

**OPTIMALISASI PEMELIHARAAN LIFEBOAT GUNA
KESELAMATAN JIWA PADA MV. LEAH**



FUAD THANTOWIE NOURRISMAN

19.41.138

NAUTIKA

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2024**

**OPTIMALISASI PEMELIHARAAN LIFEBOAT GUNA
KESELAMATAN JIWA PADA MV. LEAH**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Prodi Nautika

Disusun dan diajukan oleh

FUAD THANTOWIE NOURRISMAN

NIT: 19.41.138

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2024**

SKRIPSI

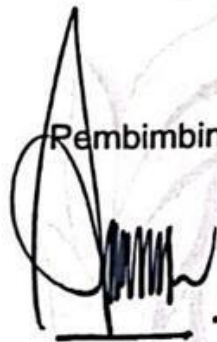
**OPTIMALISASI PEMELIHARAAN LIFE BOAT
GUNA KESELAMATAN JIWA PADA MV. LEAH**

Disusun dan Diajukan oleh:

FUAD THANTOWIE NOURRISMAN

NIT. 19.41.138

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian
Skripsi Pada tanggal, 24 Januari 2024



Rembimbing I

Capt. Rachmat Tiahianto, M.M., M.Mar.
NIP. 196603111998091001

Menyetujui,

Pembimbing II



Agriani Pongkessu, S.Si., M.Pd.
NIDN. 0929088701

Mengetahui:

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



Capt. Irfan Faozun, M.M.
NIP. 19730908 200812 1 001

Ketua Program Studi Nautika



Rosnan, M.A.P.
NIP. 19750520 200502 2 001

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Fuad Thantowie Nourrisman
NIT : 19.41.138
Program Studi : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

**“OPTIMALISASI PEMELIHARAAN LIFEBOAT GUNA
KESELAMATAN JIWA PADA MV. LEAH”.**

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, 24 Januari 2024



FUAD THANTOWIE NOURRISMAN

NIT. 19.41.138

PRAKATA

Puji syukur penulis panjatkan atas kehadiran Allah SWT. Atas berkat rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas skripsi dengan judul **“OPTIMALISASI PEMELIHARAAN LIFEBOAT GUNA KESELAMATAN JIWA PADA MV. LEAH”**.

Tugas ini merupakan salah satu persyaratan bagi penulis dalam menyelesaikan program studi Diploma IV Pelayaran di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Penulisan skripsi ini dapat terselesaikan karena adanya bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dengan ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Capt. Rudi Susanto, M.Pd selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt. Irfan Faozun M.M. selaku Pembantu Direktur I
3. Ibu Capt. Oktavera Sulistiana, M.T., M.Mar selaku Pembantu Direktur III.
4. Ibu Rosnani, M.A.P. selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
5. Bapak Capt. Rachmat Tjahyanto, M.M., M.Mar. selaku Pembimbing I.
6. Ibu Agriani Pongkessu, S.Si., M.Pd. selaku Pembimbing II.
7. Seluruh Dosen, Pembina, Pengasuh, dan Pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
8. PT. TENAGA BARU NUANSA PERSADA yang telah memberikan kesempatan berharga kepada penulis untuk melaksanakan praktek laut di MV. LEAH
9. Nakhoda beserta seluruh kru MV. LEAH yang telah banyak memberikan pengalaman berharga selama penulis melaksanakan praktek laut.

10. Kepada ayahanda tercinta H. Suparman S. Sos. Dan Ibunda Hj. Rini Iswari S. Sos.,M.M beserta saudara saya atas segala doa, Kasih sayang, motivasi serta dukungan moral dan materil yang telah diberikan selama ini.
11. Kepada senior, junior, dan rekan taruna/i Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar khususnya angkatan XL atas kebersamaan dan dukungannya selama ini.

Penulisan skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan karena keterbatasan pengetahuan dan pengalaman penulis. Untuk itu, kritik dan saran yang konstruktif dari berbagai pihak tetap penulis harapkan. Akhirnya, semoga tulisan ini dapat bermanfaat yang sebesar-besarnya bagi pembaca.

Makassar, 24 Januari 2024



FUAD THANTOWIE NOURRISMAN

NIT. 19.41.138

ABSTRAK

FUAD THANTOWIE NOURRISMAN. *Optimalisasi Pemeliharaan Life Boat Guna Keselamatan Jiwa Pada MV. LEAH.* (Dibimbing oleh Rachmat Tjahyanto dan Agriani Pongkessu).

Tujuan penulis dalam melakukan penelitian ini agar dapat mengetahui pengaruh Optimalisasi Pemeliharaan Life Boat Guna Keselamatan Jiwa. Dan adapun tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah perawatan life boat di atas kapal sudah sesuai dengan prosedur yang ada.

Penelitian ini dilaksanakan dikapal MV. LEAH pada tanggal 25 Oktober 2021 s/d 30 Oktober 2022 dengan menggunakan metode kualitatif. Analisis data yang digunakan adalah analisis kualitatif terhadap data primer yang diperoleh langsung dari wawancara, observasi, dokumentasi, persepsi dan pertemuan untuk mengetahui optimalisasi perawatan pada lifeboat di MV. LEAH. Sampel dalam 2 kategori, antara lain yaitu 3 perwira 2 juru mudi.

Hasil dari penelitian ini adalah masih kurangnya perhatian awak kapal akan pentingnya pelaksanaan prosedur perawatan terhadap lifeboat diatas kapal dan juga kurangnya pemahaman abk terhadap drill mengenai tugas dan tanggung jawab pada saat keadaan darurat. Sehingga ini dapat berdampak pada kesiapan keseluruhan abk dan dari bagian lifeboat itu sendiri, kurangnya perawatan akan membuat lifeboat rusak dan lifeboat bisa saja tidak dapat digunakan saat keadaan darurat terjadi.

Kata Kunci: Perawatan, Lifeboat, Keselamatan, Prosedur.

ABSTRACT

FUAD THANTOWIE NOURRISMAN, *Optimizing Lifeboat Maintenance for Life Safety on MV. LEAH.* (Supervised by Rachmat Tjahyanto and Agriani Pongkessu).

The purpose of the author in conducting this research is to determine the effect of optimizing lifeboat maintenance for the safety of lives. The objectives of this study were also to ascertain whether the maintenance of lifeboat on the ship had adhered to the existing procedures.

This research was conducted on the MV. LEAH from October 25, 2021, to October 30, 2022, using a qualitative method. The data analysis employed was qualitative analysis of primary data obtained directly from interviews, observations, documentation, perceptions, and meetings to determine the optimization of maintenance on the lifeboat of MV. LEAH. The sample consisted of 2 categories, namely 3 officers and 2 helmsmen.

The result of this research was the lack of attention by the ship's crew to the importance of implementing maintenance procedures for lifeboats on board, and the crews insufficient understanding of drills regarding tasks and responsibilities during emergencies. As a result, this can impact the overall readiness of the crew and the lifeboat itself. Insufficient maintenance may lead to damage, rendering the lifeboat unusable during emergencies.

Keywords: Maintenance, Lifeboat, Safety, Procedure.



DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGANTAR	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	iv
PRAKATA	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian Kapal dan <i>Lifeboats</i>	7
B. Dasar Peraturan Keselamatan di Laut	10
C. Macam – Macam <i>Lifeboats</i>	12
D. Alat – Alat Keselamatan Jiwa dan Perawatannya	14
E. Prosedur Perawatan <i>Lifeboats</i>	17
F. Keselamatan Pelayaran	21
G. Kerangka Pikir	23
H. Hipotesis	23

BAB III METODE PENELITIAN

A. Waktu dan Tempat Penelitian	24
B. Metode Pengumpulan Data	24
C. Definisi Operasional	25
D. Populasi dan Sampel	26
E. Jenis dan Sumber Data	27
F. Metode Analisis	28

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian	29
B. Pembahasan	33

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan	44
B. Saran	45

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

RIWAYAT HIDUP

DAFTAR TABEL

Nomor		Halaman
1.	Tabel 4.1: Catatan Perawatan dan Pemeriksaan <i>Lifeboat</i>	32
2.	Tabel 4.2: Jadwal Perawatan <i>Lifeboat</i>	34
3.	Tabel 4.3: Life saving appliance Maintenance Record	39
4.	Tabel 4.4: Daftar Perlengkapan Lifeboat MV. LEAH	41

DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
1. Gambar 4.1: MV. LEAH	29
2. Gambar 4.2: Penurunan <i>Lifeboat</i> di MV. LEAH	33

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kapal adalah kendaraan yang digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang di laut, sungai, dan sebagainya. Dalam bahasa Inggris, istilah "ship" digunakan untuk kapal yang lebih besar, sedangkan "boat" untuk kapal yang lebih kecil. Penggunaan kapal oleh manusia sudah berlangsung selama berabad-abad, dimulai dari penemuan perahu. Pada awalnya, manusia menggunakan perahuperahu kecil seperti kano, rakit, atau perahu. Seiring dengan meningkatnya kebutuhan akan kapasitas angkut yang lebih besar, manusia mulai membuat kapal yang lebih besar.

Pada masa lalu, pembuatan kapal menggunakan bahan-bahan seperti kayu, bambu, atau batang papyrus, seperti yang digunakan oleh bangsa Mesir kuno. Seiring perkembangan, digunakan bahan logam seperti besi atau baja untuk kapal yang lebih kuat. Penggerak kapal juga mengalami evolusi, dimulai dari dayung, kemudian memanfaatkan angin dengan bantuan layar, serta penggunaan mesin uap setelah Revolusi Industri. Saat ini, kapal dapat didorong menggunakan mesin diesel dan bahkan tenaga nuklir. Evolusi ini mencerminkan perjalanan panjang dalam pengembangan dan peningkatan kapal sebagai sarana transportasi di perairan.

Selama berabad-abad, kapal telah menjadi sarana utama untuk mengangkut penumpang dan barang. Namun, pada awal abad ke-20, penemuan pesawat terbang memberikan alternatif pengangkutan yang lebih cepat dan efisien, menimbulkan persaingan berat bagi industri kapal.

Meskipun pesawat terbang telah mengubah lanskap transportasi, kapal masih tetap menjadi elemen penting dalam logistik global.

Seperti yang kita ketahui, kapal laut berfungsi sebagai alat transportasi yang memiliki tujuan untuk memuat, mengangkut, dan membawa muatan serta penumpang dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan dengan aman, cepat, dan tepat. Kapal laut memiliki peran penting dalam perdagangan dunia, sehingga kesiapan para navigator (perwira pelayaran niaga) dan kru kapal menjadi tantangan yang harus dihadapi.

