

SKRIPSI

**ANALISIS PERAWATAN SEKOCI DI KAPAL MT. GRIYA
GAYO**



KEVIN MUNDA TANGKELANGI

NIT : 16.41.193

NAUTIKA

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2021**

**ANALISIS PERAWATAN SEKOCI DI KAPAL MT. GRIYA
GAYO**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program
Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi
NAUTIKA

Disusun dan diajukan oleh

KEVIN MUNDA TANGKELANGI
NIT.16.41.193

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2021**

PRAKATA

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat TUHAN Yang Maha Esa atas limpahan kasih karunia-NYA serta berkat dan rahmat-NYA sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.

Adapun maksud dari penyusunan dan penulisan skripsi ini dengan judul “ANALISIS PERAWATAN SEKOCI DI KAPAL MT. GRIYA GAYO” adalah sebagai salah satu persyaratan yang harus dipenuhi oleh setiap taruna/i untuk menyelesaikan program diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar.

Skripsi ini merupakan hasil dari sebuah proses yang relatif panjang, memikirkan oleh pikir maupun tenaga dan waktu. Tanpa adanya semangat dan motivasi, kesabaran, kerja keras, dan do'a, tidaklah mungkin penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Skripsi ini terselesaikan berkat bimbingan, arahan, dan bantuan yang tulus dari para pembimbing serta pihak-pihak yang mendukung dan memberi semangat dalam segala hal dalam penyusunannya. Oleh karena itu pada kesempatan ini, penulis dengan penuh keikhlasan dan rasa hormat yang setinggi-tingginya ingin menyampaikan terima kasih, penghargaan kepada:

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr.,M.Mar Selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt. Welem Ada', M.Pd., M.Mar Selaku Ketua Program Studi Nautika.
3. Ibu Meti Kendek S.SI.T..M.A.P selaku pembimbing I dan Capt Joko Purnomo.M.Mar, selaku pembimbing II yang dengan tulus dan penuh perhatian memberikan petunjuk dan bimbingan kepada penulis sejak dari penyusunan rencana penelitian sampai tahap penyelesaian skripsi ini.
4. Kedua orang tua dan seluruh keluarga yang senantiasa memberikan cinta kasih serta memanjatkan doa dan memberi dukungan moral dan materil selama penulis mengikuti pendidikan.

5. Seluruh rekan-rekan taruna politeknik ilmu pelayaran Makassar terutama rekan seperjuangan.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih banyak kekurangan dan sepenuhnya merupakan kelemahan dan tanggung jawab penulis. Untuk itu saran dan kritik konstruktif dari pembaca sangat diharapkan demi penyempurnaan skripsi ini.

Terakhir, perkenankan penulis memohon doa restu dari para pembaca agar skripsi ini dapat memberikan kontribusi yang positif dalam pengembangan dunia maritim. Semoga skripsi ini dapat diterima sebagai karya yang bernilai ibadah disisi-Nya, Amin.

Makassar, 25 Juni 2021



KEVINMUNDA TANGKELANGI

NIT: 16.41.193

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya : Kevin Munda Tangkelangi.

Nomor Induk Taruna : 16. 41.193

Jurusan : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

ANALISIS PERAWATAN SEKOCI DI KAPAL MT. GRIYA GAYO

merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 25 Juni 2021



Kevin Munda Tangkelangi
16.41.202

SKRIPSI
ANALISIS PERAWATAN SEKOCI DI KAPAL MT. GRIYA
GAYO

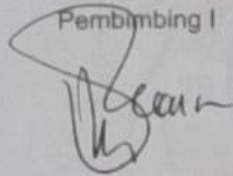
Disusun dan Diajukan oleh:

KEVIN MUNDA TANGKELANGI
NIT. 16.41.193

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada tanggal, 08 JULI 2021

Menyetujui,

Pembimbing I



Meti Kendek, S.Si.T., M.A.P
NIP. 19770522 200502 2 001

Pembimbing II



Capt. Joko Purnomo, M.Mar
NIP. 19721019 200912 1 001

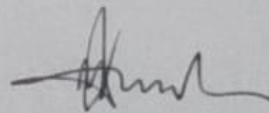
Mengetahui:

a.n. Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I



Capt. Hadi Setiawan, MT., M.Mar.
NIP. 19751224 199808 1 001

Ketua Program Studi Nautika



Capt. Welem Ada', M.Pd., M.Mar.
NIP. 19670517 199703 1 001

ABSTRAK

Kevin,Munda,Tangkelangi. (NIT.16.41.193), 2020. “*Analisi Perawatan Sekoci di MT. Griya Gayo* “. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Pembimbing I: Meti Kendek, S.SI.T.,M.A.P. Pembimbing II: capt. Joko Purnomo,M,Mar.

Sekoci merupakan salah satu alat keselamatan yang digunakan untuk meninggalkan kapal pada saat terjadi keadaan darurat yang bertujuan untuk menyelamatkan jiwa *crew* kapal yang berada di atas kapal. Sekoci harus selalu dalam kondisi siap untuk digunakan, maka diperlukan perawatan sesuai dengan standar dalam SOLAS bab III yang membahas tentang standarisasi alat-alat keselamatan diatas kapal termasuk sekoci.

Dalam penulisan skripsi ini peneliti menggunakan metode kualitatif. Observasi, wawancara dan studi pustaka dilakukan untuk mengumpulkan data yang relevan. analisis data diartikan sebagai kegiatan yang dilakukan untuk merubah data hasil dari sebuah penelitian menjadi informasi yang nantinya bisa dipergunakan untuk mengambil sebuah kesimpulan.

Berdasarkan hasil penelitian, dapat diketahui bahwa peneliti menguraikan tentang hasil-hasil yang diperoleh selama dilaksanakannya penelitian, yaitu perawatan Sekoci dikapal MT.Griya Gayo sesuai dengan ketentuan SOLAS 1974 dan PMS (*Plan Maintenance System*) dari perusahaan, akan tetapi sedikitnya waktu dalam melaksanakan perawatan menjadi kendala dalam pelaksanaan perawatan Sekoci. Kendala tersebut harus diatasi dengan cara membagi tugas antara Mualim 3 dan Mualim 4 dalam pelaksanaan perawatan sekoci, dengan cara membagi tugas perawatan Sekoci bisa maksimal meskipun hanya mempunyai waktu yang sedikit untuk melaksanakan perawatan.

Analisis data menghasilkan simpulan bahwa kendala dalam pelaksanaan perawatan Sekoci adalah *crew* kapal kurang memahami sepenuhnya perawatan sekoci dan tidak adanya suku cadang. Upaya mengatasi kendala tersebut adalah dengan cara melakukan pelatihan kepada *crew* terkait perawatan Sekoci yang baik dan benar sesuai dengan prosedur perawatan dan meminta suku cadang kepada perusahaan agar dalam pelaksanaan Sekoci tidak mengalami hambatan.

Kata kunci: perawatan Sekoci, kendala, upaya, PMS

ABSTRACT

Kevin,Munda,Tangkelangi. (NIT.16.41.193), 2020. *Optimization Lifeboat Maintenance At MT.Griya Gayo*“. Thesis. Diploma IV Program. Nautical Studies. Makassar Merchant Marine Polytechnic. 1st Supervisor: : Meti Kendek, S.SI.T.,M.A.P. 2nd Supervisor: capt. Joko Purnomo,M,Mar.

Lifeboat is one of the safety equipments used to leave the ship when there is an emergency situation that aims to save the life of the crew on board of the ship. The lifeboat must be always in a ready condition for use, so required to maintenance in accordance with the standards in SOLAS chapter III which discusses the standardization of safety equipments on board including the lifeboat.

In writing this thesis researcher used a qualitative method. Observations, interviews and literature studies conducted to collect relevant data. Data analysis is defined as the activities carried out to change the results data from a study into information that can be used to take a conclusion.

Based on the results of the study, it can be known that the researcher elaborate on the results obtained during the course of the study, that is lifeboat maintenance at MT.Griya Gayohas been accordance with the provisions of SOLAS 1974 and PMS (Plan Maintenance System) of the company, but lack of time in carrying out the maintenance becomes the constraint in the implementation of the lifeboat maintenance. This constraint must be overcome by dividing the tasks between third officer and fourth officer in carrying out lifeboat maintenance, by dividing the tasks lifeboat maintenance can be maximal even though they only have a little of time to carry out maintenance.

Data analysis resulted in the conclusion that the constraint in carrying out lifeboat maintenance was that the crew did not fully understand lifeboat maintenance and lack of spare parts. The effort to overcome the obstacle is by conducting training to the crew related to the lifeboat maintenance that is good and right in accordance with maintenance procedures and asking for spare parts to the company so that the implementation of lifeboat maintenance does not obstacle experience.

