

**UPAYA MENINGKATKAN PERAWATAN SEKOCI AGAR
SIAP DIGUNAKAN SAAT TERJADI KEADAAN DARURAT
DIKAPAL KMP. KIRANA II**



Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian
Program Studi Diploma III Nautika

NURLAILI RACHMI

NPT.19 01 004

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN PENYEBERANGAN
PALEMBANG**

2022

**UPAYA MENINGKATKAN PERAWATAN SEKOCI AGAR
SIAP DIGUNAKAN SAAT TERJADI KEADAAN DARURAT
DIKAPAL KMP. KIRANA II**



Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian
Program Studi Diploma III Nautika

NURLAILI RACHMI

NPT. 19 01 004

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN PENYEBERANGAN
PALEMBANG**

2022

PERSETUJUAN SEMINAR

KERTAS KERJA WAJIB

Judul : **UPAYA MENINGKATKAN PERAWATAN SEKOCI
AGAR SIAP DIGUNAKAN SAAT TERJADI KEADAAN
DARURAT DI KAPAL KMP. KIRANA II**

Nama Taruna/I : NURLAILI RACHMI

NPT : 19 01 004

Program Studi : D-III NAUTIKA

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang, Agustus 2022

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II

Capt Budi Mantoro, M.Si., M.Mar
NIP. 19720915 200212 1 002

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

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Nautika

Slamet Prasetyo Sutrisno, S.T., M.Pd.
NIP. 19760430 200812 01 001

**UPAYA MENINGKATKAN PERAWATAN SEKOCI AGAR SIAP
DIGUNAKAN SAAT TERJADI KEADAAN DARURAT DIKAPAL**

KMP. KIRANA II

Disusun dan Diajukan Oleh:

NURLAILI RACHMI
19 01 004

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KKW

Pada tanggal, 11 Agustus 2022

Menyetujui

Penguji I



Penguji III

Yohan Wibisono, M,Pd
NIP.197505102006041001

Siti Nurlaili T, S.T.,M.Sc
NIP.198811102019022002

Sri Kelana, S.OR.,M.Pd.
NIP.198211152009121004

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Nautika

Slamet Prasetyo Sutrisno,S.T.,M.Pd.
NIP. 19760430 200812 01 001

SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : NURLAILI RACHMI

NPT : 19 01 004

Program Studi : DIII NAUTIKA

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “ Upaya meningkatkan perawatan sekoci agar siap digunakan saat terjadi keadaan darurat dikapal KMP. Kirana II ”, dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada:

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang

Alamat : Jl. Sabar Jaya no.116, Prajin, Banyuasin 1 Kab.Banyuasin,
Sumatera Selatan

Adalah **pihak ke II** selaku pemegang Hak cipta berupa laporan Tugas Akhir Taruna/i Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan selama batas waktu yang tidak ditentukan. Demikianlah surat pengalihan hak ini kami buat, agar dapat

dipergunakan sebagaimana mestinya

Palembang, Agustus 2022

Pemegang Hak Cipta

Pencipta

()

(Nurlaili Rachmi)

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : NURLAILI RACHMI

NPT : 19 01 004

Program Studi : DIII NAUTIKA

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

UPAYA MENINGKATKAN PERAWATAN SEKOCI AGAR SIAP DIGUNAKAN SAAT TERJADI KEADAAN DARURAT DI KAPAL KMP. KIRANA II

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KKW tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang.

Palembang, Agustus 2022

(Nurlaili Rachmi)

KATA PENGANTAR

Puji Syukur kepada ALLAH SWT atas berkat dan ridho nya sehingga saya dapat menyelesaikan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini yang berjudul “Upaya meningkatkan perawatan sekoci agar siap digunakan saat keadaan darurat dikapal KMP. Kirana II” tepat pada waktunya.

KKW ini ditulis dan diajukan sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Diploma III Nautika. Disamping itu, penulisan KKW ini merupakan realisasi dari pelaksanaan Praktek Laut (Prala) yang dilaksanakan di kapal KMP. Kirana II dalam kaitannya dengan pengaplikasian dari teori-teori yang didapat selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Transportasi SDP Palembang.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penulisan KKW ini masih banyak terdapat kekurangan – kekurangan, hal ini dikarenakan keterbatasan kemampuan, waktu, pengetahuan dan pengalaman yang penulis miliki. Untuk itu dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun yang dapat digunakan sebagai bahan perbaikan demi kesempurnaan KKW ini.

Dalam pelaksanaan kegiatan dan penulisan KKW ini tidak terlepas dari bantuan dan bimbingan berbagai pihak, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Orang Tua dan Keluarga yang selalu ada untuk mendukung dan mendoakan
2. Direktur Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang, H. Irwan , SH., M.Mar.E , dan beserta staff.
3. Capt. Budi Mantoro, M.Si.,M.Mar selaku dosen pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan sehingga Kertas Kerja Wajib ini dapat diselesaikan;
4. Ibu Elfita Agustini, S.E.,M.M dosen pembimbing II yang telah memberikan arahan dan bimbingannya sehingga Kertas Kerja Wajib ini dapat diselesaikan;
5. Seluruh dosen pengajar Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang dan seluruh pengendali taruna Politeknik Transportasi SDP Palembang;

6. Nahkoda dan seluruh Awak Kapal KMP. Kirana II
7. Rekan – rekan satu angkatan XXX yang selalu bersama suka maupun duka
8. Adik tingkat angkatan XXXI dan XXXII terima kasih atas bantuan dan doanya;
dan
9. Semua pihak yang secara langsung dan tidak langsung telah terlibat dalam penulisan Kerta Kerja Wajib ini.

Semoga Kertas Kerja Wajib ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya serta dapat digunakan dan dikembangkan untuk penelitian yang lebih baik lagi dimasa yang akan datang.

Palembang, Agustus 2022

Penulis,

NURLAILI RACHMI

NPT. 19 01 004

UPAYA MENINGKATKAN PERAWATAN SEKOCI AGAR SIAP DIGUNAKAN SAAT TERJADI KEADAAN DARURAT DI KAPAL KMP. KIRANA II

ABSTRAK

Keadaan darurat diatas kapal dapat berupa kebakaran, tenggelamnya kapal, kapal kandas, dan masih banyak lagi. Guna mengantisipasi adanya korban jiwa selain kecepatan dan ketepatan evakuasi, alat-alat keselamatan seperti sekoci penolong harus dipastikan dalam keadaan baik dan siap sehingga apa bila sewaktu-waktu terjadi keadaan baik dan siap sehingga apabila sewaktu-waktu terjadi keadaan darurat yang mengharuskan crew untuk meninggalkan kapal, sekoci penolong dapat langsung digunakan.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pelaksanaan perawatan sekoci diatas kapal apakah sudah sesuai dengan prosedur yang ada. Penelitian ini dilaksanakan saat praktek laut (PRALA) di KMP. Kirana II selama bulan September 2021-Juni 2022. Metode penelitian yang digunakan adalah mode penelitian kualitatif deskriptif. Penulis menggunakan teknik observasi yaitu dengan cara mengamati, meninjau dan menganalisa obyek atau permasalahan yang diteliti langsung serta melakukan wawancara dengan narasumber terkait. Hasil dari penelitian ini menemukan bahwa ada beberapa faktor penyebab sekoci tidak berfungsi dengan maksimal yaitu kurangnya perawatan sekoci sesuai standar oleh anak buah kapal.

Upaya yang dilakukan oleh anak buah kapal untuk meningkatkan perawatan sekoci diatas kapal sesuai dengan *Safety Of Life At Sea (SOLAS)* dengan mentaati segala peraturan yang sudah tertulis di standar tanpa ada yang terlewat dengan alasan apapun.

Kata Kunci: Perawatan, Alat Keselamatan, Darurat.

**EFFORTS TO IMPROVE LIFEBOAT CARE TO BE READY FOR USE
DURING EMERGENCIES IN
MV. KIRANA II**

ABSTRACT

The emergency situation of the ship can be in the form of fire, sinking of ships, ships running aground, and many more. In order to anticipate casualties other than the speed and accuracy of evacuation, safety equipment such as lifeboats must be ensured in good condition and ready so what if at any time an emergency occurs that requires the crew to leave the boat, lifeboats can be used immediately.

The purpose of this study was to determine the implementation of lifeboat maintenance on the ship whether it is in accordance with existing procedures. This research was carried out when sea practice (PRALA) in MV. Kirana II during Sept 2021-June 2022. The research method used was descriptive qualitative research method. The author uses observation techniques, namely by observing, reviewing and analyzing the object or problem under study 4directly and conducting interviews with relevant sources. The author also obtained information by means of literature study. The results of this study found that there were several factors causing the lifeboat to not function optimally, namely the lack of standard lifeboat maintenance by the crew.

Efforts that can be done by ship crews to improve the maintenance of lifeboats on board in accordance with Safety Of Life At Sea (SOLAS) is to comply with all regulations that have been written in the standard without missing anything for any reason.

Keywords: Maintenance, Safety Equipment, Lifeboat, Emergency.

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMBUNG	1
HALAMAN JUDUL	2
HALAMAN PERSETUJUAN SEMINAR	ii
HALAMAN PENGESAHAN SEMINAR.....	iii
SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA.....	iv
PERNYATAAN KEASLIAN	v
KATA PENGANTAR	vi
ABSTRAK	viii
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	4
C. Manfaat Penelitian	4
D. Batasan Masalah	5
BAB II TINJAUAN PUSTAK.....	6
A. Review Penelitian Sebelumnya	6
B. Landasan Teori	6
1. Landasan Hukum	6
2. Landasan Teori.....	7

a.	Definisi Upaya	7
b.	Definisi Perawatan	8
3.	Definisi Sekoci.....	10
4.	Definisi Keadaan Darurat	23
5.	Definisi Kapal	23
6.	Definisi Meninggalkan Kapal	23
BAB III METODE PENELITIAN		26
A.	Jenis Penelitian	26
B.	Sumber Data	26
1.	Data Primer	27
2.	Data Sekunder	27
C.	Teknik Pengumpulan Data	27
1.	Metode lapangan (Observasi)	27
2.	Metode wawancara.....	28
3.	Metode Dokumentasi	28
D.	Teknik Analisis Data	28
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN		30
A.	Gambaran Umum Obyek Penelitian	30
B.	Hasil Penelitian.....	34
1.	Penyajian data	34
2.	Analisis Data.....	41
C.	Pembahasan.....	43
BAB V PENUTUP		51
A.	Kesimpulan.....	51
B.	Saran	52

DAFTAR PUSTAKA	53
LAMPIRAN	55

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Daftar Perbedaan Penelitian.....	6
Tabel 4.1 <i>Ship Particullar</i> KMP. KIRANA II.....	31
Tabel 4.2 Crew List Kirana II.....	33
Tabel 4.3 Catatan Perawatan dan Pemeriksaan Sekoci	34
Tabel 4.3 Daftar Perlengkapan Sekoci.....	34
Tabel 4.4 Laporan pelaksanaan drill sekoci.....	35

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Sekoci Tertutup	12
Gambar 2.2 Sekoci Terbuka.....	12
Gambar 2.3 Sekoci Luncur.....	13
Gambar 2.4 Lifeboat Launching.....	16
Gambar 2.5 Kerangka Penelitian.....	25
Gambar 4.1. lokasi penelitan pelabuhan merak banten	30
Gambar 4.2. lokasi penelitan pelabuhan bakauheni lampung	31
Gambar 4.3 Sekoci KMP. Kirana II	40
Gambar 4.4 Proses Persiapan Sekoci KMP. Kirana II.....	40
Gambar 4.5 Proses Penurunan sekoci di KMP. Kirana II.....	40
Gambar 4.6 Proses menaikkan sekoci ke laut	41

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Pedoman Wawancara.....	48
Lampiran 2 Dokumentasi.....	51

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi merupakan usaha untuk memindahkan manusia, barang dan jasa dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan tujuan tertentu. Sarana transportasi merupakan sarana yang amat dibutuhkan sebagai sarana penghubung dari satu pulau ke pulau lain, dari negara satu ke negara lain, dan dari benua ke benua lain. Transportasi melalui laut merupakan sarana yang amat mudah sebagai sarana pengantar barang maupun manusia ke tempat tujuan. Angkutan laut adalah salah satu jenis transportasi yang saat ini sangat diperhatikan oleh pemerintah, karena dipandang memiliki nilai potensial yang sangat tinggi dalam perkembangan sektor ekonomi maupun sektor sosial di negara Indonesia yang terdiri dari beribu-ribu pulau. Dengan adanya jalur pelayaran, maka akan meningkatkan tingkat perdagangan yang mengacu pada tingkat pertumbuhan ekonomi dari sektor angkutan laut, agar dapat tercapai tentunya harus diimbangi dengan mutu pelayaran yang baik dan seefektif mungkin.

