

SKRIPSI
ANALISIS PENTINGNYA PERAWATAN SEKOCI
PENOLONG GUNA MENJAMIN KESELAMATAN JIWA
PADA KM. TIDAR



NURSUCI R. NASUTION

NIT : 21.41.020

NAUTIKA

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2025

**ANALISIS PENTINGNYA PERAWATAN SEKOCI
PENOLONG GUNA MENJAMIN KESELAMATAN JIWA
PADA KM. TIDAR**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Program Studi Nautika

Disusun Dan Diajukan Oleh:

NURSUCI R. NASUTION

21.41.020

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2025**

SKRIPSI

ANALISIS PENTINGNYA PERAWATAN SEKOCI PENOLONG GUNA MENJAMIN KESELAMATAN JIWA PADA KM. TIDAR

Disusun dan Diajukan Oleh:

NURSUCI R. NASUTION

NIT: 21.41.020

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada Tanggal 23 Mei 2025

Menyetujui,

Pembimbing I



Capt. Dion Lebang, M. Sc.
NIDN. 0928095501

Pembimbing II



Capt. Abd. Majid, M.M., M.Mar.
NIDN. 8957120021

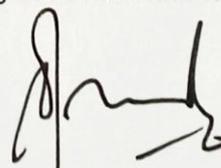
Mengetahui:

a.n Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I



Capt. Faisal Saransi, M.T., M.Mar.
NIP. 19750329 199903 1 002

Ketua
Program Studi Nautika



Subehana Rachman, S.A.P., M.Adm.S.D.A.
NIP. 19780908 200502 2 001

KATA PENGANTAR

Dengan penuh rasa syukur, penulis memanjatkan puji dan terima kasih kepada Tuhan Yang Maha Esa atas berkat dan rahmat-Nya yang melimpah, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi berjudul “ANALISIS PENTINGNYA PERAWATAN SEKOCI PENOLONG GUNA MENJAMIN KESELAMATAN JIWA PADA KM. TIDAR”. Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Diploma IV Program Studi Nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Penulis menyadari bahwa penyelesaian skripsi ini tidak akan tercapai tanpa dukungan dan kontribusi dari banyak pihak. Oleh karena itu, dengan segala hormat, penulis ingin menyampaikan rasa terimakasih yang tulus atas bimbingan, dukungan, saran serta bantuan yang diberikan selama proses penyusunan skripsi ini, kepada yang terhormat :

1. Bapak Capt. Rudy Susanto, M. Pd. Selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt. Dion Lebang, M. Sc. Selaku Dosen Pembimbing I skripsi peneliti.
3. Bapak Capt. Abd. Majid, M. M. M. Mar. Selaku Dosen Pembimbing II skripsi peneliti.
4. Segenap dosen program studi Nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar yang telah membagikan ilmu dan pengetahuannya kepada penulis.
5. PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (PELNI) yang telah memberikan kesempatan berharga kepada penulis untuk menjalani praktik laut di Kapal Motor (KM) TIDAR.
6. Nakhoda dan seluruh kru KM. TIDAR yang telah memberikan banyak pengalaman berharga selama penulis menjalani praktik laut.
7. Kepada ayahanda tercinta Zulfan Nasution, ibunda Murniati Majid serta seluruh keluarga atas segala doa, kasih sayang, motivasi dan dukungan moral maupun material yang tak ternilai selama ini.

8. Kepada senior, junior dan seluruh rekan taruna/i Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, khususnya angkatan XLII, gelombang LXII dan kelas tercinta Nautika Alpha, atas kebersamaan dan segala dukungan yang diberikan selama ini.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih memiliki berbagai keterbatasan. Oleh karena itu, penulis dengan rendah hati menerima segala bentuk saran dan kritik membangun guna penyempurnaan karya ilmiah ini. Harapannya, hasil penelitian ini dapat memberikan kontribusi berarti bagi dunia pendidikan dan praktik di lapangan, serta menjadi dasar untuk pengembangan penelitian lebih lanjut.

Makassar, 23 Mei 2025



Nursuci R. Nasution

NIT : 21.41.020

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Nursuci R. Nasution
NIT : 21.41.020
Program Studi : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

ANALISIS PENTINGNYA PERAWATAN SEKOCI PENOLONG GUNA MENJAMIN KESELAMATAN JIWA PADA KM. TIDAR

Karya ini merupakan hasil pemikiran dan penyusunan saya sendiri. Seluruh ide yang terkandung dalam skripsi ini, kecuali materi yang secara eksplisit dinyatakan sebagai kutipan atau referensi, merupakan orisinalitas penulis. Apabila di kemudian hari terdapat bukti yang menyangkal pernyataan ini, saya siap menerima konsekuensi akademis sesuai ketentuan yang berlaku di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 23 Mei 2025



Nursuci R. Nasution

NIT. 21.41.020

ABSTRAK

NURSUCI RAMADHANI NASUTION, 2025. "*Analisis Pentingnya Perawatan Sekoci Penolong Guna Menjamin Keselamatan Jiwa Pada KM. Tidar*". Dibimbing oleh Dion Lebang selaku dosen pembimbing I dan Abd. Majid selaku dosen pembimbing II.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pelaksanaan perawatan sekoci penolong di KM. Tidar dalam menjamin keselamatan jiwa sesuai standar SOLAS 1974. Metode penelitian menggunakan pendekatan kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara dengan kru kapal dan studi dokumen. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perawatan sekoci telah dilakukan secara rutin meliputi pemeriksaan mingguan, bulanan dan tahunan. Namun, ditemukan beberapa kendala seperti keterbatasan suku cadang, waktu perawatan yang berbenturan dengan jadwal istirahat kru, serta ketidaksesuaian antara *checklist* perawatan dengan standar SOLAS 1974. Secara keseluruhan, perawatan sekoci di KM. Tidar sudah memadai meskipun masih perlu perbaikan dalam hal kelengkapan inventaris, penjadwalan perawatan dan peningkatan kompetensi kru. Penelitian ini merekomendasikan penyempurnaan sistem perawatan untuk memastikan kesiapan sekoci dalam keadaan darurat.

Kata Kunci : Perawatan Sekoci Penolong, Keselamatan Jiwa, SOLAS 1974.

ABSTRACT

NURSUCI RAMADHANI NASUTION, 2025. *“Analysis of the Importance of Lifeboat Maintenance to Ensure Safety on KM. Tidar”*. Supervised by Dion Lebang as first advisor and Abd. Majid as second advisor.

This study aims to analyze the implementation of lifeboat maintenance on KM. Tidar in ensuring safety according to SOLAS 1974 standards. The research uses a qualitative approach with data collection techniques through observation, interviews with ship crews and document studies. The results show that lifeboat maintenance has been routinely conducted, including weekly, monthly and annual inspections. However, several challenges were found, such as limited spare parts, maintenance schedules conflicting with crew rest periods and discrepancies between maintenance checklist and SOLA 1974 standards. Overall, lifeboat maintenance on KM. Tidar is adequate although improvements are still needed in terms of inventory completeness, maintenance scheduling and crew competency enhancement. This study recommends improving the maintenance system to ensure lifeboat readiness in emergency situations.