Keywords: Lifeboat maintenance, constrain, Effort, PMS

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	ii
PRAKATA	iii
PERNYATAAN KEASLIAN	iv
ABSTRAK	v
ABSTCAK	vi
DAFTAR ISI	vii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar belakang	1
1.2 Rumusan masalah	3
1.3 Tujuan penelitian	3
1.4 Manfaat penelitian.....	3
1.5 Hipotesis	3
BAB II LANDASAN TEORETIS	4
2.1 Tinjauan pustaka	4
2.2 Kerangka pikir	7
BAB III METODE PENELITIAN	8
3.1 Waktu dan tempat penelitian.....	8
3.2 Teknik pengumpulan data	8
3.3 Populasi dan sampel	11
3.4 Teknik analisis.....	11
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	15
4.1 Deskripsi data	15
4.2 Analisis data	17
4.3 Alternatif pemecahan masalah.....	24
4.4 Evaluasi pemecahan masalah	27
BAB V PENUTUP	29
5.1 Sipulan	29
5.2 Saran.....	29
DAFTAR PUSTAKA	30
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	31

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) sebagai Negara kepulauan yang terdiri dari beribu ribu pulau, merupakan negara maritime yang sangat penting dan strategis dalam hubungan antar bangsa. Pelayaran sebagai salahsatu moda transportasi, penyelenggaraanya harus ditata sedemikian rupa sehingga mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan dan tersedianya pelayanan angkutan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, efisien yang dapat memberikan suasana yang nyaman dan tenang.

Salah satu contoh kecelakaan kapal yang dikutip dari menyebutkan MV Le Joola adalah kapal ferry penumpang milik pemerintah Senegal yang tenggelam di dekat pantai wilayah gambia pada tanggal 26 September 2002. Sebenarnya kapal ini berkapasitas 580 orang tapi pada saat itu diperkirakan hampir 2000 orang yang berada di atas kapal. Panggilan radio terakhir dari *crew* kapal pada pukul 10:00 malam menggambarkan bahwa kondisi pelayaran berlangsung dengan baik. Sekitar pukul 11:00 malam kapal mulai memasuki wilayah badai di laut gambia dan di tengah ombak besar dan angin kencang kapal tenggelam dengan cepat memuntahkan para penumpang dan muatannya ketengah lautan. Laporan saksi mata menyebutkan bahwa banyaknya korban di karenakan para penumpang terjun kelaut tanpa menggunakan rompi penolong (*life jacket*) dan pakain cebur (*immersion suit*), kemungkinan peralatan tersebut tidak dapat difungsikan karena sudah tidak standar lagi, kurang pemeliharaan, tidak di *refill* dan penempatannya tidak sesuai persyaratan.

Sesuai dengan ketentuan Konvensi Internasional tahun 1974 mengenai keselamatan jiwa manusia di laut (SOLAS'74) maka alat-alat keselamatan terdiri atas: Sekoci penolong (*life boat*) Rakit penolong (*life raft*) Pelampung penolong (*life bouy*) Rompi renang (*life jacket*) Alat-alat pelempar tali (*line throwing apparatus*) Alat- alat apung lainnya (*life bouyants*).

Keselamatan jiwa manusia di laut pada hakekatnya tidak saja tergantung dari keadaan kapalnya, tetapi juga dari kesiapan peralatan keselamatannya untuk digunakan sewaktu-waktu, khususnya dalam keadaan darurat. Untuk itu peralatan tersebut harus memenuhi persyaratan yang telah ditentukan dalam Konvensi Internasional (SOLAS'74) yang menyangkut spesifikasi dari peralatan-peralatan tersebut dan kelengkapannya.

Apapun benda didunia ini, semakin tua kondisinya akan semakin menurun, termasuk kondisi kapal. Dan hal ini berkaitan dengan biaya yang dikeluarkan untuk melakukan kegiatan perawatan. Semakin tua umur kapal, semakin besar biaya yang harus dikeluarkan untuk merawat kapal. Umur kapal berbanding terbalik dengan biaya perawatan. Penghematan bisa saja dilakukan dengan berbagai cara atau metode, misalnya dengan kontrol yang ketat atas biaya-biaya yang dikeluarkan. Mempertahankan atau menjaga kondisi kapal, adalah tujuan utama setiap tindakan perawatan.

Berdasarkan uraian di atas maka penulis mengadakan penelitian mengenai alat keselamatan yang ada di kapal dan menuliskannya dalam skripsi yang berjudul "ANALISIS PERAWATAN SEKOCI DI KAPAL MT. GRIYA GAYO"

B. Rumusan Masalah

Mengacu pada latar belakang yang telah di uraikan di atas, maka pokok permasalahan yang di kemukakan adalah sejauh manakah kegiatan perawatan sekoci dikapal MT.Griya Gayo?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui sejauh mana kegiatan perawatanalat keselamatan sekoci dikapal MT.Griya Gayo.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari hasil penelitian dilihat dari segi teoritis dan praktis adalah sebagai berikut:

1. Secara Teoritis:

Menambah wawasan dan pengetahuan kepada pembaca akan perlunya memperhatikan perawatan sekoci di atas kapal.

2. Secara Praktis:

Memberikan gambaran kepada pihak perusahaan selaku pemilik kapal untuk melakukan kegiatan perawatan sekoci di setiap armadanya.

BAB II LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

Dari hasil penelitian terdahulu dan pengalaman selama penulis menjalani proyek laut di atas kapal. banyak peristiwa dan kejadian sehubungan dengan perawatan sekoci, karena dalam pengoperasiannya sering ditemukan kendala-kendala yang sifat dan jenisnya berbeda satu sama lain dan hambatan tersebut merupakan fakta yang harus dipecahkan dengan mencari penyelesaian akurat.

Setiap kapal harus memenuhi semua persyaratan mengenai keselamatan berdasarkan aturan-aturan yang terdapat pada konvensi internasional seperti:

1. ***International Safety Management System (ISM Code)***

Pada bulan Mei 1994, SOLAS 1974 diamandir dengan menjadikan code ini suatu keharusan (mandatory) melalui suatu bab baru: *Chapter III- Evaluation, testing and approval of life – saving appliances and arrangement.*

ISM Code telah di terima 135 negara yang memiliki armada niaga dengan 98% tonase dunia. Pemerintah dan perusahaan-perusahaan pelayaran diberikan waktu 4 tahun untuk persiapan-persiapan pemberlakuan code ini.

Code ini diberlakukan sejak 1 July 1998, diawali dengan kapal – kapal penumpang, kapal curah, kapal kontainer, kapal tanker, kapal pengangkut gas dan beberapa kapal barang berkecepatan tinggi.

Adapun sasaran dari manajemen keselamatan tersebut :

1. Menyiapkan praktek – praktek keselamatan dalam pengoperasian kapal dan keselamatan lingkungan
2. Menciptakan perlindungan terhadap resiko- resiko keselamatan.

3. Secara terus menerus meningkatkan keterampilan manajemen keselamatan di atas kapal maupun keterampilan manajemen darat termasuk kesiapan menghadapi keadaan darurat.

Perusahaan – perusahaan pelayaran diwajibkan menyiapkan rencana dan petunjuk untuk pengoperasian kapal serta persiapan–persiapan untuk menanggulangi keadaan darurat yang dapat muncul. Prosedur–prosedur tersebut harus dibukukan dan disusun dalam sebuah buku atau pedoman petunjuk manajemen keselamatan (safety manajemen manual) dan salinan dari buku–buku petunjuk tersebut harus disimpan di kapal sebagai petunjuk.

Bagi Nahkoda dan awak kapal dalam melaksanakan system manajemen keselamatan. Keselamatan kapal yang memenuhi persyaratan ISM Code melalui audit yang dilakukan oleh pemerintah atau suatu badan yang diakui oleh pemerintah, maka kapal tersebut dapat memiliki sertifikat yang disebut sertifikat manajemen keselamatan (*safety management certificate*) SMC, akan diterbitkan kepada kapal oleh pemerintah. Pemerintah dalam menerbitkan sertifikat tersebut juga akan memverifikasi bahwa perusahaan tersebut dan manajemen kapalnya beroperasi sesuai dengan sistem manajemen keselamatan yang diakui. Sertifikat yang telah diterbitkan tersebut akan secara periodik diverifikasikan untuk menjaga berfungsinya system manajemen keselamatan di atas kapal.

Dalam ISM Code diatur bahwa setiap kapal diawaki dengan pelaut yang mempunyai kualifikasi dan mempunyai sertifikat sesuai dengan persyaratan nasional maupun international, disamping itu mengerti dan memahami akan peraturan–peraturan, ketetapan–ketepatan, kode–kode dan pedoman–pedoman yang sesuai dengan system manajemen keselamatan. Awak kapal yang terlatih dan terampil sangat membantu

kelancaran pengoperasian kapal dari kemungkinan timbulnya resiko kecelakaan yang mungkin ada.