Dalam operasionalnya bisnis pelayaran bukanlah bisnis yang tanpa risiko, salah satu risiko yang sering terjadi adalah kecelakaan kapal, baik yang disebabkan oleh faktor luar maupun faktor dari dalam seperti cuaca buruk, gelombang tinggi, atau kebakaran yang dapat menenggelamkan kapal. Kecelakaan di laut yang terjadi dapat mengakibatkan banyak korban jiwa, salah satu penyebab banyak jatuhnya korban jiwa adalah karena

kurangnya perawatan serta kemampuan anak buah kapal merawat dan mengoperasikan alat – alat keselamatan yang ada di atas kapal.

Alat keselamatan merupakan semua peralatan yang ada diatas kapal yang berfungsi untuk mempertahankan hidup ketika terjadi keadaan darurat diatas kapal. Keselamatan adalah hal terpenting untuk sebuah transportasi. Sebuah perjalanan kapal yang membawa penumpang atau barang harus memenuhi aturan yang telah ditetapkan dan diberlakukan oleh *Internasional Maritime Organization (IMO)*.

Penggunaan alat keselamatan diatas kapal dimaksudkan agar setiap orang yang berada dalam situasi bahaya atau darurat dapat menyelamatkan atau menolong diri sendiri ataupun orang lain secara cepat dan tepat tanpa harus menjadi korban saat menolong orang lain, untuk itu perlu kiranya sebuah kapal memiliki alat-alat keselamatan yang berguna untuk meminimalisir timbulnya korban akibat alat-alat yang kurang layak pada kapal tersebut.

Aturan keselamatan telah diatur dalam sebuah aturan *Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974*. Aturan ini adalah sebuah aturan yang meningkat dan harus dipatuhi oleh semua kapal yang berlayar demi menjaga keselamatan. Aturan *Safety Of Life At Sea (SOLAS) Chapter III* yaitu *Life Saving Appliances and arrangement* khususnya dalam *Safety Of Life At Sea (SOLAS) Chapter III Reg.20* didalamnya berisi aturan – aturan yang mengatur tentang cara perawatan peralatan alat keselamatan di atas kapal.

Secara umum keselamatan merupakan suatu kosakata dimana tidak terjadi kecelakaan atau tidak terjadi hal – hal yang tidak diinginkan akan

tetapi pada kenyataannya sangat bertolak belakang, dimana kecelakaan adalah suatu kemungkinan yang selalu ada.

Peristiwa kemacetan dewi-dewi yang terjadi pada saat latihan meninggalkan kapal. Latihan dilaksanakan pada 20 Maret 2022 pukul 08.00 pada saat kapal KMP. Kirana II sedang berlabuh jangkar di bakauheni. Pada saat proses penurunan dan pengoperasian sekoci semua berjalan lancar. Setelah sekoci dioperasikan kemudian nahkoda memerintahkan agar latihan selesai dan sekoci dinaikkan kembali ke atas kapal. Pada proses menaikkan sekoci penolong tersebut mesin dewi-dewi mengalami kemacetan dan tidak dapat menaikkan sekoci penolong. Bosun memperbaiki bagian motor dewi-dewi, tetapi tetap tidak berfungsi. Karena kurangnya pemahaman akan perawatan sekoci sehingga kerusakan pada motor dewi-dewi tidak dapat dihindari dan membuat *boat drill* tidak berjalan dengan lancar dan dihentikan.

Kemudian mualim III mengambil tindakan untuk memperbaiki bagian sumber listrik dari sistem elektronik mesin dewi-dewi yang terletak didalam bagian akomodasi. Pada waktu yang bersamaan nahkoda memerintahkan kepada mualim III untuk memerintahkan bosun mengeporasikan dewi-dewi dengan system manual atau mengengkol untuk menaikkan sekoci penolong ke atas dewi-dewi.

Kurangnya pemahaman perawatan sekoci mengakibatkan motor dewi-dewi tidak dapat berfungsi dengan baik. Seharusnya hal tersebut tidak terjadi jika para crew mendapatkan pemahaman perawatan dan pemeliharaan alat keselamatan kapal. sesuai latar belakang yang telah

dijelaskan diatas, maka dari itu penulis memutuskan untuk menulis kertas kerja wajib dengan judul **“UPAYA MENINGKATKAN PERAWATAN SEKOCI AGAR SIAP DIGUNAKAN SAAT TERJADI KEADAAN DARURAT DIKAPAL KMP. KIRANA II”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan sebelumnya, maka dapatlah diambil beberapa rumusan masalah. Adapun rumusan masalah itu sendiri, antara lain :

1. Bagaimana pelaksanaan perawatan sekoci diatas kapal KMP. KIRANA II?
2. Bagaimana cara meningkatkan perawatan sekoci diatas kapal KMP.Kirana II?

Dalam penelitian ini, tujuan dari penulisan ingin dicapai yaitu sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui sejauh mana perawatan sekoci di atas kapal KMP. Kirana II.
2. Untuk mengetahui bagaimana cara meningkatkan perawatan sekoci sesuai prosedur.

C. Manfaat Penelitian

Manfaat Penelitian Penelitian yang dilakukan diharapkan dapat memberikan manfaat antara lain dengan diadakannya penelitian dan penulisan ini, penulis berharap akan tercapainya beberapa manfaat yang dapat dicapai, antara lain:

1. Secara Teoritis

- a. Untuk menambah pengetahuan bagi pembaca, pelaut maupun masyarakat umum tentang cara merawat sekoci yang sesuai dengan prosedur dan aturan internasional yang sudah ada.
- b. Untuk menambah pengetahuan bagi taruna Poltektrans SDP Palembang sebagai tempat untuk mengaplikasikan ilmu yang sudah didapat selama menempuh pendidikan di program Studi D III NAUTIKA dan dalam melaksanakan praktek laut nanti.

2. Secara Praktis

Penelitian ini sangat berguna sebagai landasan pelaut, khususnya saya sebagai calon perwira pelayaran. Dan diharapkan dapat menjadi masukan dalam pelaksanaan perawatan sekoci di atas kapal, sehingga wajib mengetahui tentang bagaimana proses perawatan sekoci dengan prosedur dan aturan internasional yang sudah ada.

D. Batasan Masalah

Supaya permasalahan di atas tidak terlalu meluas, maka penulis memberikan batasan terhadap permasalahan tersebut hanya membahas mengenai bagaimana perawatan sekoci di atas kapal KMP KIRANA II dan bagaimana pelaksanaan pemahaman ABK untuk meningkatkan perawatan sekoci di atas kapal KMP.KIRANA II.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Tabel 2.1 Daftar Perbedaan Penelitian

No.	Penulis	Judul Penelitian	Masalah	Perbedaan
1.	Rhama Pranata Champit (2015)	Pengoperasian Sekoci Penolong Secara Aman dan Efisien Dikapal MV. Karya Nusantara	Sekoci Penolong tidak dalam kondisi yangaman	1. Lokasi dikapal MV. Karya Nusantara 2. Membahas tentang Pengoperasian Sekoci Penolong
2	Nurlaili Rachmi (2022)	Upaya meningkatkan perawatan sekoci agar siap digunakan saat terjadi keadaan darurat dikapal KMP. Kirana II	Sekoci Penolong macet saat dinaikkan	1. Lokasi dikapal KMP.Kirana II. 2. Membahas tentang Perawatan Sekoci Penolong

B. Landasan Teori

1. Landasan Hukum

Didalam bab ini memaparkan landasan hukum yang mendukung dan berhubungan dengan pembahasan penelitian, berdasarkan IMO (*International Maritime Organization*) yang mengeluarkan peraturan tentang keselamatan diatas kapal.

- a. SOLAS 1974 (*Safety Of Life At Sea*) / Keselamatan jiwa dilaut adalah konvensi internasional tentang keselamatan jiwa dilaut yang

menghasilkan ketentuan dan peraturan yang digunakan sebagai acuan bagi kapal-kapal atau perusahaan pelayaran didalam menjaga dan melindungi jiwa para pelaut yang bekerja dikapal.

- b. Menurut aturan SOLAS amandemen 2009, *Chapter III (Life Saving Appliances and Arrangement)* yang telah mengatur akan kewajiban kapal untuk melengkapi ketersediaan alat-alat keselamatan diatas kapal.
- c. SOLAS *Consolidated Edition 2010* bab III *Life Saving Appliances and Arrangement* aturan 20 *Operational Readiness, Maintenance and inspections* terdapat ketentuan-ketentuan tentang perawatan sekoci diatas kapal yang harus dilakukan oleh setiap kapal agar sekoci selalu siap digunakan pada keadaan darurat.
- d. *International Safety Management (ISM Code)* Pasal 10 yaitu setiap kapal dan perlengkapannya harus diperlihara serta diusahakan selalu baik dan berfungsi.

2. Landasan Teori

a. Definisi Upaya

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi III tahun 2003 yang dimaksudkan dengan “Upaya merupakan Usaha (untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan, mencari jalan keluar). Menurut Poewadarmita (1991 : 574) “Upaya adalah usaha untuk mencapai maksud, akal, dan ikhtisar. Upaya merupakan segala sesuatu yang bersifat mengusahakan terhadap sesuatu hal

supaya dapat lebih berdaya guna sesuai dengan maksud, tujuan dan fungsi serta manfaat suatu hal tersebut dilaksanakan.”

Dari pengertian diatas, maka penulis dapat menyimpulkan bahwa pengertian dari upaya adalah suatu kegiatan atau usaha dengan menggunakan segala kekuatan yang ada dalam mengatasi masalah.

b. Definisi Perawatan

Perawatan guna kelancaran proses produksi, Perawatan yang bersifat pencegahan pada saat ini masih kurang mendapat perhatian kecuali pada perusahaan yang sudah merasakan dan mengetahui pentingnya sistem perawatan untuk menunjang kelancaran proses produksi dan menjaga mutu produk mempunyai fungsi yang sangat penting di suatu perusahaan. Pengertian Perawatan (*maintenance*) menurut para ahli:

- 1) Menurut Jay Heizer dan Barry Render (2001) dalam bukunya *“Operations Management* “Perawatan adalah : *“all activities involved in keeping a “system’s equipment in woking order”*. Artinya: pemeliharaan adalah segala kegiatan yang didalamnya adalah untuk menjaga sistem peralatan agar bekerja dengan baik.
- 2) Menurut M.S Sehwarat dan J.S Narang (*maintenance*) adalah sebuah pekerjaan yang dilakukan secara berurutan untuk menjaga atau memperbaiki fasilitas yang ada sehingga sesuai dengan standar (sesuai dengan standar fungsional dan kualitas).

