

# **KEGAGALAN FUNGSI GRAFITI DEWI DEWI PADA SEKOCI PENOLONG DI MT. ATHENA**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan  
Program Pendidikan dan Pelatihan Pelaut (DP) Tingkat I.

**MUHAMMAD TAUFIK**

**NIS. 20.12.101.023**

**AHLI NAUTIKA TINGKAT I**

**PROGRAM DIKLAT PELAUT TINGKAT I  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR**

**2021**

**PERSETUJUAN SEMINAR  
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : **KEGAGALAN FUNGSI GRAFITI DEWI DEWI  
PADA SEKOCI PENOLONG DI MT. ATHENA**  
Nama Pasis : MUHAMMAD TAUFIK  
NIS : 20.12.101.023  
Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat II

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan.

Makassar, 29 - 01 - 2021

Menyetujui:

Pembimbing I

Pembimbing II

Capt. Drs Arlizar Djamaan, M. Mar

Capt. Endang Lestari  
S.Si.T., M. Adm S.D.A., M. Mar.  
Nip: 19801221 200912 2 005

**Mengetahui:**

Manager Diklat Teknis,  
Peningkatan dan Penjenjangan

Abdul Basir, M.T., M. Mar. E  
NIP. 19681231 199808 1 001



**KEGAGALAN FUNGSI GRAFITI DEWI DEWI PADA SEKOCI  
PENOLONG DI MT. ATHENA**

Disusun dan Diajukan Oleh:

MUHAMMAD TAUFIK  
NIS. 1520.12.101.023  
Ahli Nautika Tingkat I

Telah di pertahankan di depan Panitia Ujian KIT  
Pada tanggal : 05 Februari 2021

Menyetujui:

Pembimbing I

Pembimbing II

Capt. Drs Arlizar Djamaan, M.Mar

Capt. Endang Lestari  
S.Si.T., M.S.D.A., M.Mar.  
Nip: 19801221 200912 2 005

Mengetahui :

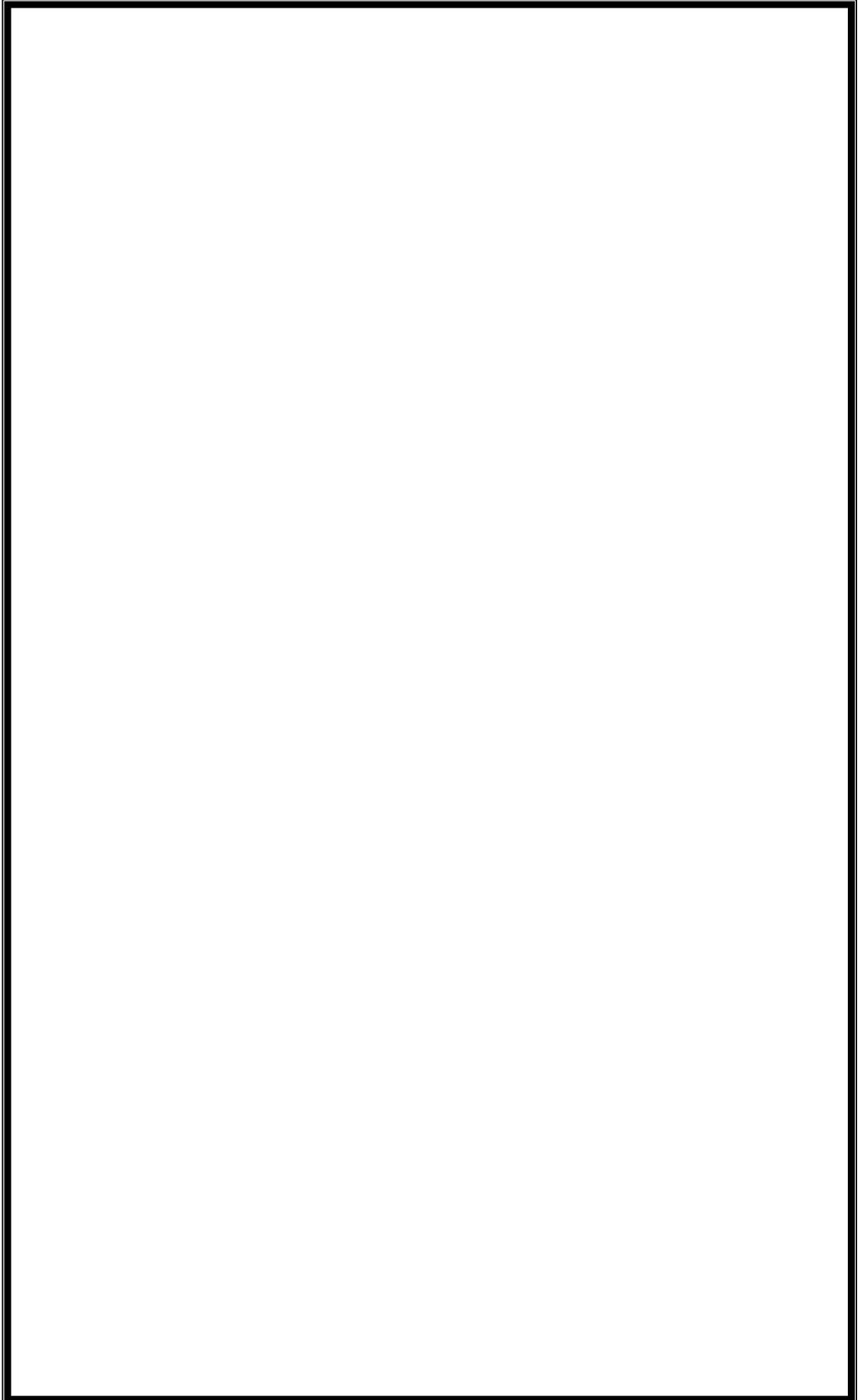
a.n Direktur

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar  
Pembantu direktur I

Manager Diklat Teknis,  
Peningkatan dan Penjurangan

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

Abdul Basir, M.T., M.Mar.E  
NIP. 19681231 199808 1 001



## KATA PENGANTAR

Segala puji syukur kehadirat Allah SWT, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan KIT ini dengan judul *“kegagalan fungsi grafiti dewi dewi pada sekoci penolong di MT. Athena”*

Karya ilmiah terapan ini merupakan salah satu persyaratan bagi perwira siswa jurusan Nautika dalam menyelesaikan studi pada program pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan tugas akhir ini masih terdapat kekurangan baik dari segi bahasa, susunan kalimat, maupun cara penulisan serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulis dalam menguasai materi, waktu, dan data yang diperoleh.

Untuk itu penulis senantiasa menerima kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan tugas akhir ini. Dalam kesempatan ini tak lupa penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Kedua orang tua penulis yang senantiasa memberikan bantuan dan kasih sayang yang tak berkesudahan.
2. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar.E, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
3. Bapak Capt. Welem Ada', M.Pd. selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
4. Bapak Capt.Drs. Arlizar Djamaan, M.Mar, selaku Dosen Pembimbing I dan Ibu Capt. Endang Lestari S.Si.T., M.S.D.A., M.Mar., selaku Dosen Pembimbing II yang telah banyak meluangkan waktunya untuk membimbing penulis sehingga karya ilmiah terapan ini dapat diselesaikan.
5. Nahkoda, KKM, perwira-perwira, dan seluruh ABK MT. ATHENA.
6. Seluruh civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar.
7. Terima kasih kepada istri tercinta atas bantuannya sehingga karya ilmiah ini dapat diselesaikan
8. Seluruh rekan-rekan Pasis DP ANT I secara khusus Angkatan XXIII PIP Makassar yang senantiasa memberikan semangat dalam penyelesaian KIT ini, serta seluruh pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu namun telah membantu dalam penyelesaian KIT ini.

Akhir kata penulis berharap semoga KIT ini dapat bermanfaat bagi pembaca pada umumnya dan bagi perwira siswa khususnya. Semoga Allah SWT senantiasa melindungi dan memberkati kita semua Amin.