Keywords : *Lifeboat Maintenance, Soul Safety, SOLAS 1974.*

DAFTAR ISI

	Halaman
KATA PENGANTAR	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN	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. Landasan Teori	6
B. Model Berpikir	31
C. Pertanyaan Penelitian	32
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian	33
B. Definisi Operasional	33
C. Unit Analisis	33
D. Teknik Pengumpulan Data	33
E. Prosedur Pengolahan dan Analisis Data	34

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian	36
B. Pembahasan	45

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan	52
B. Saran	53

DAFTAR PUSTAKA	57
-----------------------	-----------

LAMPIRAN	59
-----------------	-----------

DAFTAR PERTANYAAN	66
--------------------------	-----------

RIWAYAT HIDUP PENULIS	70
------------------------------	-----------

DAFTAR GAMBAR

Nomor		Halaman
2.1	KM. Tidar	8
2.2	Sekoci Terbuka	17
2.3	Sekoci Tertutup Penuh	18
2.4	<i>Harbour Saftey Pin</i>	19
2.5	<i>Gripes</i>	20
2.6	<i>Boat Fall</i>	20
2.7	<i>Lifeboat Winch</i>	21
4.1	Perawatan Sekoci setiap Periode sesuai SOLAS 1974	36
4.2	Sekoci KM. Tidar	37
4.3	Sistem Penggantung (<i>Release Gear</i>)	38
4.4	Daftar Inventaris Sekoci KM. Tidar Nomor 3, 13, 14, 15 dan 31	39
4.5	Daftar Inventaris Sekoci KM. Tidar Nomor 20, 22, 34 dan 37	40
4.6	Baling-Baling Sekoci	41
4.7	Daftar Inventaris Sekoci KM. Tidar Nomor 1, 8, 9 dan 23	42
4.8	<i>Checklist</i> Perawatan Sekoci KM. Tidar	43
4.9	Hasil Analisis Penulis 1	44
4.10	Hasil Analisis Penulis 2	44

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
1. <i>Ship's Particular</i>	59
2. <i>Crew List</i>	60
3. Daftar Wajib Diisi Setiap Latihan Sekoci KM. Tidar	62
4. Absensi Kru Kapal Saat Latihan Sekoci KM. Tidar	63
5. Daftar Inventaris Sekoci KM. Tidar	64
6. Dokumentasi Saat Latihan Sekoci	65

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sarana transportasi pengangkutan memegang peran penting sebagai pendorong pertumbuhan ekonomi. Kebutuhan pokok dan berbagai barang harus didistribusikan dari berbagai daerah, bahkan melintasi pulau dan negara yang terpisah oleh lautan. Untuk itu, diperlukan sarana angkut khusus guna memastikan barang-barang tersebut sampai dengan lancar.

Di era globalisasi seperti sekarang, transportasi laut menjadi pilihan utama karena dinilai lebih efisien. Kapal mampu mengangkut muatan dalam volume besar, baik barang maupun penumpang, dengan biaya yang relatif lebih terjangkau dibandingkan transportasi darat atau udara. Adanya beragam jenis kapal juga memudahkan pengguna dalam menyesuaikan kebutuhan dengan fungsi masing-masing.

Dalam operasional transportasi laut, aspek keselamatan pelayaran harus menjadi fokus utama bagi setiap perusahaan pelayaran. Setiap pengiriman barang maupun penumpang melalui jalur laut mengharuskan jaminan keamanan selama perjalanan, mulai dari keberangkatan hingga tiba di tujuan.

Sayangnya, masih sering terjadi insiden di kapal yang sebenarnya dapat dicegah, seperti kegagalan dalam menangani keadaan darurat akibat peralatan keselamatan yang tidak berfungsi optimal. Selain itu, keterlambatan keberangkatan kapal juga kerap disebabkan oleh ketidaklengkapan alat keselamatan.

Oleh karena itu, penting bagi perusahaan pelayaran dan kru kapal untuk memprioritaskan perawatan rutin terhadap peralatan keselamatan. Langkah ini tidak hanya mencegah kerugian material, tetapi juga melindungi keselamatan semua pihak yang terlibat.

Seringkali, kelalaian dalam merawat dan menggunakan peralatan keselamatan di kapal terjadi akibat kurangnya pemahaman dan

pelatihan yang memadai bagi kru kapal. Untuk memastikan keselamatan di atas kapal, seluruh kru wajib memahami masa pakai setiap peralatan keselamatan. Jika ditemukan kerusakan, perbaikan atau penggantian harus segera dilakukan tanpa penundaan.

Selain itu, setiap anggota kru harus terlatih dalam mengoperasikan peralatan keselamatan. Kemampuan ini sangat penting agar mereka dapat mengambil tindakan yang cepat dan tepat, baik untuk menyelamatkan diri sendiri maupun orang lain saat terjadi keadaan darurat.

Pasal 1 ayat (34) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa “Keselamatan Kapal adalah kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.” Berdasarkan peraturan di atas sudah jelas menyatakan bahwa segala perlengkapan alat penolong demi menjamin keselamatan di atas kapal haruslah memenuhi persyaratan material yang berlaku.

Konvensi *International Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974* dalam *Treaties and International Agreements 1980 No. 18961 Chapter III Life Saving Appliances, Regulation 8. Number of Motor Lifeboats to be Carried* ayat 1 menyebutkan bahwa “Di setiap kapal penumpang harus membawa sekoci penolong minimal masing-masing satu buah di setiap sisinya yang dimana setiap sekoci penolong tersebut memiliki kapasitas umumnya tidak lebih dari 30 orang.”

Sekoci adalah alat keselamatan yang wajib berada di atas kapal karena sekoci berfungsi sebagai alat penyelamat utama jika terjadi keadaan darurat seperti kebakaran, tenggelam atau kerusakan kapal. Dalam situasi dimana kapal tidak lagi aman, sekoci memberikan sarana evakuasi untuk menyelamatkan seluruh penumpang dan kru kapal.

Di laut, kondisi cuaca ekstrim atau kebocoran yang dapat terjadi secara tiba-tiba, sekoci ini menyediakan perlindungan sementara dari hal-hal berbahaya seperti sinar matahari, udara dingin, badai dan angin kencang sampai bantuan datang. Sekoci merupakan elemen penting untuk menjamin keselamatan jiwa di laut. Tanpa sekoci, risiko kehilangan nyawa dalam keadaan darurat kapal dapat meningkat secara signifikan.

Sekoci penolong merupakan perahu khusus yang dilengkapi dengan mesin penggerak dan memiliki kapasitas angkut lebih besar dibandingkan peralatan keselamatan laut lainnya. Fungsi utamanya adalah untuk proses evakuasi kru kapal ketika terjadi kondisi darurat yang mengharuskan meninggalkan kapal induk.

