilitas tinggi; misalnya, foto sering kali tidak mencerminkan realitas karena bisa dimanipulasi untuk tujuan tertentu.

E. Pemilihan Informan

Menurut Moleong (2015:163), informan kunci atau informan penelitian adalah individu yang dimanfaatkan untuk menyediakan informasi mengenai situasi dan latar belakang penelitian, serta benar-benar memahami masalah yang diteliti.

Menurut Creswell (2013) Teknik Pemilihan Informan didefinisikan sebagai proses yang disengaja dan strategis untuk memilih individu atau kelompok yang memiliki pengetahuan, pengalaman, atau karakteristik yang

sesuai dengan isu yang diteliti. Proses pemilihan informan bersifat terstruktur berdasarkan kriteria khusus, bukan acak, guna memperoleh pemahaman mendalam dan komprehensif tentang topik. Dalam penelitian ini, informan dipilih melalui wawancara dengan *Captain*, *Second Officer*, dan *Boatswain*.

F. Keabsahan Data

Menurut Sugiyono (2016), uji keabsahan data pada penelitian kualitatif mencakup uji kredibilitas, transferabilitas, dependabilitas, dan konfirmabilitas. Untuk membuktikan validitas data penelitian ini, dilakukan uji kebenaran dan kejujuran informasi dari informan. Uji ini esensial guna memastikan temuan atau data yang dilaporkan sesuai realitas lapangan. Dalam studi ini, uji kredibilitas data diterapkan melalui teknik triangulasi.

Menurut Sugiyono (2012:273), triangulasi dilakukan dengan memverifikasi data dari sumber yang sama menggunakan teknik berbeda, seperti mengumpulkan data via wawancara kemudian memvalidasinya melalui observasi dan dokumentasi. Triangulasi data berarti pengecekan informasi dari beragam sumber, metode, dan waktu.

1. Triangulasi Sumber

Verifikasi data yang telah dikumpulkan dari berbagai sumber..

2. Triangulasi Teknik

Verifikasi data yang sama menggunakan teknik berbeda, misalnya data dari wawancara divalidasi melalui observasi dan dokumentasi..

3. Triangulasi Waktu

Verifikasi data melalui wawancara, observasi, atau teknik lain pada waktu

atau situasi berbeda.

Dalam penelitian ini, keabsahan data dicapai melalui triangulasi sumber dengan memverifikasi data dari wawancara, observasi, dan dokumentasi.

G. Teknik Analisis Data

Sugiyono (2015) menyatakan analisis data merupakan proses pencarian dan penyusunan sistematis data dari wawancara, catatan lapangan, dan materi lain, agar mudah dipahami dan temuan dapat disampaikan kepada pihak lain. Teknik analisis data adalah pengolahan data secara terstruktur untuk memudahkan peneliti meraih kesimpulan.

Teknik analisis data dalam penelitian ini mengadopsi model Miles dan Huberman. Menurut Miles & Huberman (1992:16), analisis data melibatkan tiga alur kegiatan simultan, yaitu reduksi data, penyajian data, serta penarikan kesimpulan/verifikasi. Penjelasan lebih rinci mengenai ketiga alur tersebut adalah sebagai berikut :

1. Reduksi Data

Menurut Sugiyono (2018:247-249), reduksi data merupakan tahap krusial dalam penelitian, di mana data dikumpul dan disederhanakan untuk mengidentifikasi tema serta pola relevan. Proses ini melibatkan eliminasi data tak relevan, pemfokusan pada data esensial guna memperjelas gambaran, serta memperlancar pengumpulan data selanjutnya. Tujuan penelitian yang telah dirumuskan sebelumnya menjadi panduan, sementara kecerdasan dan wawasan mendalam diperlukan untuk memahami data secara akurat serta mengambil keputusan tepat.

2. Penyajian Data

Tahap berikutnya setelah reduksi data adalah mengorganisasi dan menyajikan data dalam format yang mudah dicerna. Pada penelitian kualitatif, penyajian dapat menggunakan tabel, grafik, flowchart, atau pictogram untuk menyusun pola hubungan yang jelas, sehingga mempermudah analisis dan interpretasi. Penyajian juga bisa berupa uraian ringkas, bagan, atau analisis antar-kategori. Metode paling umum adalah teks naratif, yang memungkinkan data tersaji secara terstruktur dan mudah dipahami (Sugiyono, 2018:249).

3. Kesimpulan

Tahap akhir dalam analisis penelitian kualitatif adalah penarikan kesimpulan. Menurut Sugiyono (2018:252-253), kesimpulan kualitatif mungkin menjawab rumusan masalah awal, tapi bisa juga tidak, karena masalah dalam penelitian kualitatif bersifat dinamis dan berevolusi seiring proses lapangan. Kesimpulan biasanya menghasilkan temuan baru yang sebelumnya tak diketahui, seperti deskripsi mendetail atau gambaran jelas tentang objek yang dulunya samar, kini menjadi lebih rinci dan terdefinisi.