Makassar, 07 Februari 2021

**Muhammad Taufik**

## **PERNYATAAN KEASLIAN**

Yang bertandatangan di bawah ini :

Nama : MUHAMMAD TAUFIK

Nomor Induk Siswa : 20.12.101.023

Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul:

**KEGAGALAN FUNGSI GRAFITI DEWI DEWI PADA SEKOCI**

**PENOLONG DI MT. ATHENA**

merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam KIT 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 Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 05 Feb. 2021

**MUHAMMAD TAUFIK**

## ABSTRAK

MUHAMMAD TAUFIK, Kegagalan fungsi grafiti dewi dewi pada sekoci penolong di MT. Athena. Di bimbing oleh Bapak Arlizar Djamaan, dan Ibu Endang Lestari.

Perawatan sekoci adalah hal umum dan biasa bagi para mualim di atas kapal. Namun pada umumnya sering di anggap tidak berperan dan terabaikan. Merawat sekoci bukan saja memerlukan rutinitas daripada pelaksanaan pekerjaan seorang mualim tetapi memerlukan perhatian dan kepedulian seorang mualim terhadap pekerjaan tersebut serta perawatan harus dengan prosedur yang baik dan benar. Adapun perawatan sekoci terbagi dua yaitu perawatan pencegahan (*preventive maintenance*) dan perawatan korektif (*Corrective Maintenance*).

Penelitian dilaksanakan di perusahaan PT. Patria Nusasegara adapun waktu penelitian ini berlangsung selama penulis bekerja mulai pada tanggal 29 Januari 2020 sampai dengan 07 Januari 2021 atas kapal MT. Athena. Sumber data didapatkan langsung dari tempat penelitian dengan metode observasi dan juga metode kepustakaan berupa buku-buku referensi dan pencarian materi secara online yang berkaitan dengan judul tulisan

Hasil yang di peroleh oleh penulis selama melaksanakan penelitian di atas kapal MT. Athena yaitu pelaksanaan perawatan sekoci kurang dilaksanakan dan tidak dilakukan sesuai dengan prosedur perawatan yang baik dan benar sehingga terjadi kerusakan pada sekoci dan alat-alat pendukung sekoci.

## **ABSTRACT**

MUHAMMAD TAUFIK, Kegagalan fungsi grafiti dewi dewi pada sekoci penolong di MT. Athena. Di bimbing oleh Bapak Arlizar Djamaan, dan Endang Lestari.

Maintenance lifeboat is common and normal for the propagator above ship. But in general is often considered no role and neglected. Caring lifeboat not only require routine rather than the implementation of a pilot job but it requires attention and concern a propagator to the work and care should be with a good procedure and treatment benar. Adapun lifeboat is two preventive maintenance (preventive maintenance) and corrective maintenance (Corrective Maintenance) ,

The research was conducted at PT. Patria Nusasegara as for the study period lasts for the author's work started on 29 Januari 2020 until 07 Januari 2020 on the ship MT. Athena. Sources of data obtained directly from a study by the method of observation and also methods of literature in the form of reference books and online search-related material by the headline

The results obtained by the authors for conducting research on the ship MT. Athena, namely the implementation of the lifeboat care less done and not done in accordance with maintenance procedures properly, causing damage to the lifeboat and tools supporting lifeboat.

**DAFTAR ISI**

|                                  | Halaman |
|----------------------------------|---------|
| HALAMAN JUDUL                    | i       |
| HALAMAN PENGAJUAN SEMINAR        | ii      |
| HALAMAN PENGESAHAN               | iii     |
| PRAKATA                          | iv      |
| HALAMAN KEASLIAN                 | vi      |
| ABSTRAK                          | vii     |
| ABSTRACT                         | viii    |
| DAFTAR ISI                       | ix      |
| DAFTAR TABEL                     | xi      |
| DAFTAR GAMBAR                    | xii     |
| <b>BAB I : PENDAHULUAN</b>       |         |
| A. Latar Belakang                | 1       |
| B. Rumusan Masalah               | 4       |
| C. Batasan Masalah               | 4       |
| D. Tujuan Penelitian             | 4       |
| E. Hipotesis                     | 5       |
| <b>BAB II : TINJAUAN PUSTAKA</b> |         |
| A. Faktor Manusia                | 6       |
| B. Faktor Kapal                  | 10      |

**BAB III : ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

|                        |    |
|------------------------|----|
| A. Lokasi Kejadian     | 25 |
| B. Situasi Dan Kondisi | 25 |
| C. Temuan              | 26 |
| 1. Faktor Manusia      | 27 |
| 2. Faktor Kapal        | 27 |
| D. Urutan Kejadian     | 29 |

**BAB IV : PENUTUP**

|             |    |
|-------------|----|
| A. Simpulan | 32 |
| B. Saran    | 33 |

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

**DAFTAR TABEL**

| Nomor   | Halaman |
|---|---------|
| 1. Tabel 4.1 Life boat inventori list MT.ATHENA | 24      |



**DAFTAR GAMBAR**

| Nomor                         | Halaman |
|-------------------------------|---------|
| 1. Gambar 2.1 Sekoci Tertutup | . 13    |
| 2. Gambar 2.2 Sekoci Tertutup | . 14    |

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Dunia pelayaran merupakan bisnis yang penuh resiko. Transportasi laut yang menghubungkan antara pulau, Negara, maupun benua–benua. Angkutan laut adalah salah satu jenis transpotasi yang sekarang ini perkembangannya sangat potensial dalam pengembangan sektor ekonomi maupun sektor social. Negara Indonesia yang terdiri dari beribu-ribu pulau. Selain sebagai sarana transportasi antar pulau di Indonesia juga dapat membina hubungan antar negara dalam tukar menukar teknologi dan perekonomian termasuk juga eksport dan import barang yang sebagian besar melalau laut, karena membuat suatu jaminan biaya pengangkutan yang jauh lebih murah bila di bandingkan melalui angkutan udara. Dengan adanya jalur pelayaran akan meningkatkan tingkat perdagangan yang mengacu pada tingkat pertumbuhan ekonomi dari sektor laut. Guna mencapai mutu pelayaran yang baik dan berkualitas perlu di tingkatkan bagaimana mengembangkan sumber daya manusia yang bergerak dalam bisnis pelayaran ini guna meningkatkan jasa sebaik mungkin.

Dalam operasionalnya bisnis pelayaran bukanlah bisnis yang tanpa resiko, salah satu resiko yang sering terjadi adalah kecelakaan kapal, baik yang di sebabkan oleh faktor dari 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 dalam merawat dan mengoperasikan alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal.

Alat-alat keselamatan di kapal sangat penting bagi anak buah kapal maupun orang-orang yang menggunakan jasa angkutan laut sebagai alat pengangkutan barang maupun penumpang. Diharuskan bagi anak buah kapal memiliki keterampilan menggunakan alat-alat keselamatan sehingga apabila mendapat kecelakaan di laut dapat menolong diri sendiri maupun orang lain dengan cepat dan tepat. Khususnya bagi para pelaut yang memiliki sertifikat BST ( *Basic Safety Training* ). Sesuai dengan STCW '78 amandement' 95, hendaklah menjalankan tugasnya sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang berlaku. Sehubungan dengan tercapainya manusia yang cekatan dan terampil dalam menghadapi situasi atau keadaan darurat, seluruh pengelola sarana angkutan laut harus membina sumber daya manusia yang terlibat guna siap pakai. Dalam keadaan seperti inilah maka para anak buah kapal tidak akan mengalami kesulitan dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan, atau memberikan pertolongan di atas kapal sehingga keamanan yang mutlak di perlukan dalam pelayaran akan tercapai.