Dalam operasionalnya, bisnis pelayaran tidak terlepas dari risiko. Salah satu risiko yang sering terjadi adalah kecelakaan kapal, baik yang disebabkan oleh faktor eksternal seperti cuaca buruk dan gelombang tinggi, maupun faktor internal seperti kebakaran yang dapat menyebabkan tenggelamnya kapal. Kecelakaan laut dapat berakibat fatal dengan menimbulkan banyak korban jiwa. Salah satu penyebab utama kecelakaan adalah efisiensi alat keselamatan yang kurang, disebabkan oleh kurangnya perawatan dan kemampuan anak buah kapal dalam merawat serta mengoperasikan alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal.

Latihan sekoci penolong dalam proses penyelamatan di laut adalah bagian dari pengetahuan praktis pelaut yang berkaitan dengan cara menyelamatkan diri dan orang lain dalam keadaan darurat di laut, seperti saat mengalami tabrakan, kebakaran, kandas, bocor, dan sebagainya.

Memahami pentingnya alat keselamatan di atas kapal, seluruh kru kapal diwajibkan memiliki pengetahuan tentang pengoperasian alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal. Keterampilan, pengetahuan, dan tanggung jawab dari seluruh kru kapal menjadi sangat penting untuk meminimalkan risiko yang tinggi, terutama bagi pelaut yang telah memperoleh sertifikat BST (Basic Safety Training).

Berdasarkan hal tersebut, setiap kru kapal yang terlibat diwajibkan menjalankan tugasnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Dalam kondisi seperti ini, para anak buah kapal tidak akan mengalami kesulitan dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan atau memberikan pertolongan di atas kapal, sehingga keamanan yang mutlak diperlukan dalam pelayaran dapat tercapai.

Dalam pasal 1 ayat (34) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dijelaskan bahwa keselamatan kapal adalah kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi bangunan, permesinan, dan listrik, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

Dalam upaya mencapai kemampuan manusia yang terampil dan dapat menghadapi keadaan darurat, pihak yang berwenang perlu meningkatkan dan membina sumber daya manusia yang unggul dan siap menghadapi situasi tersebut. Dengan demikian, awak kapal dapat melakukan perawatan alat keselamatan sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan. Seiring dengan perkembangan teknologi yang pesat dalam dunia kemaritiman, khususnya dalam bidang pelayaran dan perkapalan, terjadi banyak pembaruan dan perubahan pada alat keselamatan, seperti halnya lifeboats.

Lifeboats merupakan salah satu alat keselamatan di atas kapal. Alat penolong ini berupa perahu yang pada umumnya memiliki motor penggerak dan berkapasitas angkut lebih banyak dibandingkan dengan alat penolong lainnya. Kemajuan teknologi, khususnya dalam dunia perkapalan, mengakibatkan banyak perubahan pada perlengkapan atau peralatan kapal, termasuk lifeboat.

Lifeboat tidak lagi terbuat dari kayu atau logam yang cukup berat dan memerlukan perawatan khusus. Pada zaman sekarang, lifeboat terbuat dari bahan-bahan sintetis seperti fiberglass atau bahan lainnya

yang kuat, ringan, dan tahan terhadap cuaca. Meskipun demikian, lifeboat tetap memerlukan perawatan karena banyak bagian yang membutuhkan perhatian, didukung oleh manajemen kerja yang baik.

Keberhasilan dalam menanggulangi kecelakaan di atas kapal seringkali dipengaruhi oleh pengetahuan dalam penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal dan kondisi dari alat-alat keselamatan itu sendiri yang harus terawat dengan baik sehingga dapat digunakan saat dibutuhkan. Perawatan lifeboat merupakan hal umum dan biasa bagi para awak kapal. Namun, seringkali perawatan ini dianggap remeh dan terabaikan. Merawat lifeboat bukan hanya rutinitas pekerjaan seorang awak kapal, tetapi juga membutuhkan perhatian dan kepedulian yang tinggi. Contohnya, pada saat kapal berlabuh di pelabuhan muat Port Waalhaven, Belanda, pada bulan April 2022, saat dilakukan pemeriksaan oleh Port State Control (PSC), lifeboat akan diperiksa, namun satu hari sebelum pemeriksaan, dalam drill yang dilakukan oleh kru kapal, ditemukan bahwa mesin winch hidrolik tidak dapat berfungsi sehingga lifeboat tidak dapat beroperasi.

Ketika terjadi keadaan darurat, keterampilan dan pengetahuan kru atau anak buah kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan di atas kapal sangat menentukan keselamatan seluruh kru atau anak buah kapal itu sendiri. Latihan sekoci penolong dalam penyelamatan jiwa dalam keadaan darurat menjadi hal yang krusial. Pada saat latihan, sebagian besar kru atau anak buah kapal mungkin belum mengetahui cara pengoperasian sekoci penolong dan juga belum mengetahui posisi masing-masing saat terjadinya keadaan darurat sesuai dengan prosedur.

Berdasarkan pada SOLAS 1974 pada bab III, seharusnya lifeboat dapat diturunkan dalam waktu 3 – 5 menit dengan harapan pengetahuan dan keterampilan kru atau anak buah kapal memadai. Namun, pada kenyataannya, sekoci penolong dapat diturunkan setelah memerlukan waktu 7 – 8 menit. Hal ini menunjukkan kurangnya

kesiapan dalam pengoperasian alat lifeboat serta perawatannya yang belum optimal di MV. LEAH.

Berdasarkan uraian dari latar belakang di atas maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan mengangkat judul skripsi

“OPTIMALISASI PEMELIHARAAN *LIFEBOAT* GUNA KESELAMATAN JIWA PADA MV. LEAH”. Berdasarkan uraian di atas, penulis ingin menyampaikan gambaran dan masukan kepada awak kapal serta penyedia transportasi laut mengenai pentingnya perawatan alat keselamatan di atas kapal, khususnya pada lifeboat. Perawatan yang dilakukan seharusnya sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan untuk memastikan kesiapan dan fungsionalitas alat keselamatan tersebut dalam situasi darurat.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang ada, maka penulis merumuskan masalah yaitu:

Bagaimana mengoptimalkan perawatan *lifeboat* sesuai dengan prosedur yang ada guna keselamatan jiwa di kapal MV. LEAH.

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah untuk mengoptimalkan perawatan *lifeboat* di atas kapal sesuai prosedur guna untuk keselamatan jiwa di kapal MV. LEAH.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat teoritis

Perawatan optimal lifeboat sangat penting untuk menjaga keselamatan di laut. Ini bukan hanya kewajiban teknis, tetapi juga upaya konkret untuk melindungi jiwa di laut. Kesadaran akan pentingnya menjaga kesiapan dan kualitas lifeboat melalui perawatan yang teratur dapat meningkatkan keselamatan awak kapal dan penumpang.

2. Manfaat praktis

Penerapan perawatan alat keselamatan sesuai prosedur, terutama bagi Mualim III, sangat penting. Ini menjadi modal utama dalam menjalankan tanggung jawab keselamatan di kapal. Pengetahuan dan praktik perawatan yang baik menjadi sumber daya berharga untuk memastikan kesiapan alat keselamatan, memberikan gambaran bahwa hal ini merupakan landasan yang esensial dalam menjaga keselamatan di laut.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Kapal dan *Lifeboats*

Kapal adalah alat transportasi laut yang digunakan untuk membawa penumpang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan tenaga penggerak berupa tenaga mekanik, mesin, atau tunda, dengan tujuan agar proses tersebut dapat dilakukan secara selamat, tepat, cepat, dan aman.

Menurut peraturan pemerintah nomor 82 tahun 1999, kapal didefinisikan sebagai kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga mesin, atau tunda, termasuk kendaraan berdaya dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang berpindah-pindah (Suranto, 2004:7).

"Kapal adalah setiap alat apung dengan bentuk dan jenis apapun, sedangkan kapal laut adalah kapal yang memenuhi persyaratan berlayar di laut untuk keperluan angkutan laut atau yang diperuntukkan untuk itu" (Giunto, 2000:65).

"Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah" (Giunto, 2000).
Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (2008).

1. Perlengkapan dalam Kapal

Perlengkapan berupa alat-alat tertentu adalah salah satu bagian penting yang ada dalam kapal. Komponen ini dimiliki oleh setiap kapal untuk mendukung pelayaran. Alat atau perlengkapan kapal dapat dibagi menjadi empat jenis, yaitu:

- a. Alat Navigasi: Seperangkat alat yang berguna untuk menunjukkan arah kapal selama berlayar.
- b. Alat Penolong: Alat yang berfungsi sebagai pelindung para penumpang kapal.
- c. Alat Pemadam Kebakaran: Alat yang berguna untuk menjamin keamanan kapal selama berlayar.
- d. Perlengkapan Umum Lainnya: Perlengkapan lain yang dimaksud di sini meliputi alat berlabuh jangkar, sarana tambat labuh, dan sejumlah alat untuk memudahkan pengangkatan beban.

2. Jenis-Jenis Kapal

Berbicara tentang perkembangan teknologi kapal laut, sebenarnya kapal laut seperti apa saja yang pernah dibuat? Untuk menjawab rasa penasaran tersebut, berikut ini jenis-jenis kapal laut yang perlu Anda ketahui.

- a. Kapal Tanker adalah salah satu jenis kapal yang digunakan untuk mengangkut minyak. Adapun jenis kapal tanker utama yang biasa dimanfaatkan adalah kapal tanker minyak, tanker LNG, dan tanker kimia.
- b. Kapal Pesiar adalah kapal yang sering digunakan dalam tujuan wisata. Kapal ini dilengkapi dengan perlengkapan yang membuat penumpang nyaman menikmati pemandangan laut. Jenis kapal ini bisa saja dilengkapi penginapan seperti hotel berbintang. Hal ini karena waktu berlayarnya biasanya cukup lama.

- c. Kapal Container adalah jenis kapal yang berguna untuk mengangkut peti. Peti kemas yang biasanya diangkut dengan kapal container adalah peti berukuran standar.
- d. Kapal Barang ini adalah jenis kapal yang digunakan untuk mengangkut berbagai jenis barang. Jenis barangnya sendiri merupakan barang-barang perdagangan internasional. Kapal barang bergerak dari pelabuhan satu ke pelabuhan lain setiap jangka waktu tertentu.
- e. Kapal Ferry merupakan jenis kapal yang bisa mengangkut kendaraan berjalan. Kapal ferry biasa disebut juga kapal rolro. Jenis kapal ini memiliki pintu rampa yang memudahkan mobilitas kendaraan yang akan diangkut ke dalam kapal.

Penjelasan mengenai lifeboat adalah alat keselamatan yang terdapat di atas kapal dan berfungsi untuk meninggalkan kapal dalam situasi darurat ketika tidak memungkinkan untuk tetap berada di atas kapal.