Selain itu persyaratan dalam sistem manajemen keselamatan adalah perawatan dan pemeliharaan alat-alat keselamatan diatas kapal. Persyaratan untuk menjamin kesiapandarialat-alat keselamatan agar dapat digunakan setiap saat jika diperlukan dan dapat bekerja dengan baik. untuk lebih menjamin kelancaran operasional kapal. menjaga keselamatan harus mendapat perawatan yang rutin dan berkala sesuai dengan prosedur dalam sistem manajemen keselamatan.

Sistem manajemen keselamatan harus menjamin :

1. Terpenuhinya peraturan yang berlaku, petunjuk dan standar yang direkomendasikan, oleh IMO, pemerintah, badan klasifikasi, serta organisasi maritim yang ikut dipertimbangkan.
2. Terpenuhinya peraturan dan aturan yang diwajibkan

2. *Safety of Life at Sea (SOLAS)*

Salah satu konvensi international yang berisikan persyaratan kapal dalam rangka menjaga keselamatan jiwa di laut. Untuk dapat mejamin kapal beroperasi dengan aman harus memenuhi ketentuan diatas khususnya konvensi international mengenai SOLAS 1974 pada Chapter 1 s/d 3 yaitu;

1. Ketentuan umum
2. Kontruksi sub-divisi dan stabilitas, permesinan kapal dan instalasi listrik
3. Kontruksi, perlindungan kebakaran, pendeteksi kebakaran dan pemadaman kebakaran.
4. Alat – alat keselamatan jiwa dan tata susunannya.

3. Menurut salah satu konvensi international SOLAS:

1. Kesiapan semua peralatan jiwa dalam, edisi gabungan 1997 Chapter III regulation 19, 355 – 357, bahwa Berlaku untuk semua kapal

keadaan baik dan siap digunakan secara mendadak untuk itu diperlukan :

- a. Pemeliharaan alat keselamatan jiwa.
- b. Pemeliharaan peralatan peluncuran.
- c. Persediaan suku cadang dan perlengkapan perbaikan.
- d. Inspeksi mingguan
- e. Inspeksi bulanan.
- f. Perawatan untuk sekoci dan perahu penyelamatan yang dapat dikembangkan.

2. Pengujian dan persetujuan alat – alat keselamatan alat – alat penolong dan tata susunan harus disetujui oleh badan pemerintah karena :

- a. sebelum memberikan pengesahan terhadap alat–alat penolong dan tata susunannya, badan pemerintah harus menjalani bahwa peralatan tersebut harus diuji atau sudah menjalani pengujian yang disyaratkan oleh badan pemerintah.
- b. sebelum memberikan persetujuan badan pemerintah harus menjamin bahwa standar keselamatan minimal sama dengan persyaratan dan telah dievaluasi serta diuji sesuai dengan rekomendasi.

3. Selain teori–teori penunjang maka perlu juga diketahui beberapa faktor penyebab kecelakaan yang perlu dicarikan jalan keluar agar dapat terhindar dari kecelakaan, sebagai berikut :

a. Manusia

Tidak ada suatu kegiatan pun yang lepas sama sekali dari unsur manusia. Walaupun penggunaan dengan mesin–mesin otomatis pun masih memerlukan pengawasan dan penggerakannya manusia.

b. Peralatan

Dapat berbentuk mesin atau alat-alat lain yang digunakan oleh manusia dalam kegiatan operasi perusahaan.

c. Bahan-bahan

Merupakan bahan baku maupun bahan tambahan yang digunakan selama proses produksi, guna menghasilkan barang akhir terutama mutunya memenuhi standard baku.

d. Lingkungan Kerja dan Alam

Lingkungan kerja dimana manusia bekerja, kebisingan, kelembapan, panas dan lain-lain serta keadaan alam mendukung apa tidak waktu optimal kapal.

e. Manajemen suatu proses koordinasi terhadap keempat sub – system yang lain sedemikian rupa agar dapat dicapai tujuan perusahaan.

4. Pengertian - pengertian

Beberapa pengertian dalam skripsi ini akan diuraikan untuk pembahasan selanjutnya yang didalamnya memberikan pembekalan – pembekalan dalam meningkatkan peranan alat keselamatan untuk menunjang pengoperasian kapal, yang mana penulis ambil dari Diktat Manajemen dan Perbaikan Kapal dan *Familiarization Of ISM Code*, yaitu :

1. Perawatan : Mengendalikan atau memperlambat. tingkat kemerosotan kapal.
2. Safety Officier : Perwira diats kapal yang bertanggung jawab untuk menyalidiki kecelakaan dan mengadakan inspeksi secara mendadak.
3. Safety Plan : Sebuah bagian yang menunjukkan letak semua alat pemadam Kebakaran.
4. Kapal : Meliputi setiap jenis kendaraan air

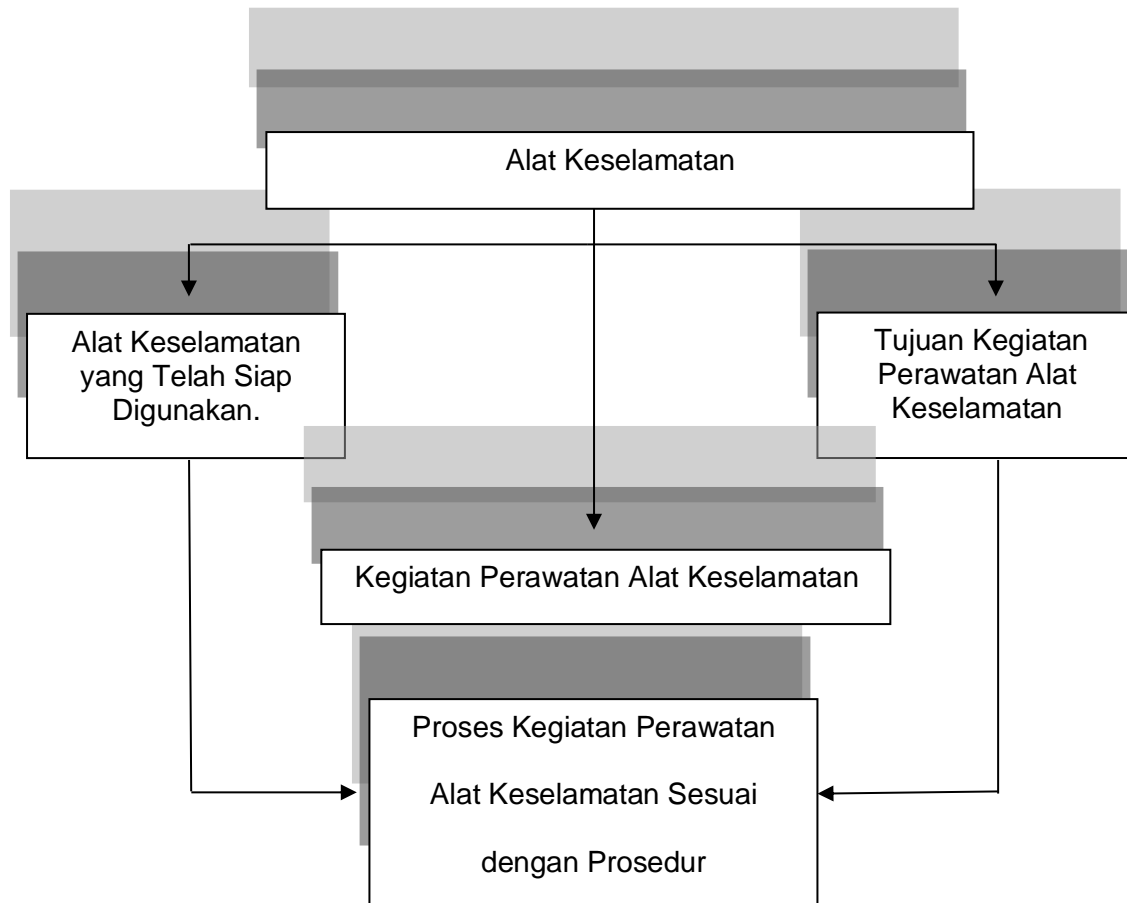
termasuk kendaraan dan pesawat terbang laut bukan displacmen maupun untuk digunakan sebagai sarana pengangkut air.

5. Alat-alat Keselamatan : Alat-alat penolong diatas kapal yang sesuai dengan persyaratan kapal SOLAS 74 yang dapat digunakan pada waktu kecelakaan kapal.
6. Safety of Life at Sea : Suatu peraturan yang dikeluarkan oleh IMO (*International Maritime Organizatio*) Yang berhubungan.

B. Kerangka Pemikiran

Agar penulisan skripsi ini menjadi jelas dan dapat bermanfaat maka penulis memberikan uraian kerangka pemikiran yang diambil untuk memudahkan pemahaman mengenai alat.

keselamatan diatas kapal, karena bardasarkan data – data yang diperoleh, bahwa perawatan sekoci diatas kapal tersebut sangat minim sekali, hal ini terbukti pada saat sekoci difungsikan ternyata kurang sempurna.