Sekoci penolong merupakan salah satu alat keselamatan di atas kapal, alat penolong ini berupa perahu yang pada umumnya mempunyai motor penggerak dan berkapasitas angkut lebih banyak bila di bandingkan dengan alat penolong lainnya. Seiring dengan kemajuan teknologi khususnya pada dunia perkapalan mengakibatkan perubahan yang cukup banyak pada perlengkapan atau peralatan kapal salah satunya pada sekoci. Sekoci tidak lagi terbuat dari kayu

atau logam yang cukup berat dan memerlukan perawatan yang khusus tetapi pada zaman sekarang ini terbuat dari bahan–bahan sintetis seperti fiberglass atau bahan lainnya yang cukup kuat, ringan dan tahan terhadap cuaca. Namun demikian bukan tidak memerlukan perawatan sama sekali, karena masih banyak bagian–bagian yang memerlukan perawatan yang cukup. Suatu kenyataan di atas kapal dimana kegagalan fungsi grafiti dewi dewi pada sikoci penolong di MT. Athena. Hal ini disebabkan oleh kurangnya perawatan oleh perwira yang bertanggung jawab terhadap alat alat keselamatan.

Pada tanggal 20 juni 2020 ketika kapal sedang berlabuh jangkar di pelabuhan Tg. Uban ( Kep. Riau), Nahkoda memutuskan untuk melakukan drill, namun pelaksanaan drill tidak sesuai dengan yang di harapkan pada sekoci sebelah kanan, ketika lasingan sekoci telah dibuka dan wire telah di area dewi dewi dan sekoci tidak bergerak sama sekali. Setelah diadakan pemeriksaan ternyata pada wire sudah kaku dan lengan dewi dewi telah di penuh karat yang menyebabkan alat ini tidak bekerja dengan baik.

Perawatan sekoci adalah hal umum dan biasa bagi para mualim di atas kapal. namun pada umumnya sering di anggap tidak berperan dan terabaikan. Merawat sekoci bukan saja memerlukan rutinitas daripada pelaksanaan pekerjaan seorang mualim tetapi memerlukan perhatian dan kepedulian seorang mualim terhadap pekerjaan tersebut. Dengan perhatian dan kepedulian yang cukup serta di dukung dengan manajemen kerja yang baik di harapkan tidak ada pekerjaan yang terabaikan, Karena dalam prakteknya ternyata hal–hal yang di anggap dapat berakibat fatal karena kurang mendapat perhatian.

Berdasarkan uraian dari latar belakang di atas maka penulis terdorong untuk mengambil judul dalam kertas kerja ini yaitu :

**“ Kegagalan fungsi grafiti dewi dewi pada sekoci penolong di MT. Athena ”**

## **B. RUMUSAN MASALAH**

Apakah faktor kurangnya perawatan alat alat keselamatan di atas kapal merupakan faktor penyebab kegagalan fungsi grafiti dewi dewi pada sekoci penolong di MT. Athena?

## **C. TUJUAN PENELITIAN**

Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui apakah faktor kurangnya pengetahuan dalam perawatan alat alat keselamatan di atas kapal merupakan faktor penyebab kegagalan fungsi grafiti dewi dewi pada sekoci penolong di MT. Athena serta untuk mengetahui cara cara perawatan sekoci dengan baik dan benar sesuai dengan jadwal planning maintenance system (PMS).

## **D. MANFAAT PENELITIAN**

Manfaat yang dapat di peroleh dalam penulisan penelitian ini adalah:

### **1. Manfaat Teoritis**

Hasil penelitian ini di harapkan dapat memberikan tambahan ilmu pengetahuan khususnya dalam dunia pelayaran baik kepada penulis maupun kepada pembaca, hasil penelitian ini juga dapat menjadi acuan bagi peneliti selanjutnya yang akan meneliti dengan masalah yang sama.

## 2. Manfaat Praktis

Dapat membantu pembaca dalam meningkatkan ilmu pengetahuan serta sebagai acuan dalam pelaksanaan pemeliharaan sekoci di MT. Athena.

## **E. HIPOTESIS**

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah di atas, penulis mengambil hipotesis yaitu di duga kurangnya perawatan sekoci dapat mengakibatkan kegagalan fungsi grafiti dewi dewi pada sekoci penolong di MT. Athena.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. FAKTOR MANUSIA

##### **Pengetahuan dan keterampilan kru (outcome dari pelatihan atau pengalaman)**

Menurut buku Perawatan dan Perbaikan Permesinan Kapal, (2007:1) oleh JUSAK J.H, Perawatan atau Pemeliharaan (*maintenance*) adalah suatu aktivitas atau kegiatan yang perlu dilaksanakan terhadap seluruh objek baik non teknik meliputi manajemen dan sumber daya manusia agar dapat berfungsi dengan baik, maupun teknik meliputi suatu material atau benda yang bergerak ataupun benda yang tidak bergerak, sehingga material tersebut dapat di pakai dan berfungsi dengan baik serta selalu memenuhi persyaratan standar internasional (bukan standar perorangan ataupun standar perusahaan local).

Pemeliharaan dapat juga di artikan sebagai kegiatan-kegiatan yang di perlukan untuk mempertahankan manajemen dan material sampai pada suatu tingkat kondisi tertentu. Pemeliharaan kapal dalam arti luas, meliputi segala macam kegiatan yang di tunjukkan untuk menjaga agar kapal selalu berada dalam kondisi laik laut (*seaworthiness*) dan dapat dioperasikan untuk pengangkutan laut pada setiap saat dengan kemampuan diatas kondisi minimum tertentu.

Untuk menjamin kapal selalu siap laik laut, maka pemeliharaan yang baik secara terus menerus harus mengikuti prosedur perencanaan, penjadwalan, pelaksanaan perawatan, pengontrolan yang mantap dalam system yang terarah (*planned maintenance system*).

Untuk menjamin kapal dinyatakan laik laut, maka pemeriksaan secara terus-menerus harus dilakukan oleh biro klasifikasi ( nasional ataupun internasional) yang dinyatakan dalam sertifikat-sertifikat atau dokumen-dokumen kapal.

Menurut buku manajemen perawatan dan perbaikan karangan B.J HABIBIE, perawatan terbagi dua yaitu perawatan indensentil dan perawatan berencana.

Perawatan indensentil artinya kita membiarkan mesin bekerja sampai rusak. Jika kita ingin menghindarkan kapal agar kapal sering menganggur dengan cara strategi ini, maka kita harus menyediakan kapasitas yang berlebihan untuk dapat menampung kapasitas fungsi-fungsi yang kritis, yang sangat mahal maka beberapa sistem diharapkan dapat memperkecil kerusakan dan beban kerja.

Pada umumnya moda operasi sangat mahal oleh karena itu beberapa bentuk system perencanaan diterapkan dengan mempergunakan sistem perawatan berencana, maka tujuan perawatan berencana adalah untuk memperkecil kerusakan dan beban kerja dari suatu pekerjaan perawatan yang diperlukan.

Sedangkan perawatan terencana menurut [website http://eko-winn.blogspot.com/2011/07/perawatan-terencana-planned-maintenance.html](http://eko-winn.blogspot.com/2011/07/perawatan-terencana-planned-maintenance.html),

yaitu dalam perawatan terencana suatu peralatan akan mendapat giliran perbaikan sesuai dengan interval waktu yang telah ditentukan sedemikian rupa sehingga kerusakan besar dapat dihindari. Perawatan terencana (*planned maintenance*) terbagi menjadi *preventive maintenance* dan *corrective maintenance*.

#### 1. Perawatan pencegahan (*preventive maintenance*)

Perawatan pencegahan (*preventive maintenance*) adalah kegiatan pemeliharaan dan perawatan yang dilakukan untuk mencegah timbulnya kerusakan-kerusakan yang tidak terduga dan menemukan kondisi atau keadaan yang dapat menyebabkan peralatan produksi mengalami kerusakan pada waktu digunakan dalam proses produksi (Sofyan, 1998: 90). Dalam melakukan cara perawatan ini, ada beberapa aktifitas yang dapat dilakukan yaitu: pemeriksaan secara berkala dan penggantian komponen yang sudah hampir rusak atau sudah rusak. Untuk penggantian komponen yang telah rusak ini akan terjadi penambahan pada biaya produksinya. Sehingga dalam menetapkan komponen-komponen yang akan dijadwalkan pengantiannya harus merupakan komponen yang kritis dalam sistem produksi tersebut.