Lifeboat atau rakit penyelamat merupakan perahu kecil, baik yang kaku maupun yang dapat dipompa udara, yang dihadirkan sebagai sarana evakuasi darurat ketika terjadi bencana di atas kapal. Penggunaan lifeboat di kapal komersial yang lebih besar diwajibkan melalui ketentuan hukum. Rakit penyelamat juga dapat digunakan sebagai alternatif. Dalam konteks militer, lifeboat bisa memiliki fungsi ganda sebagai whaleboat, kolek, atau perahu pertunjukan. Pada kapal pesiar, tender sering kali berfungsi ganda sebagai lifeboat. Para pelaut rekreasi biasanya membawa rakit pelampung yang dapat dipompa udara, meskipun beberapa lebih memilih lifeboat kecil yang proaktif, yang memiliki kemampuan tenggelam yang lebih rendah dan dapat berlayar ke lokasi yang lebih aman. (Sumber: Wikipedia, tahun 2020)

B. Dasar Peraturan Keselamatan di Laut

1. Keselamatan di Laut

Sebagai pedoman umum, kapal tempat para pelaut bekerja dianggap sebagai alat atau tempat yang paling aman untuk berlindung selama pelayaran di laut. Oleh karena itu, para pelaut diwajibkan untuk selalu mempertahankan tinggal di atas kapal dalam keadaan darurat, tidak peduli seberapa parahnya situasi. Meskipun demikian, dalam batas tertentu, kapal tidak dapat lagi dianggap sebagai tempat perlindungan dan tidak lagi dianggap sebagai tempat tinggal. Satu-satunya tindakan yang dapat dilakukan untuk menyelamatkan nyawa di laut agar tetap dapat bertahan hidup saat terjadi musibah adalah dengan cara meninggalkan kapal (Abandon Ship).

Menurut prosedur meninggalkan kapal tersebut, setiap individu di dalamnya harus terlibat dan memiliki pengetahuan serta pemahaman yang tinggi mengenai penyelamatan di laut. Setiap individu yang terlibat dalam penyelamatan diri di laut harus menyadari bahwa keselamatan hidupnya sangat bergantung pada bantuan orang lain. Sebagai contoh, jika seseorang terlibat dalam operasi penyelamatan dan harus melompat ke laut untuk kemudian naik ke sekoci atau rakit penyelamat, ada langkah-langkah yang harus diikuti. Pertama, orang tersebut harus dapat melaksanakan lompatan ke laut dengan benar. Kedua, dia harus mampu mencapai dan naik ke sekoci, dengan bantuan dari orang lain yang wajib membantunya untuk naik ke sekoci. Jika gagal naik ke atas sekoci atau rakit penyelamat, kemungkinan besar dia tidak akan dapat bertahan hidup di laut. Kemungkinan lain yang lebih fatal adalah jika dia salah dalam melaksanakan prosedur naik ke sekoci atau rakit penyelamat, yang dapat membahayakan nyawa banyak orang.

2. Peraturan Perundang Tentang Keselamatan

Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS) 1974, pada Bab II, membahas persyaratan minimal yang harus dimiliki oleh kapal-kapal, termasuk kapal barang dan kapal penumpang. Pada SOLAS regulasi II-2/10 paragraf 2, 3, 4, dan 5 Bab II, dinyatakan bahwa semua kapal harus:

- a) Memiliki personel yang terlatih dalam jumlah yang cukup untuk melayani alat-alat keselamatan dan membantu orang-orang yang tidak terlatih.
- b) Memiliki beberapa perwira atau personel yang memiliki sertifikat yang mampu mengoperasikan, menurunkan alat-alat penolong, dan perlengkapan untuk kegiatan meninggalkan kapal (Abandon Ship) sampai semua orang dievakuasi.
- c) Setidaknya ada seorang perwira atau orang yang memiliki kualifikasi setara yang memimpin penurunan dan pengoperasian suatu penolong. Dia harus memiliki daftar nama orang yang masuk pada alat penolong yang menjadi tanggung jawabnya dan memastikan bahwa setiap anggota memahami tugasnya masing-masing.

Dari semua pembahasan di atas, dapat ditarik kesimpulan bahwa:

- 1) Setiap individu harus memahami dan menyadari pentingnya keselamatan di laut, baik untuk diri sendiri maupun orang lain.
- 2) Setiap individu harus memahami peraturan perundangundangan yang berkaitan dengan keselamatan jiwa di laut, baik peraturan internasional maupun nasional.
- 3) Setiap individu yang terkait atau terlibat dalam penyelamatan jiwa di laut harus memahami prinsip-prinsip dasar penyelamatan di laut dengan benar.

- 4) Setiap anak buah kapal dan penumpang harus memahami prosedur meninggalkan kapal secara benar.

C. Macam – Macam *Lifeboats*

Sesuai Bab III SOLAS 2009, *Lifeboats* penolong yang diizinkan ada beberapa jenis yaitu:

1. *Lifeboats* terbuka (*Open Lifeboat*)
2. *Lifeboats* tertutup sebagian (*Partially Enclosed*)
3. *Lifeboats* tertutup sebagian otomatis (*self righting partially enclosed*).
4. *Lifeboats* tertutup (*Totally enclosed*)
5. *Lifeboats* dengan system udara otomatis (*Self contained air support system*).
6. *Lifeboats* dengan pelindung tahan air (*Fire protected*).

Adapun jenis-jenis sekoci penolong yang utama diantaranya adalah sebagai berikut:

1. *Lifeboats* Tertutup (*Fully enclosed lifeboat*): Digunakan pada sebagian besar kapal tanker dan kontainer. Sekoci tertutup merupakan jenis sekoci paling umum digunakan di kapal, karena mampu melindungi kru dari air laut yang masuk, angin kencang, dan cuaca buruk. Kelebihan lainnya adalah sekoci jenis ini dapat kembali berdiri atau kembali ke posisi semula jika terguling oleh gelombang.
2. *Lifeboats* Terbuka (*Semi enclosed lifeboat* atau *open lifeboat*): Seperti namanya, sekoci terbuka tidak memiliki atap dan biasanya didorong secara manual dengan menggunakan tangan. Sistem propulsi berupa mesin bakar juga dapat digunakan. Meskipun sekoci terbuka semakin jarang digunakan sekarang karena standar keselamatan yang ketat, namun kadang-kadang masih ditemukan di kapal-kapal yang lebih tua.

3. Lifeboats Luncur (Free-fall lifeboat): Sekoci jatuh bebas serupa dengan sekoci tertutup, namun proses peluncurannya berbeda. Mereka dirancang secara aerodinamis, sehingga dapat meluncur ke air tanpa merusak badan sekoci saat diluncurkan dari kapal. Sekoci ini umumnya terletak di bagian belakang kapal, menyediakan area yang jelas untuk peluncuran bebas. Biasanya, hanya satu jenis sekoci ini yang disediakan di kapal.

Kemudian dilihat dari penggeraknya *lifeboats* terbagi tiga, yaitu:

1. *Lifeboats* dengan penggerak dayung dan layar.
2. *Lifeboats* mekanik, yaitu tenaga penggerak mekanik dan bukan motor.
3. *Lifeboats* dengan motor, pada umumnya yang dilengkapi motor di luar badan *lifeboats* dapat digunakan untuk "*Rescue boat*" bila memenuhi persyaratan sebagaimana dia`tur dalam aturan 47 bab III SOLAS 2009.

Alat-alat keselamatan jiwa dan susunannya yang sangat penting untuk menunjang keselamatan jiwa di laut, mengacu pada SOLAS (2009): 355-357, Chapter III, regulation 19, berlaku untuk semua kapal, yang menyatakan bahwa "Kesiapan semua peralatan jiwa dalam keadaan baik dan siap digunakan secara mendadak." Untuk itu, diperlukan:

1. Pemeliharaan dan Kelengkapan Inventory Lifeboat.
2. Pemeliharaan peralatan penurunan lifeboat sehingga dapat diturunkan dalam tenggang waktu 3-5 menit.
3. Persediaan suku cadang dan perlengkapan perbaikan.
4. Inspeksi mingguan.
5. Inspeksi bulanan.
6. Perawatan untuk rakit penolong dan perahu penyelamatan yang dapat dikembangkan.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran juga menekankan bahwa setiap awak kapal harus memiliki keterampilan tentang penyelamatan jiwa di laut.

Pemeliharaan yang dilakukan terhadap *lifeboats* penolong yaitu:

1. Satu atau lebih awak kapal harus langsung bertanggung jawab sehari-hari terhadap kesiapsiagaan mendadak dari *lifeboats* penolong dan semua alat pelampung.
2. Bagian-bagian yang dapat bergerak atau berputar, seperti dewi dewi, kelam-kelam, serta blok-blok, harus bebas dari karat dan tidak terhalang.
3. Makanan dan air minum darurat harus tersedia dalam *lifeboats* dan siap untuk digunakan.
4. Motor atau mesin dari *lifeboats* penolong harus dapat berfungsi segera setelah *lifeboats* berada di atas air.
5. Setidaknya sekali dalam empat bulan, *lifeboats* harus diturunkan ke air dan mesinnya dihidupkan, serta diperiksa apakah ada kebocoran.
6. Di dalam *lifeboats* penolong, tidak diperbolehkan menyimpan barang-barang lain yang tidak termasuk dalam perlengkapan *lifeboats*.

D. Alat – Alat Keselamatan Jiwa dan Perawatannya

Menurut SOLAS (2009): 255-257, Chapter III, regulation 19, yang berlaku untuk semua kapal, bahwa kesiapan semua peralatan jiwa dalam keadaan baik dan siap digunakan secara mendadak, untuk itu diperlukan:

1. Pemeliharaan alat keselamatan jiwa.
2. Pemeliharaan peralatan penurunan.
3. Persediaan suku cadang dan perlengkapan perbaikan.

4. Inspeksi mingguan.
5. Inspeksi bulanan.

Perawatan adalah bagian dari usaha untuk mempertahankan atau menjaga pada kondisi tertentu, khususnya dalam hal efisiensi. Secara umum, perawatan dapat diartikan sebagai segala kegiatan yang dilakukan sebelum terjadi kerusakan atau untuk mencegah sejauh mungkin risiko kerusakan selama periode tertentu. Perawatan merupakan faktor tunggal yang sangat penting untuk dapat beradaptasi dengan masyarakat modern, namun ada beberapa bidang di mana perawatan memainkan peran yang sangat dominan, seperti dalam industri pelayaran (Elden, Rodney M., 2011:110).

Pengertian optimalisasi, menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), berasal dari kata optimal yang berarti tertinggi, terbaik, atau paling menguntungkan. Dengan demikian, optimalisasi dapat diartikan sebagai tindakan, metodologi, atau proses yang bertujuan membuat sesuatu mencapai tingkat keunggulan tertinggi, efektivitas terbaik, atau keuntungan maksimal.

Menurut penjelasan dari Ali (2014:49), optimalisasi dapat diartikan sebagai ukuran atau usaha yang mengakibatkan tercapainya tujuan, terutama jika dilihat dari perspektif usaha. Dalam konteks ini, optimalisasi juga dapat diartikan sebagai upaya untuk memaksimalkan kegiatan sehingga menghasilkan keuntungan yang diinginkan atau dikehendaki. Dengan demikian, optimalisasi sering kali terkait dengan strategi atau langkah-langkah yang diambil untuk mencapai hasil yang optimal atau yang paling menguntungkan.