Gambar 2.1 : Kerangka Pikir Kegiatan Perawatan Alat Keselamatan

C. Hipotesis Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang dikemukakan di atas, diduga tidak terlaksananya kegiatan perawatan sekoci diatas kapal disebabkan faktor ketidakpastian aturan dari perwira di kapal.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Waktu Dan Tempat Penelitian

Penelitian ini dilakukan diatas kapal yang dimulai dari tanggal 10 oktober 2019 s/d 22 juni 2020 selama kurang lebih 8 bulan 4 hari yaitu dimulai dari tanggal 10 oktober 2019 s/d 22 juni2020.

B. Teknik Pengumpulan Data

Agar data dan informasi dapat di olah dan disajikan menjadi prinsip dan gambaran yang benar dan jelas maka data dan informasi tersebut harus lengkap dan objektif dan dapat dipertanggung jawabkan. Dalam mengumpulkan data empiris maupun teoritis yang keduanya saling berhubungan penulis menggunakan teknik pengumpulan data yang berupa:

1. Observasi

Teknik pengumpulan data observasi adalah pengumpulan data yang didapatkan dengan cara pengamatan langsung ditempat kejadian. Data– data yang telah diambil penulis yaitu permasalahan pada alat– alat keselamatan diatas kapal MT. GRIYA GAYO terutama terhadap sekoci pada voyage yang dilakukan pada bulan oktober 2019 sampai dengan bulan juni 2020, adapun permasalahan yang di dapat adalah pada waktu melakukan penurunan sekoci terjadi kemacetan pada dewi – dewi sehingga sekoci tidak dapat dioperasikan dengan semestinya.

2. Studi Pustaka

Studi pustaka merupakan pengumpulan informasi dengan menggunakan buku–buku panduan yang berhubungan dengan permasalahan yang dibahas. Adapun buku panduan yang penulis jadikan pegangan adalah:

- a. SOLAS (*Safety Of Live At Sea*).
- b. *Familirization ISM (International Safety Management) CODE*.
- c. Manajemen perawatan dan perbaikan kapal.

Alasan dari penulis memilih buku–buku tersebut adalah dikarenakan buku–buku tersebut memiliki isi yang berkaitan dengan penulisan yang dilakukan oleh penulis.

3. Wawancara

Yaitu metode pengumpulan data dengan cara tanya jawab sambil bertatap muka antara si penanya atau pewawancara dengan si penjawab atau responden. Adapun sasaran utama dari teknik wawancara ini adalah

- a. Untuk memperoleh atau memastikan suatu fakta
Adalah dengan cara menanyakan langsung kepada orang yang mengetahui fakta tersebut.
- b. Untuk memperkuat kepercayaan
Adalah berupa pertanyaan mengenai hal–hal yang menyangkut kepercayaan atau tentang pendapat responden mengenai suatu fakta.
- c. Untuk mengetahui alasan seseorang
Pertanyaan – pertanyaan yang ditunjukkan untuk mengetahui alasan seseorang mengenai anggapannya, perasaannya, prilakunya dan kebijakannya.

1.) Apakah pemeliharaan alat – alat keselamatan itu penting ?

Jawab : Ya

2.) Apakah semua anak buah kapal harus tahu cara penggunaan alat – alat keselamatan ?

Jawab : Ya

3.) Mengapa alat – alat keselamatan harus kita pelihara atau dirawat ?

Jawab : Agar pada saat kita akan menggunakan alat – alat keselamatan dalam keadaan darurat tidak mengalami kerusakan.

4.) Mengapa semua anak buah kapal harus bisa menggunakan alat – alat keselamatan ?

Jawab : Karena, alat – alat keselamatan wajib diketahui oleh semua awak kapal untuk keselamatan di laut.

Dalam hal ini, telah melakukan wawancara dengan beberapa yang dapat dipercaya. Beberapa responden yang telah di wawancarai antara lain :

- a. Nahkoda kapal, yaitu sebagai penanggung jawab atas segala sesuatu di atas kapal termasuk segala peralatan keselamatan.
- b. Chief officer (Mualim I) sebagai penanggung jawab umum atas alat – alat keselamatan di atas kapal.
- c. Third officer (Mualim III) yaitu sebagai penanggung jawab operasional
- d. Serta pihak - pihak lain yang mengetahui.

Penulis melakukan wawancara tidak secara formal, melainkan menanyakan secara spontan atau langsung apa yang ingin diketahui tanpa menggunakan daftar sewaktu berdinis jaga bersama di anjungan dan pada saat mereka melakukan pemeriksaan dan perbaikan pada alat – alat keselamatan.

C. Populasi Dan Sampel

Dalam penulisan skripsi ini, penulis tidak menggunakan populasi dan sampel melainkan pendekatan studi kasus. Untuk itu penulis menekankan penelitian terhadap objek–objek yang berkaitan dengan permasalahan yang penulis ungkapkan. Objek–objek yang menjadi penelitian antara lain waktu yang di butuhkan untuk perawatan terhadap

sekoci dalam jangka waktu tertentu, pemeriksaan terhadap alat-alat yang ada didalamnya dan mengganti alat-alat yang sudah tidak memenuhi syarat. Selain itu penulis juga mengambil subjek penelitian dari kualitas sumber daya manusianya seperti pengetahuan mereka terhadap perawatan sekoci.

D. Teknik Analisis

Untuk penyusunan penulisan ini digunakan teknis deskriptif atau penjelasan dimana penulis mencoba untuk menjelaskan permasalahan yang terjadi dengan menjabarkan permasalahan yang terjadi atas pengetahuan yang penulis dapat selama diatas kapal, juga studi kepustakaan sebagai landasan dalam kerangka pemikiran. Sesuai dengan ketentuan dari konvensi internasional mengenai keselamatan jiwa dilaut 1974 (SOLAS 1974) bahwa setiap kapal harus dilengkapi dengan alat – alat keselamatan. Adapun alat keselamatan yang harus sesuai dengan SOLAS 1974 antara lain :

1. Sekoci Penolong
2. Rakit Penolong
3. Baju – baju Penolong
4. Pelampung Penolong
5. Alat pelempar tali

Semua alat penyelamat ini kecuali ditentukan lain secara tegas, berlaku untuk semua kapal – kapal penumpang dan kapal barang yang melakukan pelayaran internasional. Keselamatan jiwa manusia dilaut pada hakekatnya tidak saja tergantung dari kapalnya, awaknya maupun peralatannya, tapi juga bergantung dari kesiapan peralatan tersebut untuk digunakan sewaktu – waktu, khususnya dalam keadaan darurat. Untuk itu bagaimanapun juga peralatan tersebut harus memenuhi persyaratan – persyaratan minimal yang di tentukan oleh konvensi,

terutama yang menyangkut konstruksi kapasitas dalam kaki kubik atau meter kubik, daya angkut jumlah sarana yang harus dibawa dikapal, sertifikasi bagi awak kapal yang menjalankannya, spesifikasi dari peralatan – peralatan tersebut dan kelengkapannya (semua ketentuan tersebut diatur dalam SOLAS '74, Peraturan 5 – 38).

Dalam penulisan ini penulis tidak akan menerangkan semua peralatan keselamatan yang ada, tetapi hanya menitikberatkan bagaimana cara perawatan dan kesiapan dari sekoci itu sendiri.

Sekoci penolong harus memenuhi persyaratan – persyaratan sebagai berikut

1. Cukup kuat dan baik.
2. Mempunyai stabilitas yang dilaut yang berombak.
3. Bila dimuati penuh, masih mempunyai lambung timbul yang cukup besar.
4. Panjang sekoci minimal 4,9 m (16 kaki) dan maksimum 7,3 m (24 kaki).
5. Jika dimuati penuh dengan orang berikut perlengkapannya, berat maksimum 20.300kg (20T). Atau mempunyai daya angkut maksimum 150 orang.
6. Kalau daya angkut lebih besar dari 60 orang tetapi lebih kecil dari 100 orang, harus dilengkapi dengan penggerak motor atau penggerak mekanis. Jika mengangkut lebih dari 100 orang, harus dilengkapi dengan mesin penggerak motor.

Seperti kita diketahui bahwa hambatan – hambatan yang dialami suatu kapal didalam pengoperasian alat – alat keselamatan terutama terhadap sekoci adalah kurangnya peralatan alat – alat yang ada baik itu didalam maupun diluar sekoci itu sendiri. Untuk itu jalan untuk mencapai kelancaran penggunaan dan perawatan alat – alat keselamatan tersebut

adalah dengan mengkoordinir dalam merawat alat – alat keselamatan tersebut.

