

**OPTIMALISASI PERAWATAN LIFEBOAT SEBAGAI  
PENUNJANG KESELAMATAN AWAK KAPAL DI  
MV.TANTO BAGUS**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan  
Program Pendidikan Diploma IV

**IQBAL FARAHI  
NIT . 07 19 037 1 09  
PROGRAM STUDI TROK**

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA  
TAHUN 2022/2023**

**OPTIMALISASI PERAWATAN LIFEBOAT SEBAGAI  
PENUNJANG KESELAMATAN AWAK KAPAL DI  
MV.TANTO BAGUS**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan

Program Pendidikan Diploma IV

**IQBAL FARAHI  
NIT . 07 19 037 1 09  
PROGRAM STUDI TROK**

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA**

**TAHUN 2022/2023**

## **PERNYATAAN KEASLIAN**

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Iqbal Farahidi

Nomor Induk Taruna : 07.19.037.1.09

Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat III

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul :

### **OPTIMALISASI PERAWATAN LIFEBOAT SEBAGAI PENUNJANG KESELAMATAN AWAK KAPAL DI MV. TANTO BAGUS**

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 di tetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

SURABAYA, ..... 2023

*Materai 10000*

**IQBAL FARAHIDI**

NIT. 07.19.037.1.09

**PERSETUJUAN SEMINAR  
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : **OPTIMALISASI PERAWATAN LIFEBOAT  
SEBAGAI PENUNJANG KESELAMATAN AWAK  
KAPAL DI MV. TANTO BAGUS**

Nama Taruna : **IQBAL FARAHDID**

N I T : **07.19.037.1.09**

Program Diklat : **Ahli Nautika Tingkat III**

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk di seminarkan.

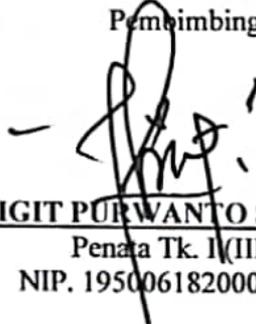
**SURABAYA, ..... 2023**

**Menyetujui**

**Pembimbing I**

  
**ELISE DWI LESTARI, S.Sos, M.Pd.**  
Penata (III/c)  
NIP. 198106032002122002

**Pembimbing II**

  
**SIGIT PURWANTO S.Psi. MM**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 195006182000121001

**Mengetahui**

**Ketua Jurusan Nautika**

  
**ANAK AGUNG ISTRI SRI WAHYUNI, S.Si.T.,M.Sda**  
Penata Tk.1 (III/d)  
NIP. 19781217 200502 2 001

**PENGESAHAN PROPOSAL  
KARYA ILMIAH TERAPAN**

**OPTIMALISASI PERAWATAN LIFEBOAT SEBAGAI PENUNJANG  
KESELAMATAN AWAK KAPAL DI MV.TANTO BAGUS**

Disusun dan Diajukan Oleh :

**IQBAL FARAHI**

NIT. 07.19.037.1.09

**TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL**

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Karya Ilmiah Terapan

Politeknik Pelayaran Surabaya

Pada Tanggal, 2023

Menyetujui

Penguji I

Penguji II

Penguji III

(DETY SUTRALINDA,S.Si.T)

(ELISE DWI LESTARI, S.Sos,M.pd)

(SIGIT PURWANTO,S.Psi,.M.M)

Mengetahui

Ketua Jurusan Nautika

**ANAK AGUNG ISTRI SRI WAHYUNI, S.Si.T.,M.Sda**

Penata Tk.1 (III/d)

NIP. 19781217 200502 2 001

## **KATA PENGANTAR**

Puji syukur kehadirat Allah SWT, Tuhan Semesta Alam, atas segala kuasa dan rahmat-Nya yang telah diberikan-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan proposal penelitian ini dengan menerima judul. :

“ OPTIMALISASI PERAWATAN LIFEBOAT SEBAGAI PENUNJANG KESELAMATAN AWAK KAPAL DI MV. TANTO BAGUS “

Untuk menyelesaikan karya ilmiah terapan ini, dengan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada pihak-pihak yang telah memberikan bantuan, dorongan, bimbingan dan bimbingan serta dorongan yang berarti bagi penulis.