Disisi lain tujuan umum perawatan kapal menurut Elden, Rodney M. (2011:110) adalah:

1. Kapal dapat dioperasikan secara teratur dan keselamatan terjamin.
2. Meningkatkan kemampuan kapal.
3. Sistem berjalan dengan biaya yang lebih efisien.

4. Menjamin kesinambungan perawatan, karena dapat diketahui yang sudah akan dikerjakan.
5. Dalam keadaan crew yang berbeda atau berganti, sistem tetap berjalan.
6. Sebagai umpan balik perawatan yang akan datang.
7. Untuk fasilitas informasi, kesiapan, sistem inventaris suku cadang.

Untuk menjamin bahwa alat keselamatan selalu dirawat dan dipelihara dengan baik oleh perwira yang bertanggung jawab sesuai ketentuan, Manajemen Perawatan dapat dibagi menjadi:

1. Perencanaan (Planning): Menurut Handoko (2005:77), perencanaan adalah sekumpulan kegiatan dan keputusan selanjutnya apa yang harus dilakukan, bagaimana, dan oleh siapa. Perencanaan sangat diperlukan untuk pencapaian suatu tujuan yang akan dilakukan dalam suatu proses kegiatan perawatan alat keselamatan, seperti sekoci penolong. Pengumpulan informasi tentang alat keselamatan, seperti sekoci penolong, menjadi langkah penting dalam perencanaan sehingga pelaksanaan perawatan sesuai dengan prosedur yang berlaku.
2. Pengorganisasian (Organizing): Menurut Handoko (2005:167), pengorganisasian merupakan suatu proses penyusunan struktur organisasi yang sesuai dengan tujuan organisasi, sumber daya yang dimilikinya, dan lingkungan yang melingkupinya. Pengorganisasian yang berhasil dapat membantu organisasi mencapai tujuannya dengan baik. Ini melibatkan pembinaan hubungan wewenang dan koordinasi antar posisi-posisi yang telah diberi tugas khusus untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan.
3. Pelaksanaan (Actuating): Pelaksanaan adalah kegiatan manajemen yang berupa tindakan untuk mendorong anggota kelompok dalam organisasi agar terdorong, berkeinginan, dan berusaha mencapai sasaran sesuai dengan perencanaan

manajemen. Terry (2009:183) menyatakan bahwa pelaksanaan adalah menetapkan seluruh anggota kelompok agar mau mencapai dan berusaha mencapai tujuan dengan sukarela, sejalan dengan perencanaan dan upaya pengorganisasian.

4. Pengawasan (Controlling): Menurut Manullang (2005:17), pengawasan adalah suatu proses untuk menerapkan pekerjaan apa yang sudah dilaksanakan, menilainya, dan melihat apakah perlu dikoreksi dengan maksud agar pelaksanaan pekerjaan sesuai dengan rencana semula. Tujuan dari pengawasan adalah memastikan bahwa apa yang direncanakan menjadi kenyataan.

Dalam pelaksanaan suatu tugas pengawasan, untuk mempermudah pelaksanaan dalam merealisasikan tujuan, langkah-langkah berikut dapat dilalui:

- a. Mengumpulkan informasi yang mengukur kinerja akhir organisasi.
- b. Membandingkan kinerja sekarang dengan standar kinerja yang telah ditentukan.
- c. Menentukan perlunya memodifikasi kegiatan agar mencapai tujuan yang telah ditentukan.
- d. Penentuan standar prestasi atau hasil yang telah dicapai membantu dalam mengevaluasi efektivitas pelaksanaan dan memberikan gambaran tentang pencapaian tujuan.

E. Prosedur Perawatan *Lifeboats*

Menurut Noeralim (2008 : 59) prosedur perawatan *lifeboats* adalah sebagai berikut :

1. Inspeksi Mingguan

Pengujian dan inspeksi berikut harus dilakukan setiap minggu:

- a. *Lifeboats* penyelamat dan perlengkapan peluncurannya harus diperiksa langsung untuk memastikan bahwa semuanya dalam keadaan siap pakai.

- b. Semua mesin *lifeboats* penolong dan *lifeboats* penyelamat harus dapat digerakkan maju dan mundur, setidaknya dalam waktu 3 menit, dengan syarat suhu di dalam *lifeboats* berada di atas suhu minimum yang dipersyaratkan untuk menghidupkan mesin.
 - c. Sistem alarm keadaan darurat umum harus diuji coba.
2. Inspeksi bulanan:

Untuk alat-alat penolong, termasuk perlengkapannya, *lifeboats* penolong harus diperiksa setiap bulan dengan menggunakan daftar pemeriksaan untuk memastikan bahwa alat-alat itu lengkap dan dalam kondisi baik. Laporan inspeksi harus dimasukkan dalam buku harian perawatan kapal (Daily maintenance book).

3. Jenis-Jenis Keadaan Darurat:

Adapun keadaan darurat yang memerlukan kesiapan *lifeboat* untuk diturunkan jika diperlukan. Keadaan gangguan pelayaran tersebut dapat dikelompokkan berdasarkan jenis kejadian itu sendiri, sehingga keadaan darurat ini dapat disusun sebagai berikut:

a. Tubrukan

Situasi darurat yang disebabkan oleh tabrakan antara kapal, kapal dengan dermaga, atau benda lainnya dapat mengakibatkan kerusakan pada kapal, korban manusia, tumpahan minyak ke laut (pada kapal tangki), pencemaran, dan kebakaran. Selain itu, kepanikan atau ketakutan petugas di kapal dapat menghambat upaya tindakan, pengamanan, penyelamatan, dan penanganan keadaan darurat tersebut.

b. Kebakaran / ledakan

Kebakaran di kapal dapat terjadi di berbagai lokasi yang rentan terhadap kejadian tersebut, seperti kamar mesin, ruang muatan, gudang penyimpanan peralatan kapal, instalasi listrik, dan tempat akomodasi Nakhoda beserta anak buah kapal. Di sisi lain, ledakan dapat dipicu oleh kebakaran atau sebaliknya, dan keduanya dapat menciptakan situasi darurat yang memerlukan penanganan segera. Situasi darurat akibat kebakaran dan ledakan berbeda dengan keadaan darurat karena tabrakan. Pada situasi tersebut, terdapat kondisi panas, ruang gerak yang terbatas, dan mungkin timbul kepanikan atau ketidaksiapan petugas untuk mengatasi keadaan. Selain itu, peralatan yang digunakan mungkin tidak layak atau tempat penyimpanan berubah dalam situasi tersebut.

c. Kandas

Biasanya, kapal yang mengalami kecelakaan pendaratan umumnya menunjukkan tanda-tanda tertentu sebelumnya, seperti baling-baling terasa berat, asap di cerobong tiba-tiba menghitam, getaran pada badan kapal, dan perubahan serta berhentinya kecepatan kapal secara mendadak. Ketika kapal terdampar dan tidak dapat bergerak, posisi kapal sangat tergantung pada kondisi dasar laut atau sungai, sementara situasi di dalam kapal bergantung pada keadaan khusus kapal tersebut. Terdapat risiko kapal bocor yang dapat menyebabkan pencemaran atau bahkan bahaya tenggelam jika intrusi air tidak dapat diatasi. Selain itu, risiko kebakaran juga mungkin terjadi ketika bahan bakar atau minyak bersentuhan dengan sistem listrik yang rusak, menyebabkan api yang tidak terdeteksi. Kejadian ini dapat menimbulkan kebakaran yang serius. Kecelakaan manusia juga mungkin terjadi karena perubahan tiba-tiba dalam posisi kapal, yang dapat mengakibatkan situasi yang tidak terduga atau jatuh.

Sifat terdamparnya kapal dapat bersifat permanen atau sementara, tergantung pada kondisi dasar laut atau sungai dan cara penanganannya. Oleh karena itu, situasi darurat semacam ini dapat membuat keadaan di sekitar kapal menjadi kompleks dan rumit.

d. Kebocoran/Tenggelam

Kapal dapat mengalami kebocoran karena berbagai sebab, seperti terdampar, tubrukan, kebakaran, atau kerusakan pada kulit pelat kapal akibat korosi. Jika kebocoran tidak segera diatasi, kapal dapat cepat tenggelam. Air yang masuk dengan cepat, terutama jika kemampuan mengatasi kebocoran terbatas, dapat menyulitkan penanganan situasi, terutama jika kapal menjadi miring. Keadaan darurat semacam ini dapat menjadi kompleks jika pengambilan keputusan dan pelaksanaannya tidak didukung sepenuhnya oleh seluruh kru kapal, karena usaha untuk mengatasi keadaan tersebut tidak berlandaskan pada prinsip keselamatan dan kerja sama bersama-sama.

e. Orang jatuh ke laut (Man Over Board)

Jatuh ke laut merupakan bentuk kecelakaan yang dapat menciptakan situasi darurat, memerlukan upaya penyelamatan yang cepat. Pertolongan dalam situasi seperti ini seringkali tidak dapat dilakukan dengan mudah, karena sangat dipengaruhi oleh kondisi cuaca saat kejadian, kemampuan individu atau kelompok yang memberikan pertolongan, serta ketersediaan fasilitas, terutama lifeboat yang memainkan peran penting ketika evakuasi dari kapal perlu dilakukan.

Keadaan darurat di kapal dapat merugikan Nakhoda dan anak buah kapal serta pemilik kapal maupun lingkungan laut, bahkan juga dapat menyebabkan terganggunya 'ekosistem' dasar laut, sehingga perlu

untuk memahami kondisi keadaan darurat itu sebaik mungkin guna memiliki kemampuan dasar untuk dapat mengidentifikasi tandatanda keadaan darurat.

F. Keselamatan Pelayaran

Bab IV dari SOLAS Consolidated Edition, 2001 (IMO, 2001:359) menyajikan sejumlah persyaratan terkait keselamatan pelayaran, antara lain:

1. Pengiriman berita bahaya harus mencakup informasi yang jelas dan identifikasi bahaya yang dihadapi.
2. Pemerintah Negara pantai bertanggung jawab menyediakan layanan cuaca, termasuk ramalan cuaca, untuk membantu navigator dalam mengantisipasi tindakan yang diperlukan.
3. Penentuan rute pelayaran harus sesuai dengan sistem yang telah ditetapkan, dengan tujuan efisiensi pelayaran, perlindungan lingkungan laut, dan kelancaran operasional kapal.
4. Kapal harus melaporkan jenis, karakteristik, barang yang dibawa, jumlah awak, dan detail pelayarannya sesuai dengan ketentuan konvensi PBB tentang hukum laut internasional.
5. Negara pantai bertanggung jawab menyelenggarakan layanan lalu lintas kapal di daerah pelayaran ramai, termasuk semua layanan navigasi.
6. Isyarat keadaan bahaya, termasuk isyarat bunyi dan lampu, serta pengiriman berita melalui peralatan GMDSS.
7. Kapal harus dilengkapi dengan sarana bantu navigasi sesuai dengan jenis, berat kotor, dan tahun pembuatan.
8. Tanda-tanda navigasi, seperti pelampungan suar, dikelola dan dirawat oleh pemerintah Negara pantai.
9. Stasiun penolong atau SAR yang berada di stasiun pantai dan di bawah yurisdiksi Negara pantai, termasuk fasilitas dan perlengkapannya.