3) Menurut Sofyan Assauri (2004) perawatan adalah kegiatan untuk memelihara atau menjaga fasilitas/peralatan pabrik dan mengadakan perbaikan atau penyesuaian/penggantian yang diperlukan supaya terdapat suatu keadaan operasi produksi yang memuaskan sesuai dengan apa yang direncanakan.

Dari beberapa pendapat diatas bahwa dapat disimpulkan bahwa kegiatan pemeliharaan dilakukan untuk merawat ataupun memperbaiki peralatan perusahaan agar dapat melaksanakan produksi dengan efektif dan efisien sesuai dengan pesanan yang telah direncanakan dengan hasil produk yang berkualitas. Adapun tujuan utama dari kegiatan sistem perawatan ini diantaranya adalah sebagai berikut :

- a) Untuk mencapai tingkat biaya perawatan (*maintenance*) seoptimal mungkin, dengan melaksanakan kegiatan perawatan secara efektif dan efisien.
- b) Kemampuan berproduksi dapat memenuhi kebutuhan sesuai dengan rencana produksi.
- c) Mesin dan peralatan produksi (fasilitas produksi) yang ada di dalam perusahaan tersebut akan dapat dipergunakan dalam jangka waktu yang lebih lama.
- d) Mengontrol setiap mesin agar tetap terjaga pemakainnya dari kerusakan.
- e) Menjamin keselamatan operator yang menggunakan sarana dan alat tersebut.

- f) Menghindari kegiatan *maintenance* yang dapat membahayakan keselamatan kerja.
- g) Menjaga kualitas produk pada tingkat yang tepat untuk memenuhi apa yang dibutuhkan oleh produk itu sehingga kegiatan produksi tidak terganggu.

Selain itu, perawatan dibagi kedalam beberapa jenis, diantaranya:

- 1) perawatan insidental terhadap perawatan berencana.
- 2) perawatan pencegahan terhadap perawatan perbaikan.
- 3) perawatan periodik terhadap pemantauan kondisi.
- 4) pemantauan terus – menerus terhadap pengukuran periodik.

3. Definisi 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 diatas kapal dilengkapi dengan *davits* (alat penurunnya) sehingga dapat diluncurkan dari sisi kapal dengan waktu minimal dan bantuan mekanik mungkin untuk menyelamatkan *crew* kapal. Penempatan *lifeboat* telah diatur oleh *Safety Of Life At Sea 1974* (SOLAS) dan *Life Saving Appliance* (LSA) *Code* yang diterbitkan oleh *Internasional Maritime Organization* (IMO).

Peraturan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) adalah peraturan yang mengatur keselamatan maritim paling utama. Demikian untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup dilaut dimulai sejak tahun 1914, karena saat itu mulai dirasakan bertambah banyak kecelakaan kapal

yang menelan banyak korban jiwa dimana – mana. Sebagai salah satu alat keselamatan yang harus ada diatas kapal, *lifeboat* sangat memiliki peran penting apabila kapal mengalami suatu kondisi darurat. *Lifeboat* sendiri adalah salah satu alat keselamatan yang digunakan pada saat keadaan darurat/ekstrim untuk meninggalkan kapal. *Lifeboat* merupakan kapal yang lebih kecil, diletakkan diatas kapal dilengkapi dengan *davits* (alat penurunnya) sehingga dapat diluncurkan dari sisi kapal dengan waktu minimal dan bantuan mekanik untuk menyelamatkan *crew* kapal. Penempatan sekoci telah diatur oleh *Safety Of Life At Sea* 1974 (SOLAS) dan *Life Saving Appliance* (LSA) Code yang diterbitkan oleh *Internasional Maritime Organization* (IMO).

Dilihat dari penggeraknya sekoci dibedakan menjadi :

- a. Sekoci dengan penggerak dayung.
- b. Yaitu jenis sekoci yang tenaga penggerak digerakkan oleh tenaga manual dengan menggunakan dayung
- c. Sekoci mekanik, yaitu dengan tenaga penggerak mekanik dan bukan motor.
- d. Sekoci motor, yaitu pada umumnya sekoci yang dilengkapi motor di luar badan sekoci dapat digunakan untuk "*Rescue boat*".

Dilihat dari bentuknya sekoci dibedakan menjadi :

1) Sekoci Tertutup (*Fully enclosed lifeboat*)



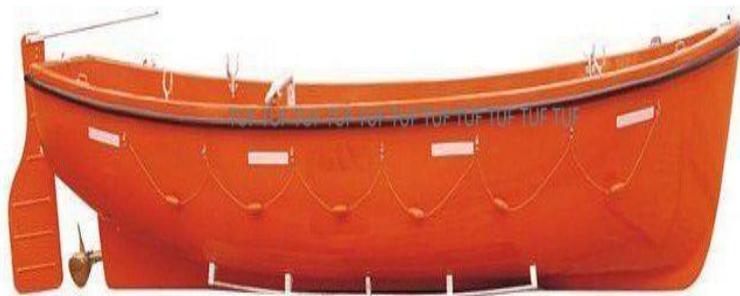
Gambar 2.1 Sekoci Tertutup

Sumber :

<https://4.bp.blogspot.com/rGKUY06wKys/TdUsyuD6gpI/AAAAAAAHk/rWkXzD-IwgY/s1600/blog47.jpg>

Sekoci tertutup adalah sekoci paling populer yang digunakan pada kapal, karena sekoci tertutup dapat melindungi awak kapal maupun penumpang dari masuknya air laut, angin kencang dan cuaca buruk. Selain itu, sekoci pada jenis ini bisa tegak kembali atau kembali ke keadaan semula jika terguling oleh gelombang. KMP Port Link III menggunakan jenis sekoci tertutup.

2) Sekoci Terbuka (*open life boat*)



Gambar 2.2 Sekoci Terbuka

Sumber: <https://arpal-marinesurvey-ry.blogspot.com/p/lifeboat-inspection.html>

Seperti namanya, sekoci terbuka tidak memiliki atap dan biasanya digerakkan manual dengan menggunakan dayung. Namun, sekoci terbuka menjadi jarang sekarang karena norma-norma keselamatan yang ketat, tetapi kadang masih ditemukan di kapal tua. Sekoci terbuka tidak banyak membantu dalam hujan atau cuaca buruk dan kemungkinan masuknya air kedalam sekoci lebih besar dari pada sekoci tertutup.

3) Sekoci Luncur (*free-fall lifeboat*)



Gambar 2.3 Sekoci Luncur

Sumber :

https://www.google.com/search?q=sekoci+luncur&tbm=isch&ved=2ahUK Ewjt3tr_98L5AhVC_DgGHcm4CgAQ2-

Sekoci jatuh bebas sama dengan sekoci tertutup namun proses peluncuran yang membedakannya. Sekoci jenis ini bisa menembus air tanpa merusak badan sekoci saat diluncurkan dari kapal. Sekoci ini terletak di bagian belakang kapal yang memiliki cukup space untuk jatuh bebas.

4) Sekoci tertutup sebagian secara otomatis (*self righting pirtiallenclosed*)

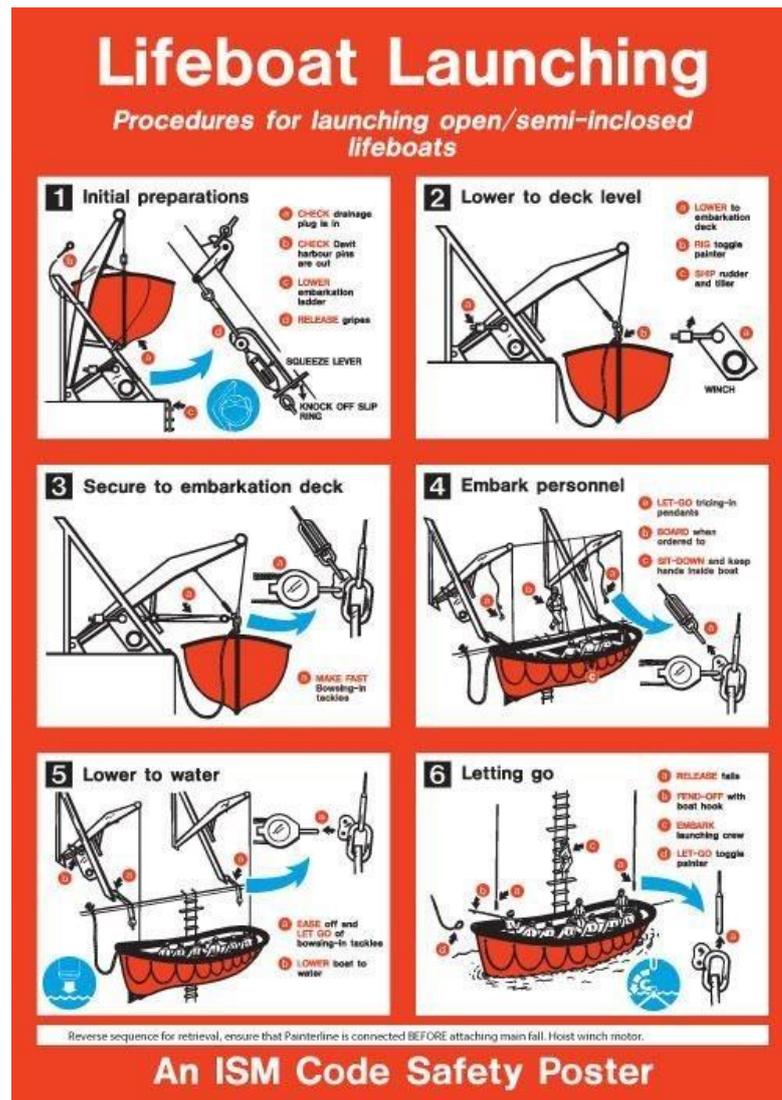
- 5) Sekoci dengan sistem udara otomatis (*self contained air support system*) merupakan sekoci dengan design sistem udara otomatis di dalamnya.
- 6) Sekoci dengan pelindung tahan api (*fire protected*). Design dan material yang digunakan pada sekoci ini tahan api dan panas.

Cara penurunan sekoci dari kapal ke air juga harus diperhatikan. berikut ini merupakan cara penurunan sekoci dengan baik dan benar:

- a) *Painternya* masih terikat dengan benar di sekoci dari railing kapal, dan tidak kencang atau tegang tertambat di railing agar penurunan sekoci nantinya tidak tertahan.
- b) Lepaskan pengunci *Hand Brake* pada *Boat Winch* dengan cara mencabut *Toggle Pinnya*.
- c) Semua awak kapal pada saat peluncuran berada 2 meter dari sekoci kecuali orang yang memiliki tugas untuk menurunkan sekoci.
- d) Berdiri dengan benar pada *Stage* untuk melepaskan *Cradle Stopper Handle* dari penahannya dengan cara mencabut *Toggle Pin*.
- e) Lepaskan *Trigger Line* dan *Lashing Line* dari *Release Hook* terhadap badan sekoci agar tidak tersangkut.
- f) Orang yang bertugas menurunkan sekoci selanjutnya naik dan masuk ke dalam sekoci, kemudian menutup semua

pintu sekoci.

- g) Tarik tali *Remote Control Wire* dari dalam sekoci untuk memutar keluar dan menurunkan sekoci. Dalam penarikan tali *Remote Control Wire* harus dilakukan dengan hati-hati dengan menariknya secara perlahan karena hal ini akan menyebabkan terjadi oleng pada sekoci. Akibatnya dapat membahayakan orang yang berada dalam sekoci tersebut.
- h) Ketika sekoci hampir mencapai permukaan laut, orang yang bertugas menarik tali *Remote Control Wire* harus mengurangi kecepatan penurunan dengan cara sedikit mengendurkan tarikan terhadap tali *Remote Control Wire* hingga sekoci bersentuhan langsung dengan permukaan laut secara perlahan.
- i) Setelah sekoci sudah berada di atas permukaan laut segera lepaskan tali *Remote Control Wire* dari dalam sekoci.
- j) Lepaskan sekoci dari kedua *Boat Hooknya* dan lepaskan juga sekoci dari *Painternya*.