Berdasarkan Asrori (2007: 3) kegiatan perawatan yang dilakukan dalam perawatan preventif adalah suatu bentuk pelaksanaan terjadual. Oleh karena itu siklus perawatan menjadi penting keberadaannya. Klasifikasi perawatan mesin dalam *preventive maintenance* dibagi menjadi 4 kategori (keadaan), yaitu:

a. Inspeksi

Inspeksi adalah tindakan pengecekan atau pemeriksaan secara berkala kondisi suatu peralatan atau alat bantu untuk mendapatkan informasi tentang keadaan mesin atau alat bantu tersebut yang hasilnya dapat digunakan untuk pertimbangan dalam melakukan kegiatan perawatan selanjutnya.

b. Small Repair

*Small repair* adalah suatu tindakan perawatan ringan yang menitik beratkan pada bagian terkecil (komponen) dari suatu mesin. Kegiatan *small repair* merupakan perbaikan tindak lanjut dari kerusakan ringan yang ditemukan pada waktu kegiatan inspeksi dan tidak memerlukan waktu dan biaya yang tinggi.

c. Medium Repair

*Medium repair* adalah suatu tindakan perawatan tingkat menengah yang lebih fokus pada kerusakan bagian dari suatu mesin akibat aus atau akibat kecelakaan yang perbaikannya memerlukan biaya yang tinggi dan waktu kerja yang relatif lama.

d. Overhaul

*Overhaul* adalah suatu tindakan perawatan pada yang bersifat menyeluruh pada bagian mesin. Tindakan yang biasanya dilakukan waktu overhaul adalah pembetulan-pembetulan komponen yang Ausnya rusak atau penggantian komponen.

## 2. Perawatan Korektif (*Corrective Maintenance*)

Menurut Sofyan (1987: 90) perawatan korektif (*corrective maintenance*) adalah kegiatan pemeliharaan dan perawatan yang dilakukan setelah terjadi kerusakan atau kelainan pada fasilitas atau peralatan yang ditemukan selama masa waktu *preventive maintenance*.

Dalam perbaikan dapat dilakukan peningkatan-peningkatan sedemikian rupa, seperti melakukan perubahan atau modifikasi rancangan agar peralatan menjadi lebih baik dan mencapai standar kerja yang dapat diterima.

Perawatan *korektif* yang dilakukan meliputi antara lain:

- a. Perbaikan-perbaikan yang dilakukan untuk menghilangkan bagian-bagian yang kurang ekonomis dari mesin atau mengurangi frekuensi terjadinya kerusakan tersebut
- b. Melakukan perbaikan setelah jangka waktu tertentu

## B. FAKTOR KAPAL

### Perawatan sekoci penolong

Menurut Adonis Radjab (2010), <http://www.indonesianship.com/beritaisi.php?ID=1186> . Umumnya. Pengadaan, penempatan, pemeliharaan, perbaikan dan pelatihan dari alat-alat penolong ( *life saving appliances* ) diatas kapal. Khususnya sekoci-sekoci penolong dan inflatable life raft adalah merupakan suatu keharusan, sesuai dengan ketentuan IMO / SOLAS. Mungkin karena pemakaian atau penggunaannya hanya pada saat kapal tertimpa musibah saja, sehingga alat-alat ini sering terabaikan, baik perawatan maupun perbaikannya. Walaupun ada pemeriksaan secara priodik

dari instansi lain, tetapi sering terjadi perekeyasaan tanggal / waktu masa pakai ( expire date ) serta kondisi yang sebenarnya dari peralatan tersebut, antara petugas pemeriksa dan kapal, sehingga pemeriksaan selalu dinyatakan " lulus " oleh pemeriksa. Padahal bila korban-korban kapal musibah, baik penumpang, maupun Abk, semuanya berada didalam sekoci-sekoci penolong dan life raft, bisa mengurangi, bahkan menghindari korban jiwa manusia. Karena didalam alat-alat ini sudah tersedia perlengkapan dan peralatan sebagai berikut : Sebuah pelampung penolong + 30 meter tali apung ; sebuah pisau lipat, dua spoon, dua jangkar apung, dua dayung, satu set peralatan tambal kebocoran, satu pompa tangan, tiga pembuka kaleng : Perlengkapan P3K, tempat minum anti karat, dua buah lampu senter, satu cermin; Dua buah parachute signal, enam buah red hand flare, satu set alat pancing ikan; Jatah makanan ( food ration ) + air 1,5 liter air tawar, enam tablet anti mabok, petunjuk-petunjuk keselamatan, gambar-gambar isyarat penyelamatan jiwa. Nah, dengan berbekalkan semua ini, mungkin para korban akan bisa bertahan hidup, sampai para penolong datang untuk menolong. Tetapi, alat-alat ini tidak akan bermanfaat, berfungsi dengan baik dan optimal bila tidak memenuhi syarat :

Sekoci adalah alat penolong yang dapat digunakan untuk mengevakuasi seluruh awak kapal dan penumpang yang ada di atas kapal, jika sewaktu-waktu terjadi keadaan darurat dan tidak adalagi yang bisa dilakukan kecuali meninggalkan kapal (*abandon ship*).

Jenis-jenis sekoci yang di izinkan sesuai dengan bab III SOLAS 1974, yaitu :

- a. Sekoci terbuka (*open life boat*)
- b. Sekoci tertutup sebagian (*partially enclosed*)
- c. Sekoci tertutup sebagian secara otomatis (*self righting partially enclosed*)
- d. Sekoci tertutup (*totally enclosed*)
- e. Sekoci dengan sistem udara otomatis (*self contained*)

Sedangkan dilihat dari pergerakannya sekoci di bedakan menjadi :

- a. Sekoci dengan pergerakan dayung dan layar
- b. Sekoci mekanik yaitu tenaga penggerak secara mekanik dan bukan bermotor
- c. Sekoci motor, pada umumnya sekoci yang dilengkapi dengan kendaran motor di luar badan sekoci dapat digunakan untuk "*rescuse boat*".

Menurut C.H Wright dalam bukunya yang berjudul *Survival at Sea the Lifeboat and Liferaft* ( 1977 : 64 ) menerangkan tentang sekoci penolong bahwa : Sekoci penolong harus dibangun dengan sisi kaku dan mempunyai stabilitas yang cukup besar, juga lambung sekoci yang tidak tenggelam semua ketika terisi penuh, serta cukup kuat dan aman ketika diturunkan kedalam air pada saat terisi oleh orang dan peralatannya. Sekoci penolong dapat dibangun dari bahan alumunium, galvanis, fiberglass maupun dari kayu.

Menurut artikel di website <http://arpal-marinesurvey-ry.blogspot.com/p/lifeboat-inspection.html>, Lifeboat/Sekoci adalah salah satu alat keselamatan yang paling penting diatas sebuah kapal, yang digunakan pada saat keadaan darurat/ekstrim untuk meninggalkan kapal. Sekoci merupakan kapal kaku 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 SOLAS (safety of Life at sea 1974) dan LSA (Life Saving Appliance) Code yang diterbitkan oleh badan dunia PBB-IMO (International Maritime Organization) dimana peletakan lifeboat bisa diatas kapal, MODU maupun di Offshore.

Ada 3 jenis lifeboat utama biasa digunakan diantaranya :

a. Fully enclosed lifeboat (sekoci Tertutup)

Digunakan pada kebanyakan kapal tanker dan kontainer. sekoci Tertutup adalah sekoci paling populer yang digunakan pada kapal, karena mereka tertutup yang menyimpan kru dari air laut, angin kencang dan cuaca kasar. Selain itu, integritas air ketat lebih tinggi pada jenis ini sekoci dan juga bisa mendapatkan tegak sendiri jika terguling oleh gelombang. sekoci tertutup adalah lebih diklasifikasikan sebagai-sebagian tertutup dan penuh tertutup sekoci.