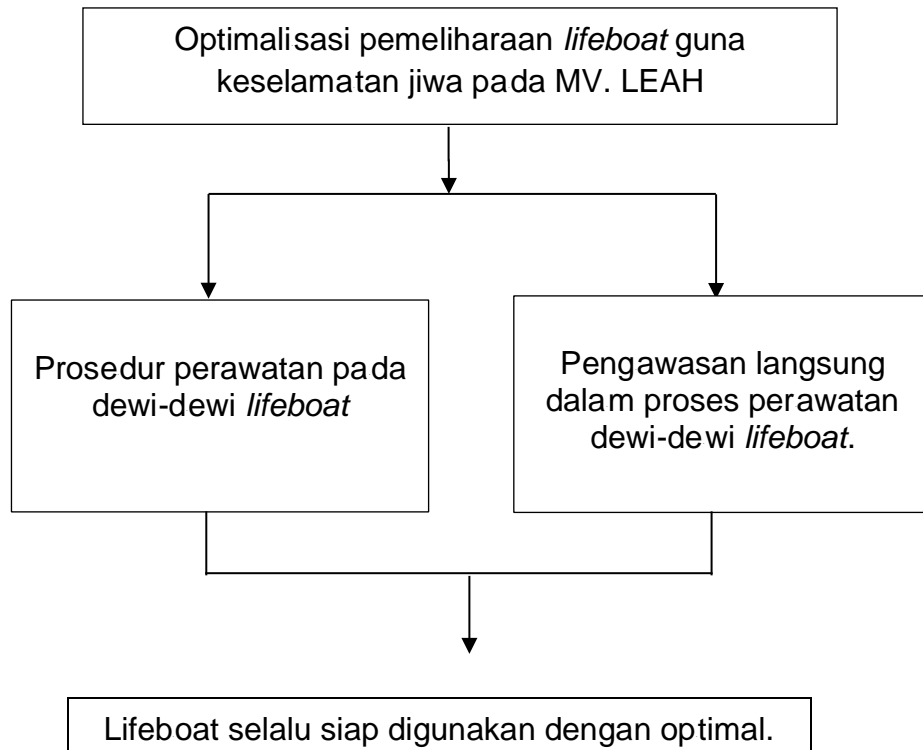
10. Sinyal penyelamatan harus tersedia dan siap digunakan oleh stasiun penyelamat untuk kegiatan penyelamatan dan pencarian, juga harus ada di setiap kapal sesuai dengan persyaratan BAB ini.
11. Penggunaan auto pilot dan steering gear di daerah tertentu, dengan persyaratan penggunaan lebih dari 1 steering gear, serta perawatan, pengujian, dan drill yang sesuai.
12. Publikasi nautika, seperti Admiralty Sailing Direction (ASD), Admiralty Lists of Lights and Radio Signals (ALRS), Notices To Mariners (NTM), Admiralty Tides Tables (ATT), dan publikasi lainnya. Semua kapal harus menggunakan peta yang paling baru dan selalu dikoreksi sesuai dengan ketentuan.

Setelah berhasil melancarkan kapal dengan aman, kemungkinan menerima berita darurat dari kapal lain tetap terbuka. Jika memungkinkan, kita akan memberikan konfirmasi (acknowledge) dan berusaha memberikan pertolongan. Namun, jika tidak memungkinkan, langkah yang harus diambil adalah mengirimkan berita Distress relay atau meneruskan berita darurat dari kapal yang menghadapi situasi bahaya tersebut.

Anda benar, prosedur yang telah disebutkan merupakan metode standar dalam navigasi yang melibatkan persiapan, penanganan cuaca buruk, tindakan saat cuaca buruk, dan peninjauan pasca-cuaca buruk. Tujuannya adalah untuk mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan dan meningkatkan keselamatan pelayaran. Meskipun langkah-langkah ini dapat membantu mengelola risiko, terdapat faktor-faktor alam (Act of God) seperti tsunami dan peristiwa alam lainnya yang sulit atau bahkan tidak dapat dihindari sama sekali. Meskipun demikian, implementasi prosedur standar ini dapat membantu memitigasi risiko dan mempersiapkan kru kapal untuk menghadapi situasi yang sulit sekalipun.

G. Kerangka Pikir

Gambar 2.1 Kerangka Pikir



H. Hipotesis

Berdasarkan rumusan masalah maka penulis tertarik mengambil hipotesis yaitu, diduga Safety Officer tidak begitu memperhatikan penerapan perawatan *lifeboat* khususnya pada dewidewi yang sesuai prosedur diatas kapal.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Waktu dan Tempat Penelitian

Penelitian ini dilakukan penulis diatas kapal selama melaksanakan praktek laut kurang lebih selama 12 bulan lamanya.

B. Metode Pengumpulan Data

Pendekatan pengumpulan data yang Anda sebutkan mencakup metode observasi, metode pustaka, dan metode wawancara. Berikut adalah deskripsi lebih lanjut mengenai metode-metode tersebut:

1. Metode Observasi:

- a) Deskripsi: Pengumpulan data dilakukan dengan mengamati langsung kejadian atau situasi di lapangan, terutama terkait permasalahan pada alat-alat keselamatan di atas kapal, khususnya pada lifeboat.
- b) Tujuan Penggunaan: Mendapatkan data mengenai masalah pada alat keselamatan, khususnya pada lifeboat, yang mungkin terjadi saat penaikan dan mengakibatkan kemacetan pada dewi-dewi sehingga lifeboat tidak dapat dioperasikan dengan semestinya.

2. Metode Pustaka:

- a) Deskripsi: Pengumpulan data dilakukan dengan membaca referensi dari berbagai buku dan sumber literatur yang berkaitan dengan skripsi, untuk memberikan uraian dan penjelasan yang terukur dan terarah.
- b) Tujuan Penggunaan: Memperoleh data dan informasi yang akurat terkait dengan judul skripsi, serta membangun landasan teoritis yang kuat untuk mendukung analisis dan temuan dalam penelitian.

3. Metode Wawancara:

- a) Deskripsi: Pengumpulan data dilakukan dengan melakukan tanya jawab langsung antara pewawancara (penulis) dan responden yang memiliki keterkaitan dengan sasaran penelitian, seperti mereka yang terlibat dalam penggunaan alat keselamatan di atas kapal.
- b) Tujuan Penggunaan: Mendapatkan pandangan, pengalaman, dan informasi yang lebih mendalam dari pihak terkait, seperti awak kapal atau pihak yang berkompeten dalam penggunaan dan pemeliharaan alat keselamatan.

C. Definisi Operasional

Penulis memberikan pengertian-pengertian untuk memudahkan pemahaman istilah-istilah yang terdapat dalam laporan penelitian terapan. Berikut adalah beberapa pengertian yang diberikan oleh penulis:

1. Keselamatan Kerja:

- a) Definisi Umum: Keselamatan pada pekerja dan masyarakat sekitar lingkungan kerja (Geotsch, 1993).
- b) Pengertian Menurut Modul Pelatihan Ahli Keselamatan dan Kesehatan Kerja:
- c) Filosofi: Pemikiran dan upaya untuk menjamin keutuhan dan kesempurnaan jasmaniah dan rohaniah tenaga kerja, hasil karya, dan budayanya menuju masyarakat adil dan makmur.
- d) Keilmuan: Ilmu pengetahuan dan penerapannya dalam usaha mencegah kemungkinan terjadinya kecelakaan dan penyakit akibat kerja.

e) Praktis: Upaya perlindungan agar tenaga kerja selalu dalam keadaan sehat dan selamat selama melakukan pekerjaan di tempat kerja, serta untuk menjaga keselamatan dan efisiensi pemakaiannya.

2. Optimalisasi:

Definisi Umum: Proses cara dan perbuatan untuk membuat sesuatu menjadi paling baik dan tinggi (Kamus Besar Bahasa Indonesia, 2012: 986).

3. Lifeboats:

Definisi Umum: Lifeboats adalah alat keselamatan kritis di atas kapal, digunakan dalam keadaan darurat atau ekstrem untuk meninggalkan kapal. Lifeboats merupakan kapal kecil yang ditempatkan di atas kapal, dilengkapi dengan davits (alat penurun), sehingga dapat diluncurkan dari sisi kapal dengan waktu minimal dan bantuan mekanik untuk menyelamatkan awak kapal.

D. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Pengertian populasi yang diberikan oleh Hardani (2020) merujuk pada keseluruhan objek penelitian yang mencakup berbagai entitas seperti manusia, benda, hewan, tumbuhan, gejala, nilai tes, atau peristiwa sebagai sumber data dengan karakteristik tertentu. Dalam konteks penelitian yang dijelaskan, populasi yang dimaksud adalah seluruh lifeboat pada MV. LEAH yang berjumlah 2 boat. Artinya, dalam penelitian ini, fokus utama adalah pada dua lifeboat yang ada di kapal MV. LEAH sebagai objek yang akan diamati dan dianalisis.

2. Sampel

Pengertian sampel yang diberikan oleh Hardani (2020) merujuk pada sebagian anggota populasi yang diambil menggunakan teknik pengambilan sampling.

Penting untuk dicatat bahwa sampel yang dipilih harus mampu mencerminkan keadaan populasi secara keseluruhan.

Kesimpulan yang diambil dari analisis sampel seharusnya dapat diterapkan secara umum pada populasi.

Dalam konteks penelitian ini, berikut adalah daftar informan yang dijadikan sampel:

- a) Muallim I
- b) Muallim II
- c) Masinis I
- d) Juru Mudi I
- e) Juru Mudi II

E. Jenis dan Sumber Data

1. Jenis penelitian

Dalam penelitian ini, digunakan jenis data kualitatif yang diwujudkan dalam bentuk variabel, berupa ansambel informasi yang diperoleh baik melalui komunikasi lisan maupun tertulis.

2. Sumber data

Sumber data yang digunakan penulis terdiri dari dua jenis, yaitu:

a) Data primer

Merupakan informasi yang diperoleh dan diolah langsung oleh penulis berdasarkan tanggapan atau objek penelitian. Contohnya, hasil observasi langsung saat kapal berlayar dan wawancara dengan pertanyaan yang beragam, disesuaikan dengan situasi dan kondisi yang terjadi.

b) Data sekunder

Merupakan data yang melengkapi informasi dari data primer, diperoleh dari sumber-sumber kepustakaan seperti bahan kuliah dan berbagai referensi yang relevan dengan penelitian ini.