Gambar 2.4 Lifeboat Launching

Sumber: <https://shimanovskadm.ru/id/stay/spasatelnye-shlyupki-osk-obshchie-trebovaniya-k-spasatelnym-shlyupkam-solas.html>

e. Perawatan Sekoci Menurut SOLAS 1974

Lifeboat adalah alat penolong yang dapat digunakan untuk evakuasi seluruh awak kapal karena memiliki konstruksi yang lebih kuat dari alat penolong lainnya dan kapasitasnya sampai dengan maksimal 60 orang tergantung ukuran *lifeboat*. Sesuai SOLAS 1974, *lifeboat* yang diizinkan ada beberapa tipe yaitu:

- 1) Sekoci Terbuka (*open lifeboat*).
- 2) Sekoci tertutup sebagian (*partially enclosed lifeboat*).
- 3) Sekoci tertutup sebagian secara otomatis (*self tightening prtially enclosed lifeboat*).
- 4) Sekoci tertutup (*totaly enclosed lifeboat*).
- 5) Sekoci dengan sistem udara otomatis (*self contained air support system*).
- 6) Sekoci dengan pelindung tahan api (*fire prootected*).

Menekankan bahwa setiap awak kapal harus memiliki keterampilan tentang penyelamatan jiwa dilaut. Hal ini ditetapkan pada SOLAS 1974:

- a) Ada personil yang terlatih dalam jumlah yang cukup untuk mengoperasikan alat – alat keselamatan dan membantu orang – orang yang tidak terlatih.
- b) Ada beberapa perwira atau personil yang memiliki sertifikat serta mampu mengoperasikan alat keselamatan, menurunkan alat – alat penolong dan perlengkapannya untuk kegiatan meninggalkan kapal (*Abandon Ship*) sampai semua orang terevakuasi.
- c) Setidaknya seorang perwira atau orang yang memiliki kualifikasi setara untuk memimpin penurunan dan pengoperasian tiap – tiap alat penolong. perwira di atas kapal harus memiliki daftar nama orang yang masuk pada sekoci yang menjadi tanggung jawabnya dan meyakinkan bahwa setiap anggota memahami tugasnya masing – masing.

Adapun dalam *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) 1974 ditentukan bahwa sekoci (*lifeboat*) harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- 1) harus cukup kuat diturunkan kedalam air dengan aman pada kondisi sarat muatan/penumpang penuh beserta perlengkapan – perlengkapan yang dibutuhkan, disamping itu harus mempunyai kekuatan sedemikian rupa sehingga mampu menahan beban penumpang 25% lebih banyak dari kapasitas anak buah kapal (ABK) sesungguhnya.
- 2) Dilengkapi dengan tangki – tangki udara (sebagai daya apung cadangan) untuk menghindari tenggelamnya sekoci meskipun dalam keadaan terbalik.
- 3) Mempunyai kelincahan dan kecepatan sedemikian rupa sehingga dapat dengan cepat menghindari badan kapal yang mengalami kecelakaan.
- 4) Mempunyai bentuk yang sedemikian rupa sehingga dapat berlayar pada kondisi lautan yang bergelombang dan mempunyai cukup stabilitas, jika dimuati dengan penumpang dan muatan yang di izinkan.
- 5) Harus dapat diturunkan dengan mudah dan cepat walaupun kapal dalam kondisi miring 15°.
- 6) Dilengkapi dengan alat yang memungkinkan penumpang yang berada di air dapat naik keatas sekoci dengan mudah.
- 7) Dilengkapi dengan alat – alat navigasi dan perlengkapan

lainnya sebagaimana yang di isyaratkan

- 8) Mesin sekoci harus dapat dengan mudah dihidupkan dalam kondisi apapun dan tangki bahan bakar harus cukup penuh untuk dapat berlayar selama 24 jam.
- 9) Mesin sekoci dan kelengkapannya harus mempunyai dinding penutup untuk menjamin bahwa dalam kondisi cuaca buruk, mesin sekoci harus dapat tetap bekerja dengan baik, serta dinding ini harus tahan api.
- 10) Persyaratan Peralatan yang wajib ada di dalam *lifeboat* :
 - a) 2 pengait;
 - b) 2 ember;
 - c) Petunjuk pertahanan hidup
 - d) Peta;
 - e) Kompas operasional, pada *lifeboat* yang tertutup seluruhnya, kompas menempel pada posisi *steering*;
 - f) Jangkar laut yang ukurannya memadai dan tahan terhadap getara;
 - g) 2 tali penambat perahu dengan panjang tidak kurang dari jarak antara posisi tempat pwnyimpanan *lifeboat* ke garis air pada kondisi laut paling dangkal atau 15 m;
 - h) 2 kapak pada setiap ujung dari *lifeboat*;
 - i) 2 wadah kedap air yang berisi masing – masing 3 liter air tawar;
 - j) 4,5 liter minyak anti ombak;

- k) 4 *rocket parachute flare* sesuai dengan persyaratan pada LSA Code *Section 3.1*;
- l) 6 *hand flare* sesuai dengan persyaratan pada LSA Code *Section 3.2*;
- m) 2 *smoke signal* yang dapat mengambang;
- n) 1 senter tahan air yang bisa digunakan untuk mengirim sinyal morse;
- o) 1 cermin yang dapat memantulkan cahaya pada siang hari untuk kapal lain atau pesawat terbang;
- p) 1 pluit atau peralatan sinyal bunyi lainnya;
- q) Peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan (P3K) dengan bungkus kedap air atau yang mampu tertutup rapat digunakan;
- r) Obat – obatan pada kemasan anti air;
- s) Obat anti mabuk laut yang mencukupi untuk 48 jam atau tas berisi obat anti mabuk untuk masing – masing orang;
- t) Dayung
- u) *Emergency pump*;
- v) Korek api;
- w) *Reflector* yang diletakkan di *body lifeboat*;
- x) *Emergency portable radio*;
- y) 3 timah pembuka;
- z) 2 buah *rescue quoits* terkait paling tidak selama 30 menit pada tali mengambang;

- aa) Satu set alat memancing;
- bb) Pemadam kebakaran *portable*;
- cc) Lampu sorot dengan sudut horizontal serta vertikal sekitar 6° dan intensitas cahayanya 2.500 cd dimana dapat bersinar secara terus – menerus tidak kurang dari 3 jam.
- dd) pakaian pelindung panas;
- ee) bila menurut kebijakan administrasi/pemerintah yang menganggap beberapa item tidak diperlukan untuk disediakan di sekoci, maka item tersebut dapat ditiadakan.

c. Perawatan *Lifeboat*

Adapun perawatan yang dilakukan untuk *Lifeboat* diantaranya sebagai berikut:

1) Tiap Minggu

Lakukan pemeliharaan, alat penggerak pengecekan terhadap awal (*battery starting*), cek kondisi *battery*, cek air *battery*, cek *battery charger*, untuk mesin sekoci yang penggerak awalnya secara manual lakukan perawatan terhadap alat engkol dan tempatkan di tempat yang mudah dijangkau dan lakukan *running test*.

2) Tiap 3 bulan;

Lakukan pemeliharaan, bersihkan filter, cek kebocoran pada *system exhaust manifold*, penggantian air tawar di sekoci, pengecekan *Biscuit Ration*.

3) Tiap 6 bulan;

Lakukan pemeliharaan dan *pengecekan*, ganti baru *lub oil* mesin dan *gear box*, cek *propeller conditions*, pipa dan baut – baut fondasi.

4) Tiap 30 bulan;

Open Up Survei buka *cylinder head* dan bagian - bagian utamanya, cabut piston dan bagian – bagiannya, buka *main bearing* dan *crank pin bearing*, cek kondisi *main bearing*, cek kondisi *crank journal*, cek *cylinder liner*, *gear box*, *ring piston*, cek kondisi *propeller*, pipa – pipa dan baut fondasi.

d. Perawatan *Davits*

1) Tiap minggu:

Lakukan pengetesan *winch*, pemeliharaan dan pengecekan.

2) Tiap 3 bulan:

Lakukan pemeliharaan dan pengecekan terhadap kondisi *winch*, ganti baru *lub oil*, dan *grase*, cek *fuse* dan sambungan – sambungan kabel.

Lakukan perawatan dan pengecekan terhadap *wire*, *block* dan *bearing – bearing*, *embarcations ladder*

3) Tiap 30 Bulan

Bersihkan *wire* dan anti *grease*, *wire* di balik sesuai kondisinya, atau diganti baru. *Block* di lancarkan dan diberi *grease*, cek kondisi

realing, embarcations ladder (tangga emberkasi), jika perlu diganti baru.

4. Definisi Keadaan Darurat

Keadaan darurat adalah suatu keadaan tidak normal, tidak terkendali, yang berpotensi menimbulkan korban jiwa atau kerusakan yang meliputi kebakaran, kecelakaan, gangguan teknis, gempa bumi dan bencana lainnya sehingga dapat menimbulkan bahaya atau dapat mengancam jiwa, yang memerlukan tindakan yang cepat untuk melindungi orang – orang, bangunan maupun peralatan dan lingkungan dari segala kerusakan (Balitbangtan, 2016).

5. Definisi Kapal

Menurut UU Nomor 17 tahun 2008, pengertian kapal adalah kendaraan air dalam bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah – pindah. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Sedangkan dalam istilah Inggris, dipisahkan antara *ship* yang lebih besar dan *boat* yang lebih kecil.

6. Definisi Meninggalkan Kapal

Menurut Agus Hadi Purwantomo (2004: *Emergency Procedure & SAR*). Meninggalkan kapal (*abandon ship*) adalah suatu perintah dari Nahkoda yang diambil bila terjadi keadaan darurat diatas kapal seperti