Gambar 2.1 sekoci tertutup



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

(2011).

Gambar 2.2 sekoci tertutup



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

(2011).

#### 1. Persyaratan dan perlengkapan sekoci

Dalam buku perlengkapan kapal untuk perwira kapal niaga oleh TIM BPLP SEMARANG (89-90), syarat-syarat sekoci penolong yaitu :

- a. Semua sekoci penolong haruslah dibuat cukup baik dan mempunyai bentuk dan ukuran-ukuran sedemikian rupa sehingga jika berlayar di laut yang bergelombang, mempunyai cukup keseimbangan dan lambung timbul jika dimuati dengan pelayar-pelayar yang diijinkan dengan perlengkapan yang diharuskan.
- b. Semua sekoci penolong harus mempunyai piringan yang tetap (rigid) dan harus mempunyai alat-alat pengapung, di dalam sekoci ( internal bouyancy ).
- c. Pemerintah dapat menyetujui sekoci penolong yang mempunyai penutup tetap, dengan ketentuan bahwa segera dapat dibuka dari dalam maupun dari luar dan tidak menyulitkan cepatnya embarkasi atau penurunan dan pengurusan sekoci-sekoci

- d. Semua sekoci minimal 24 kaki (7,3 meter). Jika untuk suatu kapal panjangnya dianggap tidak praktis, oleh administrator dapat diberikan kelonggaran (dispensasi), asal tidak kurang dari 16 kaki atau 4,9 meter.
- e. Semua sekoci penolong beratnya maximal 20 ton berisi penuh dengan orang dan perlengkapan, dengan daya angkut 150 orang.
- f. Sekoci penolong dengan daya angkut lebih dari 60 orang dan kurang dari 100 orang harus dilengkapi dengan alat penggerak mekanis (mechanical propelled). Semua sekoci penolong dengan daya angkut lebih dari 100 orang harus dilengkapi dengan motor.
- g. Semua sekoci penolong harus cukup kuat dan mampu diturunkan dalam keadaan selamat ke air dengan orang dan perlengkapannya. Sekoci tersebut tidak akan mengalami defleksi apa bila *overloaded* 25%.
- h. Sekoci penolong harus mempunyai pinggiran atas ( *sheer* ) tidak kurang dari 4% panjang. Sheernya harus kira-kira berbentuk parabola.
- i. Sekoci penolong yang diijinkan memuat lebih dari 100 orang, volume daya apung cadangan harus ditambah sesuai administratur keselamatan pelayaran.
- j. Sekoci penolong harus mempunyai cadangan daya paung atau harus dilengkapi dengan tanki udara atau bahan-bahan yang sesuai sebagai tenaga apung yang tidak akan lapuk oleh minyak atau bahan-bahan minyak lainnya, cukup untuk mengapung sekoci dengan perlengkapan dilaut bebas. Juga sebuah tambahan ruangan yang kedap air dari

kotak–kotak atau semacamnya yang juga tidak akan lapuk oleh minyak atau bahan minyak lainnya yang setidaknya sama dengan sepersepuluh kapasitas ruangan sekoci ini. Administratur keselamatan pelayaran dapat mengizinkan kotak yang kedap udara ini terisi oleh bahan apung yang tidak akan lapuk oleh minyak atau bahan minyak lainnya.

- k. Semua bangku dan tempat duduk samping harus dibangun rendah dan sepraktis mungkin.
- l. *Block coefficient* untuk volume sekoci ditentukan sesuai dengan peraturan Administratur, kecuali sekoci yang terbuat dari kayu, *block coefficient* tidak boleh kurang dari 0.4.

## 2. Perlengkapan sekoci

Dalam buku perlengkapan kapal untuk perwira kapal niaga oleh TIM BPLP SEMARANG (97-98), perlengkapan sekoci yaitu:

- a. Satu pasang dayung pada setiap bangku, dua buah dayung sebagai cadangan, satu setengah set kleti terikat pada sekoci dengan tali atau rantai dan satu ganco sekoci.
- b. Dua buah prop untuk setiap lubang prop terikat dengan tali atau rantai pada sekoci ( kecuali apabila menggunakan *automatic valve* ).
- c. Kemudi yang terpasang pada sekoci dengan engsel dan pennya (*tiller*).
- d. Dua buah kapak, gayung, dan dua ember yang telah memenuhi syarat uji.

- e. Lentera minyak mampu menyala 12 jam. Dua kotak korek api tahan angin tersimpan dalam kotak yang kedap air. Tiang dan layar berwarna jingga beserta tali kawat yang digalvanisasi.
- f. Kompas dengan cincin–cincin lenja dan penerangan yang mudah di baca.
- g. Tali pengaman dengan pengapung yang mengelilingi sekoci.
- h. Kala–kala (*sea anchor*) yang memenuhi syarat.
- i. Dua tali tangkap (*painters*) dengan panjang yang cukup, satu terletak didepan dengan cakil dan satu dibelakang siap dipakai.
- j. Satu galon (4.5 liter) minyak peredam ombak. Container untuk menyimpan minyak demikian rupa sehingga dapat mudah digunakan dan juga mudah digunakan pada kala–kala.
- k. Sejumlah makanan yang memenuhi syarat sesuai kapasitas banyaknya orang disekoci. Makanan harus tersimpan dalam tempat kedap udara dan tersimpan pada kotak yang kedap air.
- l. Sejumlah tiga liter air tawar tersimpan dalam tempat yang kedap air untuk setiap orang sesuai kapasitas orang dalam sekoci yang tidak berkarat.
- m. Empat buah cerawat payung yang mudah dapat memberikan cahaya terang merah yang mencapai satu ketinggian. Enam buah cerawat tangan yang dapat memberikan cahaya merah.
- n. Dua buah *bouyant smoke signal* ( asap jingga ) dapat dipakai siang hari.

- o. Peralatan–peralatan yang dapat membantu orang masuk sekoci, termasuk lunas samping dengan grap lines untuk membalikkan sekoci apabila terbalik.
  - p. Peralatan P3K dalam kotak yang kedap air.
  - q. Senter yang kedap air yang mampu untuk mengirimkan semboyan morse beserta batu baterai dan lampu tersimpan dalam kotak yang kedap air.
  - r. Cermin untuk semboyan siang hari.
  - s. Pisau lipat yang dilengkapi dengan alat pembuka kaleng terikat pada sekoci.
  - t. Dua pasang tali buangan yang ringan dan terapung.
  - u. Pompa lensa atau pompa kemarau yang digunakan dengan tangan.
  - v. Lemari–lemari yang dapat untuk menyimpan peralatan yang kecil–kecil.
  - w. Satu suling atau peralatan yang serupa.
  - x. Satu set peralatan memancing.
  - y. Satu pasang penutup sekoci yang berwarna sangat menyolok.
  - z. Satu copy tentang isyarat–isyarat dalam bahaya.
3. Pengadaannya :
- a. Standard IMO / SOLAS atau pemerintah.
  - b. Dibuat dari bahan dan mutu kerja yang baik.
  - c. Diberi warna menyolok agar terdeteksi.
  - d. Tahan terhadap suhu matahari, sanggup bertahan selama 30 hari dilaut.

- e. Mudah dikendalikan di air laut.
- f. Dilengkapi canopy yang dapat terbuka secara otomatis.
- g. Dilengkapi peralatan untuk naik.
- h. Stabilitet baik dan mudah untuk dibalik.
- i. Dilengkapi lampu puncak, lama menyala 12 jam dengan jarak pandang 2 mil.

4. Penempatannya :

- a. Penerangan, sumber arus dari emergency lighting, ada tanda boarding intruksi.
- b. Dalam keadaan siap untuk diluncurkan tidak lebih dari waktu 5 menit.
- c. Dalam posisi mudah diluncurkan dan kembali semula.
- d. Tidak mengganggu satu sama lainnya.
- e. Cukup jauh dari baling-baling.
- f. Sedekat mungkin ke air laut.
- g. Terlindung dari kerusakan, api atau ledakan.