Oleh karena itu, saya ingin mengambil kesempatan ini untuk mengungkapkan rasa terima kasih saya kepada :

1. Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya Bapak Heru Widada, M.M
2. Ketua Jurusan Nautika Ibu Anak Agung Istri Sri Wahyuni, S.Si.T., M.Sda.
3. Pembimbing I Ibu Elise Dwi Lestari, S.Sos, M.Pd
4. Pembimbing II Bapak Sigit Purwanto S.Psi. MM
5. Bapak/Ibu dosen Politeknik Pelayaran Surabaya, khususnya lingkungan program studi Nautika Politeknik Pelayaran Surabaya.
6. Kedua orang tua saya yang Bernama Syamsul Bahri dan Zamsiyah dan keluarga besar atas segala dukungannya dan doanya.
7. Perusahaan pelayaran yang telah memberi kesempatan pada taruna untuk dapat praktek laut di kapal “MV. Tanto Bagus”
8. Serta rekan – rekan taruna taruni Politeknik Pelayaran Surabaya yang telah membantu dalam proses penulisan Karya Ilmiah Terapan ini.

Semoga penelitian ini dapat bermanfaat bagi seluruh pemangku kepentingan di masa yang akan datang, khususnya untuk pengembangan ilmu taruna Politeknik Pelayaran Surabaya serta bagi dunia kemaritiman 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 kekurangan.

Surabaya, 20 Februari 2023

Iqbal Farahidi

## ABSTRAK

IQBAL FARAHIDI, 2023. “Optimalisasi Perawatan Lifeboat Sebagai Penunjang Keselamatan Awak Kapal Di MV. Tanto Bagus”. Dibimbing oleh Ibu Elise Dwi Lestari, S.Sos, M.Pd selaku dosen pembimbing I dan Bapak Sigit Purwanto S.Psi. MM selaku dosen pembimbing II

Alat-alat keselamatan merupakan salah satu hal yang penting di dalam dunia pelayaran. Alat-alat keselamatan merupakan suatu hal yang penting jika terjadi suatu keadaan darurat, penggunaan maupun perawatan alat-alat keselamatan di atas kapal adalah suatu hal yang wajib di perhatikan. Peran para crew kapal dalam pengetahuan tentang alat-alat keselamatan sangatlah penting, dikarenakan penggunaan alat-alat keselamatan bisa terjadi kapanpun jika terjadi suatu keadaan darura

Penelitian dilaksanakan selama masa praktik kerja laut 12 bulan di kapal MV. Tanto Bagus. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif. Data diperoleh secara langsung melalui wawancara, dan observasi sebagai data primer dan dokumentasi sebagai data sekunder. Penulis menggunakan teknik analisis data berupa kualitatif, dimana itu Digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan data yang dikumpulkan sebagaimana adanya, tanpa maksud membuat kesimpulan atau generalisasi yang diterima secara umum.

Dari hasil penelitian dapat disimpulkan beberapa penggunaan dan perawatan alat-alat keselamatan belum terlaksana dengan baik. Dikarenakan kurangnya pengetahuan dan kurangnya sosialisasi crew kapal terhadap pentingnya perawatan alat keselamatan di atas kapal. Upaya yang perlu dilakukan yaitu meningkatkan pengetahuan crew kapal dengan melakukan sosialisasi rutin dan diperlukannya *safety meeting* serta inspeksi secara menyeluruh pada *lifeboat*

Kata kunci: Analisis, implementasi, SOLAS CHAPTER III, alat-alat keselamatan

## **ABSTRACT**

*IQBAL FARAHIDI, 2023. "Optimization of lifeboat in maintenance as a support for the safety of Crews in MV. Tanto Bagus". Guide by Mrs. Elise Dwi Lestari, S.Sos, M.Pd as mentor I and Mr. Sigit Purwanto S.Psi. MM as Mentor II*

*Safety equipment is one of the most important things in the world of shipping. Safety equipment is an important thing in the event of an emergency, the use and maintenance of safety equipment on board is something that must be considered. The role of the ship's crew in knowledge of safety equipment is very important, because the use of safety equipment.*