1. Pemeliharaan alat – alat sekoci

Pemeliharaan alat – alat sekoci dilakukan setiap satu bulan sekali. Ini bertujuan agar sekoci tersebut tidak mengalami hambatan dalam penggunaannya. Pemeliharaan yang dilakukan terhadap sekoci antara lain peralatan dayung, mesin, fresh waternya, makanan, kompas, dan lain sebagainya.

Selain pemeliharaan terhadap peralatan yang menunjang didalam sekoci kita juga harus memperhatikan kondisi dari sekoci tersebut. Hal ini bertujuan agar nantinya bila terjadi keadaan darurat sekoci tersebut dapat digunakan dengan mestinya. Pemeliharaan yang dilakukan terhadap sekoci yang telah mulai pudar, selain itu reslease juga dideck agar sekoci dapat dilepaskan dari dewi – dewinya.

2. Pemeliharaan terhadap dewi – dewi

Dewi – dewi tersebut harus dapat bergerak untuk menurunkan sekoci, karena bila tidak dapat bergerak dengan semestinya akan dapat menghambat pengoperasian dari sekoci tersebut. Untuk itu dilakukan perawatan seperti memberikan grease terhadap porosnya.

3. Pemeliharaan wire

Wires sangat berperan penting dalam penurunan sekoci. Apabila wire tersebut tidak memenuhi standar maka akan terjadi kesalahan yang fatal dalam penurunan sekoci. Untuk itu diperlukan perawatan terhadap wire seperti dengan memberi grease, menggantinya setiap setahun sekali.

BAB IV

PEMBAHASAN DAN HASIL PENELITIAN

A. Deskriptif Data

Dengan semakin seringnya terjadi kecelakaan dilaut, maka setiap kapal harus dilengkapi dengan peralatan keselamatan. Maksud dari penggunaan alat tersebut adalah nantinya bila terjadi kecelakaan dilaut yang sangat membahayakan jiwa manusia alat tersebut dapat digunakan untuk menyelamatkan diri dari keadaan berbahaya tersebut, untuk itu alat keselamatan tersebut dapat digunakan dengan semestinya.

Alat keselamatan yang ada dikapal sangat banyak sekali, tetapi penulis tidak akan menguraikan semuanya. Dalam penulisan ini penulis akan menerangkan tentang sekoci. Alat ini digunakan apabila sudah dalam keadaan sangat berbahaya dan itu sudah sangat mabahayakan jiwa. Pada dasarnya sekoci ini harus dapat digunakan dalam keadaan apapun. Untuk itu dibutuhkan kesiapan dari sekoci itu sendiri. Untuk kesiapan ini sendiri dibutuhkan yakni :

1. Perawatan alat – alat sekoci

Perawatan adalah mengendalikan atau mamperlambat tingkat kemerosotan kapal, telah kita ketahui bahwa makin tua umur kapal, makin besar biaya perawatan yang dibutuhkan untuk biaya suatu alat keselamatan selanjutnya. Dengan kurangnya perawatan alat keselamatan proses pengoperasian kapal menjadi kurang lancar.

Diketahui berdasarkan fakta –fakta yang ditemui penulis selama menjalani proyek laut bahwa peranan sekoci begitu penting tetapi proses perawatan yang dilakukan oleh perwira kapal dan anak buah kapal kurang maksimal, hal ini terbukti pada waktu dimana melakukan pengecekan terhadap sekoci tersebut banyak menemukan hambatan. Dimana sekoci tersebut tidak dapat diturunkan dalam waktu 5 menit

(SOLAS Amandemen 2000 chepter III). Dan ini membuktikan bahwa kurangnya perawatan terhadap sekoci.Oleh karena itu factor perawatan sekoci kapal bagi crew kapal harus mendapat perhatian yang besar dari kapten sebadai pihak yang bertanggung jawab diatas kapal.

2. *Pengetahuan dan keterampilan anak buah kapal.*

Timbulnya berbagai kendala pada alat – alat keselamatan disebabkan karena banyak anak buah kapal yang menganggap sepele akan pentingnya sekoci tersebut. Kurangnya pengetahuan dan keterampilan anak buah dapat kita lihat pada waktu perwira yang bertanggung jawab mamberikan instruksi – instruksi mengenai latihan keselamatan, tetapi anak buah tersebut kuang serius melaksanakan karena dianggap hal yang mudah.

Data ABK yang menangani sekoci :

a. Jumlah ABK

ABK yang menangani sekoci pada MT.GRIYA GAYO berjumlah 5 orang, dengan perincian sebagai berikut :

- a). Bosun : 1 orang
- b). AB : 3 orang
- c). klasi : 1 orang

b. klasifikasi usia

Adapun klasifikasi usai yang menangani sekoci di kapal MT. GRIYA GAYO adalah :

NO.	USIA	JUMLAH
1.	20 – 30	3 ORANG
2.	30 – 40	-
3.	40 – 55	2 ORANG

c. Jenjang pendidikan

Jenjang pendidikan ABK yang menangani sekoci di MT. GRIYA GAYO adalah sebagai berikut:
adalah sebagai berikut:

NO.	Jenjang pendidikan	Jumlah crew
1.	SMA	5 ORANG
2.	SMP	-

B. Analisis Data

Dari analisis selama penulis menjalani praktek di MT. GRIYA GAYO, untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan anak buah kapal haruslah didukung oleh pengalaman dan pendidikan yang cukup. Dalam hal ini anak buah kapal harus mempunyai pengalaman atau pendidikan yang menunjang sehingga proses pengoperasian kapal dapat berjalan dengan lancar.

Setiap kapal diawali oleh crew yang memiliki kriteria :

1. Berkualitas, bersertifikat dan sehat.
2. Memenuhi persyaratan pengawakan kapal nasional dan internasional (STCW ' 95).

Pemberian latihan dan pendidikan kepada anak buah kapal adalah merupakan tanggung jawab dari setiap perusahaan juga harus memberikan jaminan bahwa kapal diawaki oleh anak buah kapal yang mempunyai kecakapan, mempunyai sertifikat, dan mempunyai catatan kesehatan yang bersih. Menurut konvensi internasional STCW'95 Code A – VI / I : “Sebelum melaksanakan tugas – tugas dikawal para pelaut yang dipekerjakan diatas kapal harus menerima pelatihan pengenalan (*familiarization*) tentang teknik penyelamatan jiwa dan kepada mereka

diberikan informasi dan instruksi informasi dan instruksi yang cukup dengan menggunakan petunjuk latihan”.

Pengenalan (familiarisasi) awak kapal baru atau transfer harus diberikan pengenalan dahulu sebelum naik ke atas kapal yang dilakukan sesuai dengan jabatannya dan aspek keselamatan lingkungan, pengenalan (familiarisasi) awak kapal dapat dilakukan didarat maupun dilaut.

Adapun pengenalan tersebut dapat berupa :

a. Tugas dan tanggung jawab sesuai dengan jabatannya.

Awak yang baru naik kapal atau transfer harus mengetahui tugas dan tanggung jawabnya dahulu sebelum melakukan pekerjaannya masing – masing sehingga pekerjaan yang akan dilakukuan menjadi terarah.

b. Letak peralatan keselamatan

Pengetahuan mengenai alat – alat keselamatan yang berada diatas kapal sangat penting, sehingga pada waktu terjadinya kecelakaan diatas kapal para awak dapat dengan tanggap mengetahui letak alat – alat keselamatan tersebut dan menggunakannya dengan baik.

c. Peran situasi darurat

Awak kapal harus mengetahaui peranannya pada waktu keadaan darurat diatas kapal untuk bereaksi secara efektif terhadap situasi berbahaya, kecelakaan atau keadan darurat yang melibatkan kapalnya.

d. Kondisi dan layout kapal

Pengenalan mengenai kondisi kapal sangat berguna untuk kelancaran kerja sehingga perawatan dan pekerjaan yang dilakukan menjadi lebih terarah.

e. Pemahaman aspek keselamatan

Pemahaman keselamatan harus dipahami oleh anak buah kapal karena hal ini akan berhubungan langsung dengan alat – alat keselamatan dan anak buah kapal dapat bekerja dengan baik.

Untuk meningkatkan karir pelaut yang berkompentensi dan berkualitas, pengalaman bertugas termasuk kesadaran akan keselamatan kerja, professional menjalankan tugasnya sebagai syarat utama, sebelum perusahaan pelayaran merekrut anak buah kapal, catatan mengenai pengalaman kerja dan data yang harus dilampirkan.

Manusia sebagai mahluk sosial saling membutuhkan satu sama lain. Menurut S.Freud “Super Ego” pribadi manusia sudah mulai terbentuk dari usia 5 – 6 tahun yang terus berkembang selama hidup, super ego tersebut terdiri dari hati nurani, norma – norma dan cita – cita pribadi yang tak mungkin terbentuk dan berkembang tanpa bergaul dengan manusia lain, sehingga tampak pergaulan social manusia tidak dapat berkrmbang sebagai mana mestinya.