5. Perawatannya :

- a. Selalu di update masa pemakaiannya ( ILR ).
- b. Mata blok atau roda kerek dewi-dewi ( davit sheave ), harus bebas dari karat.
- c. Tali pegang pada lunas ( under keel grablines ) jangan biarkan membusuk ( rotted ).
- d. Tali pegang samping sekoci harus kuat dan terpelihara.
- e. Batang pegangan samping ( bilge grab rail ), selalu terpelihara.

- f. Penerangan persiapan penurunan sekoci, yakinkan bekerja dengan baik.
  - g. Plastik tempat air ( plastic water containers ) terpelihara dengan baik.
  - h. Penutup sekoci ( exposure cover ) jangan biarkan membusuk.
  - i. Layar/ tiang / laberang harus selalu diperiksa, jangan biarkan sobek.
  - j. Tempatkan pemadam api ( APAR ), pada tempatnya.
  - k. Bangku melintang pada sekoci harus selalu baik.
  - l. Tangki-tangki pengapung ( buoyancy tanks ) selalu terpelihara.
  - m. Selalu blow down ( keringkan ) cek drain plugs.
  - n. Baut-baut pengaman kait pengangkat ( lifting hook securing bolts ) pada bagian tegak lurus ( keelson ) harus selalu terpelihara.
  - o. Tali-taligantung/penahan ( tricing pendant ) dijamin mampu untuk pelepasan sekoci.
6. Perbaikan :
- a. Awak kapal harus proaktif untuk selalu, memeriksa dan memperbaiki setiap kerusakan-kerusakan yang terjadi terhadap alat-alat penolong ini.
  - b. Awak kapal juga harus proaktif untuk selalu melaporkan kepada shipowners tentang kerusakan, perbaikan dan permintaan suku cadang alat-alat terkait.
  - c. Buatlah selalu jurnal kegiatan perbaikan untuk dijadikan referensi pemeliharaan / perbaikan selanjutnya.

## 7. Pelatihan :

- a. Selalu melakukan latihan bersama, secara terencana, sistematis, untuk membiasakan, mengenal, mengoperasikan dan mengatur tempo. Nanti, pada kenyataannya, akan berpacu dengan waktu, agar bisa menyelamatkan jiwa manusia dilaut.
- b. Bermanfaat, bisa sekalian melakukan pemeriksaan gangguan kerusakan pada peralatan.
- c. Menimbulkan rasa percaya diri yang tinggi, untuk menghadapi situasi dan kondisi paling darurat on board.

Menurut Capt. ISTOPO ( 1977 : 73 ) tentang pemeliharaan sekoci penolong yaitu :

1. Satu mualim atau lebih harus langsung bertugas sehari-hari terhadap kesiapsiagaan yang mendadak dari sekoci penolong dan semua alat apung.
2. Bagian-bagian yang dapat bergerak atau berputar seperti halnya dewi-dewi, kalam-kalam serta blok-bloknya harus bebas dari karat dan tidak terhalang.
3. Bahan makanan serta air minum harus selalu berada didalam sekoci dan siap untuk dipergunakan.
4. Motor atau mesin dari sekoci penolong, harus dapat bekerja segera setelah sekoci turun ke air.
5. Tiap sekoci penolong harus paling sedikit sekali selama empat bulan diputar keluar kapal dan diturunkan ke air, dan diperiksa apakah ada kebocoran.

6. Didalam sekoci penolong tidak diperbolehkan untuk menyimpan barang-barang lain yang tidak termasuk dalam perlengkapan sekoci.

## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. LOKASI KEJADIAN**

MT. Athena adalah kapal dimana tempat penulis bekerja selama satu tahun milik perusahaan PT. PATRIA NUSASEGARA, yang mana kejadian kegagalan fungsi dewi dewi tersebut terjadi pada tanggal 20 juni 2020 di Tg. Uban.

#### **B. SITUASI DAN KONDISI**

Kapal MT. Athena merupakan salah satu jenis kapal yang di charter oleh PT. Pertamina Persero, adapun pekerjaan yaitu menyupplikan minyak berupa pertamax turbo dari Depot Transit Cilacap ke Tanjung Uban dan beberapa daerah di Indonesia.

Oleh karena itu penulis menitik beratkan pada perawatan alat alat keselamatan khususnya sekoci penolong, di karenakan ilmu dan pengalaman kerja dan perwira dalam melakukan perawatan terhadap sekoci berbeda – beda sedangkan sekoci di wajibkan dalam keadaan baik ini demi keselamatan awak kapal agar selalu siap dalam menghadapi situasi emergency khususnya abandon ship.

Dalam setiap pelayaran kapal di wajibkan dalam keadaan safety dimana alat keselamatan harus dalam keadaan siap di gunakan. Kesadaran Perwira di kapal untuk melakukan perawatan sekoci sangat berbeda hal ini di sebabkan karena kurangnya pengetahuan tatacara perawatan sekoci kapal.

Prosedur perawatan sekoci adalah sebagai berikut :

1. Pemeriksaan keseluruhan kondisi sekoci, baik bagian luar maupun bagian dalam.
2. Pemeriksaan terhadap alat-alat pengangkat (lifting gear)
3. Pemeriksaan dan pengetesan mesin sekoci
4. Pemeriksaan tangga embarkasi
5. Pemeriksaan terhadap tali paiter sekoci
6. Pemeriksaan terhadap pin-pin serta pemberian grease/gemuk
7. Pemeriksaan terhadap karatan-karatan yang ada dibagian dewi-dewi serta pin-pin sekoci tersebut.
8. Pemeriksaan terhadap peralatan yang ada didalam sekoci.

Tabel 4.1 Life Boat Inventori list MT. Athena

| NO | Article and description | Quantity      |       |       |       | unit | remarks |
|----|-------------------------|---------------|-------|-------|-------|------|---------|
|    |                         | Tot al in use | Cond. | Spare | Cond. |      |         |
| 1. | Rowing oar              | 2             | good  | -     | -     | Pc   |         |
| 2. | Rowlock                 | 2             | good  | -     | -     | Pc   |         |
| 3. | Plugs                   | 1             | good  | -     | -     | Pc   |         |
| 4. | Emergency Tiller        | 1             | good  | -     | -     | set  |         |
| 5. | Bilge manual pump       | 1             | good  | -     | -     | set  |         |
| 6. | Painters 40 M           | 2             | good  | -     | -     | Pc   |         |
| 7. | Bouyant rescue quoits   | 2             | good  | -     | -     | Pc   |         |

|     |                                   |     |      |   |   |     |                        |
|-----|-----------------------------------|-----|------|---|---|-----|------------------------|
| 8.  | Boat hook                         | 2   | good | - | - | Pc  |                        |
| 9.  | Bailer                            | 1   | good | - | - | Pc  |                        |
| 10. | Buckets                           | 2   | good | - | - | Pc  |                        |
| 11. | Survival manual                   | 1   | good | - | - | Pc  |                        |
| 12. | Table of life saving signal       | 1   | good | - | - | Pc  |                        |
| 13. | Hatchets                          | 2   | good | - | - | Pc  |                        |
| 14. | Compass in binnacle               | 1   | good | - | - | Pc  |                        |
| 15. | Dry chemical fire extinguisher    | 1   | good | - | - | Pc  | Next inspect: 30/11/21 |
| 16. | Sea anchor                        | 1   | good | - | - | Pc  |                        |
| 17. | Sufficient tools                  | 1   | good | - | - | Pc  |                        |
| 18. | Dipper                            | 1   | good | - | - | Pc  |                        |
| 19. | Food ration                       | 24  | good | - | - | Pc  | Expire: 31/07/21       |
| 20. | Drinking cup                      | 1   | good | - | - | Pc  |                        |
| 21. | Electric torch                    | 1   | good | - | - | Pc  |                        |
| 22. | Daylight signal mirror            | 1   | good | - | - | Pc  |                        |
| 23. | Whistle                           | 1   | good | - | - | Pc  |                        |
| 24. | First aid kit                     | 1   | good | - | - | set | Expire: 31/07/21       |
| 25. | Sea Sickness Bag                  | 23  | good | - | - | Pc  |                        |
| 26. | Anti sea sickness (8 pill/person) | 184 | good | - | - | Pc  |                        |
| 27. | Jack Knife with                   | 1   | good | - | - | Pc  | Expire:                |

|     |   |   |      |   |   |    |                     |
|-----|---|---|------|---|---|----|---------------------|
|     | lanyard                                 |   |      |   |   |    | 04/08/21            |
| 28. | Parachute Signal                        | 4 | good | - | - | Pc |                     |
| 29. | Bouyant smoke signals                   | 2 | good | - | - | Pc | Expire:<br>01/09/21 |
| 30. | Red hand flare                          | 6 | good | - | - | Pc | Expire:<br>01/09/21 |
| 31. | Radar reflector                         | 1 | good | - | - | Pc | Expire:<br>01/09/21 |
| 32. | Illustrated table of life saving signal | 1 | good | - | - | Pc |                     |
| 33. | Graduated drinking vessel               | 1 | good | - | - | Pc |                     |