F. Metode Analisis

Penulisan ini mengadopsi pendekatan deskriptif atau penjelasan, di mana penulis berupaya menjelaskan permasalahan yang muncul dengan merinci isu-isu yang teridentifikasi berdasarkan pengetahuan yang diperoleh selama berada di atas kapal. Penulis juga memanfaatkan studi kepustakaan sebagai dasar dalam kerangka pemikiran, dengan menyajikan gambaran fakta-fakta lapangan yang diselaraskan dengan teori yang relevan. Melalui pendekatan ini, penulis berusaha menyusun solusi secara terinci untuk mengoptimalkan perawatan alat keselamatan sesuai dengan prosedur keselamatan pada lifeboat.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

MV. LEAH adalah sebuah kapal General Cargo/Container ship yang dimiliki oleh VMS SHIPPING GR`OUP, yang dimana berkantor pusat di Siljweg 10, 4251 NS Werkendam, Netherlands. Dan nama Agency di Indonesia adalah PT. TENAGA BARU NUANSA PERSADA yang berkantor di Jl. Bekasi Timur Raya No. 33A, RT.1/RW.2, Jatinegara Kaum, Kec. Pulo Gadung, Kota Jakarta Timur, Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

Gambar 4.1 kapal MV. LEAH



Sumber : MV. LEAH, 2022

Tempat penelitian ini dilakukan diatas kapal MV. LEAH, dengan jenis kapal General Cargo/Container ship, berisikan Container dan Cargoes, dengan rute pelayaran Rotterdam, Netherland – Straumsvik, Iceland – Straumsvik, Iceland – Rotterdam, Netherland.

Observasi dilakukan dengan cara mengamati semua hal yang muncul secara langsung berdasarkan hal yang terjadi dilapangan.

1. Prosedur Perawatan *Lifeboat* MV. LEAH

Penulis melakukan observasi di atas kapal MV. LEAH saat praktik laut pada tanggal 25 Oktober 2021 sampai dengan 30 Oktober 2022 saat penulis sedang melaksanakan praktek laut, terkait perawatan bulanan pada *lifeboat*.

Setelah mengamati prosedur perawatan *lifeboat* pada kapal MV. LEAH, penulis menemukan beberapa kekurangan yang menyebabkan perawatan alat keselamatan jiwa tersebut belum optimal. Berikut adalah prosedur perawatan *lifeboat* pada MV.

LEAH yang diidentifikasi:

- a) Pemeliharaan dan pengecekan kelengkapan inventory *lifeboat*.
- b) Inspeksi mingguan.
- c) Inspeksi bulanan.

Berikut adalah garis besar prosedur perawatan peralatan keselamatan *lifeboat* yang dilakukan di MV. LEAH, tempat penulis melakukan praktek laut:

- 1) Pemeriksaan keseluruhan kondisi *lifeboat*, termasuk bagian luar dan dalam, serta pengecekan inventaris di dalam *lifeboat*.
- 2) Bagian-bagian yang bergerak dari dewi-dewi selalu diperiksa dengan baik, dan jika diperlukan, diberikan pelumas untuk mencegah karat dan korosi yang dapat menghambat fungsi peralatan tersebut.

- 3) Bagian-bagian yang tidak terlindungi dari cuaca dan angin harus diperhatikan dengan seksama.
 - 4) Pemeriksaan alat pengangkat (lifting gear) dengan memperhatikan kemampuan pengangkatan *lifeboat*, serta pengujian mesin *lifeboat*.
 - 5) Pemeriksaan level bahan bakar, level oli mesin, dan penurunan *lifeboat* saat melakukan latihan (drill).
 - 6) Pemeriksaan tangga lembarkasi, kekuatan tangga, dan kondisi fisik lainnya.
 - 7) Pemeriksaan pada pin dan pemberian grease.
 - 8) Pemeriksaan karat pada bagian dewi-dewi.
 - 9) Pemeriksaan terhadap peralatan di dalam *lifeboat*.
 - 10) Penggantian peralatan atau inventaris yang sudah tidak layak lagi untuk digunakan.
2. Pengecekan yang dilakukan terhadap *lifeboat* Berikut pengecekan *lifeboat* di MV. LEAH:
- a) Officer yang bertanggung jawab (Mualim 2 / Second Officer) harus bertugas sehari-hari terhadap kesiapsiagaan yang mendadak dari *lifeboat*
 - b) Bagian - bagian yang dapat bergerak atau berputar harus terbebas dari karat dan tidak terhalang.
 - c) Makanan serta air minum emergency harus berada dalam *lifeboat* dan siap untuk di gunakan.
 - d) Motor atau mesin dari *lifeboat* harus dapat bekerja segera setelah *lifeboat* berada di atas air.
 - e) Minimal sekali dalam empat bulan *lifeboat* di turunkan ke air dan di nyalakan mesin serta diperiksa apakah ada kebocoran.

Tabel 4.1 Catatan Perawatan dan Pemeriksaan *Lifeboat*

NO	Tanggal	Pemeriksaan Perawatan				
		Tes Mesin	Perlengkapan	Kemudi	Propeler	Kebersihan
1	29 Okt 2021	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
2	21 Des 2021	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
3	27 Jan 2022	Baik	Makanan expired	Baik	Baik	Baik
4	05 Mar 2022	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
5	19 Jun 2022	Baik	Baik	Baik	Baik	Kurang
6	02 Jul 2022	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik

Sumber : MV. LEAH, 2022

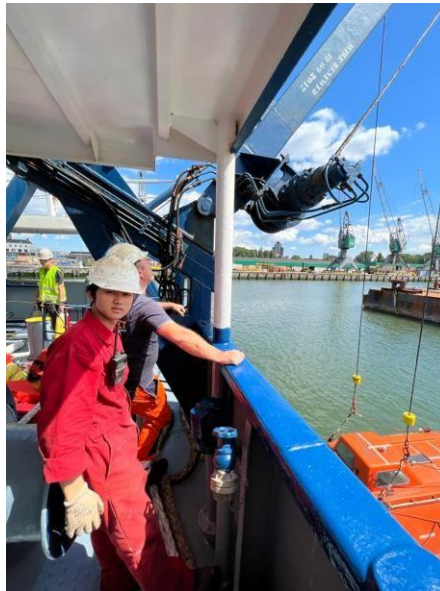
3. Pengawasan Perawatan *Lifeboat* MV. LEAH

Pengawasan pada perawatan *lifeboat* di MV. LEAH Mualim I, sebagai jabatan yang bertanggung jawab atas perawatan kapal, termasuk pengawasan terhadap perawatan dewi-dewi *lifeboat*. Beberapa aspek yang diawasi langsung oleh Mualim I antara lain:

- a) Perlengkapan peluncuran harus diperiksa secara langsung untuk memastikan bahwa semuanya dalam keadaan siap pakai.

- b) Semua mesin *lifeboat* harus dapat diggerakkan maju dan mundur, setidaknya dalam waktu 3 menit, dengan ketentuan suhu di dalam *lifeboat* berada di atas suhu minimum yang diperlukan untuk menghidupkan mesin.
- c) Sistem alarm keadaan darurat umum harus diuji coba.

Gambar 4.2. Penurun *Lifeboat* di MV. LEAH



Sumber : MV. LEAH, 2022

B. Pembahasan

Selama periode praktek di MV. LEAH selama sekitar 12 bulan, penulis melakukan penelitian terkait pengawasan terhadap peralatan keselamatan, khususnya *lifeboat* di atas kapal. Fokus penelitian terutama tertuju pada aspek dewi-dewi *lifeboat*, mengingat kompleksitas berbagai bagian dalam *lifeboat*.

Meskipun perawatan dewi-dewi *lifeboat* di MV. LEAH telah sesuai dengan prosedur yang ada, namun jadwal perawatannya tidak dijalankan secara optimal. Perawatan dewi-dewi *lifeboat* dilakukan setiap 3 bulan, sementara seharusnya, berdasarkan prosedur BAB III SOLAS, perawatan seharusnya dilakukan setiap bulan.

Berdasarkan rumusan permasalahan mengenai kesesuaian perawatan alat keselamatan dewi-dewi lifeboat dengan ketentuan yang berlaku, saat penulis melakukan pengamatan di atas kapal, ditemukan bahwa salah satu alat keselamatan, yaitu dewi-dewi lifeboat, tidak mendapatkan perawatan sesuai dengan persyaratan yang telah ditentukan.

Adapun jadwal pengecekan alat keselamatan lifeboat sebagai berikut.

Tabel 4.2 Jadwal Pengecekan Lifeboat

No	Safety Appliance	Check Point	Month				
			Jan	Feb	Mar	April	Mei
1	Lifeboat	Lifeboat Davit	1 st week	1 st week	1 st week	1 st week	1 st week
		Lifting Hook	1 st week	1 st week	1 st week	1 st week	1 st week
		Boat Winch	1 st week	1 st week	1 st week	1 st week	1 st week
		Launching Instructions	1 st week	1 st week	1 st week	1 st week	1 st week
		Lifeboat Marking	1 st week	1 st week	1 st week	1 st week	1 st week
		Lifeboat Ladder	1 st week	1 st week	1 st week	1 st week	1 st week
		Lifeboat Hull	1 st week	1 st week	1 st week	1 st week	1 st week
		Boat Hooks	1 st week	1 st week	1 st week	1 st week	1 st week
		Propeller	1 st week	1 st week	1 st week	1 st week	1 st week
		Engine	1 st week	1 st week	1 st week	1 st week	1 st week
		Pyrotechnis	1 st week	1 st week	1 st week	1 st week	1 st week

1. Langkah-langkah Perawatan

Di MV. LEAH. Selama praktek laut, perawatan lifeboat dilakukan sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan, khususnya pada minggu pertama. Berikut adalah langkah-langkah perawatan yang dilakukan:

- a. Langkah pertama melibatkan pemeriksaan fisik pada dewi - dewi *lifeboat*.
- b. Pada bagian dewi yang bergerak, dilakukan pemeriksaan utama untuk mendeteksi adanya karat, dan jika ditemukan, dilakukan pelumasan segera untuk mencegah timbulnya karat yang dapat mengakibatkan tidak berfungsinya peralatan tersebut.
- c. Bagian dewi-dewi yang bergerak dilumasi menggunakan alat greasel gun dengan menggunakan grease yang baru.
- d. Wire pada dewi-dewi juga harus dilumasi dengan mengoleskan gemuk pada wire dan memberikan gemuk pada nipple yang ada pada blok-blok pengantar, untuk mencapai pelumasan yang maksimal.
- e. Bagian-bagian yang tidak terlindungi langsung dari cuaca dan angin diberi penutup (cover) pada dewi-dewi yang kedap air dan tahan cuaca seperti terpal, dengan tujuan menjaga dewi-dewi tersebut tetap awet dan layak digunakan.

Dalam hasil wawancara dengan seorang informan bernama S (36 tahun) mengenai perawatan dewi-dewi lifeboat pada MV. LEAH yang tidak dapat dilaksanakan secara maksimal, S menyatakan:

"Ketika saya menjabat sebagai Mualim I on board di kapal MV. LEAH, saya secara langsung mengawasi pelaksanaan perawatan dewi-dewi *lifeboat* di atas kapal.