*The research was carried out during the 12-month marine practice period on the MV. Tanto Bagus. This study uses a qualitative method. Data obtained directly through interviews, and observation as primary data and documentation as secondary data. The author uses data analysis techniques in the form of qualitative, where it is used to analyze data by describing or describing the data collected as they are without intending to make generally accepted conclusions or generalizations..*

*From the results of the study, it can be concluded that some of the use and maintenance of safety equipment has not been carried out properly. Due to a lack of knowledge and lack of socialization of the ship's crew on the importance of maintaining safety equipment on board. Efforts that need to be made are increasing the knowledge of ship crews by conducting routine socialization and the need for safety meetings and thorough inspections on lifeboats*

*Keywords: Analysis, implementation, SOLAS CHAPTER III, safety equipment.*

## DAFTAR ISI

halaman

PERNYATAAN KEASLIAN.....	ii
PERSETUJUAN SEMINAR KARYA ILMIAH TERAPAN.....	iv
PENGESAHAN PROPOSAL.....	v
KATA PENGANTAR .....	vi
ABSTRAK .....	viii
ABSTRACT.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	2
C. Batasan Masalah.....	2
D. Tujuan Penelitian .....	3
E. Manfaat Penelitian .....	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	1
A. Penelitian Sebelumnya.....	4
B. Landasan Teori.....	5
C. Kerangka Penelitian .....	12
BAB III METODELOGI PENELITIAN.....	13
A. Jenis Penelitian.....	13
B. Lokasi & Waktu Penelitian .....	13
C. Sumber Data Dan Teknik Pengumpulan Data .....	14
D. Teknik Analisis Data.....	15
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN .....	17
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian .....	17

B. Hasil Penelitian .....	19
C. Pembahasan.....	25
BAB V PENUTUP.....	28
A. Kesimpulan .....	28
B. Saran.....	28
DAFTAR PUSTAKA .....	30

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 Kapal MV. Tanto Bagus.....	17
Gambar 4.1 Hasil Dokumentasi Perawatan <i>lifeboat</i> MV. Tanto Bagus .....	21

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Review Penelitian Sebelumnya.....	4
Tabel 4.1 Catatan Perawatan dan Pemeriksaan <i>Lifeboat</i> .....	19
Tabel 4.2 Daftar Perlengkapan Sekoci.....	19

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Kapal adalah alat angkut laut yang awak kapalnya terdiri dari nakhoda sebagai captain kapal, perwira masinis sebagai pengelola kamar mesin, perwira penanggung jawab dan anak buah kapal. Dalam operasionalnya terkadang mengalami beberapa risiko, Salah satu insiden yang paling sering terjadi, contohnya kecelakaan kapal yang disebabkan oleh faktor eksternal atau internal seperti cuaca buruk, gelombang tinggi atau kebakaran yang dapat menenggelamkan kapal.

Berdasarkan data statistik Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Diketahui 80 persen kecelakaan pelayaran disebabkan oleh *human error* . Dilain pihak data statistik Organisasi Maritis Internasional menunjukkan bahwa 75-79 persen dari kesalahan manusia disebabkan oleh sistem manajemen pemeliharaan yang buruk. Kecelakaan di laut dapat mengakibatkan banyak kematian. Salah satu penyebab banyaknya kematian merupakan peralatan keselamatan yang tidak efektif karena perawatan dan pemeliharaan awak kapal yang tidak memadai, serta penggunaan peralatan keselamatan di kapal.

Sekoci merupakan salah satu alat keselamatan kapal. Sekoci penolong (*lifeboat*) dirancang untuk menyelamatkan orang dalam keadaan bahaya. Maka dari itu perawatan *lifeboat* sangat diperlukan dikarenakan bisa terjadi kemungkinan insiden yang tidak diinginkan. Perawatan sekoci perlu dilakukan secara rutin dan berkala agar sekoci dapat digunakan secara maksimal pada saat dibutuhkan.