Dari sekian banyak masalah yang timbul diatas kapal, maka diperlukan seorang pimpinan yang mampu untuk menerapkan menejemen yang baik.

Masalah diatas dapat terjadi karena :

1. Pimpinan kurang membagi waktu untuk mengatur bawahannya.

Tiap – tiap crew diatas kapal mempunyai tugas dan kewajibannya masing – masing. Tiap – tiap tugas harus dapat diselesaikan dengan tepat waktu, untuk itu diperlukan suaru menejemen dalam pengaturan waktu. Selain itu singkatnya waktu pelayaran banyaknya pekerjaan yang ada menyebabkan tidak adanya kesempatan para mualim dan masinis dalam pemeliharaan alat – alat keselamatan secara rutin.

Faktor - faktor yang mempengaruhi permasalahan diatas dapat terjadi karena :

- Kurangnya komunikasi

Penggunaan bahasa Indonesia dengan baik dan benar merupakan suatu langkah awal untuk memulai komunikasi dan kerja sama antara pimpinan dan bawahan. Selanjutnya saling keterbukaan dan saling mengerti satu sama lain, serta tidak memikarkan kepentingan pribadi melainkan kepentingan bersama, untuk itu pimpinan harus mampu mengadakan komunikasi dengan bawahan, dengan cara mengadakan “*safety meeting*” dengan bawahan secara berkala. Pada saat inilah tiap –tiap individu membahas segala sesuatu, contohnya mengenai keselamatan kerja. Selanjutnya pimpinan harus mampu menarik suatu kesimpulan dan mengupulkan semua data yang berhubungan dengan proses pengoperasian kapal.

Adapun tujuan dari pertemuan kaselamatan ini yaitu :

- . Sebagai sarana untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan Pada saat pertemuan antara pimpinan dan bawahan dapat dilakukan pengetesen terhadap alat – alat keselamatan, pemakaiannya dan prosedurnya dengan harapan semua anak buah kapal dapat menguasai penanganan alat keselamatan tersebut.

- . Sebagai sarana menimbulkan rasa percaya diri

Pada saat pertemuan pimpinan harus menerima masukan, ide dan saran yang bersifat membangun dari bawahan sehingga rasa percaya diri dari bawahan akan tinbul, untuk memberikan pendapat tanpa adanya bahaya dan tekanan dari orang lain.

- . Kurangnya pengalaman pimpinan

Pimpinan mempunyai peranan yang sangat penting dalam proses pengoperasian kapal, jika pengalaman pimpinan sangat minim tidak akan menutup kemungkinan akan terjadinya suatu masalah. Semakin banyak pengalaman tentu akan memberikan suatu kualitas pimpinan yang lebih baik. Dengan adanya pengalaman

tentu akan memantapkan pimpinan dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya sesuai jabatannya untuk mengatur bawahannya

2. Kurangnya disiplin dalam melaksanakan tugas.

Disiplin adalah suatu ketaatan dengan sifat yang tidak ragu –ragu dan ikhlas pada perintah dan petunjuk yang di berikan oleh atasan dengan menggunakan pikiran. Telah kita ketahui bersama bahwa pemimpin harus menjadi contoh yang baik bagi anak buahnya dengan baik sehingga terciptanya suatu kondisi yang dinamis Sebagai pimpinan Nahkoda harus bisa :

a. Komunikatif dan memberikan perhatian terhadap perwira

Merupakan suatu sikap awal yang baik, selalu memberikan dorongan, kritikan dan saran yang bersifat membangun, berkomunikasi satu sama lainnya sehingga mampu untuk membanagkitkan rasa percaya diri bawahannya tersebut.

b. Tegas dalam menerapkan Safety Manajemen system

Pengambilan keputusan dari suatu masalah tanpa timbulnya keragu – ragan, tegas dan berwibawa sehingga menimbulkan rasa hormat kepada bawahan.

c. Memberikan kesempatan untuk kreatif

Merupakan suatu sikap dengan membiarkan bawahan melakukan sesuatu pekerjaan yang sesuai dengan tugas dan jabatannya sendiri, sehingga bawahan merasa tidak dibatasi dalam melakukan aktifitas sehari – hari.

d. Memberikan contoh dan tauladan kepada perwira dan anak buah kapal.

Kepemimpinan adalah melakukan cara – cara atau usaha dapat membangkitkan perhatian dan semangat pihak yang dipimpin untuk mencapai tujuan bersama yang seefektif – efektifnya.

Nahkoda harus bisa menjadi panutan dan sedapat mungkin menjaga norma – norma kepribadian. Sikap dan perilaku yang baik juga harus diimbangi dengan perbuatan yang baik, sehingga proses pengoperasian kapal dapat berjalan dengan baik. Telah kita ketahui bersama bahwa untuk bisa menjadi seorang pemimpin yang baik diperlukan suatu sifat yang baik juga.

Adapun sifat – sifat kepemimpinan menurut R. Soetoro, Diktat Kepemimpinan, STIP, Hal 10 Tanpa Tahun, antara lain :

a. Adil

Merupakan suatu sikap yang tidak berat sebelah, tidak pilih kasih terhadap masalah yang ada, sehingga dapat mendorong bawahan untuk lebih kreatif.

b. Tahan uji

Merupakan suatu sikap untuk dapat bertahan menghadapi rasa sakit, kelelahan, putus asa dan kesukaran. Pemimpin yang baik harus dapat menempuh segala ujian, penderitaan dan tantangan jasmani maupun rohani.

c. Menjadi tauladan

Menjadi suatu sikap dan perilaku yang baik, yang didasarkan norma – norma kepribadian, sehingga akan mendapatkan penghargaan dan kepercayaan penuh dari bawahan.

d. Tidak mementingkan diri sendiri

Menghindari untuk melakukan perbuatan untuk kemajuan dan kebutuhan serta kesenangan diri sendiri dengan mengorbankan diri orang lain.

e. Jujur

Suatu sifat yang suka akan kebenaran, sifat ini sangat penting bagi perwira ataupun pemimpin karena dapat menghindari dari celan dan bersih.

- f. Berpengetahuan
Merupakan suatu wawasan yang baik yang diperoleh dengan cara belajar secara terus menerus yang berguna untuk melaksanakan tugas.
- g. Berani
Merupakan suatu sifat yang mengakui adanya ketekunan dan kekhawatiran terhadap bahaya ataupun kesulitan sehingga akan meningkatkan keabahan dalam menghadapi bahaya yang timbul.
- h. Mampu mengambil keputusan
Seorang pemimpin harus bisa memecahkan masalah dengan tepat dan cepat, sehingga berguna untuk memupuk kedisiplinan dan kepatuhan terhadap perintah – perintah.
- i. Berinisiatif
Tindakan yang dilakukan atas kemauan diri sendiri bukan kemauan orang lain pada waktu tidak ada perintah dari atasan, tanpa ragu – ragu, tanpa harus diberitahu dan disuruh.
- j. Bijaksana
Merupakan suatu tindakan pengertian yang sehat mengenai jiwa seseorang, sehingga orang lain bersedia memberikan bantuan dengan ikhlas.
- k. Rendah hati
Merupakan suatu sikap yang menghargai setiap orang yang dihadapi tanpa merendahkan kedudukan yang dimiliki agar terhindar dari rasa sombong dan angkuh.

Dengan adanya syarat – syarat yang dimiliki oleh para pimpinan(Nahkoda dan para perwira), maka secara psikologis memberikan pengaruh yang besar kepada anak buah agar

melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya sesuai dengan jabatannya.

3. Kurangnya keterampilan anak buah kapal

Dari analisis selama penulis menjalani proyek laut di KM Permai V, dalam pengamatan terhadap anak buah kapal haruslah didukung dengan adanya tenaga – tenaga kerja yang terampil, bukan hanya sekedar tenaga kerja yang hanya mengetahui tentang alat – alat keselamatan tetapi juga harus mampu melaksanakan tugas dan tanggung jawab dengan baik sesuai dengan ketentuan yang ada. Anak buah kapal yang dalam hal ini merupakan suatu bagian yang penting dalam menunjang proses pengoperasian kapal, dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya sudah tentu seorang anak buah kapal dituntut untuk mempunyai ketrampilan dan pendidikan yang sesuai dengan bidangnya untuk menunjang ketrampilan dan pendidikan yang sesuai dengan bidangnya untuk menunjang kelancaran kerja sehari – hari.

4. Kurang jelasnya pembagian tugas atau *job description* sehingga mereka beranggapan bahwa perawatan dan pemeliharaan alat – alat keselamatan seluruhnya menjadi tugas dan tanggung jawab mualim III.