Berbeda dengan desain tradisional yang menggunakan kayu atau logam yakni bahan yang memerlukan perawatan intensif, sekoci penolong modern kini menggunakan material sintetis seperti *fiberglass*. Material ini tidak hanya ringan tetapi juga lebih tahan terhadap berbagai kondisi cuaca ekstrim.

KM. Tidar melaksanakan latihan evakuasi kapal (*Boat Drill*) pada 7 Juni 2024 pukul 10.00 WIT di perairan Laut Banda, Maluku. Meskipun kondisi cuaca cerah dengan permukaan laut tenang, latihan ini mengalami gangguan teknis yang signifikan. Saat pemeriksaan peralatan keselamatan, teridentifikasi masalah pada sekoci sebelah kiri berupa mekanisme *quick release* yang macet dan sistem dewi-dewi yang akibat kurangnya pelumasan pada *wire* membuat *David* menjadi kaku. Kondisi ini menyebabkan sekoci bergoyang tidak stabil selama proses penurunan, menimbulkan potensi bahaya bagi kru yang berpartisipasi. Dengan pertimbangan keselamatan, latihan terpaksa dihentikan untuk menghindari risiko kecelakaan yang tidak diinginkan. *David* yang kaku karena *wire*nya kurang diberikan *grease* ini disebabkan karena rendahnya pemahaman awak kapal tentang perawatan sekoci. Perawatan alat keselamatan sekoci tidak berjalan

sesuai prosedur sehingga mengakibatkan berbagai kendala seperti macet saat proses penurunan.

Pada penelitian (Widodo, A., Peramutya, A. D., & Shabrina, T. A. N., 2023) yang berjudul Pelaksanaan Perawatan Pada *Lifeboat* Untuk Menunjang Keselamatan Di MT. Gede, ditemukan masalah serius saat pelaksanaan *Abandon Ship Drill* pada 24 April 2022. Masalah utama terletak pada kondisi *block davit* yang berkarat dan tidak mendapatkan pelumasan yang memadai pada *release wire*. Ketika *lifeboat* diturunkan, prosesnya tidak berjalan lancar karena adanya gesekan berlebihan antara *block davit* dan *release wire* yang keduanya dalam kondisi kering. Hal ini menyebabkan *release wire* mengalami *stuck* atau macet selama proses penurunan, sehingga *lifeboat* tidak dapat diturunkan secara normal dan kontinu. Temuan ini menunjukkan pentingnya perawatan rutin dan pelumasan yang memadai pada komponen-komponen vital sistem *lifeboat* untuk menjamin keselamatan operasional.

Hal serupa juga terjadi pada penelitian (Chandra, KP., 2020) yang berjudul Optimalisasi Perawatan *Lifeboat* Dalam Menanggulangi Kegagalan *Launching* di MT. Serui yang dimana pada saat dilaksanakan *Abandon Ship Drill* pada bulan Agustus 2018 analisis menunjukkan beberapa faktor penyebab kegagalan *launching lifeboat* antara lain kerusakan komponen pendukung sistem *launching*, tidak berfungsinya *remote control wire* saat dioperasikan, kondisi *block davit* yang berkarat dan tidak layak pakai sehingga berpotensi membahayakan proses *launching* serta *wire falls* yang berkarat dan tidak layak yang menyebabkan *sheave* pada takal dewi-dewi tidak dapat berputar lancar. Masalah-masalah ini menyebabkan proses *launching* yang seharusnya selesai dalam 5 menit menjadi terhambat dan memakan waktu lebih lama. Temuan penelitian ini mengindikasikan adanya kelalaian dalam perawatan rutin dan penggantian komponen yang sudah rusak.

Berdasarkan hasil pembahasan dari latar belakang di atas maka penulis merasa tertarik untuk menyusun skripsi yang berjudul **“ANALISIS PENTINGNYA PERAWATAN SEKOCI PENOLONG GUNA MENJAMIN KESELAMATAN JIWA PADA KM. TIDAR”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan di atas maka rumusan masalah yang penulis ambil yaitu bagaimana pelaksanaan perawatan sekoci penolong di KM. Tidar?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai penulis ialah untuk mengetahui bagaimana prosedur pelaksanaan perawatan sekoci penolong di KM. Tidar?

D. Manfaat Penelitian

Dari penulisan dan penelitian proposal ini, penulis berharap beberapa manfaat yang ingin dicapai, antara lain :

a. Secara Teoritis

Sebagai sumber tambahan informasi kepada pembaca dan kru kapal tentang bagaimana perawatan sekoci penolong.

b. Secara Praktis

Untuk memberikan wawasan bagi pembaca dan kru kapal mengenai bagaimana saja tata cara dan prosedur perawatan sekoci penolong guna menunjang keselamatan jiwa di kapal apabila terjadi keadaan darurat.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Landasan Teori

Bab ini memaparkan berbagai konsep teoritis dan terminologi penting yang terkait langsung dengan penelitian. Seluruh materi disajikan berdasarkan kajian literatur dari berbagai sumber referensi yang relevan.

1. Sejarah Singkat PT. PELNI (Persero)

PT. PELNI memiliki akar sejarah yang bermula pada tanggal 5 September 1950, ketika pemerintah Indonesia menerbitkan Surat Keputusan Bersama (SKB) antar Menteri Perhubungan dan Menteri Pekerjaan Umum. SKB ini menjadi landasan pembentukan Yayasan Penguasaan Kapal-Kapal (PEPUSKA). Latar belakang pendirian PEPUSKA tidak terlepas dari penolakan pemerintah Belanda terhadap upaya Indonesia untuk mengalihkan status operasional N. V. K. P. M. (*Koninklijke Paketvaart Maatschappij*), perusahaan pelayaran Belanda yang beraktivitas di wilayah Indonesia, menjadi bentuk Perseroan Terbatas (PT). Situasi inilah yang kemudian mendorong pemerintah Indonesia mengambil inisiatif membentuk PEPUSKA sebagai langkah strategis di bidang pelayaran nasional.

Pada 28 April 1952, terjadi perubahan penting dalam dunia pelayaran nasional ketika Yayasan PEPUSKA secara resmi dibubarkan. Sebagai penggantinya, pemerintah mendirikan PT. PELNI berdasarkan landasan hukum yang kuat, yaitu Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor M.2/1/2 tanggal 28 Februari 1952 dan No. A.2/1/2 tanggal 19 April 1952, serta pengesahan melalui Berita Negara Republik Indonesia No. 50 tanggal 20 Juni 1952.

R. Ma'moen Soemadipraja terpilih sebagai Presiden Direktur pertama PT. PELNI untuk periode 1952-1955. Perusahaan ini memulai operasinya dengan menerima alih delapan unit kapal dari PEPUSKA sebagai aset awal. Namun, jumlah ini dianggap belum memadai, sehingga PT. PELNI bekerja sama dengan Bank Ekspor Impor untuk pengadaan tambahan armada, termasuk pemesanan 45 kapal *coaster* dari Eropa Barat. Untuk menjaga kontinuitas operasional sambil menunggu kedatangan kapal baru, perusahaan melakukan penyewaan kapal-kapal asing berbendera berbagai negara.