Pada umumnya perawatan sekoci sering dianggap remeh dan terabaikan. Kejadian hal yang tidak diinginkan seperti kapal tengelam, kebakaran banyak terjadi, sehingga perlu kesiapan alat-alat penyelamat termasuk *lifeboat*. Tidak semua perangkat keselamatan di kapal dapat berfungsi dan teratur. contohnya di MV . Tanto Bagus perawatan sekoci penolong tidak dilakukan secara rutin. Data menunjukkan bahwa terjadi suatu kejadian di suatu Pelabuhan pada saat kapal berlabuh jangkar dipelabuhan muat Pelabuhan pulau Ternate pada bulan Agustus

2021 dimana akan dilaksanakan *drill* penurunan sekoci, Ternyata saat sekoci dikerahkan, ternyata mesinnya tidak berfungsi dengan baik. Kerusakan yang terjadi pada sekoci disebabkan oleh realishing hook yang tidak bekerja maksimal pada saat sekoci beroperasi. Ketika *drill* dan kurang terawatnya *wire* pada sekoci yang ada diatas kapal MV Tanto bagus.

Perawatan sekoci tidak hanya membutuhkan pekerjaan rutin daripada seorang mualim, tetapi juga membutuhkan perhatian dan ketekunan mualim dalam pekerjaannya. Dengan perhatian dan kepedulian yang cukup diharapkan tidak ada pekerjaan yang terabaikan.

Berdasarkan uraian dari latar belakang di atas penulis ingin melakukan penelitian yang berjudul “**Optimalisasi Perawatan *Lifeboat* Sebagai Penunjang Keselamatan Awak Kapal Mv. Tanto Bagus**”

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan diatas, maka penulis penulis mengidentifikasi pokok masalah permasalahan sebagai berikut:

1. Faktor apa saja yang menyebabkan kurang optimalnya perawatan *lifeboat* di MV. Tanto Bagus?
2. Bagaimana upaya yang dilakukan agar *lifeboat* dapat bekerja secara optimal di MV. Tanto Bagus?

## **C. Batasan Masalah**

Sehubungan dengan masalah yang berkaitan dengan upaya perawatan sekoci di atas kapal agar siap digunakan pada saat keadaan darurat, maka dalam hal ini penulis membatasi permasalahan hanya menganalisa perawatan jenis sekoci yang terdapat di kapal MV Tanto Bagus

#### **D. Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mengetahui faktor yang menyebabkan kurang optimalnya perawatan *lifeboat* di MV. Tanto Bagus
2. Mengetahui Upaya yang dilakukan agar *lifeboat* dapat bekerja secara optimal di MV. Tanto Bagus

#### **E. Manfaat Penelitian**

Adapun hasil penelitian ini diharapkan memberikan manfaat secara teoritis dan praktis antara lain:

1. Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumber ilmu pengetahuan tentang pentingnya perawatan *lifeboat* sebagai penunjang keselamatan awak kapal
2. Secara praktis, penelitian diharapkan dapat memberikan kontribusi kepada pihak-pihak tertentu, antara lain:
  - a. Bagi perwira dan awak kapalnya agar dapat mengambil keputusan secara tepat terhadap manajemen perawatan *lifeboat* secara rutin dan berkala.
  - b. Menjadi panduan bagi para awak kapal dalam menjaga dan merawat alat alat keselamatan yang tersedia.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Penelitian Sebelumnya

**Tabel 2.1** Review Penelitian Sebelumnya

NO	NAMA	JUDUL	HASIL
1.	M. Rifky Ariyanda	Upaya perawatan sekoci diatas kapal agar siap digunakan pada saat keadaan darurat	usaha mengatasi perawatan sekoci yang kurang optimal di MV. HL Saijo atau davits bekas harus diperiksa secara teratur, suku cadang dan alat untuk perbaikan harus disediakan, semua mesin sekoci harus berjalan selama 3 menit. Semua sekoci harus dipindahkan dari posisinya di kapal untuk memungkinkan pemeriksaan menyeluruh. Inspeksi sekoci dilakukan setiap bulan sesuai dengan standar operasional PMS
2.	Rifqi Nur Cahyojati	Pengaruh kurangnya perawatan sekoci penolong terhadap keselamatan jiwa awak kapal	Pengaruh kurangnya perawatan sekoci penolong disebabkan oleh oleh kelalaian perwira yang dikarenakan tidak terlaksananya strategi kerja yang baik perawatan sekoci penolong, kurangnya pengawasan dari pihak atasan

		di KM. RED ROCK	dalam hal ini adalah nahkoda dan mualim 1  Kurangnya perawatan dan penanganan sekoci disebabkan karena kurangnya rutinitas pengetesan terhadap penurunan sekoci dan perawatan dewi-dewi, serta perawatan yang kurang maksimal.
--	--	--------------------	--