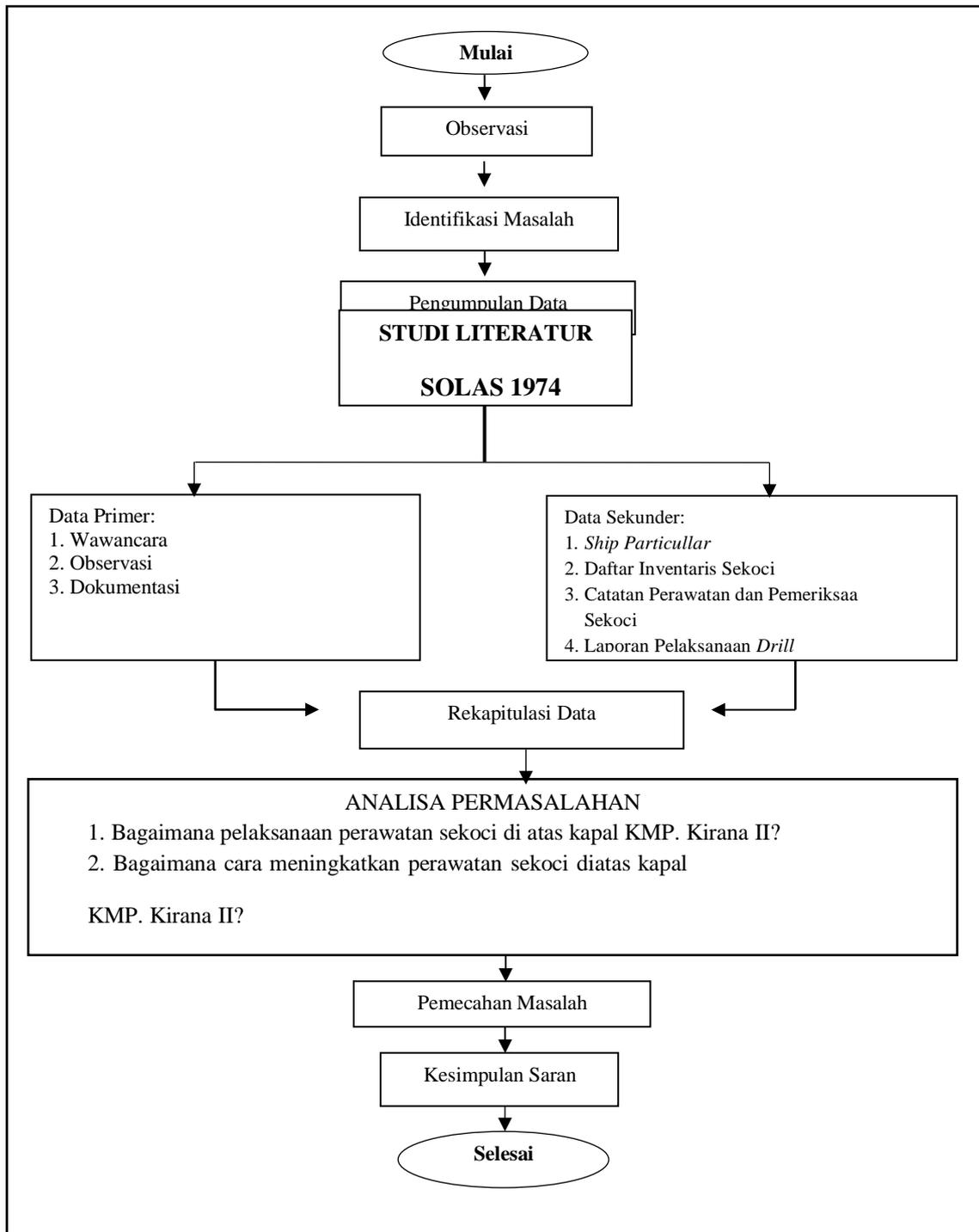
kebakaran, bocor, tubrukan, sudah tidak bisa diatasi lagi dan mengancam keselamatan jiwa. Setelah mendengar perintah dari Nahkoda untuk *abandon ship*, maka seluruh awak kapal harus segera menuju ke tempat berkumpul (*muster station*) yang telah ditetapkan di atas kapal. Apabila seluruh awak kapal berkumpul dan lengkap segera mereka melaksanakan tugas masing - masing sesuai sijiil yang telah dibagikan atau ditetapkan.

Indikator – indikator penelitian *abandon ship* atau meninggalkan kapal menurut penelitian terdahulu yang dilakukan oleh (Wahono: 2017) yaitu sebagai *be crews* dalam melaksanakan tugas sesuai sijiil meninggalkan kapal, kondisi sekoci dan perlengkapan, dewi – dewi atau alat menurunkan sekoci, evaluasi penanganan keadaan darurat meninggalkan kapal. (*abandon ship*).

1) PMS (*Plan Maintenance System*)

Menurut Karya Bangun Teknik (2009), PMS (*Plan Maintenance System*) adalah suatu kegiatan perawatan rutin secara periodik dan dilakukan dengan berkesinambungan. Tujuan dan perawatan ini adalah memberikan hasil yang maksimal terhadap kegiatan pemeliharaan.

C. Kerangka Penelitian



Gambar 2.5 Kerangka Penelitian

Sumber : Hasil Analisa Penulis

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Metode penelitian yang digunakan oleh penulis pada penelitian ini adalah jenis kualitatif yaitu prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata – kata tertulis atau lisan dari orang – orang yang dapat diamati yang diperoleh langsung dari tempat kejadian serta berupa buku – buku mengenai permasalahan yang diteliti.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia “Penelitian adalah pemeriksaan yang diteliti atau penyelidikan, serta kegiatan pengumpulan, pengolahan, analisis, dan penyajian data yang dilakukan secara sistematis dan objektif untuk memecahkan suatu persoalan atau menguji suatu hipotesis untuk mengembangkan prinsip-prinsip umum.”

Menurut Dr.Ibrahmi, M.A dalam bukunya yang berjudul “Metodologi Penelitian Kualitatif”, metode deskriptif 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. Sumber Data

Data yang dikumpulkan dan digunakan dalam penyusunan laporan Kertas Kerja Wajib ini adalah data yang merupakan informasi yang penulis peroleh melalui riset pustaka, *observasi* langsung, dan dari wawancara

perwira diatas kapal. Dari sumber-sumber tersebut diperoleh data sebagai berikut:

1. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung dari sumbernya, diamati, dan dicatat untuk pertama kalinya. Data primer merupakan data yang bisa dijadikan pedoman awal saat melakukan penelitian. Dalam hal ini penulis memperoleh data primer dengan membaca *instruction manual book*, tinjauan pustaka, Observasi, wawancara dan dokumentasi di kapal taruna praktek berlayar.

2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang tidak diusahakan sendiri pengumpulannya oleh peneliti. Data ini termasuk sebagai data pendukung dari data primer. Penulis memperoleh data sekunder dengan cara wawancara dan diskusi dengan *crew* di kapal KM. Kirana II.

C. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang diangkat penyusunan ini berdasarkan data, fakta, serta informasi yang pernah dilakukan selama melaksanakan praktek berlayar. Dari semua data, fakta, dan informasi tersebut akan dijadikan bahan acuan dalam penyusunan Kertas Kerja Wajib ini. adapun teknik pengumpulan data yang digunakan adalah:

1. Metode lapangan (Observasi)

Penelitian yang dilakukan dengan cara mengadakan peninjauan langsung terhadap objek yang diteliti. Data dan informasi dikumpulkan melalui *observasi* yaitu mengadakan pengamatan secara langsung

terhadap objek yang akan dibahas dalam Kertas Kerja Wajib ini yaitu pada saat melaksanakan praktek laut dikapal KMP. Kirana II.

2. Metode wawancara

Penulis melakukan wawancara diatas kapal, adapun sumber data diambil dari pelaut atau perwira diatas kapal yaitu Nahkoda dan Muallim III.

3. Metode Dokumentasi

Metode ini sifatnya sebagai komplemen hasil penelitian. Artinya data yang didapat dari teknik ini berfungsi mendukung penelitian. Bentuk data dari teknik ini adalah sumber tertulis, film, foto atau gambar, karya-karya monumental, yang dapat mendukung tujuan peneliti di ambil sumber kapal tempat praktek dan internet.

D. Teknik Analisis Data

Kegiatan yang memerlukan perhatian khusus bagi seseorang peneliti baik selama dikapal maupun sesudah terkumpul adalah analisis data.

Menurut Patton dalam Lexy J. Moelang (2002:103) analisis adalah proses pengatur urutan data, mengorganisasikannya ke dalam suatu pola, kategori dan satuan uraian dasar prinsip pokok teknik analisis kualitatif ialah mengolah dan menganalisis data yang terkumpul menjadi data yang sistematis, teratur, terstruktur dan mempunyai makna. dalam hal ini setelah seluruh data dari hasil diperoleh dilaksanakan analisis data.

Dalam penulisan ini penulis menggunakan 3 macam metode analisa data Lexy J. Moelang (2006:288) :

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 melaksanakan praktek laut dikapal KMP. Kirana II.

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 menyimpulkan berbagai data yang diperoleh selama proses penelitian.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Obyek Penelitian

Dalam Kertas Kerja Wajib ini penulis akan mendeskripsikan tentang gambaran umum objek penelitian. Sehingga dengan adanya deskripsi gambaran umum objek penelitian ini pembaca dapat memahami dan mampu merasakan tentang hal yang terjadi pada saat penulis melakukan penelitian diatas kapal KMP. Kirana II.

KMP. Kirana II adalah sebuah kapal *ferry Ro - Ro* yang dimiliki oleh PT. DHARMA LAUTAN UTAMA. Kapal KMP. Kirana II beroperasi di lintasan Merak-Bakauheni.

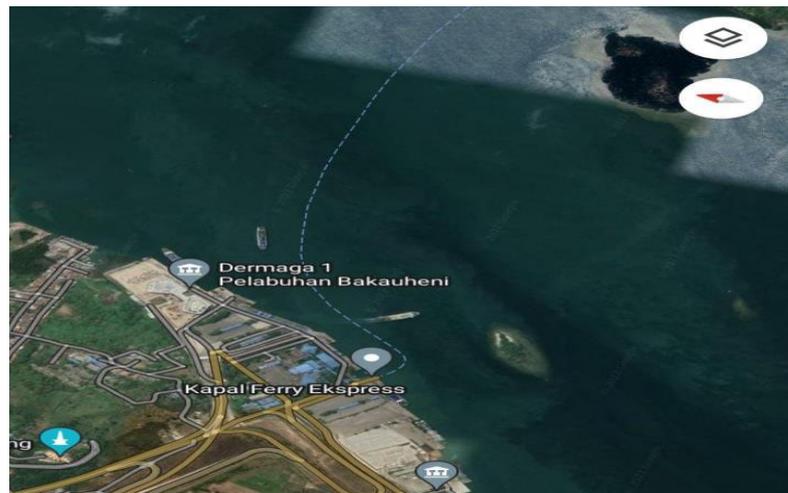
1. Tempat penelitian

Lokasi objek penelitian pada Kertas Kerja Wajib (KKW) ini yaitu pelayaran transportasi laut Pelabuhan Merak (Banten) dan Bakauheni (Lampung).



Gambar 4.1. lokasi penelitian pelabuhan merak banten

Sumber: Merak, <https://maps.app.goo.gle>



Gambar 4.2. lokasi penelitian pelabuhan bakauheni lampung
 Sumber: Bakauheni, <https://maps.app.goo.gl/>

Kapasitas Muat KMP. Kirana II dapat mengangkut 836 orang, kendaraan campuran 85 unit dan kendaraan pribadi 157 unit dengan rincian *car deck* 110 unit dan *upper deck* 47 unit. Berikut data-data kapal tempat penulis melaksanakan praktek laut yang didapat dari *Ship Particular*.

Tabel 4.1 *Ship Particullar* KMP. KIRANA II

No	Spesifikasi KMP. Kirana II		
1.	Nama Kapal	:	KMP. Kirana II
2.	Tempat Pembuatan / Galangan	:	Narasaki shipbuldin co.ltd
3.	Tahun Pembuatan	:	1989
4.	Lintasan	:	Merak – Bakauheni
5.	Type Kapal	:	Ro-Ro
6.	Ukuran Utama		
	a. Panjang Seuruh (LOA)	:	109 M

	b. Panjang (LBP)	:	100 M
	c. Lebar (B)	:	17,4 M
	d. Dalam (D)	:	6,35M
	e. Sarat Air (d)	:	4.15 M
	f. GRT/NT	:	6370 T
	Mesin Utama		
7.	a. Merk Type	:	NIIGATA
	b. Type Mesin	:	8 MG 40 X
	c. Tenaga / RPM	:	2 X 4000 HP
	d. Jumlah Mesin	:	2 (Dua) Unit
	e. Kecepatan Maksimum	:	12 Knot Kecepatan Operasional
	g. Tahun Pembuatan Mesin	:	1989
	h. Jenis Bahan Bakar	:	Solar /HSD
	i. Auxiliary engine	:	Yanmar 96 MAL HT)
	j. owner	:	PT Dharma Lautan Utama
8 77.	a. Model	:	Parkins, YANMAR
	b. R.P.M	:	360
	c. Jumlah Mesin	:	3 (Tiga) Unit
	Kapasita muat	:	836 orang
	a. kendaraan kecil	:	47 Unit
	b. Kendaraan besar	:	110 Unit
9.	Jumlah Abk	:	39 Orang

Sumber: KMP. KIRANA II, 202

2. Awak Kapal

Di atas kapal KMP. Kirana II memiliki 39 awak kapal termasuk juga Nahkoda. Awak kapal terdiri dari 5 orang *deck officer* termasuk nahkoda, 5 orang *engineer* termasuk KKM, 1 orang bosun, 1 orang mandor, 4 orang juru mudi, 5 orang kelasi, 4 orang juru minyak, 1 orang juru masak, 1 orang markonis, 1 orang security, 1 orang elektrisen, 1 orang layanan jasa, 3 orang *Deck Cadet*.