PT. PELNI mengambil alih operasional rute-rute pelayaran yang ditinggalkan oleh KPM sebagai bagian dari strategi pengembangan awalnya. Secara bertahap, perusahaan mengganti kapal-kapal sewaan dengan armada baru berupa kapal *coaster* dari Eropa, yang kemudian diperkuat dengan tambahan kapal eks militer Jepang hasil rampasan perang. Sepanjang sejarahnya, PT. PELNI mengalami beberapa kali transformasi status hukum, mulai dari perusahaan perseroan menjadi Perusahaan Negara (PN) berdasarkan Lembaran Negara RI No. LN 1961, kemudian kembali berubah menjadi Perseroan Terbatas (PT) pada tahun 1957, yang kemudian dikukuhkan secara resmi melalui Akta Pendirian NO. 31 tanggal 30 Oktober 1975.

Dalam perkembangannya yang terus dinamis, PT. PELNI kini telah bertransformasi menjadi perusahaan pelayaran nasional yang mengoperasikan beragam jenis armada modern, termasuk kapal penumpang, kapal *ferry* cepat dan kapal barang. Jaringan operasional perusahaan pun terus meluas, mencakup 94 pelabuhan di seluruh penjuru Nusantara yang tidak hanya memperkuat konektivitas antar pulau tetapi juga mendukung pembangunan ekonomi nasional melalui layanan transportasi laut yang andal dan nyata.

2. KM. Tidar

KM. Tidar adalah salah satu kapal penumpang milik PT. Pelayaran Nasional Indonesia atau PT. PELNI yang memiliki peran penting dalam konektivitas antar pulau di Indonesia.

Gambar 2.1. KM. Tidar



Sumber : Dokumentasi KM. Tidar (2024)

Kapal ini dilengkapi dengan fasilitas modern untuk memastikan kenyamanan penumpang selama perjalanan. Rute perjalanan KM. Tidar mencakup beberapa pelabuhan utama seperti Makassar, Ambon dan Sorong, menjadikannya pilihan populer bagi warga

yang ingin bepergian antar pulau. Dengan kapasitas penumpang yang besar, kapal ini berkontribusi signifikan terhadap mobilitas dan kapal ini dilengkapi fasilitas modern untuk memberikan kenyamanan penumpang selama perjalanan.

a. Rute Kapal

KM. Tidar melayani rute pelayaran yang cukup panjang, menghubungkan berbagai kota di wilayah Indonesia Timur. Rute pelayarannya meliputi : Makassar – Bau-Bau – Namlea – Ambon – Tual – Dobo – Kaimana – Fak-Fak – Sorong – Manokwari – Nabire – Wasior – Nabire – Manokwari – Sorong – Fak-Fak – Kaimana – Dobo – Tual – Ambon – Namlea – Bau-Bau – Makassar.

Perjalanan dengan KM. Tidar memberikan kesempatan bagi para penumpang untuk menikmati panorama laut yang indah, pulau-pulau eksotis dan keramahan budaya lokal. Kapal ini juga menjadi pilihan yang tepat bagi para pebisnis yang ingin menjangkau berbagai daerah di Indonesia Timur dengan lebih hemat dan efisien.

b. *Ship Particular* KM. Tidar

Kapal buatan tahun 1987 yang dibangun di galangan Jos L. Meyer Papenburg, Jerman merupakan kapal penumpang yang mengangkut sekitar 2000 orang penumpang, memiliki bobot mati (DWT) 44.341,92 Ton dengan panjang kapal 144,80 meter dan lebar 23,40 meter.

Ship's Particular

Nama Kapal	: KM. Tidar
Tanda Panggilan	: YECN
Kebangsaan	: Indonesia
Pemilik	: PT. Pelayaran Nasional Indonesia

Alamat Perusahaan : Jl. Gajah Mada No. 14 Jakarta
 Pelabuhan Daftar : Jakarta
 Tanda Selar : GT. 14.501 NO. 529 / Ba
 Nomor IMO : 8 7 0 0 292
 Jenis Kapal : Penumpang
 Isi Kotor : 14.501 Ton
 Isi Bersih : 5.354 Ton
 Bobot Mati : 44.341,92 DWT
 LOA : 144,80 Meter
 LBP : 130,70 Meter
 Lebar : 23,40 Meter
 Tinggi ke Lunas : 13,40 Meter
 Pembangunan : 1987 Jos L. Meyer Papenburg, Jerman
 Mesin Utama : MAK 6 MU 601 2 X 8.700 HP 390 RPM
 Mesin Pembantu : DAIHATSU 6.PSH TC-26H 4 X 882KW
 Kecepatan : 17 Knot
 Sarat / *Draft* : 5,89 Meter
 Air Tawar : 1020,6 M³ (Maksimum) = 1000,1 Ton
 Air Ballast : 2424,0 M³ (Maksimum) = 2485,5 Ton
 Bahan Bakar : 1046,6 M³ (Maksimum) = 890,7 Ton
 Minyak Lumas : 74,8 M³ (Maksimum) = 67,3 Ton
 Muatan Barang : Bales 1200 M³, Biji-Bijian 1400 M³
 Penumpang : Kelas 1 = 40 Orang
 Kelas 2 = 88 Orang
 Kelas 3 = 288 Orang
 Kelas Ekonomi = 1.488 Orang
 Jumlah = 1.904 Orang
 Dispensasi = 767 Orang
 Total = 2.671 Orang

c. Sejarah KM. Tidar

Dibangun pada tahun 1988 di galangan kapal MTW *Schiffswerft GmbH*, Jerman, KM. Tidar awalnya dimiliki oleh *Deutsche See Reederei Rostock (DSR)*, perusahaan pelayaran asal Jerman Timur. Kapal ini dirancang dengan teknologi mutakhir pada masanya, mampu menampung hingga 2.000 penumpang dan dilengkapi dengan berbagai fasilitas modern.

Pada tahun 1990, KM. Tidar dibeli oleh PT. PELNI (Persero), BUMN yang bergerak di bidang pelayaran di Indonesia. Sejak saat itu, kapal ini menjadi salah satu armada utama Pelni dan melayani rute pelayaran di berbagai wilayah Indonesia.

Selama bertahun-tahun, KM. Tidar telah menjadi saksi bisu berbagai peristiwa penting dalam sejarah Indonesia. Kapal ini pernah digunakan untuk mengangkut pasukan dan logistik selama operasi militer, serta membantu evakuasi korban bencana alam. Kapal ini juga telah mengantarkan jutaan penumpang dari berbagai kalangan, menghubungkan pulau-pulau di seluruh nusantara dan mempererat persatuan bangsa.

d. Fasilitas KM. Tidar

KM. Tidar menyediakan berbagai fasilitas, yaitu :

1) Kamar Tidur

1. Ekonomi : Kamar tidur dengan tempat tidur susun dan kipas angin, cocok untuk perjalanan hemat
2. Bisnis : Kamar tidur dengan tempat tidur bertingkat atau single, AC dan televisi, menawarkan kenyamanan yang lebih baik.