## **B. Landasan Teori**

### **1. Optimalisasi**

Optimalisasi merupakan penempurnaan suatu sistem supaya berprestasi sebaik baiknya atas dasar kriteria tertentu. Menurut kamus bahasa indonesia adalah yang tertinggi, terbaik, sempurna, paling baik, paling menguntungkan, optimal artinya sempurna, jadikan tertinggi, maksimalkan, optimalisasi artinya optimalkan (Gita Media Press, 2015)

### **2. Perawatan dan Pemeliharaan**

Pada hakikatnya pemeliharaan adalah usaha aktif yang tujuannya untuk memelihara kebersihan dan pemeliharaan serta kelengkapannya. Terakhir, masuk akal untuk meningkatkan pengoperasian alat agar nilai ekonominya menjadi lebih efisien, sehingga pada akhirnya memberikan

nilai tambah di bidang ekonomi dan produktivitas mesin atau perangkat lebih optimal. Menurut Sofyat, 1987 Kegiatan pemeliharaan adalah kegiatan yang ditujukan untuk memelihara atau merawat peralatan dan, jika perlu, melakukan perbaikan atau penyesuaian penggantian untuk memastikan operasi produksi yang efisien. Sistem perawatan dilakukan dengan perencanaan terlebih dahulu oleh owner atau pemilik kapal dengan tujuan agar keadaan kapal lebih aman dan terkendali, serta terhindar dari situasi berbahaya / *emergency* yang dapat muncul dari beberapa factor. Perawatan dilakukan secara berkala atau *periodic* agar alar-alat dapat berkerja dengan baik sesuai tujuannya.

Menurut Noeralim, 2008 inspeksi sekoci atau *lifeboat* menurut waktunya dapat diklasifikasikan menjadi dua yaitu inspeksi mingguan dan inspeksi bulanan. Inspeksi mingguan merupakan pengujian yang dilakukan setiap minggu seperti Sekoci dan peralatan peluncuran harus segera diperiksa keamanannya bahwa semuanya aman dan siap untuk digunakan. Semua sekoci harus dapat bergerak bolak-balik selama minimal 3 menit saat suhu sekitar di atas suhu minimum yang diperlukan untuk menghidupkan mesin. Sedangkan inspeksi bulanan diperuntukkan akata penolong termasuk kelengkapan sekoci harus dilakukan tiap bulan dengan tujuan untuk memastikan alat-alat dalam kondisi baik. Laporan inspeksi harus didokumentasikan dalam catatan perawatan kapal.

### 3. Keselamatan Crew

Menurut Samekto dan Jumaizi (2017) Keamanan kerja adalah keadaan aman secara fisik, sosial, mental, ekonomi, politik, emosional, profesional, psikologis atau pendidikan aman dan terlindungi dari ancaman faktor-faktor tersebut. Untuk mencapai ini, seseorang dapat melindungi diri dari suatu peristiwa yang menimbulkan kerugian finansial atau kesehatan. Sistem manajemen keselamatan mengikuti kaidah peraturan keselamatan Internasional (SOLAS) yang termasuk dalam peraturan *internasional Safety Management*.

Safety Management System (SMS) merupakan operasionalisasi dalam ISM Kode tersebut mengatur wewenang dan tanggung jawab perusahaan, nakhoda, serta instruksi dan prosedur untuk memastikan operasi kapal yang aman. Safety management system harus diterapkan pada semua perusahaan yang memiliki armada .

implementasi sistem manajemen keselamatan membutuhkan persiapan pembuatan sistem dokumentasi yang memenuhi persyaratan International Safety Manajemen Code. Dokumentasi sistem manajemen keselamatan dibagi dalam 4 fungsi dokumen :

- a. Instruksi Manajemen Keamanan. Dokumen yang menjelaskan kebijakan perusahaan dan mencakup semua persyaratan, praktik, dan pencegahan polusi dari Kode ISM .
- b. Metode operasional manajemen keamanan. Dokumen yang menjelaskan penerapan atau penerapan kebijakan manajemen keamanan .