Perawatan pada dewi - dewi telah dilaksanakan sesuai dengan prosedur yang ada. Namun, sayangnya, hal tersebut belum dapat dilaksanakan secara maksimal dikarenakan kurangnya jadwal terjadwal untuk kegiatan perawatan dewi-dewi *lifeboat*. Hal ini disebabkan oleh padatnya jadwal bongkar muat yang membuat perawatan dewi-dewi *lifeboat* sulit dilaksanakan secara optimal." (Januari, 2022)

Dalam hasil wawancara dengan seorang informan bernama F (35 tahun) mengenai pengecekan alat keselamatan jiwa di atas kapal, terutama pada *lifeboats*, F menyatakan:

"Setelah berdiskusi dengan Mualim I, keesokan harinya kami langsung menuju tempat *lifeboats*, yang merupakan salah satu tanggung jawab saya sebagai Mualim II di atas kapal. Di bawah instruksi dan pengawasan Mualim I, kami segera melakukan pengecekan *lifeboat* terlebih dahulu, fokus pada pemeriksaan dewi-dewi *lifeboat*."

"Pada saat itu, sebagai Mualim II, saya semakin merasa lebih memahami tugas dan tanggung jawab saya. Saya juga menyadari perlunya berbagi pengalaman lebih lanjut dengan perwira-perwira yang lebih berpengalaman."

"Mualim I juga menjelaskan bahwa tahapan perawatan *lifeboat* melibatkan checking, maintenance, dan repairing. Ini tidak terlalu berbeda dengan perlakuan terhadap alat keselamatan lainnya. Adapun untuk pengecekan dan pelaporan, dilakukan secara bulanan." (Januari 2022)

2. Pengecekan Lifeboat

Berikut pengecekan yang dilakukan di MV. LEAH:

- a. Melakukan uji mesin *lifeboat*, memeriksa tingkat bahan bakar, tingkat oli mesin, kondisi baterai (aki), serta menguji fungsi daun kemudi dan mencoba mesin dengan menurunkan *lifeboat* saat melakukan latihan drill.

- b. Mesin lifeboat harus dinyalakan minimal satu kali dalam seminggu untuk memastikan kelayakan kerja mesin dan kesiapannya.
- c. Menguji kemudi dan daun kemudi dengan menggerakkan kemudi lifeboat, memastikan agar bergerak sesuai arahnya secara sinkron.
- d. Setiap 4 bulan atau sesuai skenario latihan (drill), lifeboat harus diturunkan ke air untuk memeriksa adanya kebocoran atau kerusakan lainnya.
- e. Makanan dan minuman dalam lifeboat yang rusak atau telah kadaluwarsa harus diganti dengan yang baru.
- f. Peralatan inventaris di dalam lifeboat diperiksa, dibersihkan, dan diperbaiki jika perlu, termasuk penggantian peralatan yang baru.
- g. Pemeriksaan fisik serbuk bahaya (pyrotechnics) dilakukan, termasuk tanggal berlakunya; jika sudah melewati batas penggunaan, harus diganti dengan yang baru.
- h. Tali pegang pada lunas (under keel grablines) dan tali pegang samping kiri kanan lifeboat ditarik untuk menguji kekuatannya, dan diganti jika ditemukan ragu-ragu.
- i. Plastik tempat air (plastic water containers) dan peralatan lainnya dipelihara dengan dicuci dan selalu siap digunakan.
- j. Pembersihan di dalam lifeboat dilakukan dengan menyapu dan pel untuk menjaga kenyamanan saat berada di dalamnya.
- k. Perawatan pintu pada lifeboat dilakukan pada segel/packing karet yang terdapat di pinggiran pintu dengan menekan untuk mengetahui tingkat elastisitasnya dan kemampuannya menahan air dari luar lifeboat.
- l. Penerangan untuk persiapan penurunan lifeboat, seperti lampu penerangan di deck lifeboat dan lampu sorot, harus dipastikan berfungsi dengan baik.

- m. Lashing pada lifeboat dibuka sekali sebulan, dibersihkan dari karat yang dapat menghambat proses pelepasan dan pemasangan lifeboat untuk menghindari kemacetan saat akan digunakan.
- n. Tulisan pada bagian lifeboat, seperti nama kapal dan lainnya, diberikan keterangan kepada pengguna dan harus tertulis dengan jelas dan dapat dipahami.
- o. Stiker reflektif pada badan lifeboat harus dapat memantulkan cahaya saat terkena cahaya lampu atau senter.
- p. Di dalam *lifeboat* tidak diperbolehkan menyimpan barang-barang yang tidak termasuk dalam perlengkapan *lifeboat*, kecuali jika barang-barang tersebut penting untuk disimpan di dalam *lifeboat*.

Inventaris lifeboat harus secara teratur diperiksa oleh perwira yang ditugaskan untuk melakukan pemeriksaan dan perawatan, sesuai dengan standar yang telah ditetapkan dalam aturan SOLAS 1974. Kondisi dari persediaan makanan (food ration) dan minumannya juga harus diperiksa. Namun, terkadang penggantian persediaan makanan dan minuman dalam lifeboat, tempat penulis melaksanakan praktek laut, mengalami keterlambatan karena permintaan yang diajukan ke perusahaan juga terlambat dalam memberikan persetujuan yang telah dikirim.



Perwira yang bertanggung jawab di MV. LEAH untuk menangani peralatan keselamatan, khususnya pada lifeboat, adalah second officer (mualim II). Seorang mualim II harus memiliki daftar inventaris di setiap lifeboat, di mana isi dari lifeboat dapat diperiksa sekaligus memberikan kemudahan saat melakukan pengecekan dan perawatan peralatan lifeboat. Hal ini bertujuan agar lifeboat selalu berada dalam keadaan baik dan siap digunakan sebelum kapal meninggalkan pelabuhan serta selama proses pelayaran.

Menurut jadwal yang telah ditetapkan oleh perusahaan mengenai pengecekan dan perawatan alat keselamatan, mualim II membuat tabel Catatan Pemeliharaan Alat Keselamatan Hidup dengan tujuan memudahkan pengawasan terhadap proses perawatan alat keselamatan, terutama pada lifeboat. Namun, masih terdapat beberapa peralatan yang tidak mendapatkan perawatan dan tidak sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan. Dengan adanya tabel perawatan alat keselamatan, mualim II dapat dengan mudah mengidentifikasi peralatan yang belum menjalani proses perawatan.

Tabel 4.3 *Life saving appliance Maintenance Record*

No	Safety Appliance	Check Point	Month			
			Jan	Feb	Mar	April
1	Lifeboat	Lifeboat Davit	03.01.22	01.02.22	04.03.22	10.04.22
		Lifting Hook	03.01.22	01.02.22	04.03.22	10.04.22
		Boat Winch	03.01.22	03.02.22	04.03.22	10.04.22
		Launching Instructions	04.01.22	03.02.22	04.03.22	10.04.22
		Lifeboat Marking	04.01.22	03.02.22	06.03.22	10.04.22
		Lifeboat Ladder	04.01.22	06.02.22	07.03.22	11.04.22
		Lifeboat Hull	04.01.22	06.02.22	07.03.22	11.04.22
		Boat Hooks	05.01.22	06.02.22	07.03.22	11.04.22
		Propeller	05.01.22	07.02.22	07.03.22	11.04.22
		Engine	06.01.22	06.02.22	07.03.22	11.04.22
		Pyrotechnis	06.01.22	06.02.22	07.03.22	11.04.22

Keterangan :

-  Dilaksanakan sesuai dengan jadwal
-  Dilaksanakan tidak sesuai dengan jadwal

Hasil wawancara dengan seorang informan (I, 36 tahun) tentang tanggung jawab dan tugas orang mesin terhadap perawatan mesin *lifeboat*, menyatakan:

"*Lifeboat* memiliki dua mesin penggerak propeller dan mesin untuk menurunkannya. Perawatan dilakukan setiap bulan, termasuk perawatan untuk wire yang selalu diberi grease untuk mencegah kegagalan pada saat pelepasan."

"Untuk mesin, kami memastikan bahwa lubricating oil mencukupi dan tangki bahan bakar selalu terisi penuh." (Februari 2022)

3. Perlengkapan Lifeboat (lifeboat)

Dari hasil pengamatan yang dilakukan, penulis menganalisis alat keselamatan secara khusus pada alat keselamatan lifeboat. Menurut ketentuan, setiap alat keselamatan yang ada di atas kapal harus selalu dipelihara, dalam kondisi baik, dan siap digunakan segera pada saat terjadi keadaan darurat. Namun, faktanya, kondisi lifeboat di MV. LEAH menunjukkan bahwa beberapa peralatan keselamatan masih menyimpang dari ketentuan tersebut.

Perlengkapan peralatan keselamatan, khususnya *lifeboat*, sangat berperan penting dalam memberikan kemudahan saat berada dalam keadaan darurat. Oleh karena itu, peralatan-peralatan tersebut harus menjalani perawatan secara rutin untuk menjaga kelayakan dan memastikan bahwa mereka dapat memberikan kemudahan saat diperlukan atau digunakan.

Untuk memudahkan dalam melakukan pengecekan, memberikan kemudahan dalam perawatan – perawatan serta menyederhanakan pengiriman permintaan peralatan inventaris yang rusak dan akan diganti baru, mualim II membuat daftar tabel peralatan keselamatan. Tabel ini tidak hanya berfungsi sebagai laporan mengenai kondisi dan keadaan inventaris peralatan keselamatan yang ada di atas kapal, tetapi juga sebagai sarana untuk memantau dan mengelola peralatan tersebut.

Tabel perlengkapan peralatan lifeboat yang ada di MV.LEAH.

Tabel 4.4 Daftar Perlengkapan *Lifeboat* MV. LEAH

No	Nama Barang	Jumlah	Kondisi
1.	Compas	1	Baik
2.	Thermal Protective Aid	1	Baik
3.	Tought Ligh	1	Baik
4.	Pocket Parachute Flare	4	Baik
5.	Smoke Signal	2	Baik
6.	Daylight Signal Mirror	1	Baik
7.	Tin Opener	1	Baik
8.	Red Hand Flare	6	Baik
9.	Fishing Tackel	1	Baik
10.	Whistle	1	Baik
11.	Firs Aids	1	Baik
12.	Hand Tools	1	Baik
13.	Bucket	1	Baik
14.	Dipper	1	Baik
15.	Hatchet	1	Baik
16.	Painter Line	1	Baik
17.	Life Line	1	Baik

18.	Life Jacket	1	Baik
19.	Line Throwing	2	Baik
20.	Drinking Water	240	Baik
21.	Food Ration	24 pcs	Baik
22.	Draking	5	Baik

Sumber : MV. LEAH, 2022

4. Penggantian Peralatan *Lifeboat*

Dalam melakukan perawatan, terdapat beberapa peralatan yang perlu diganti karena kondisinya tidak dapat lagi diperbaiki atau tidak dapat digunakan kembali.