5. *Safety meeting* yang kurang rutin diadakan setiap bulannya sehingga nahkoda kurang menerima informasi yang lengkap dan akurat mengenai segala aktifitas dan kegiatan dalam pelaksanaan sistem manajemen keselamatan dan kondisi kapal keseluruhan termasuk di dalamnya kondisi peralatan keselamatan.

6. Sparepart atau suku cadang dari bagian – bagian alat keselamatan yang tidak ada. Hal ini akibat tidak adanya pemeriksaan secara

rutin sehingga peralatan yang ada di store termasuk suku cadang kurang mendapat perhatian.

Setelah itu mualim dan masinis dalam memeriksa sekoci tidak melihat prosedur pelaksanaan yang ada pada checklist / jurnal perawatan yang berisi antara lain :

1. Seluruh alat – alat keselamatan yang ada diatas kapal.
2. Interval – interval pemeriksaan, yaitu setiap minggu, setiap 3 bulan, setiap 6 bulan dan setiap tahun.
3. Hal – hal yang harus dilakukan terhadap sekoci, yaitu :
Memeriksa kondisi dan kelengkapan dari suatu alat keselamatan, misalnya
 - a. pemeriksaan perlengkapan sekoci yang dilakukan setiap bulan sesuai dengan interval waktu yang ditentukan.
 - b. Penggantian sesuai dengan interval waktu, misalnya air minum sekoci yang harus diganti setiap 3 bulan.
 - c. Perbaikan dan perawatan terhadap suatu alat keselamatan, misalnya membersihkan dan memberikan grease pada kawat baja sekoci.
4. Data pengisian setiap kegiatan dalam perawatan alat – alat keselamatan tersebut harus ditulis tanggal, bulan, tahun, jenis pekerjaan yang dilakukan dan kondisi serta keadaan alat keselamatan tersebut.

Untuk menunjang keberhasilan pengoperasian sebuah kapal, alat – alat keselamatan perlu dirawat agar berada dalam keadaan siap pakai. Perawatan adalah merupakan faktor penting dalam memenuhi persyaratan – persyaratan dalam sistem manajemen keselamatan, untuk suatu hasil yang maksimal dalam perawatan maka harus ditentukan cara yang efektif dan efisien. Perawatan yang dilakukan

secara rutin dan berkala adalah hal yang terbaik dalam membuat kondisi alat – alat keselamatan dalam keadaan siap pakai. Karena dalam perawatan alat – alat keselamatan tersebut mempunyai pertimbangan :

1. Menjaga dan memperpanjang umur dari alat – alat keselamatan.
2. Menjaga penampilan alat – alat keselamatan dengan meningkatkan kemampuan.
3. Memelihara efisiensi dan efektifitas dengan memperhatikan terhadap alat – alat keselamatan tersebut.

Dari uraian diatas, jelaslah, bahwa peralatan alat - alat keselamatan sangat penting untuk menjaga dan memastikan alat – alat keselamatan dalam keadaan baik dan berfungsi. Perawatan alat – alat keselamatan membutuhkan ketelitian dan pelaksanaannya dilakukan secara rutin dan berkala.

C. Alternatif Pemecahan Masalah

Di dalam bab – bab terdahulu telah dijelaskan bahwa perawatan alat keselamatan sangat penting untuk keselamatan anak buah kapal itu sendiri. Proses pengperasian kapal tidak akan berjalan dengan lancar bila kurang baiknya perawatan terhadap alat keselamatan.

Manajemen perawatan dan perbaikan dapat dibagi sebagaiberikut:

1. Perawatan secara berencana

Suatu perawatan yang bertujuan untuk memperkecil kerusakan alat keselamatan sehingga beban kerja kecil namun operasi dalam satu hari besar. Disisi lain perawatan secara berencana relatife murah.

a. Perawatan *corrective*

Perawatan yang secara sadar membuat suatu pilihan dengan membiarkan adanya kerusakan dengan dasar pertimbangan evaluasi biaya. Jadi didalam perawatan ini kerusakan dari peralatan masih ringan sehingga dipandang masih belum diperbaiki.

b. Perawatan pencegahan

Perawatan ini bertujuan menentukan kerusakan sedini mungkin sehingga selalu mengecek terjadi kerusakan didalam alat keselamatan tersebut. Biasanya perwira yang bertanggung jawab harus membuat metode tertentu untuk mencegah perkembangan kerusakan dari alat keselamatan tersebut.

Adapun pembagian dari perawatan pencegahan yaitu :

1. Perawatan secara berencana

Suatu perawatan yang bertujuan untuk memperkecil kerusakan alat keselamatan sehingga beban kerja kecil namun operasi dalam satu hari besar. Di sisi lain perawatan secara berencana ini relatif murah
Manajemen perawatan dan perbaikan dapat dibagi sebagai berikut

- Perawatan kondisi

Perawatan yang bertujuan untuk menemukan kembali informasi dan perkembangan alat keselamatan sehingga tindakan corrective dapat diambil sebelum kerusakan. Pencegahan ini tidak ditentukan oleh waktu tetapi pemantauan langsung terhadap kondisi alat – alat keselamatan tersebut.

- Perawatan periodic

Perawatan yang dilakukan melalui pergantian – pergantian alat keselamatan secara berkala dengan memperhatikan jam kerja (running hours).

2. Perawatan Insidentil

Perawatan dengan memberikan mesin bekerja sampai batas maksimum sehingga operation day kecil tetapi beban kerja besar, biasanya perawatan ini relative mahal

Dalam memenuhi perawatan tersebut diatas harus dilaksanakan pemeriksaan pada kurun waktu yang tepat. Ketidak sesuaian pada waktu pemeriksaan alat keselamatan segera di laporkan kepada perusahaan dengan disertai penyebabnya. Untuk meningkatkan dan perlindungan pemsugahan, sebelum melakukan perawatan alat keselamatan terlebih dahulu dilakukan pemeriksaan.

Keselamatan Kerja Dan Pencegahan Kecelakaan yang dapat meliputi :

- Test saat pemeriksaan

Pada waktu pemeriksaan alat tersebut dilakukan pengetesan yang bertujuan apakah alat tersebut baik dan layak untuk dipakai.

- Pemeriksaan sebelum digunakan

Alat keselamatan yang sudah di test tersebut di periksa dahulu sebelum penggunaannya seperti pemeriksaan tanggal expire untuk keselamatan proses pemeriksaan selanjutnya.

- Pemeriksaan dalam penggunaan

Pemeriksaan yang dilakukan pada waktu penggunaannya apakah alat tersebut bisa dipergunakan dengan baik tanpa mengalami suatu kerusakan.

- Pemeriksaan setelah penggunaan

Setelah pemakaian dari alat – alat tersebut dilakukan pemeriksaan apakah alat tersebut hasilnya baik dan dapat bermanfaat bagi para crew kapal.

- Pemeriksaan alat yang sering digunakan

Peralatan cadangan yang jarang digunakan sering kali disimpan di dalam gudang. Perwira yang bertanggung jawab harus selalu mengecek peralatan tersebut, baik dari jumlah, maupun kualitas, hal ini bertujuan pada waktu alat tersebut digunakan dapat memperkecil terjadinya kerusakan.

- Siapa penanggung jawabnya

Perlu ditunjuk seorang perwira ataupun anak buah kapal untuk menjadi penanggung jawab alat – alat keselamatan tersebut, sehingga alat keselamatan tersebut perawatannya menjadi lebih terorganisir.

Perawatan yng harus dilakukan adalah dengan mengadakan pemeriksaan, perbaikan dan percobaan terhadap alat – alat keselamatan secara rutin. Para mualim dan masinis yang telah diberikan tugas dalam merawat dan memelihara alat – alat keselamatan tersebut harus melaksanakannya dengan penuh tanggung jawab, dan mengikuti prosedur – prosedur yang sesuai dengan sistim manajemen keselamatan pada Diktat Manajemen dan Perbaikan Kapal, PIP, Makassar tanpa tahun, antara lain :

- a. Mendata kembali semua alat – alat keselamatan yang ada di atas kapal.
- b. Mengadakan pemeriksaan secara teliti terhadap kondisi alat – alat keselamatan tersebut.
- c. Mencatat kerusakan dan kerusakan terhadap alat – alat tersebut.
- d. Merawat dan memperbaiki kerusakan terhadap alat – alat keselamatan yang rusak atau tidak berfungsi.
- e. Mencatat semua perawatan dan memasukan data tersebut dalam buku jurnal perawatan alat – alat keselamatan.

- f. Jurnal perawatan harus diperiksa dan ditanda tangani oleh Nahkoda secara rutin setiap bulan dan mengirimkan salinannya kepada manajemen darat.