2) Restoran dan Kafe

Tersedia beberapa restoran dan kafe di KM. Tidar yang menyajikan berbagai macam makanan dan minuman. Anda dapat menikmati hidangan khas Indonesia, masakan tradisional dan cemilan ringan.

3) Mushola

Bagi para penumpang Muslim, KM. Tidar menyediakan mushola yang bersih dan nyaman untuk beribadah.

4) Dek Observasi

Dek observasi merupakan tempat yang ideal untuk menikmati pemandangan laut yang indah dan udara segar. Anda dapat bersantai di kursi-kursi yang disediakan atau berjalan-jalan di dek.

5) Layanan Medis

KM. Tidar dilengkapi dengan klinik yang menyediakan layanan medis dasar, seperti pemeriksaan kesehatan, pengobatan ringan dan pertolongan pertama.

e. Keunggulan Pelayanan Menggunakan KM. Tidar

KM. Tidar adalah salah satu kapal legendaris milik PT. PELNI (Persero), menawarkan berbagai keunggulan pelayanan yang menjadikan perjalanan anda di lautan Nusantara semakin nyaman dan berkesan. Berikut ini adalah keunggulan pelayanan menggunakan KM. Tidar :

1) Jangkauan Luas

KM. Tidar melayani rute pelayaran yang luas, menghubungkan berbagai pulau di Indonesia Timur, termasuk Makassar, Bau-Bau, Namlea, Ambon, Tual, Dobo, Kaimana, Fak-Fak, Sorong, Manokwari, Nabire dan Wasior.

2) Harga Terjangkau

Dibandingkan dengan moda transportasi udara, perjalanan dengan kapal laut menawarkan harga yang lebih terjangkau, terutama bagi anda yang ingin bepergian dengan membawa banyak barang bawaan.

3) Keamanan dan Kenyamanan

KM. Tidar diawaki oleh kru kapal yang profesional dan berpengalaman, serta dilengkapi dengan berbagai

peralatan keselamatan yang canggih. Hal ini memastikan keamanan dan kenyamanan anda selama berlayar.

4) Kontribusi untuk Ekonomi Lokal

Kehadiran KM. Tidar di suatu daerah dapat membantu meningkatkan perekonomian lokal dengan membuka peluang bisnis baru dan menciptakan lapangan pekerjaan bagi masyarakat setempat.

3. Analisis dan Perawatan

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia, analisis didefinisikan sebagai proses menguraikan suatu topik menjadi bagian-bagian penyusunnya, kemudian menelaah setiap bagian beserta keterkaitannya untuk mencapai pemahaman yang komprehensif terhadap keseluruhan topik tersebut.

Krisnawati (2021) memberikan pengertian yang lebih spesifik dengan menyatakan bahwa analisis merupakan suatu bentuk investigasi terhadap suatu peristiwa atau fenomena dengan tujuan mengungkap fakta-fakta yang akurat. Pendekatan ini menekankan pada aspek verifikasi data dalam memahami suatu kejadian.

Sementara itu, Ramadhani (2020) memandang analisis sebagai aktivitas intelektual yang melibatkan dekonstruksi suatu entitas utuh menjadi elemen-elemen pembentuknya. Proses ini memungkinkan pengenalan terhadap karakteristik masing-masing komponen, relasi antar komponen, serta peran fungsional setiap bagian dalam konteks keseluruhan sistem.

Berdasarkan beberapa pendapat di atas, dapat disimpulkan bahwa analisis merupakan suatu proses yang melibatkan penemuan hal-hal baru mengenai suatu objek yang akan diteliti atau diamati lebih lanjut oleh peneliti. Hal ini dicapai dengan cara memperoleh bukti-bukti yang tepat mengenai objek yang diteliti.

Dalam penelitian ini, topik yang diangkat adalah analisis perawatan sekoci penolong guna menunjang keselamatan jiwa di

KM.Tidar, sehingga yang dianalisis adalah pelaksanaan dalam perawatan sekoci penolong dan pengetahuan serta kesadaran untuk para kru kapal akan pentingnya perawatan sekoci untuk menunjang keselamatan jiwa di laut.

Menurut Taufik dan Septyani (2015) dalam jurnal penelitian yang berjudul *Optimasi Penjadwalan dan Usulan Preventive Maintenance Pada Mesin Turbin Menggunakan Model Age Replacement* menyatakan bahwa kegiatan perawatan mencakup serangkaian tindakan pemeliharaan fasilitas dan peralatan, termasuk proses perbaikan atau penggantian komponen. Tujuan utamanya adalah untuk menjamin kelancaran proses produksi sesuai dengan standar yang telah ditetapkan.

Menurut Manzini (2010) dalam bukunya yang berjudul *Pemeliharaan Sistem Industri* menyatakan bahwa perawatan merupakan fungsi manajerial yang bersifat proaktif. Aktivitas ini meliputi *monitoring* berkelanjutan, perencanaan sistematis, dan pengendalian operasional terhadap fasilitas produksi. Fokus utamanya adalah memaksimalkan waktu operasi efektif (*uptime*) sekaligus meminimalkan periode non-produktif (*downtime*) yang disebabkan oleh kerusakan atau kegiatan perbaikan.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) arti dari kata perawatan sendiri ialah proses, cara, perbuatan memelihara. Berdasarkan definisi di atas menunjukkan bahwa perawatan dalam penelitian ini mencakup semua kegiatan yang harus dilakukan baik untuk mencegah terjadinya kerusakan maupun untuk meminimalkan bahaya kerusakan selama kurun waktu tertentu.

Bahkan perawatan harus menjadi kegiatan wajib untuk memelihara peralatan sekoci penyelamat, baik yang direncanakan maupun yang dilakukan karena kerusakan yang tidak diantisipasi sebelumnya. Kru kapal harus bertanggung jawab atas perawatan

rutin sekoci penolong, termasuk perawatan rutin dan perawatan yang diperlukan karena kerusakan atau penggantian peralatan. Sekoci penolong sangat diperlukan baik bagi kru kapal maupun penumpang (Fandi Afdal, n.d.)

4. Sekoci Penolong

Sekoci penolong berperan sebagai sarana evakuasi utama dalam situasi darurat di kapal, dirancang khusus untuk menyelamatkan nyawa seluruh awak kapal ketika kondisi mengharuskan meninggalkan kapal induk.

a. Standar Teknis Sekoci Penolong

- 1) Memiliki konstruksi yang mampu menahan beban maksimal ketika diturunkan ke air dalam kondisi terisi penuh sesuai kapasitas yang ditentukan, termasuk seluruh perlengkapannya.
- 2) Dilengkapi sistem *buoyancy* berupa tangki udara yang memastikan sekoci tetap mengapung meskipun dalam posisi terbalik.
- 3) Desain hidrodinamik dengan haluan dan buritan meruncing serta *freeboard* yang rendah untuk memungkinkan manuver maju dan mundur secara optimal.
- 4) Kemampuan *launching* cepat dan aman bahkan dalam kondisi kapal miring hingga 15 derajat.
- 5) Fasilitas penyelamatan yang memungkinkan korban di air dapat naik ke sekoci dengan aman.
- 6) Dilengkapi tempat duduk permanen yang tersusun melintang untuk kenyamanan dan stabilitas.
- 7) Peralatan navigasi dan *survival kit* lengkap sebagai standar perlengkapan wajib.
- 8) Panjang rata-rata sekoci penolong tidak boleh kurang dari 24 kaki atau 7,3 meter (tergantung kru kapal).