Tabel 4.2 Crew List Kirana II

NO	Jabatan	Nama	Ijazah	Keterangan
1.	Nahkoda	Muhammad Kodri	ANT-III-M	F 0198702
2.	Mualim I	Heriyanto	ANT-III-M	G 014628
3.	Mualim II	Aji Purna Mada	ANT-III-M	F 309420
4.	Mualim III	Asep Ismaya	ANT-IV-M	E 113313
5.	Mualim IV	Feri Singgih F	ANT-IV-M	F 333123
6.	Markonis	Febrian Andre A	SRE-II	E 030472
7.	KKM	Agus Yuriono	ATT-III-M	E 105384
8.	Masinis II	Novi Nuryanto	ATT-III-M	F 020088
9.	Masinis III	Agung Yulianto	ATT-III-O	F 019732
10.	Masinis IV	Nurali	ATT-IV-M	G 092791
11.	Masinis IV	Abdul Ghofur	ATT-III-M	E 124166
12.	Serang	Kusman	ABLE DECK	G 092756
13.	Juru Mudi	Sutarjo	ABLE DECK	F 333129
14.	Juru Mudi	Heni Purwanto	ABLE DECK	E 039328
15.	Juru Mudi	Dony Surya P	ABLE DECK	F 019625
16.	Juru Mudi	Abdul Ghofur	ABLE DECK	E 039328
17.	Kelasi	Yuventianus Akar	ABLE DECK	F 019625
18.	Kelasi	Janie Ersal Samudra	ANT-IV-O	E 129973
19.	Kelasi	Suyut Rachmat	ABLE DECK	G 014790
20.	Kelasi	Puji Hafidz	ABLE DECK	Y 044882
21.	Kelasi	Rio Refo P	ANT-IV-O	F 258381
22.	Mandor	Sugeng Hariadi	ABLE ENGINE	Y 072864
23.	Oiler	Damiyanto	ABLE DECK	G 069601
24.	Oiler	Vino Anindika	ATT-IV-O	V 96420
25.	Oiler	Anenda Dasilfa	ABLE ENGINE	F 324008
26.	Oiler	Tulus Widodo	ABLE ENGINE	E 135060
27.	Koki	Supriyanto	BST	F 184123
28.	Satpam	Heru Purwanto	BST	F 184155
29.	Elektrisen	Widodo	ETO	F 234349
30.	Layanan jasa	Ricco Noviansyah	-	-

NO	Jabatan	Nama	Ijazah	Keterangan
31.	Cadet deck	Nurlaili Rachmi	BST	G 087359
32.	Cadet deck	Putu Gede Pasek	BST	G 046969
33.	Cadet deck	Nanda Mulya M	BST	G 055871

Sumber: KMP. KIRANA II, 2022

B. Hasil Penelitian

1. Penyajian data

Peneliti melakukan observasi dengan cara mengamati semua gejala yang muncul secara langsung berdasarkan fakta yang ada. Hasil observasi memiliki hubungan dengan hasil wawancara, hal ini bisa saja memiliki kesamaan atau perbedaan. Untuk menganalisis perawatan dan pemeriksaan sekoci di KMP. Kirana II, data yang dikumpulkan dalam perencanaan ini adalah :

Tabel 4.3 Catatan Perawatan dan Pemeriksaan Sekoci

NO	Tanggal	Pemeriksaan				
		Tes Mesin	Perlengkapan	Kemudi	Propeler	Kebersihan
1	23 Jan 2022	Berfungsi	Berfungsi	Berfungsi	Berfungsi	Bersih
2	21 Feb 2022	Berfungsi	Berfungsi	Berfungsi	<i>Trouble</i>	Bersih
3	27 Mar 2022	Berfungsi	Makanan <i>expired</i>	Berfungsi	Berfungsi	Kurang
4	05 Ap 2022	Berfungsi	Berfungsi	Berfungsi	Berfungsi	Bersih
5	19 Mei 2022	Berfungsi	Berfungsi	Berfungsi	Berfungsi	Kurang
6	02 Jun 2022	Berfungsi	Berfungsi	Berfungsi	Berfungsi	Bersih

Sumber: KMP. KIRANA II, 2022

Tabel 4.3 Daftar Perlengkapan Sekoci

No	Nama Barang	Jumlah	kondisi		Keterangan/ masa berlaku
			Baik	Rusak	
1.	Makanan Darurat	30 pcs	✓		Exp. 10-2023
2.	Minuman Darurat	90 pcs	✓		Exp. 01-2024
3.	<i>Parachute Signal</i>	8 pcs	✓		Exp. 11-2024
4.	<i>Red Hand Flare</i>	4 pcs	✓		Exp. 07-2024
5.	<i>Smoke Signal</i>	4 pcs	✓		
6.	Jangkar Apung	2 pcs	✓		
7.	Kapak	2 pcs (pndk)	✓		
8.	Lentera Minyak	2 pcs	✓		
9.	Terompet	2 pcs	✓		
10.	Senter Kedap Air	2 pcs	✓		
11.	Kompas Magnet	2 pcs	✓		
12.	Alat Mancing	2 pcs	✓		
13.	Cermin Isyarat	2 pcs	✓		
14.	Dayung	4 pcs	✓		
15.	Mesin Sekoci	2 unit	✓		Merek Jiang Dong, Model S 1100 max Output 16 Hp, 2200 Rpm
16.	<i>Life Jacket</i>	10 pcs	✓		
17.	Gayung Air	2 pcs	✓		
18.	Kotak P3K	2 pcs	✓		Agustus 2023

Sumber : KMP. KIRANA II, 2022

Tabel 4.4 Laporan pelaksanaan drill sekoci

No	Tanggal	Kondisi Keseluruhan	Catatan
1.	21 Maret 2022 08.00-13.15 WIB Rede Pelabuhan Bakauheni (Sekoci Kiri)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Di ikuti 38 crew ✓ Mesin dapat dinyalakan ✓ Keadaan bahan bakar penuh 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Koki absen ✓ Kekompakan cerw masih kurang ✓ Dewi-dewi mengalami kemacetan saat dinaikkan.
2.	20 Mei 2022 08.00-13.10 WIB Rede Pelabuhan Merak (Sekoci Kiri)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Di ikuti seluruh crew ✓ Mesin dapat dinyalakan ✓ Sekoci dapat digunakan ✓ Keadaan bahan bakar penuh 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Di ikuti seluruh crew ✓ Mesin dapat dinyalakan ✓ Dewi-dewi tidak mengalami kemacetan ✓ Sekoci dapat digunakan ✓ <i>Drill</i> berjalan dengan lancar

Sumber : KMP. KIRANA II, 2022

a. Data hasil wawancara

Wawancara dilakukan guna mendapatkan informasi secara lisan agar data yang diperoleh lebih luas dan mendalam. Informasi yang diperoleh dari hasil wawancara yakni proses pemuatan kendaraan dan penumpang dan faktor-faktor yang menjadi kendala crew kapal dalam penerapan prosedur perawatan sekoci diatas kapal.

Wawancara dilakukan menggunakan teknik wawancara tidak terstruktur, sehingga peneliti dapat memperluas pertanyaan sesuai dengan jawaban yang diberikan oleh crew kapal.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Nahkoda dan Muallim III pada tabel 4.5 Pertanyaan pertama “apakah perawatan sekoci

sudah dilaksanakan sesuai prosedur internasional oleh *crew* kapal?”

“sejauh ini perawatan yang dilakukan terhadap sekoci di KMP. Kirana II sudah dilakukan akan tetapi belum memuaskan. Hanya sebagian prosedur yang dilakukan sesuai dengan SOP yang ada.”

Berdasarkan hasil wawancara, peneliti mendapatkan informasi bahwa perawatan yang dilakukan terhadap sekoci di KMP. Kirana II belum memuaskan, hanya sebagian prosedur yang dilakukan sesuai dengan SOP yang ada, untuk kepehaman dari anak buah kapal (ABK) masih kategori rendah, kurangnya tanggung jawab dan kesadaran tentang pentingnya perawatan alat keselamatan sekoci di atas kapal sehingga sekoci dalam kondisi yang belum baik.

Pertanyaan kedua “menagapa perawatan sekoci belum dilaksanakan sesuai prosedur internasional oleh *crew* kapal?” karena KMP. Kirana II beroperasi di lintasana Merak-Bakauheni yang merupakan lintasan yang termasuk lintasan yang padat. Sehingga kurangnya waktu untuk kapal *letgo jangkar*. Sedangkan waktu pelaksanaan perawatan sekoci dilaksanakan pada saat *letgo jangkar* itulah mengapa perawatan sekoci belum dilaksanakan sesuai dengan prosedur internasional secara maksimal.

Berdasaerkan hasil wawancara mengenai mengapa perawatan sekoci belum dilaksanakan sesuai prosedur internasional oleh

crew kapal bahwa *crew* kapal seharusnya memaksimalkan perawatan pada saat *letgo jangkar*.

Pertanyaan ke tiga “apakah anak buah kapal yang bertanggung jawab pada alat keselamatan sekoci paham prosedur perawatan sekoci sesuai *standart internasional?*” sebetulnya anak buah saya paham prosedur perawatan sekoci sesuai standart yang ada hanya saja belum sepenuhnya, kurangnya disiplin dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab perawatan sekoci tersebut. Sehingga sekoci dalam kondisi yang belum baik.

Berdasarkan hasil wawancara mengenai apakah anak buah kapal yang bertanggung jawab pada alat keselamatan sekoci paham prosedur perawatan sekoci sesuai *standart internasional* dapat disimpulkan bahwa dalam tanggung jawab terhadap alat keselamatan anak buah kapal kurang disiplin dan kurang memahami prosedur perawatan sehingga ketika digunakan sekoci dalam kondisi yang belum baik.

b. Data hasil observasi

Observasi dilakukan dengan cara mengamati semua gejala yang muncul secara langsung berdasarkan fakta yang ada. Hasil Observasi memiliki hubungan dengan hasil wawancara, hal ini bisa saja memiliki kesamaan atau perbedaan. dengan melakukan observasi maka akan menerapkan teknik triangulasi data. Triangulasi data berfungsi untuk mengetahui data, sehingga menemukan fokus penelitian.

Berdasarkan observasi 9 bulan di atas kapal, penulis melakukan observasi pada saat latihan drill sekoci belum dilakukan secara optimal selama taruna di atas kapal KMP. Kirana II. Peralatan keselamatan sudah tidak memenuhi standar SOLAS (*Safety Of Life At Sea*). Kebanyakan perwira kadang kala tidak memberikan arahan kepada anak buah kapal. Mungkin saja mereka tidak mengetahui masalah dalam keselamatan, sehingga takut untuk mengutarakannya. Pelatihan yang diadakan di atas kapal biasanya satu bulan sekali dari pengalaman taruna pada saat kapal *letgo* jangkar di Selatan Bakauheni. Perwira senior memberitahukan akan diadakan latihan sekoci penolong setelah dibunyikan alarm tanda latihan sekoci. Ternyata ada beberapa awak kapal yang tidak hadir untuk mengikuti latihan. Serta awak kapal belum familiar dalam penggunaan alat-alat sekoci.

c. Data hasil dokumentasi

Pengambilan gambar dan perekaman wawancara merupakan wujud dokumentasi pelaksanaan penelitian. Dokumentasi dalam penelitian ini digunakan untuk mengumpulkan data dari sumber-sumber yang dapat memperkuat proses penelitian. Dokumentasi berupa foto pada saat proses *drill* sekoci, wawancara dengan responden, dan dokumen lain sebagai penunjang penelitian.

berikut merupakan dokumentasi berupa gambar tentang penurunan *drill* sekoci.