- c. Instruksi Kerja. Dokumen yang menjelaskan bagaimana melakukan sesuatu agar para pelaksana dapat bertindak dengan baik dan benar .  
Dokumen Manajemen Keamanan. Alat untuk melaporkan hasil kerja, mis. laporan, formulir tes, daftar periksa, buku log

#### **4. Pengertian Awak Kapal**

Menurut Undang-undang Kelautan No. 21 Tahun 1992, awak kapal adalah orang yang bekerja di kapal atau dipekerjakan oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas-tugas di kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku Sijil. kecuali nahkoda

#### **5. Pengertian *lifeboat***

*Lifeboat* atau yang biasa dikenal dengan sekoci merupakan satu alat bantu keselamatan yang digunakan setiap kapal saat meninggalkan kapal dalam keadaan darurat. Penempatan sekoci diatur oleh SOLAS (*Safety of Life at Sea* 1974) Chapter III Regulasi 20 dan perjanjian LSA (*Life Saving Appliance*)

SOLAS merupakan persyaratan yang harus dimiliki seluruh kapal. SOLAS 1974 terdiri dari 12 BAB dan BAB tentang peralatan keselamatan berada di BAB II - Konstruksi - Pencegahan Kebakaran, Deteksi Kebakaran dan Pemadaman Kebakaran dan Bab III pada SOLAS 1974 membahas peralatan penyelamat, tindakan pencegahan dan resiko pekerjaannya sehingga efektif melindungi pekerja sebagai penggunanya.

Sekoci penyelamat merupakan salah satu dari sekian banyak perangkat onboard yang harus dipenuhi dalam persyaratan pembuatan kapal. Sekoci adalah sekoci terbuka dengan kerangka padat dan tangki udara di dalamnya. Standar ukuran sekoci sendiri mengacu pada peraturan yang dibuat oleh badan standar perundang-undangan yang mengatur pelayaran dan kelautan dengan nama resmi Safety Of Life At Sea (SOLAS). SOLAS sendiri merupakan regulasi yang mengatur keselamatan terpenting dalam lalu lintas maritim sejak tahun 1914 dengan tujuan meningkatkan keselamatan jiwa manusia di laut. Saat itu ada perasaan bahwa semakin banyak kapal karam yang merenggut nyawa manusia dimana-mana.

Sekoci juga bisa berarti bagian dari perlengkapan kapal yang diperlukan untuk memenuhi persyaratan pembuatan kapal, termasuk struktur dan peralatan mekanis untuk menurunkan dan menaikkan sekoci penyelamat. Sekoci adalah sekoci terbuka dengan rangka kokoh dan kotak udara di dalamnya. Sekoci standar adalah sekoci terbuka tanpa modifikasi pada tangki udara. Untuk meningkatkan daya apung, penting agar sekoci terbuka tetap mengapung meskipun banyak air yang masuk ke dalam sekoci. Perangkat ini harus dipasang sangat dekat dengan sekoci dan terdiri dari beberapa kotak, setiap kotak tidak lebih dalam dari 1,25 meter untuk mengurangi kehilangan daya apung tambahan jika terjadi kebocoran. Itu dilapisi dengan seng, seng tidak cocok untuk digunakan karena paparan kuningan akan merusaknya. Bentuk airbox 8

harus sesuai dengan sekoci (pelabuhan) dan pemasangannya harus ganjil ,hinga tidak boleh menempel pada pinggrian.

## **6. Jenis-Jenis *lifeboat***

Sekoci juga memiliki jenis yang berbeda yang sering kita jumpai di atas kapal, berikut jenis-jenis sekoci yang ada di atas kapal :

### **a. Sekoci Luncur**

Merupakan sekoci yang diluncurkan kedalam air melalui suatu landasan luncur bila terjadi keadaan darurat dan memerlukan evakuasi dari kapal atau anjungan. Sekoci dimuati dengan penumpang yang dievakuasi dan bila sudah saatnya perlu diluncurkan perahu ini selanjutnya dengan mengaktifkan tuas pelepas sekoci luncur. Sekoci ini didesain sedemikian sehingga apapun kondisi laut sekoci ini akan kembali keposisi tegak diatas permukaan air.