Sumber: Life Boat Inventory List of MT. Athena (2021)

### C. TEMUAN

Metode penelitian yang di gunakan oleh penulis di dalam menyampaikan masalah adalah deskriptif kualitatif untuk menggambarkan dan menguraikan objek yang di teliti. Di sini adalah data yang di kumpulkan berupa kata – kata, gambar dan bukan angka – angka.

Laporan penelitian akan berisi kutipan – kutipan data untuk memberi gambaran penyajian laporan, data tersebut mungkin berasal dari naskah, wawancara, catatan lapangan, foto , dokumen pribadi, catatan atau memo, dan dokumen resmi lainnya. Jadi metode deskriptif adalah tulisan yang berisi pemaparan, uraian dan penjelasan tentang suatu objek sebagaimana adanya pada waktu tertentu dan tidak mengambil kesimpulan yang berlaku secara umum.

Adapun hal – hal yang penulis temui adalah Kegagalan fungsi grafiti dewi dewi pada sekoci penolong di kapal MT. Athena, adapun faktor faktor yang mempengaruhi hal tersebut adalah :

### **1. Faktor Manusia**

Adapun penyebab yang dapat menimbulkan terjadinya kegagalan fungsi dewi dewi tersebut yang di sebabkan oleh faktor manusia karena manusia mempunyai sifat – sifat antara lain :

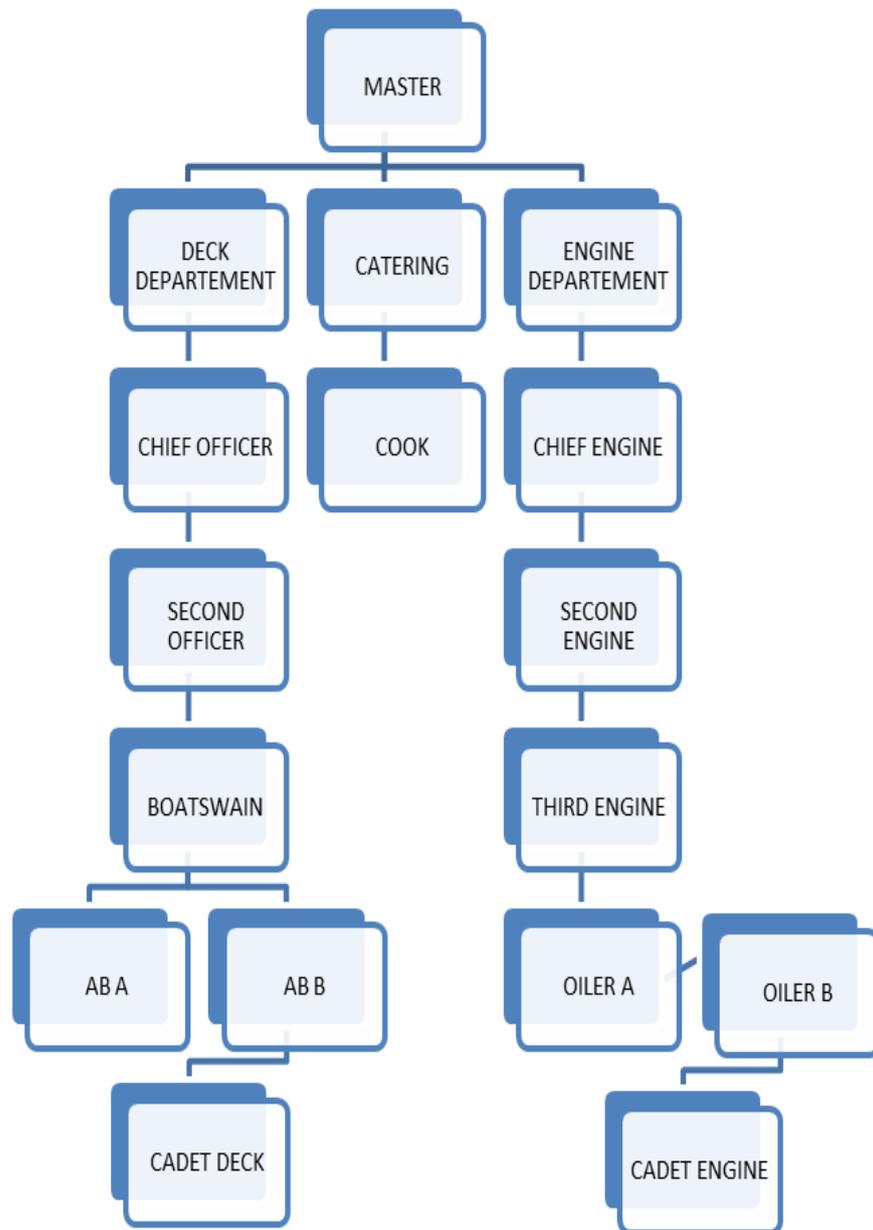
- a. Kurangnya pemeliharaan sekoci secara berkala, sehingga mengakibatkan bagian bagian sekoci tersebut berkarat dan tidak lagi berfungsi sebagai mana mestinya.
- b. Kurangnya kesadaran perwira yang bertanggung jawab untuk melakukan perawatan secara rutin sesuai dengan plaining maintenance system (PMS) yang ada di kapal.
- c. Tidak mampu / tidak bisa, yang bersangkutan belum mengetahui cara cara perawatan sekoci yang baik dan benar atau belum mampu atau kurang terampil sehingga melakukans suatu kesalahan yang berakibat fatal apabila sekoci tersebut akan digunakan.

### **2. Faktor Kapal**

Faktor yang dapat menunjang kesiapan menghadapi keadaan darurat selanjutnya yaitu alat-alat keselamatan di atas kapal. Alat-alat keselamatan di atas kapal kurang terawat sehinggah saat di butuhkan tidak dapat digunakan sebagaimana mestinya. Muallim 1 sebagai Safety Officer yang bertanggung jawab harus melakukan pengecekan dan perawatan secara rutin sesuai prosedur (melakukan tiap bulan). Pada saat dock sekoci tidak

di turunkan ke darat untuk di perbaiki dan wrenya tidak di perbaharui sesuai jadwal. Elektrik motor tidak di service/repair atau di ganti ketika rusak.

### **STRUKTUR ORGANISASI MT. ATHENA**



#### D. URUTAN KEJADIAN

Setiap pelaksanaan latihan keadaan darurat meninggalkan kapal, sekoci ini selalu digunakan, namun karena satu dan lain hal tidak setiap saat akan digunakan sekoci ini dalam keadaan siap pakai seperti yang diinginkan.

Fungsi utama dari sekoci penolong adalah sebagai alat untuk meninggalkan kapal pada saat keadaan darurat yang dapat menampung seluruh anak buah kapal. Selain itu sekoci penolong juga selalu digunakan pada saat pelaksanaan latihan meninggalkan kapal. Namun pada saat pelaksanaannya sering tidak sesuai dengan yang diinginkan, seperti hasil pengamatan penulis selama bekerja di kapal MT.Athena.