- 9) Harus mempunyai stabilitas yang baik di laut terbuka dengan penuh muatan serta cukup lambung bebas.
- 10) Wajib memiliki sistem apung permanen dengan tangki yang tahan terhadap korosi dan kontaminasi minyak.
- 11) Untuk sekoci bermotor, harus dilengkapi sistem proteksi yang mencegah infiltrasi air ke dalam ruang mesin.
- 12) Memiliki batas berat maksimum 20 long ton (20.320 kg) termasuk seluruh muatan dan perlengkapan.
- 13) Sekoci berkapasitas 60-100 penumpang harus menggunakan sistem propulsi baling-baling manual.

b. Macam-Macam Sekoci

- 1) Sekoci Terbuka (*Open Lifeboat*)
- 2) Sekoci Tertutup Sebagian (*Partially Enclosed Lifeboat*)
- 3) Sekoci Tertutup Sebagian Secara Otomatis (*Selfrighting Partially Enclosed Lifeboat*)
- 4) Sekoci Tertutup (*Totally Enclosed Lifeboat*)
- 5) Sekoci dengan Sistem Udara Otomatis (*Self Contained Air Support System*)
- 6) Sekoci dengan Pelindung Tahan Api (*Fire Protected*)

Beberapa jenis dari *lifeboat* di atas adalah sebagai berikut yang dijelaskan di bawah ini :

- 1) Sekoci Terbuka (*Open Lifeboat*)

Sesuai dengan namanya, sekoci jenis ini memiliki desain tanpa atap pelindung. Sistem penggerakannya umumnya mengandalkan tenaga manusia melalui dayung, meskipun beberapa varian dilengkapi dengan mesin bakar internal sebagai sumber propulsi tambahan. Seiring dengan perkembangan standar keselamatan maritim yang semakin ketat, penggunaan sekoci terbuka telah berkurang signifikan. Meskipun demikian, beberapa unit masih dapat

ditemukan terbatas pada kapal-kapal tertentu.

Gambar 2.2. Sekoci Terbuka



Sumber : chinaxhmarine.com

Sekoci terbuka tidak banyak membantu saat hujan atau cuaca buruk dan dapat membuat air masuk terlalu banyak saat ombak besar.

2) Sekoci Tertutup Penuh (*Totally Enclosed Lifeboat*)

Sekoci jenis tertutup telah menjadi pilihan utama pada berbagai jenis kapal modern, termasuk kapal *tanker* dan kontainer. Popularitasnya disebabkan oleh kemampuan protektifnya yang unggul dalam melindungi kru kapal dari berbagai bahaya lingkungan seperti hempasan ombak, terpaan angin kencang, dan kondisi cuaca ekstrem. Keunggulan lain dari desain ini adalah stabilitasnya yang mampu mempertahankan posisi mengapung normal meskipun terkena gulungan gelombang besar. Sekoci ini memiliki kapasitas yang mampu memuat 20 hingga 150 orang.

Gambar 2.3. Sekoci Tertutup Penuh



Sumber : Alibaba.com

Berdasarkan sistem propulsinya, sekoci penolong dapat dikategorikan menjadi beberapa jenis:

- 1) Sekoci Dayung dan Layar. Mengandalkan tenaga manusia melalui dayung serta tenaga angin dengan sistem layar sederhana sebagai penggerak utama.
- 2) Sekoci Mekanis Non-Motor. Menggunakan sistem penggerak mekanis yang dioperasikan secara manual, bukan berbasis mesin motor.
- 3) Sekoci Bermotor. Dilengkapi dengan mesin penggerak internal. Sekoci jenis ini seringkali memenuhi kriteria teknis untuk berfungsi ganda sebagai kapal penyelamat (*Rescue Boat*), asalkan memenuhi seluruh persyaratan keselamatan yang berlaku.

c. Bagian-Bagian Sekoci

Berikut adalah bagian-bagian penting dari sekoci yaitu :

1) *Harbour Safety Pin* (Pen Pengaman)

Gunanya untuk menahan roda lengan dengan *davit*, agar tidak meluncur ke bawah sekalipun *griper* sudah dilepas. Terpasang pada gading-gading peluncur.

Gambar 2.4. *Harbour Safety Pin*



Sumber : Dokumentasi KM. Tidar (2024)

2) *Gripes* (Tali Lasing)

Prosedur pengamanan *lifeboat* saat terpasang pada *davit* melibatkan pengikatan tali yang dirancang khusus. Tali tersebut dipasang secara melintang di bagian luar bodi *lifeboat*, dengan ujung yang dilengkapi *slip hook* (kait pegas) untuk memudahkan pelepasan cepat. Mekanisme pengaman tambahan berupa *safety trigger* dipasang pada struktur rangka peluncur (*launching rail*) untuk memastikan stabilitas selama penyimpanan.

Gambar 2.5. *Gripes*

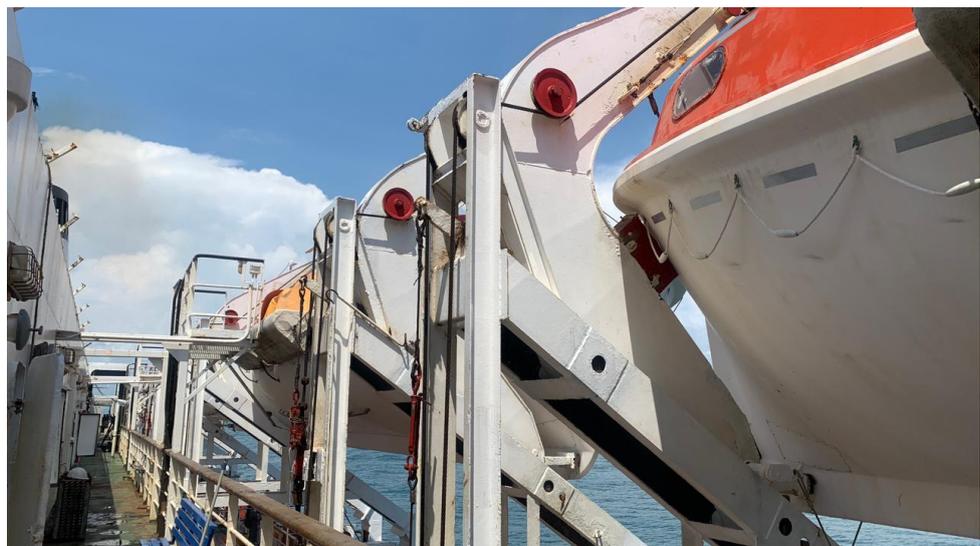


Sumber : Dokumentasi KM. Tidar (2024)

3) *Boat Fall* (Tali Lopor)

Tali ini berperan sebagai media pengendali utama selama proses penurunan maupun pengangkatan *lifeboat* ke/dari kapal. Sistem kerjanya melibatkan mekanisme *winch* yang terhubung melalui *sheave* (katrol) dan *moving block* pada *davit* tipe *lifting* atau *radial davit*, memastikan operasi yang terkendali dan aman.