Gambar 4.3 Sekoci KMP. Kirana II
Sumber : Dokumentasi Pribadi (2022)



Gambar 4.4 Proses Persiapan Sekoci KMP. Kirana II
Sumber : Dokumentasi Pribadi (2022)



Gambar 4.5 Proses Penurunan sekoci di KMP. Kirana II
Sumber : Dokumentasi Pribadi (2022)



Gambar 4.6 Proses menaikkan sekoci ke laut
Sumber : Dokumentasi Pribadi (2022)

2. Analisis Data

a. Rendahnya pemahaman perawatan sekoci oleh ABK

Perawatan alat keselamatan sekoci tidak berjalan sesuai prosedur sehingga menyebabkan berbagai kendala seperti terjadinya kemacetan penurunan ataupun penaikan sekoci, maka dari itu perawatan secara berencana harus dilakukan supaya tidak adanya kendala-kendala ketika sekoci ingin digunakan, perawatan juga harus sesuai prosedur yang berlaku yaitu planning terhadap perawatan alat keselamatan, Mualim III sebagai orang yang bertugas mengecek alat keselamatan dan mempertanggung jawabkan atas hasil pengecekannya kepada Mualim I dan Nahkoda.

Perawatan pencegahan yang baik dapat menghindari terjadinya kemacetan dalam penurunan sekoci, dengan cara memberikan grase di wire-wire sehingga tidak menimbulkan kemacetan pada saat menurunkan maupun menaikkan sekoci. Setelah perawatan tersebut dilakukan oleh bosun atas perintah

Mualim I. Maka Mualim III memeriksa kembali atau *controlling* terhadap perbaikan tersebut sehingga membuat sekoci lebih terawat dari pada sebelumnya.

b. Kurangnya Keseriusan Awak Kapal dalam Latihan Sekoci

Kebanyakan Taruna menemukan penyebab dari kurang seriusnya Awak kapal dalam latihan sekoci adalah kurangnya koordinasi di dalam persiapan- persiapan yang akan dilakukan pada saat akan mengadakan latihan sekoci, sehingga pada saat diadakan latihan keselamatan sekoci penolong awak kapal ada yang tidak disiplin. Awak kapal sering terlambat datang ke tempat latihan dan ada yang tidak menggunakan pakaian seragam seperti yang sudah diberikan perusahaan. Saat akan diadakan latihan dimana tanda bahaya sudah dihidupkan semua awak kapal berkumpul di tempat *muster station* dimana awak kapal ada yang terlambat ke tempat latihan sehingga pelaksanaan latihan sering menunggu awak kapal lainnya. Awak kapal yang terlambat ini menyebabkan latihan tertunda beberapa menit. Keboiasaan awak kapal yang mengobrol saat latihan membuat latihan tertunda dan tidak fokusnya proses latihan.

c. Latihan Belum Terprogram dengan Benar

Latihan tidak dilakukan tanpa ada program yang teratur dikarenakan latihan yang diadakan belum dilakukan secara serius, kadang-kadang hanya untuk mengisi buku harian saja, jika dalam buku harian sudah tertulis maka urusan akan beres. Kenyataan yang dihadapi tidak seperti yang tercantum dalam buku harian,

awak kapal tidak ada keseriusan dalam latihan sekoci dan beranggapan itu hanya sebagai latihan bukan kenyataan.

d. Terbatasnya waktu *letgo* jangkar

Letgo jangkar adalah suatu keadaan dimana kapal berlabuh dengan menggunakan jangkar laut. Perawatan sekoci seharusnya dilaksanakan pada saat *letgo* jangkar itulah mengapa dengan terbatasnya waktu *letgo* jangkar sangat berpengaruh terhadap perawatan sekoci. Semakin jarang kapal *letgo* jangkar maka semakin jarang juga perawatan terhadap sekoci dilakukan

C. Pembahasan

Dalam pembahasan ini akan diajabarkan secara lebih rinci peristiwa kemacetan dewi-dewi yang terjadi pada saat latihan meninggalkan kapal. Latihan dilaksanakan pada 20 Maret 2022 pukul 08.00 pada saat kapal KMP. Kirana II sedang berlabuh jangkar di bakauheni. Pada saat proses penurunan dan pengoperasian sekoci semua berjalan lancar. Setelah sekoci dioperasikan kemudian nahkoda memerintahkan agar latihan selesai dan sekoci dinaikkan kembali ke atas kapal. Pada proses menaikkan sekoci penolong tersebut mesin dewi-dewi mengalami kemacetan dan tidak dapat menaikkan sekoci penolong. Bosun memperbaiki bagian motor dewi-dewi, tetapi tetap tidak berfungsi. Karena kurangnya pemahaman akan perawatan sekoci sehingga kerusakan pada motor dewi-dewi tidak dapat dihindari dan membuat *boat drill* tidak berjalan dengan lancar dan dihentikan.

Kemudian mualim III mengambil tindakan untuk memperbaiki bagian sumber listrik dari sistem elektronik mesin dewi-dewi yang terletak

didalam bagian akomodasi. Pada waktu yang bersamaan nahkoda memerintahkan kepada mualim III untuk memerintahkan bosen mengeporasikan dewi-dewi dengan system manual atau mengengkol untuk menaikkan sekoci penolong ke atas dewi-dewi.

Kurangnya pemahaman perawatan sekoci mengakibatkan motor dewi-dewi tidak dapat berfungsi dengan baik. Seharusnya hal tersebut tidak terjadi jika para crew mendapatkan pemahaman perawatan dan pemeliharaan alat keselamatan kapal. Kurangnya waktu *letgo* jangkar mengakibatkan perawatan sekoci jarang dilakukan, seharusnya dengan keterbatasan waktu tersebut perawatan terhadap sekoci dapat dilakukan dapat dilakukan secatra maksimal dan memanfaatkan keterbatasan waktu *letgo* jangkar tersebut dengan sebaik-baiknya untuk melaksanakan perawatan.

Untuk itu penulis memberikan pemecahan masalah dalam meningkatkan kesadaran dan pengetahuan para anak buah kapal.

1. Prosedur perawatan sekoci penolong di atas kapal KMP. Kirana II

Perawatan dapat didefinisikan sebagai suatu aktivitas untuk memelihara, menjaga fasilitas atau peralatan pabrik dan mengadakan perbaikan atau penyesuaian penggantian yang diperlukan agar terdapat suatu keadaan operasi produksi yang memuaskan sesuai dengan apa yang direncanakan. Dalam hal ini adalah bagaimana merawat sekoci, perlengkapan sekoci, supaya sekoci dapat dioperasikan atau dijalankan dengan baik ketika dibutuhkan setiap saat. Pada dasarnya terdapat dua prinsip utama dalam sistem perawatan yaitu :

a. 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, pelumasan pada *wire* dengan mengunkan *grease*, pengecekan perlengkapan sekoci dan lain sebagainya.

b. 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 sekoci

Secara mekanis yang digerakkan dengan baling-baling, dengan motor. Perwira keselamatan dikapal/mualim III selaku orang yang bertanggung jawab merawat sekoci tetap dalam kondisi baik. Dapat kita lihat di tabel 4.2

2) Perlengkapan Sekoci

Adapun perlengkapan sekoci yang harus kita rawat ada pada tabel 4,3. Apabila terdapat perlengkapan sekoci yang rusak atau expired maka yang dilakukan adalah mengganti dengan yang baru.

3) Alat Menurunkan Sekoci

Alat untuk menurunkan sekoci disebut dewi-dewi, adapun jenis dewi-dewi ada beberapa macam salah satunya yaitu dewi-dewi peluncur otomatis (*Free Fall Arrangement*) Atau bisa disebut sekoci jatuh bebas, sekoci ini bisa menembus air tanpa merusak badan sekoci saat diluncurkan dari kapal. Sekoci ini terletak dibagian belakang kapal, yang menyediakan area untuk jatuh bebas.w

4) Pemberian Pelumas atau *wire* guna terhindar dari karatan.

Namun sangat disayangkan berdasarkan tabel 4.2 dan tabel 4.3, pemeriksaan dan perawatan sekoci menunjukkan bahwa program perawatan sekoci yang dilaksanakan diatas kapal KMP. Kirana II masih kurang berjalan dengan baik. Ini ditunjukkan pada kegiatan perawatan yang tidak berjalan sesuai dengan prosedur, sehingga mengakibatkan sekoci mengalami kerusakan. Padahal pemeriksaan dan perawatan pada sekoci seharusnya dilaksanakan secara periodik setiap bulan.

2. Meningkatkan Perawatan Sekoci diatas kapal KMP. Kirana II

a. Meningkatkan pengetahuan Anak Buah Kapal Tentang Alat Keselamatan.

Awak kapal yang baru naik harus mengetahui tugas dan tanggung jawabnya sehingga bila terjadi keadaan darurat pekerjaan yang akan dilakukan akan lebih terarah, juga mereka akan lebih

familiar terhadap siapa yang akan bekerjasama dalam suatu tim penyelamatan jiwa di laut.

Familiarization menurut STCW 1995 Reg. I/14 “Responsibility of Shipping Companies” yang berisi tentang familiarisasi bagi anak buah kapal (ABK) yang akan bertugas di atas kapal terutama alat keselamatan.

Untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan *crew* kapal dilakukan familiarisasi khususnya untuk *crew* kapal yang baru pertama kali naik kapal, agar dapat beradaptasi dengan lingkungan kapal juga beradaptasi dengan anggota tim kerjanya. Menurut konvensi Internasional STCW 1995 Code A-VI / I : “Sebelum melaksanakan tugas-tugas di kapal para pelaut yang dipekerjakan di atas kapal harus menerima pelatihan pengenalan (*familiarization*) tentang teknik penyelamatan jiwa dan kepada mereka diberikan informasi dan instruksi yang cukup dengan menggunakan petunjuk latihan”.

Dilakukannya *safety meeting* berguna untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan *crew* kapal dalam melaksanakan tugas maupun tanggung jawab setiap *crew*. *Safety meeting* dan *drill* juga penting dilakukan karena dengan begitu para *crew* kapal dapat mengenal alat-alat keselamatan yang akan mereka gunakan nantinya sehingga mereka paham kekurangan dari suatu alat keselamatan sekoci penolong. Untuk itu mereka akan lebih meningkatkan

perawatan alat keselamatan sekoci penolong agar penyelamatan jiwa di laut dapat berjalan dengan lancar.

b. Memaksimalkan Perawatan pada Saat *Letgo* Jangkar

Pada saat kapal *letgo* jangkar seluruh *crew* kapal harus memaksimalkan keterbatasan waktu *letgo* jangkar yang ada dan memaksimalkan perawatan sekoci pada saat *letgo* jangkar dikarenakan terbatasnya waktu kapal *letgo* jangkar. Dengan cara lebih memperhatikan lagi cara perawatan sekoci sesuai dengan prosedur SOLAS.

c. Membuat Evaluasi Tentang Kemajuan Peserta Didalam Pelatihan.