Permasalahan yang penulis temukan sebagai berikut :

- a. Pada bulan 20 juni 2020 kapal sedang berlabuh jangkar di pelabuhan TG. Uban (Kep.Riau), Nakhoda memutuskan untuk melakukan Boat drill (latihan sekoci). Pada latihan tersebut terdiri dari dua regu, regu pertama berada pada posisi sekoci sebelah kiri dan regu ke dua berada pada sekoci sebelah kanan. Pada saat kedua regu telah berhasil menurunkan sekoci masing–masing sampai ke garis air dan mesin sekoci akan dinyalakan namun terlebih dahulu hook ( ganco ) pada sekoci harus dilepas, pada sekoci sebelah kiri semua berjalan dengan lancar hook dapat dilepas, mesin sekoci dinyalakan dan sekoci dijalankan mengitari badan kapal sebanyak satu kali lalu sekoci diikat kembali dan siap untuk di angkat (*hiew up*) kembali sampai posisi semula. Namun tidak demikian dengan sekoci sebelah kanan, setelah lasingan sekoci telah dibuka dan wire telah di area dewi dewi dan sekoci tidak bergerak sama sekali. Setelah diadakan

pemeriksaan ternyata pada wire sudah kaku dan lengan dewi dewi telah di penuh karat yang menyebabkan alat ini tidak bekerja dengan baik.

- b. Pada bulan 1 september 2020 kapal melakukan pelayaran dari Tanjung Uban menuju Cilacap, ketika memasuki perairan Samudra Hindia, kapal mengalami oleng yang cukup kuat, karena memang daerah ini mempunyai alun yang sangat besar. Pada saat sedang melakukan jaga laut di anjungan jam 20.00–24.00 terdengar suara benturan–benturan didaerah sekoci pada lambung sebelah kanan, setelah diadakan pemeriksaan oleh juru mudi jaga ternyata grip wire sekoci sebelah kanan sudah putus sehingga sekoci mengayun dan membentur dengan bantalannya, malam itu juga anak buah kapal segera dikerahkan untuk secepatnya membuat ikatan darurat pada sekoci.

Data–data tersebut dapat disimpulkan bahwa ketidaksiapan sekoci penolong pada saat dibutuhkan disebabkan karena kerusakan pada peralatan pendukung sekoci penolong tersebut sehingga kondisi sekoci tidak selalu dalam keadaan siap pakai. Kondisi sekoci penolong yang prima akan sangat ditentukan oleh bagaimana cara perawatannya. Semakin baik perawatan yang dilakukan terhadap sekoci penolong tersebut maka akan semakin prima pula pengoperasian sekoci penolong tersebut. Perawatan yang baik adalah perawatan yang sesuai dengan prosedur perawatan, prosedur ini dilakukan secara terencana dan terjadwal, artinya perawatan yang dilakukan harus dalam interval waktu yang teratur.

Dengan kejadian kejadian tersebut untuk menanggulangi hal ini dilakukan penggantian wire sekoci yang telah kaku dengan wire baru, juga mengetok dan membersihkan dewi dewi dari karat serta memberikan grease pada pin di

dewi dewi sekoci. Adapun muallim 3 yang bertanggung jawab terhadap sekoci diberikan arahan dan pemahaman agar merawat sekoci tersebut dengan benar secara sesuai jadwal.

Adapun upaya upaya yang dilakukan untuk mengantisipasi agar kejadian tersebut tidak terulang lagi adalah :

- Melakukan perawatan dewi dewi dan sekoci secara berkala
- Membuat jadwal pemeriksaan sekoci secara rutin.
- Melakukan pengetesan dewi dewi skoci secara rutin.

## **BAB IV**

### **PENUTUP**

Berdasarkan penelitian yang penulis lakukan di MT. Athena mengenai perawatan sikoci, penulis memperoleh suatu kesimpulan dalam kegiatan perawatan sekoci sebagai berikut :

#### **A. Simpulan**

Berdasarkan uraian dan pembahasan masalah dalam penelitian ini, maka penulis dapat menarik kesimpulan sesuai dengan kondisi yang terjadi di kapal MT. Athena mengenai kegagalan fungsi grafiti dewi dewi pada sekoci penolong di kapal MT. Athena di sebabkan karena kurangnya perawatan alat keselamatan jiwa jenis sekoci sebagai penyebab kegagalan fungsi grafiti pada dewi dewi sekoci MT. Athena

## **B. Saran - saran**

Berdasarkan hasil penelitian yang telah di dapat, penulis memberikan saran yang mungkin dapat berguna dalam perawatan sekoci yaitu :

1. Disarankan kepada muallim 3 agar perawatan sekoci di lakukan sesuai dengan prosedur yang telah telah di jadwalkan di planning maintenance system (PMS)
2. Disarankan kepada muallim 3 jika membutuhkan tenaga extra dalam melakukan perawatan dewi dewi sekoci harap melapor ke muallim 1 agar dapat mengerahkan Bosun dan AB untuk membantu.

## DAFTAR PUSTAKA

Adonis Radjab (2010). <http://www.indonesianship.com/beritaisi.php?ID=1186>.

Departement of Navy Military Sea Transportation Service Washington D.C, (1954). *Lifeboat Training Guide Comst Intruction*.

Eko Winn (2011). *Perawatan Terencana (online)*. (<http://ekowinn.blogspot.com/2011/07/perawatan-terencana-planned-maintenance.html>).

Habibie, B.J. (1998). *Manajemen Perawatan dan Perbaikan*. Jakarta.

Istopo, (1977:73). *Pemeliharaan Sekoci Penolong*. Jakarta

Jusak, J.H. (2007:1). *Perawatan dan Perbaikan Permesinan Kapal*.

Risman Yaman (2011). *Sekoci (online)*. (<http://arpal-marinesurveyry.blogspot.com/p/lifeboat-inspection.html>).

Wright, C.H, (1977:64). *Survival at Sea the Lifeboat and Liferaft*.

Sofyan (1987: 90). Perawatan korektif (corrective maintenance)

## RIWAYAT HIDUP



MUHAMMAD TAUFIK, lahir pada tanggal 27 Juli 1986 di Parepare Provinsi Sulawesi Selatan. Anak ke-empat dari lima bersaudara, pasangan dari Adam Wahid dan Lihayati.

Penulis memasuki jenjang pendidikan sekolah dasar di Sekolah Dasar Negeri 71 inpres Parepare pada tahun 1993 sampai tahun 1999. Penulis melanjutkan pendidikan di Sekolah Menengah Pertama Negeri 2 Parepare pada tahun 1999 sampai tahun 2002. Kemudian penulis melanjutkan pendidikannya di Sekolah Menengah Atas Maha Putera Makassar pada tahun 2003 sampai tahun 2006. Setelah menyelesaikan pendidikan di Sekolah Menengah Atas, penulis melanjutkan pendidikan di Akademi Maritime Indonesia Akademi Ilmu Pelayaran Indonesia (AMI AIPI) Makassar pada tahun 2006 - 2010 dengan mengambil jurusan Nautika

Setelah menamatkan pendidikan di AMI AIPI Makassar, penulis bekerja di kapal milik perusahaan Masindra Shipping Sdn Bhd. Malaysia. Kemudian penulis bekerja di perusahaan PT. PATRIA NUSA SEGARA, Indonesia, Penulis mengawaki kapal MT. Marlin 8 selama 2 kali kontrak selama 2 tahun. Setelah itu penulis melanjutkan pendidikan Pasis DP ANT II di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar di tahun 2015. Setelah lulus Penulis kembali bekerja di perusahaan semula di kapal MT. Arcadia, selama 2 tahun 2 bulan, kemudian di MT. Athena selama 11 Bulan. Setelah itu penulis melanjutkan pendidikan Pasis DP ANT I di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar di Tahun 2020.