Gambar 2.6. *Boat Fall*



Sumber : Dokumentasi KM. Tidar (2024)

4) *Lifeboat Winch* (Derek Sekoci)

Winch berperan sebagai mekanisme pengontrol utama dalam operasi peluncuran dan pengangkatan *lifeboat*. Peralatan ini harus memenuhi standar teknis berikut:

- a) Kapasitas operasional untuk menurunkan *lifeboat* dalam kondisi bermuatan penuh dengan tenaga operator tunggal
- b) Sistem kontrol kecepatan otomatis yang memungkinkan penurunan terkendali
- c) Mekanisme *disengagement* otomatis yang melepaskan koneksi motor dari sistem *gear* saat proses penurunan berlangsung
- d) Pada waktu meng*hibob* *lifeboat*, tali kawat harus dapat tergulung dengan rapih, dan tidak menyilang karena merusak tali kawat.
- e) Tuas rem (*brake handle*) harus selalu dalam kondisi siap pakai dan terpasang pada posisi yang tepat. Untuk memastikan kesiapan *operasional winch* beserta seluruh komponen pendukungnya, diperlukan program perawatan berkala yang dilaksanakan secara konsisten.

Gambar 2.7. *Lifeboat Winch*



Sumber : Dokumentasi KM. Tidar (2024)

d. Perlengkapan pada Sekoci

Setiap sekoci harus dilengkapi dengan perlengkapan standar berikut :

- 1) Satu pasang dayung untuk setiap bangku, dua dayung tambahan sebagai cadangan, satu kait pengait (*boat hook*) dengan tali atau rantai, serta satu kait sekoci (*slip hook*).
- 2) Dua tongkat pendorong (*propelling poles*) dengan tali atau rantai pada sekoci, kecuali untuk sekoci yang menggunakan sistem penggerak otomatis.
- 3) Kemudi yang terpasang pada sekoci dengan engsel dan *pemnya (tiller)*.
- 4) Dua buah kapak.
- 5) Lentera minyak mampu menyala 12 jam.
- 6) Satu set tiang layar beserta layar, bendera sinyal (jingga) dan tali temali yang telah dilapisi galvanis.
- 7) Sebuah kompas dengan tampilan yang jelas dan mudah dibaca.
- 8) Tali pelampung pengaman yang dipasang mengelilingi badan sekoci.
- 9) Jangkar apung (*sea anchor*) yang memenuhi standar keselamatan.
- 10) Dua tali penarik (*painters*) dengan panjang memadai masing-masing terpasang di haluan dan buritan.
- 11) Minyak penstabil ombak sebanyak 4,5 liter (1 galon) dalam wadah khusus.
- 12) Sejumlah makanan yang memenuhi syarat sesuai kapasitas banyaknya orang di sekoci. Makanan harus tersimpan dalam tempat yang kedap udara dan kedap air. Sejumlah tiga liter air tawar tersimpan dalam tempat yang kedap air untuk setiap orang sesuai kapasitas orang dalam sekoci yang tidak berkarat.

- 13) Empat suar cahaya (*paraffin flares*) berwarna merah yang dapat mencapai ketinggian signifikan.
- 14) Dua sinyal asap apung (*bouyant smoke signals*) berwarna jingga untuk penggunaan siang hari.
- 15) Peralatan penyelamatan termasuk tali pelampung (*lifelines*) dengan pemberat untuk membalikkan sekoci yang terbalik.
- 16) Kotak P3K kedap air berisi perlengkapan pertolongan pertama standar.
- 17) Senter kedap air dengan kemampuan kode morse, termasuk baterai cadangan dan bohlam dalam wadah kedap air.
- 18) Cermin untuk semboyan siang hari.
- 19) Pisau lipat yang dilengkapi dengan alat pembuka kaleng terikat pada sekoci.
- 20) Dua pasang tali buangan yang ringan dan terapung.
- 21) Pompa yang digunakan dengan tangan.
- 22) Kabin penyimpanan untuk peralatan-peralatan kecil.
- 23) Sebuah peluit atau alat sinyal suara sejenis.
- 24) Satu set peralatan memancing.
- 25) Satu pasang penutup sekoci berwarna mencolok (*fluoresen/orange*)
- 26) Satu salinan panduan isyarat bahaya standar.

Seluruh peralatan dan komponen sekoci tersebut wajib dikuasai oleh kru kapal. Hal ini penting untuk memastikan kesiapan operasional dan memungkinkan perbaikan segera jika ditemukan kerusakan pasca inspeksi.

e. Prosedur Perawatan Sekoci

Perawatan sekoci merupakan hal mutlak yang harus dipenuhi. Sebelum kapal meninggalkan pelabuhan dan selama pelayaran, sekoci harus dalam kondisi siap pakai dan dapat dioperasikan kapan saja. Berdasarkan ketentuan SOLAS 1974 *Consolidated Edition 2014 Regulation 36 Instruction for On-Board Maintenance* halaman 259 instruksi perawatan sekoci harus mudah dimengerti, diilustrasi dan harus mempunyai :

- 1) Daftar pemeriksaan (*checklist*) standar operasional
- 2) Panduan perbaikan dan pemeliharaan rutin.
- 3) Kalender perawatan berkala.
- 4) Diagram pelumasan (*lubrication print*) dengan spesifikasi pelumas.
- 5) Daftar komponen yang perlu diganti (*replacement parts list*)
- 6) Daftar sumber *spare part*
- 7) Catatan inspeksi dan perawatan

Perawatan, pengujian dan pemeriksaan sekoci harus dilaksanakan berdasarkan pedoman yang dikembangkan dengan cara tetap memperhatikan dan memastikan keadaan peralatan tersebut. Pada SOLAS 1974 *Consolidated Edition 2014 Regulation 20 Operational Readiness, Maintenance and Inspections* halaman 246-247 dijelaskan mengenai perawatan terhadap sekoci penolong, yakni :

1) Perawatan Mingguan

Perawatan dilakukan setidaknya seminggu sekali untuk memastikan sekoci siap digunakan dalam keadaan darurat. Yang harus diperiksa adalah :

- a) Sekoci dan perlengkapannya dalam kondisi baik dan siap digunakan.
- b) Sistem penggantung (*release gear*) diperiksa secara

visual untuk memastikan tidak ada kerusakan.