Untuk perawatan pemeliharaan sekoci dan dewi – dewi menurut pedoman system Manajemen Dan Perbaikan Kapal, STIP, Jakarta Tanpa Tahun adalah sebagai berikut :

1. Perawatan mingguan

- a. Pemeriksaan terhadap semua peralatan sekoci dan makan untuk sekoci.
- b. Mencoba mesin sekoci, bahan bakar sekoci dan mesin sekoci dicoba maju dan mundur.
- c. Memeriksa limit switch untuk memastikan alat tersebut masih berfungsi baik.

2. Perawatan bulanan

- a. Pemeriksaan block – block, turn buckle, segel – segel semua dalam keadaan bebas bergerak, bebas karat dan diberi grease.
- b. Memeriksa keel grab rails dari karat dan setiap kekurangan dan kerusakan segeradiperbaiki.
- c. Memeriksa sling kawat (wire rope) dari kerusakandan diganti jika menemukan kerusakan.
- d. Membersihkan dan mencuci sekoci dan di cat jika perlu.
- e. Memeriksa tanki – tanki penyimpanan air tawar, memperbaiki dan mengganti jika ada kerusakan atau kebocoran pada tanki – tanki tersebut.
- f. Memberikan grease pada lifeboat fail.
- g. Memeriksa tali –tali embarkation ladder, anak tangga jika ada kerusakan segera diperbaiki dig anti jika diperlukan.

3. Perawatan tahunan

Penggantian lifeboat fall wire setiap lima tahun sekali.

Dengan mengikuti prosedur – prosedur yang ada pada pedoman system manajemen dalam bentuk check list atau jurnal perawatan maka dapat menjamin sekoci diatas kapal dapat berfungsi dengan baik.

Untuk mendapatkan hasil yang lebih baik maka pemeliharaan sekoci tersebut harus dilakukan secara rutin dan berkala karena dengan demikian sekoci yang ada diatas kapal selalu dalam kondisi baik dan terhindar dari kerusakan. Bagian – bagian yang rusak harus segera diperbaiki dan diganti agar tidak mengakibatkan kesulitan pada saat digunakan.

Setiap pemeliharaan dan perawatan yang telah dilakukan segera dimasukkan kedalam checklist, atau jurnal perawatan sebagai bentuk dokumentasi kapal, dokumen tersebut bersama dengan dokumen yang lainnya dipakai untuk menggambarkan dan mengimplementasikan system manajemen keselamatan diatas kapal.

Dengan perawatan dan penanganan serta rutinitas latihan mencoba dan menggunakan sekoci, selain kesiap siagaan juga akan mudah dioperasikan serta setiap kerusakan dan ketidak sesuaian akan selalu terdata dan terpantau.

Setiap sebulan sekali harus diadakan safety meeting untuk mendiskusikan dan membahas masalah yang berhubungan dengan kelancaran operasi kapal, keadaan kapal serta keadaan alat – alat keselamatan, khususnya perawatan dan pemeliharaan yang telah dilakukan terhadap sekoci yang ada diatas kapal. Nahkoda bisa langsung menanyakan hal tersebut kepada muallim dan masinis yang telah diberikan tugas dan tanggung jawab

mengenai sekoci tersebut dan latihan – latihannya. Safety meeting sangat penting dilakukan karena dalam rapat ini akan saling memberi koreksi dan saran untuk kelancaran operasi kapal secara keseluruhan.

D. Evaluasi Pemecahan Masalah

Dalam mengatasi permasalahan yang telah dikemukakan diatas, penulis mencoba untuk memberikan suatu pemecahan yang terbaik dari beberapa alternative yang diberikan. Berdasarkan atas penjelasan–penjelasan yang penulis ungkapkan, mulai dari permasalahan yang di berikan hingga pemecahan masalahnya yang dilandasi atas teori – teori yang digunakan, maka pemecahan yang paling efektif dalam mengatasi permasalahan diatas yaitu dengan meningkatkan keterampilan dan pengetahuan setiap individu yang bekerja diatas kapal dan perhatian perusahaan dalam menyediakan fasilitas penunjang pengoperasian kapal.

BAB V

PENUTUPAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan dari tiap–tiap bab sampai ke pemecahan masalah, maka penulis mengambil kesimpulan. Perawatan dan pemeliharaan sekoci diatas kapal MT. GRIYA GAYO belum sesusidengan persyaratan. Dan para perwira yang merawat sekoci kurang memperhatikan prosedur-prosedur yang ada pada pedoman manajemen keselamatan (Safety Management Manual)

B. Saran-saran

1. Perawatan dan pemeliharaan peralatan sekoci diatas kapal MT. GRIYA GAYO belum sesuai dengan persyaratan.
2. Para perwira yang merawat dan memelihara sekoci kurang memperhatikan prosedur–prosedur yang ada pada pedoman manajemen keselamatan (Safety Management Manual)
3. Sebaiknya dilakukan perawatan dan pemeliharaan terhadap sekoci sacara terencana dengan baik.
4. Perwira yang melakukan perawatan dan pemeliharaan terhadap sekoci tersebut sebaiknya mengikuti prosedur – prosedur yang telah ditentukan oleh Safety Management Manual.
5. Personil manajemen darat yang mengadakan audit diharapkan segera mengadakan perbaikan terhadap kekurangan–kekurangan yang ditentukan dalam pelaksanaan sistem manajemen keselamatan diataskapal.
6. Port state control sebagai pihak yang mempunyai wewenang mengawasi kapal – kapal sebaiknya secara periodik mengadakan pemeriksaan terhadap pelaksanaan sistem

manajemen keselamatan diatas kapal – kapal yang memasuki
jurisdikasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Fitrah, Muh. Dan Luthfiah, (2017), *Metodologi Penelitian: Penelitian Kualitatif, Tindakan Kelas & Studi Kasus*, CV Jejak, Sukabumi Jawa Barat.
- Hudzaifah,(2015), *Jurnal Universitas Pembangunan Jaya*. Dalam Judul *Analisis Optimalisasi Persediaan Dengan Menggunakan Metode Economic Order Quantity*. Vol.3.
- International Maritime Organization, (2014), *International Safety Management Code*, International Maritime Organization, London.
- International Maritime Organization, (2014), *Safety Of Life At Sea Consolidated Edition 2014*, International Maritime Organization, London.
- International Maritime Organization, (2017), *Life-Saving Appliances 2017 Edition*,
- International Maritime Organization, (2017), *STCW Convention And STCW Code 2017 Edition*, International Maritime Organization, London.
- International Maritime Organization, London.
- Juliandi, Azuar, Irfan, Dan Manurung, Saprihal, (2014), *Metodologi Penelitian Bisnis Konsep Dan Aplikasi*, Umsu Press, Medan.
- Moleong, Lexy J. (2016), *Metodologi Penelitian Kualitatif*, PT. Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Rao, Singiresu S. (2009), *Engineering Optimization Theory And Practice*, John Wiley & Sons, Inc. Canada.
- Stephens, Matthew P. (2010), *Productivity And Reliability-Based Maintenance Management*, Library Of Congress Cataloging In Publication Data, United States Of America.
- Wastana, Fathoni, Aziz, Dan Minarsih, Maria M. (2016), *Journal Of Management Vol.02 No.02* Dalam Judul *Studi Komparatif Biaya Perawatan, Biaya Perbaikan Dan Biaya Ban Dalam Penerapan Active Maintenance Terhadap Profitabilitas PT. Serasi Logistics Indonesia Surabaya*.

Widiatmaka, F. Pambudi, (2018), Manajemen Perawatan Dan Perbaikan Kapal, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, Semarang.

Yaumi, Muhammad Dan Damopolii, Muljono, (2014), *Action Research: Teori, Model & Aplikasi*, PT. Fajar Interpratama Mandiri, Jakarta.

Yusuf, Muri, (2014), Metode Penelitian: Kuantitatif, Kualitatif, Dan Penelitian Gabungan, PT. Fajar Interpratama Mandiri, Jakarta.

RIWAYAT HIDUP PENULIS



KEVIN MUNDA TANGKELANGI, Lahir di Dili, pada tanggal 09 Mei 1998, adalah anak ke 2 dari pasangan Yurinus Tangkelangi dan Yanti Ramba Bandaso. Penulis memulai pendidikan tahun 2003 di SDN 120 Buntu Masasakke" sampai tahun 2009, kemudian penulis melanjutkan pendidikan ke SMP Katolik Makale sampai

tahun 2012, dan kemudian melanjutkan pendidikan ke SMA Kristen Makale sampai tahun 2015.

Pada tahun 2017 penulis melanjutkan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, sebagai Angkatan XXXVII, dan mengambil jurusan Nautika, dalam pendidikan ini penulis telah melaksanakan praktek laut (PRALA) di perusahaan pelayaran PT. Humpus Transportasi Kimia yaitu dengan nama kapal MT.Griya Gayo dari tanggal 18 september 2019 sampai dengan 22 Juni 2020. Dan pada bulan Oktober tahun 2020 penulis kembali ke kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar untuk melanjutkan pendidikan.