### **b. Sekoci Tertutup**

Digunakan pada sebagian besar kapal tanker dan kapal kontainer. Sekoci tertutup adalah sekoci paling populer di kapal karena tertutup dan melindungi awak kapal dari air laut, angin kencang, dan cuaca buruk. Selain itu, daya tahan air sekoci jenis ini lebih tinggi dan juga dapat menahan gelombang

### **c. Sekoci Terbuka**

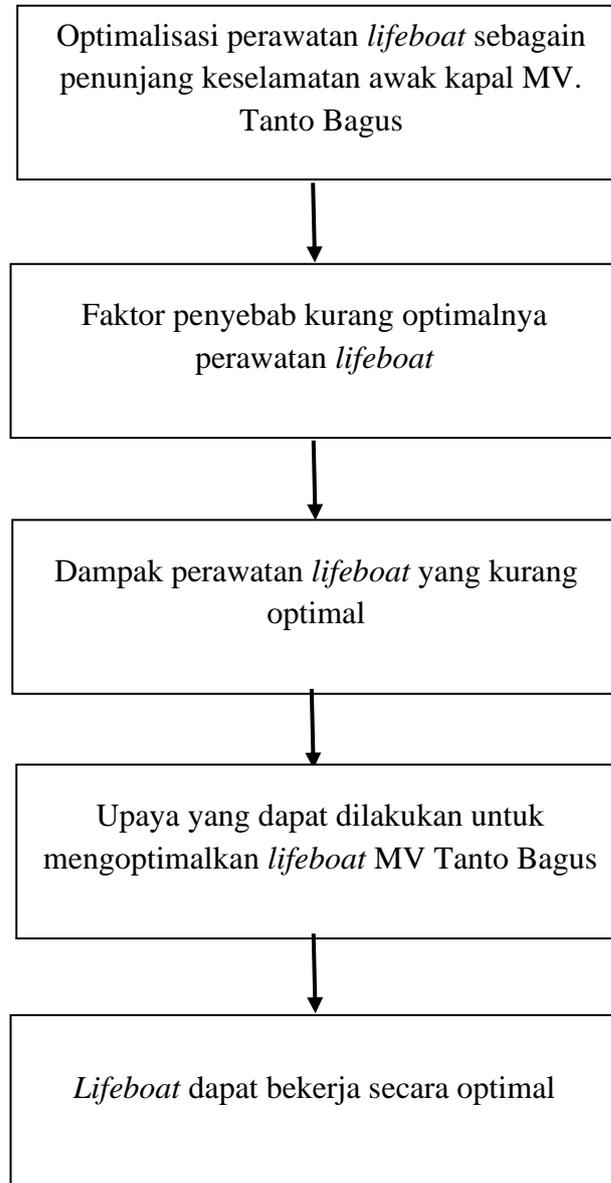
Seperti namanya, sekoci terbuka tidak memiliki atap dan biasanya digerakkan secara manual dengan pegangan. Kompresi mesin pembakaran internal juga dapat digunakan untuk tujuan propulsi.

Namun, sekoci terbuka sekarang sudah usang karena standar keamanan yang ketat, tetapi masih dapat ditemukan di beberapa kapal yang lebih tua. Sekoci terbuka tidak banyak membantu saat hujan atau cuaca buruk, dan kemungkinan masuk ke perairan dalam paling tinggi.

#### **d. Sekoci Tertutup Sebagian**

Sekoci tertutup Sebagian dibangun dengan tepat sesuai dengan persyaratan yang berlaku. Persyaratan yang harus dimiliki oleh sekoci tertutup Sebagian yaitu harus memiliki kekuatan yang cukup dan dilengkapi dengan sarana yang efektif untuk menimba air secara otomatis yang dilengkapi dengan penutup tegar yang dikaitkan secara permanen. Bagian luar dan dalam sekoci harus diberi warna yang mudah dilihat. Instalasi radio telegraf yang sesuai persyaratan harus di pasang di dalam cabin yang cukup luas untuk menampung perlengkapan sekoci dan *staff*.