Di MV. LEAH, terdapat beberapa aspek yang wajib dipahami ketika terjadi pergantian peralatan, yaitu sebagai berikut:

- a. Mengetahui jenis peralatan yang akan diganti.
- b. Melakukan pemeriksaan terhadap peralatan yang akan diganti.
- c. Memastikan peralatan tersebut tidak dapat digunakan lagi.
- d. Membuat laporan kerusakan.
- e. Jika perlu, dalam membuat laporan kerusakan, disertakan spesifikasi peralatan yang akan diganti untuk mempermudah supplier dalam mengirimkan barang.

5. Faktor Penyebab Tidak Terlaksananya Perawatan Alat Keselamatan *Lifeboat*.

Beberapa faktor utama yang menyebabkan tidak terlaksananya perawatan atau pemeliharaan alat keselamatan *lifeboat* sesuai dengan prosedur yang telah ditentukan meliputi:

- a. Ketidakpedulian dan kurangnya disiplin dari perwira yang bertanggung jawab terhadap perawatan alat keselamatan *lifeboat*.
- b. Penggunaan peralatan yang tidak layak dan kurang memadai untuk melakukan perawatan.

- c. Jadwal perawatan yang kurang efektif. Pelaksanaan perawatan yang tidak sesuai dengan jadwal yang ditentukan, menyebabkan penundaan perawatan peralatan keselamatan lainnya.
- d. Tidak terlaksananya jadwal latihan/drill.
- e. Kurangnya tanggapan dari nahkoda terhadap mualim yang bertanggung jawab melaksanakan perawatan.
- f. Tidak adanya perhatian dari perusahaan untuk melakukan inspeksi atau pemeriksaan langsung di atas kapal.
- g. Kurangnya respons dari pihak perusahaan pelayaran terkait permintaan peralatan.
- h. Kondisi alat keselamatan *lifeboat* yang sudah tidak layak lagi untuk digunakan.

Hasil wawancara dengan dua informan (S, 36 Tahun dan F, 35 Tahun) mengenai aspek apa yang perlu diperhatikan dalam menjaga dan melakukan perawatan pada *lifeboat*, mereka menyatakan:

"Untuk diri mereka sendiri, mereka diberikan tanggung jawab dan instruksi langsung dari Mualim I. Instruksi tersebut mencakup menjaga kebersihan, kerapian, dan penyusunan kelengkapan alat-alat keselamatan, seperti *lifeboat*, agar sesuai dengan standar yang seharusnya. Selain itu, mereka juga tetap melakukan pemeriksaan terhadap karat yang mungkin ada di batang penurun dan penjanggal *lifeboat*." (Februari 2022).

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan pembahasan mengenai pengaruh perawatan *lifeboat* di atas kapal terhadap keselamatan dan tanggap darurat awak kapal, penulis dapat menyimpulkan hal-hal berikut:

1. Dalam penelitian di kapal, ditemukan bahwa perhatian awak kapal terhadap pentingnya pelaksanaan perawatan terhadap *lifeboat* masih kurang. Kurangnya perawatan dapat berdampak pada kesiapan *lifeboat* secara keseluruhan. Jika perawatan tidak memadai, *lifeboat* bisa mengalami kerusakan sebelum digunakan, menyebabkan ketidaksiapan dalam keadaan darurat.
2. Meskipun program drill keadaan darurat di atas kapal telah diatur sesuai dengan SOLAS, kenyataannya tidak semua kapal mampu melaksanakan program latihan sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan. Pelaksanaan drill di kapal bertujuan untuk melatih dan membiasakan awak kapal dengan situasi darurat. Oleh karena itu, pelaksanaan drill dan latihan yang dilakukan secara periodik dan berkesinambungan dapat membantu awak kapal memahami tindakan pertama yang harus diambil saat mendengar isyarat tanda bahaya. Hal ini juga membantu awak kapal untuk memahami tugas masing-masing dalam situasi darurat.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, penulis memberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Program perawatan dan pemeriksaan *lifeboat* MV. Leah perlu ditingkatkan sesuai dengan peraturan yang berlaku. Pelaksanaan perawatan dan pengecekan *lifeboat* seharusnya dilakukan secara periodik sesuai jadwal yang telah ditentukan. Hal ini bertujuan untuk memastikan bahwa *lifeboat* selalu berada dalam kondisi baik dan untuk mencegah kerusakan sebelum digunakan.
2. Pelaksanaan drill perlu dilakukan secara periodik dan melibatkan seluruh awak kapal. Hal ini bertujuan untuk meningkatkan pemahaman dan pengetahuan awak kapal dalam menghadapi situasi darurat. Dengan melibatkan semua awak kapal, diharapkan mereka dapat memahami tugas dan tanggung jawab masing-masing sesuai dengan sijil keadaan darurat. Hal ini akan membantu awak kapal dalam mengambil tindakan penyelamatan diri dengan cepat dan tepat di laut.

DAFTAR PUSTAKA

- Ali, M. A. (2014). *Analisis Optimalisasi Pelayanan Konsumen Berdasarkan Teori Antrian pada Kaltimgps.Com Di Samarinda*, Ejournal Ilmu Administrasi Bisnis.
- Badan Pengembangan SDM Perhubungan Kementerian Perhubungan. (2011). *Seminar Nasional Sosialisasi Implementasi STCW Amandements 2010 Manila*. Jakarta
- Detik (3 Juli 2018). *Tragedi KM Lestari Maju tenggelam di Selayar (online)*, <https://news.detik.com/berita/d-4096911/tragedi-km-lestari-majutenggelam-di-selayar>
Diakses pada Tanggal 15 April 2020.
- Elden, Rodney M. (2011). *Perawatan Kapal*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Gianto (2020). *Pengertian Kapal Menurut Para Ahli (online)*
- Goetsch. (1993). *Construction Safety and Health*. Englewood Cliffs, Prentice Hall, New Jersey.
- Handoko, T.H. (2005). *Manajemen Personalia dan Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta: Gadjah Mada University
<https://pergibaca.com/pengertian-kapal-menurut-para-ahli/>
- Hardani. 2020. *Metode Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif*. Yogyakarta : CV. Pustaka Ilmu Group.
- IMO. (1974). *Safety Of Life At Sea (SOLAS) Consolidated Edition 1974*.
- IMO. (2001). *Safety Of Life At Sea (SOLAS) Consolidated Edition 2001*.
- IMO. (2009). *Safety Of Life At Sea (SOLAS) Consolidated Edition 2009*.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia*. (2013). Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2008). *Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*.

Manullang, M. (2005). *Dasar-Dasar Manajemen*. Yogyakarta: Gadjah Mada University.

Noeralim. (2008). *Alat-Alat Penyelamat*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Permenaker RI No. Per.03/Men/1998 tentang *Tata Cara Pelaporan dan Pemeriksaan Kecelakaan*.

R. Terry, George. (2006). *Dasar-Dasar Manajemen*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.

Suranto. (2004). *Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 tentang angkutan Di perairan*. Lembaran Negara RI Tahun 1999: Sekretariat Negara. Jakarta.

Suyono, (2005). *Pengantar Manajemen Pelayaran Niaga*. Bekasi: PT. Djangkar.

Liputan 6 (2020). *Dihantam Ombak Setinggi 3 Meter, Kapal Kargo Tenggelam di Perairan Belitung* (online),
<https://www.liputan6.com/news/read/4153928/dihantam-ombaksetinggi-3-meter-kapal-kargo-tenggelam-di-perairan-belitung>
Diakses pada Tanggal 20 Mei 2020.

Wikipedia (2020). *Sekoci atau perahu penyelamat* (online).
<https://id.wikipedia.org/wiki/Sekoci>

PIP-MKS, 2004, *Pedoman Penulisan Skripsi*, Makassar: Tim PIP-mks

LAMPIRAN

PEDOMAN WAWANCARA

1. Mengapa perawatan dewi-dewi *lifeboat* pada **MV. LEAH** tidak dapat dilaksanakan secara maksimal?

.....
.....
.....

2. Bagaimana pengecekan alat keselamatan jiwa di atas kapal utamanya pada *lifeboat*?

.....
.....
.....

3. Bagaimana tugas dan tanggung jawab orang mesin terhadap perawatan mesin *lifeboat*?

.....
.....
.....

4. Hal – hal apa saja yang harus diperhatikan dalam menjaga dan melakukan perawatan pada *lifeboat*?

.....
.....
.....

FUAD THANTOWIE NOURRISMAN_OPTIMALISASI PEMELIHARAAN LIFEBOAT GUNA KESELAMATAN JIWA PADA MV. LEAH

ORIGINALITY REPORT

22% SIMILARITY INDEX	21% INTERNET SOURCES	2% PUBLICATIONS	12% STUDENT PAPERS
--------------------------------	--------------------------------	---------------------------	------------------------------

PRIMARY SOURCES

1	eprints.pipmakassar.ac.id Internet Source	13%
2	repository.pip-semarang.ac.id Internet Source	2%
3	jurnal.pipmakassar.ac.id Internet Source	1%
4	Submitted to Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta Student Paper	1%
5	doku.pub Internet Source	1%
6	Submitted to Reykjavik University Student Paper	1%
7	cicikcristin.wordpress.com Internet Source	<1%
8	Submitted to Sriwijaya University Student Paper	<1%

RIWAYAT HIDUP PENULIS



Fuad Thantowie Nourrisman, Lahir di Makassar, Sulawesi Selatan - Indonesia, pada tanggal 24 Februari 2002, putra dari pasangan Bapak H. Suparman S. Sos dan Ibu Hj. B. Rini Iswari Pada Uleng S. Sos., M.M, sebagai anak kedua dari tiga bersaudara. Awal pendidikan di Sekolah Dasar di Sudirman IV Makassar, selesai pada tahun 2013, Sekolah Menengah Pertama di SMPN 06 Makassar selesai pada tahun 2016 dan Sekolah Menengah Atas di SMAN 4 Makassar selesai pada tahun 2019.

Setelah menyelesaikan tingkat pendidikan sekolah menengah atas, penulis melanjutkan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, angkatan XL, program studi Nautika pada tahun 2019. Penulis melaksanakan praktek laut pada semester V & VI di MV. LEAH, milik perusahaan PT. TENAGA BARU NUANSA PERSADA pada tanggal 25 Oktober 2021 hingga 30 Oktober 2022. Setelah melakukan praktek penulis melanjutkan pendidikan semester VII & VIII pada tahun ajaran 2023/2024.

Berkat petunjuk dan pertolongan Allah SWT, usaha dan disertai doa kedua orang tua dalam menjalani program akademik di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Alhamdulillah Penulis dapat menyelesaikan tugas akhir dengan skripsi yang berjudul "OPTIMALISASI PEMELIHARAAN LIFEBOAT GUNA KESELAMATAN JIWA PADA MV. LEAH".