Nahkoda harus menunjuk salah satu perwira yang sesuai untuk melaksanakan evaluasi sejauh mana latihan keselamatan diselenggarakan sesuai dengan program-program pelatihan. Praktek menghadapi situasi darurat atau pun praktek meninggalkan kapal harus dilaksanakan sesuai dengan program dalam pelatihan. Penyimpangan-penyimpangan harus dicatat, praktek latihan meninggalkan kapal yang dilaksanakan secara teratur dapat mengacu keefektifan dan kejelasan rancangan darurat serta dapat meningkatkan kemampuan dan kedisiplinan awak kapal. Evaluasi yang dilakukan akan dapat mengetahui sejauh mana perkembangan awak kapal dalam melaksanakan pelatihan dapat ditingkatkan serta mencari langkah-langkah yang diperlukan apabila terjadi penyimpangan dalam praktek maka dapat diambil tindakan-tindakan

yang diperlukan untuk memperbaiki kinerja sekaligus menganalisa sebab-sebab terjadi kesalahan dalam pelaksanaan latihan.

Pelatihan yang sudah dilakukan oleh awak kapal dapat diberikan penilaian oleh nahkoda. Penilaian yang dihasilkan akan berbeda pada setiap awak kapal dan nahkoda membuat kemajuan dari masing-masing awak kapal di dalam pelatihan. Jika hasil dari evaluasi tersebut kurang memenuhi atau terjadi kesalahan, nahkoda dapat mencari dimana kesalahan itu, apakah kesalahan itu berasal dari prosedur, kesalahan peralatan, atau kesalahan pada manusianya.

d. Memperhatikan anak buah kapal (ABK) dan memberikan petunjuk

Awak kapal yang baru naik harus mengetahui tugas dan tanggung jawabnya sehingga bila terjadi keadaan darurat pekerjaan yang akan dilakukam akan lenih terarah, juga mereka akan lebih familiar terhadap siapa yang akan bekerja sama dalam suatu tim penyelamatan jiwa dilaut. Dorongan untuk perwira yang terlibat langsung pada operasional menurunkan sekoci dibutuhkan sekali dan atasan yang terlibat langsung dapat memberikan petunjuk yang lebih jelas karena atasan terlibat langsung dilapangan dengan anak buah kapal (ABK). Hal ini dapat memberi dorongan pada anak buah akan merasa segan dengan hadirnya atasan saat latihan sekoci sehingga mereka lebih terkendali. Setiap diadakan latihan maka dorongan yang nyata dari seorang pemimpin akan berdampak pada kelancaran setiap latihan. Baik perwira deck maupun perwira mesin

dapat mempelajari dengan seksama prosedur menurunkan sekoci dengan benar.

e. Mengadakan *Safety Meeting*

Safety Meeting merupakan suatu pertemuan yang dilakukan untuk membahas tentang kegiatan-kegiatan keselamatan dan mengevaluasi apabila terjadi kesalahan dalam melaksanakan pekerjaan. Tentunya sebagai pengarah dalam *safety meeting* dipimpin oleh nahkoda dan dibantu oleh perwira lainnya. Sebaiknya *safety meeting* dilaksanakan setiap bulan sekali supaya para anak buah kapal tidak lupa dan selalu mengindahkan peringatan yang telah diberikan. Khususnya dilaksanakan saat akan ada inspeksi dari perusahaan dan setiap terjadi kecelakaan.

Waktu pelaksanaan *safety meeting* sebaiknya dilaksanakan pada pagi hari sebelum anak buah kapal bekerja agar pada waktu dilaksanakan *safety meeting* tidak ada anak buah kapal (ABK) yang mengantuk karena kelelahan setelah bekerja.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan permasalahan dan hasil penelitian dilapangan serta dari hasil uraian pembahasan yang telah peneliti kemukakan pada bab sebelumnya, dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Sejauh ini perawatan sekoci penolong di KMP. Kirana II sudah dilaksanakan tetapi tidak periodik. Hanya sebagian prosedur yang dilakukan sesuai dengan SOP yang ada, karena KMP. Kirana II beroperasi di lintasan Merak-Bakauheni yang merupakan lintasan yang termasuk padat. Kurangnya waktu untuk kapal *letgo jangkar* sedangkan waktu perawatan sekoci dilaksanakan pada saat *letgo jangkar*. Itulah mengapa perawatan sekoci belum dilaksanakan sesuai dengan prosedur, karena sesuai dengan peraturan SOLAS pelaksanaan perawatan sekoci dilakukan secara periodik.
2. Upaya meningkatkan perawatan sekoci penolong di KMP. Kirana II dengan meningkatkan pengetahuan anak buah kapal (ABK) tentang alat keselamatan, memaksimalkan perawatan pada saat *letgo jangkar*, membuat evaluasi tentang kemajuan peserta didalam pelatihan meninggalkan kapal (*Abandon Ship*). Memberikan petunjuk kepada anak buah kapal (ABK) tentang perawatan sekoci penolong. pemeriksaan sekoci dilakukan setiap bulan sesuai prosedur PMS (Plan Maintenance System), dan mengadakan

Safety Meeting membahas tentang perawatan sekoci dan mengevaluasi apabila terjadi kesalahan dalam melaksanakan pekerjaan.

B. Saran

1. Agar perawatan sekoci penolong bisa sesuai dengan prosedur, sebaiknya perawatan sekoci penolong dilaksanakan sesuai dengan SOLAS 1974 dan PMS (*Plan Maintenance System*) dari perusahaan, serta adanya *manual book* untuk perawatan sekoci penolong. Perawatan dilakukan secara rutin setiap minggu, setiap bulan sesuai dengan rencana perawatan yang telah ditetapkan untuk melakukan pengecekan kelengkapan dan keadaan sekoci penolong.
2. Sebaiknya perusahaan menyediakan alat perbaikan segera mungkin sebelum terjadi hal yang tidak diinginkan, memberikan arahan kepada ABK pentingnya *Safety Meeting* untuk keselamatan berlayar. Perwira dan Masinis bertanggung jawab memastikan keadaan sekoci penolong dalam kondisi baik dan layak pakai. Memaksimalkan perawatan sesuai dengan standar SOLAS sehingga jika dalam keadaan darurat alat keselamatan sekoci tersebut siap digunakan, serta perlu adanya simulasi yang dilakukan secara berkala untuk mengatasi berfungsinya sekoci.

DAFTAR PUSTAKA

- Aldianto. 2019. *Landasan Teori, Kerangka Pikir, Dan Hipotesis Menurut Para Ahli*.
<http://misterpenelitian.blogspot.com/2015/05/landasan-teori-kerangka-pikir-dan.html> (Diakses pada 5 mei 2022)
- Badan Penelitian Pengembangan Pertanian. (2016). *Panduan Penanganan Kondisi Gawat Darurat* (online).
http://www.litbang.pertanian.go.id/profil/SOS/panduan_penanganan_darurat.pdf. Diakses pada tanggal 7 mei 2022.
- Champit, Rama Pranata. (2017). *KIT Peningkatan Pengoperasian Sekoci Penolong Secara Aman Dan Efisien Di Kapal MV. Karya Nusantara 88* (online).
<https://id.scribd.com/document/366358083/Kti-Peningkatan-Pengoperasian-Sekoci-Penolong-Secara-Aman-Dan-Efisien-Di-Kapal-Mv-Karya-Nusantara-88>.
Diakses pada tanggal 12 Mei 2022.
- International Maritime Organization. (2004 Edition). *SOLAS (Safety of Life at Sea)*. 2004.
- International Convention For The Safety Of Life At Sea. (2004 Edition)
http://library.arcticportal.org/1696/1/SOLAS_consolidated_edition2004.
Diakses pada tanggal 19 Mei 2022.
- International Convention For The Safety Of Life At Sea. (2004 Edition).
[http://www.jsmqa.or.jp/Notice/Lifeboat/MSC.216\(82\)Amended.pdf](http://www.jsmqa.or.jp/Notice/Lifeboat/MSC.216(82)Amended.pdf).
Diakses pada tanggal 22 mei 2022.
- International Convention For The Safety Of Life At Sea. (2004 Edition).
http://jsmqa.or.jp/Notice/Lifeboat/SOLAS_III_Reg_36.pdf. Diakses pada tanggal 26 Mei 2022.
- Undang-Undang Republik Indonesia. (2008). *Undang-Undang No. 17 Tahun 2008*.

Wahyono, Budi. (2017). *Pemeliharaan (Maintenance) (online)*.
<http://www.pendidikanekonomi.com/2012/06/pemeliharaan-maintenance.html>. Diakses pada tanggal 28 juni 2022

IMO. 2009. SOLAS Amandemen 2009.

IMO, 2010. Solas *Consolidated Edition 2010 Chapter III. Regulation 20 Life Saving Appliance*.

IMO, 2010. SOLAS Chapter III. Regulation 19. *Emergency Training and Drill*.

LAMPIRAN

Pedoman Wawancara

Narasumber 1

Nama : Capt. M kodri
Jabatan : Nahkoda

Narasumber 2

Nama : Asep Ismaya
Jabatan : Mualim III

Pertanyaan :

1. Apakah perawatan sekoci sudah dilaksanakan sesuai prosedur Internasional oleh *crew* kapal?
2. Mengapa perawatan sekoci belum dilaksanakan sesuai prosedur internasional oleh *crew* kapal?
3. Apakah anak buah kapal yang bertanggung jawab pada alat keselamatan sekoci paham prosedur perawatan sekoci sesuai standart internasional?

HASIL WAWANCARA

1. Nama : Capt. M Kodri

Jabatan : Nakhod

No.	Pertanyaan	Jawaban
1	Apakah perawatan sekoci sudah dilaksanakan sesuai prosedur internasional oleh crew kapal?	Sejauh ini perawatan yang dilakukan terhadap sekoci di KM. KIRANA II belum memuaskan. Hanya sebagian Prosedur yang dilakukan sesuai dengan SOP yang ada.
2	Mengapa perawatan sekoci belum dilaksanakan sesuai prosedur internasional oleh crew kapal?	Karena KMP. Kirana II beroperasi di lintasan Merak-Bakauheni yang merupakan lintasan yang termasuk lintasan yang padat, sehingga kurangnya waktu untuk kapal letgo jangkar. Sedangkan waktu perawatan sekoci dilaksanakan pada saat letgo jangkar. Itulah mengapa perawatan sekoci belum dilaksanakan sesuai dengan prosedur internasional secara maksimal.
3	Apakah anak buah kapal yang bertanggung jawab pada alat keselamatan sekoci paham prosedur perawatan sekoci sesuai standart internasional?	Sebetulnya anak buah saya paham prosedur perawatan sekoci sesuai standart yang ada, Hanya saja kurangnya disiplin dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab perawatan sekoci tersebut, sehingga sekoci dalam kondisi yang belum baik.

2. Nama : Asep Ismaya

Jabatan : Mualim III

No.	Pertanyaan	Jawaban
1	Apakah perawatan sekoci sudah dilaksanakan sesuai prosedur internasional oleh crew kapal?	Perawatan sekoci di KM. KIRANA II sudah dilaksanakan sesuai dengan prosedur internasional. Dalam hal ini pengecekan dilakukan secara rutin bersama deck kadet
2	Mengapa perawatan sekoci belum dilaksanakan sesuai prosedur internasional oleh crew kapal?	Kurangnya waktu pelaksanaan perawatan sekoci karena terbatasnya waktu <i>letgo</i> jangkar.
3	Apakah anak buah kapal yang bertanggung jawab pada alat keselamatan sekoci paham prosedur perawatan sekoci sesuai standart internasional?	Kurang optimalnya hal ini dikarenakan kurangnya kesadaran tentang pentingnya perawatan alat keselamatan diatas kapal maka banyak yang masih menghiraukan akan hal ini.

DOKUMENTASI