### C. Kerangka Penelitian



## **BAB III**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

#### **A. Jenis Penelitian**

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Informasi tersebut berasal dari data primer dan sekunder. Observasi, wawancara dan kajian pustaka merupakan teknik pengumpulan data yang digunakan untuk memperoleh teknik keabsahan data. Mengutip dari Bogdan dan Taylor (1999) “penelitian kualitatif adalah sebuah metode penelitian dengan menggunakan data yang menggambarkan sesuatu dari ucapan dan tulisan serta sikap dan perilaku dari orang atau benda yang di jadikan sebagai objek penelitian tersebut

#### **B. Lokasi dan Waktu Penelitian**

##### **1. Lokasi peneleitian**

Penelitian ini dilakukan diatas kapal MV.TANTO BAGUS milik perusahaan PT.TANTO INTIME LINES yang berlayar di daerah Surabaya,Ternate, Manokwari,Nabire

##### **2. Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilakukan selama kurang lebih 12 bulan terhitung 21 Juli 2021 sampai 21 Juli 2022 diatas kapal MV. Tanto Bagus

## C. Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data

### 1. Sumber Data

Jenis dan sumber informasi yang dibutuhkan dan digunakan dalam penyusunan karya ilmiah penelitian ini adalah informasi yang diperoleh penulis melalui peninjauan langsung terhadap pokok kajian, serta informasi yang diperoleh dari buku-buku yang berkaitan dengan penelitian ini.

Informasi yang diperoleh dari sumber-sumber tersebut adalah sebagai berikut:

#### a. Data primer

Menurut (Jonathan, 2006:129). Data primer adalah data yang diperoleh dan dicatat langsung dari sumber primernya melalui metode. Sumber data utama penelitian ini adalah penerapan hukum SOLAS, prosedur perawatan keselamatan di atas kapal. Penulis memperoleh dari hasil wawancara dengan *Third officer* dan *Chief Officer* MV. TANTO BAGUS.

#### b. Data sekunder

Menurut (Jonathan, 2006:129). Data sekunder merupakan data dari sumber tidak langsung, yang biasanya berupa data dokumenter dan catatan resmi MV.TANTO BAGUS selama taruna melaksanakan praktek laut seperti dokumen kelengkapan inventaris, Dokumen perawatan mesin *lifeboat*, Pengecekan tes mesin.

## 2. Teknik Pengumpulan Data

### 1. Metode Observasi

Merupakan metode observasi langsung yang dilakukan oleh taruna di atas kapal mengenai Optimalisasi Perawatan *Lifeboat* Sebagai Penunjang Keselamatan Awak Kapal Mv. Tanto Bagus.

### 2. Metode wawancara

Merupakan metode wawancara berupa percakapan tanya jawab langsung dengan kepada *Third officer* dan *Chief Officer* MV. TANTO BAGUS

### 3. Dokumentasi

Metode dokumentasi merupakan metode pengumpulan data untuk menelusuri data historis . Data yang diperoleh melalui dokumentasi dan arsip-arsip resmi. Dokumentasi dapat berupa foto, video, catatan.

## D. TEKNIK ANALISIS DATA

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif deskriptif. Merupakan metode penelitian yang bertujuan untuk mendeskripsikan suatu gejala, peristiwa atau peristiwa yang terjadi selama penelitian. Dengan menggunakan metode ini, penulis mengamati kejadian umum pada kapal yang berkaitan dengan perawatan *lifeboat*. Kemudian mencatat hal-hal yang berkaitan dengan perawatan *lifeboat* guna meningkatkan keselamatan awak kapal.

Dari uraian di atas, penulis dapat menggunakan beberapa teknik analisis data untuk membantu merumuskan suatu masalah, diantaranya sebagai berikut :

### **1. Penyajian Data**

Dalam penelitian kualitatif, penyajian data dapat berupa uraian singkat, diagram, hubungan antar kategori, dan sejenisnya. Paling umum digunakan. Penyajian data dalam penelitian kualitatif berupa teks naratif. Dalam hal ini, peneliti menyajikan materi dalam bentuk teks, dan dapat disertakan tabel atau gambar untuk mengilustrasikan hasil penelitian.

### **2. Data Reduksi**

Reduksi data dapat didefinisikan sebagai proses pemilihan, pemusatan, abstraksi, dan transformasi data mentah dari catatan tertulis di lapangan.

### **3. Penarikan Kesimpulan**

Inferensi adalah kemampuan peneliti untuk menyimpulkan berbagai jenis informasi yang diperoleh selama proses penelitian.