- c) Mesin sekoci dijalankan (dinyalakan) minimal 3 menit untuk memastikan berfungsi dengan baik.
- d) Bahan bakar dan pelumas mesin diperiksa (jika sekoci bermotor)
- e) Periksa persediaan darurat (makanan, air, obat-obatan, alat *signaling*) masih lengkap dan tidak kadaluarsa.
- f) Periksa baterai radio dan lampu sinyal (jika ada)

2) Perawatan Bulanan

Perawatan lebih detail dilakukan setiap bulan mencakup :

- a) Uji coba mesin sekoci dengan beban penuh (jika memungkinkan) selama 5 menit
- b) Periksa sistem hidrolik/pneumatik (jika ada) pada mekanisme pelepasan (*release mechanism*)
- c) Periksa sistem kemudi (*steering gear*) dan baling-baling (*propeller*)
- d) Periksa kelengkapan sekoci, termasuk dayung, tali, pelampung, dll.
- e) Periksa kondisi sekoci (lubang, karat, retak atau korosi)
- f) Periksa sistem pembebasan otomatis (*hydrostatic release unit*) jika ada.

3) Perawatan Tahunan

Perawatan tahunan lebih komprehensif dan biasanya dilakukan oleh servis profesional atau galangan kapal.

Yang harus dilakukan adalah :

- a) Pengujian beban (*load test*) pada sistem penggantungan (*davit*) dan tali penahan (*falls*).
- b) *Overhaul* mesin sekoci, termasuk penggantian oli, *filter* dan komponen kritis.
- c) Penggantian tali penahan (*falls wire*) jika sudah mencapai 5 tahun

- d) Pemeriksaan lengkap sistem pelepasan (*release gear*) dan pengujian fungsional.
 - e) Pengujian apung (*buoyancy test*) untuk memastikan tidak ada kebocoran.
 - f) Pengecekan cat dan lapisan anti-korosi pada badan sekoci.
 - g) Pemeriksaan peralatan darurat (*flare*, EPIRB, SART) dan penggantian jika kadaluarsa.
 - h) Pelatihan awak kapal dalam operasi sekoci dan prosedur darurat.
- f. Tujuan dari Perawatan Sekoci Penolong
- 1) Keamanan Penumpang
Mengidentifikasi dan memperbaiki masalah teknis yang membahayakan keselamatan serta memastikan fungsi optimal semua sistem
 - 2) Kepatuhan Regulasi
Memenuhi standar peralatan keselamatan maritim serta melengkapi sekoci dengan pelampung, alat komunikasi dan perlengkapan darurat lainnya
 - 3) Perpanjangan Masa Pakai
Pencegahan korosi melalui lapisan protektif dan perawatan berkala dapat mencegah degradasi struktur dan memperpanjang usia operasional sekoci
 - 4) Kesiapan Tanggap Darurat
Pemeliharaan rutin menjamin kesiapan operasional setiap saat, fungsi optimal seluruh sistem termasuk peralatan penyelamatan. sistem navigasi dan sistem komunikasi darurat

5) Keandalan Operasional

Mencegah malfungsi sistem vital: Pemeliharaan rutin pada mesin, sistem kemudi, dan perangkat navigasi menghindari gangguan operasional yang kritis.

6) Optimalisasi Konsumsi Bahan Bakar

Efisiensi sistem penggerak: Inspeksi berkala mesin dan komponen pendorong meningkatkan performa bahan bakar untuk operasi pelayaran yang ekonomis.

7) Kenyamanan Penumpang

Pemeliharaan fasilitas penunjang: Pemeriksaan sistem pencahayaan, ventilasi, dan fasilitas penumpang lainnya menjamin kenyamanan selama pelayaran.

8) Pemenuhan Standar Keselamatan

Menjamin pemenuhan standar : Perawatan sekoci harus memastikan bahwa semua peralatan dan sistem memenuhi standar keselamatan yang berlaku, baik dari badan pengatur nasional maupun internasional. Anda dapat memastikan bahwa sekoci akan tetap berfungsi dengan baik dan aman sepanjang masa pakainya dengan merawatnya secara teratur dan mengikuti petunjuk perawatan yang direkomendasikan

g. Ketentuan Kapasitas Sekoci

- 1) Batas maksimum kapasitas sekoci adalah 150 orang.
- 2) Perhitungan kapasitas didasarkan pada:
 - a) Jumlah penumpang dengan berat rata-rata 75 kg (termasuk rompi penyelamat) yang dapat duduk tanpa mengganggu operasi alat penggerak dan menghalangi perlengkapan sekoci

- b) Ruang kaki yang memadai dengan area penyangga kaki khusus, jarak vertikal minimum 350 mm antara bangku atas dan bawah
 - 1) Setiap tempat duduk harus ditandai secara permanen dan jelas di dalam sekoci.
- h. Latihan Sekoci

Ditetapkan dalam SOLAS 1974 *Consolidated Edition* 2014 halaman 244 – 245 bahwa semua kapal harus mengikuti ketentuan-ketentuan sebagai berikut.

- 1) Pada kapal barang, latihan sekoci dan penanggulangan kebakaran wajib dilaksanakan setiap satu bulan sekali atau dalam waktu 24 jam setelah kapal meninggalkan pelabuhan apabila terjadi pergantian lebih dari 25% Anak Buah Kapal (ABK).
- 2) Di atas kapal-kapal penumpang ketika latihan sekoci dan latihan kebakaran harus dilaksanakan setiap 1 kali dalam seminggu jika keadaan memungkinkan, latihan-latihan tersebut harus juga dilaksanakan segera setelah kapal meninggalkan pelabuhan terakhir untuk memenuhi pelayaran internasional jarak jauh paling lambat 24 jam setelah kapal berangkat.
- 3) Seluruh pelaksanaan latihan wajib dicatat dalam *log book* kapal. Jika latihan tidak dapat dilaksanakan, alasan ketidaklaksanaannya harus dicatat secara rinci dalam *log book* tersebut.
- 4) Dalam pelaksanaan latihan darurat, sekoci penolong harus digunakan secara bergiliran dengan ketentuan sekoci harus diturunkan ke air minimal setiap 4 bulan sekali jika memungkinkan
- 5) Sinyal bahaya untuk pengumpulan kru di stasiun *muster* harus terdiri dari 7 atau lebih bunyi pendek diikuti 1 bunyi

panjang lalu dibunyikan secara terus-menerus menggunakan suling kapal

Hal yang harus diperhatikan pada saat sekoci diturunkan yakni

- 1) Personel di area haluan dan buritan *davit* harus ekstra waspada terhadap risiko peluncuran sekoci mendadak yang berpotensi membahayakan.
- 2) Selama proses peluncuran seluruh penumpang wajib memegang tali pengaman (*life line*) dan dilarang berpindah posisi tempat duduk
- 3) Antisipasi benturan antara sekoci dan kapal induk. Siapkan *fender* (dabra) sebagai peredam benturan dan waspadai potensi kerusakan sekoci akibat tumbukan
- 4) Perlengkapan wajib yang harus disiapkan adalah tangga tali penyelamat (monyet) dan jaring pengaman yang terpasang kuat
- 5) Penurunan sekoci penolong tergantung dari tipe, perlengkapan dan letak dewi-dewi di dek kapal. Pelaksanaan penurunan sekoci dipimpin oleh kru yang ditunjuk sesuai sijiil.

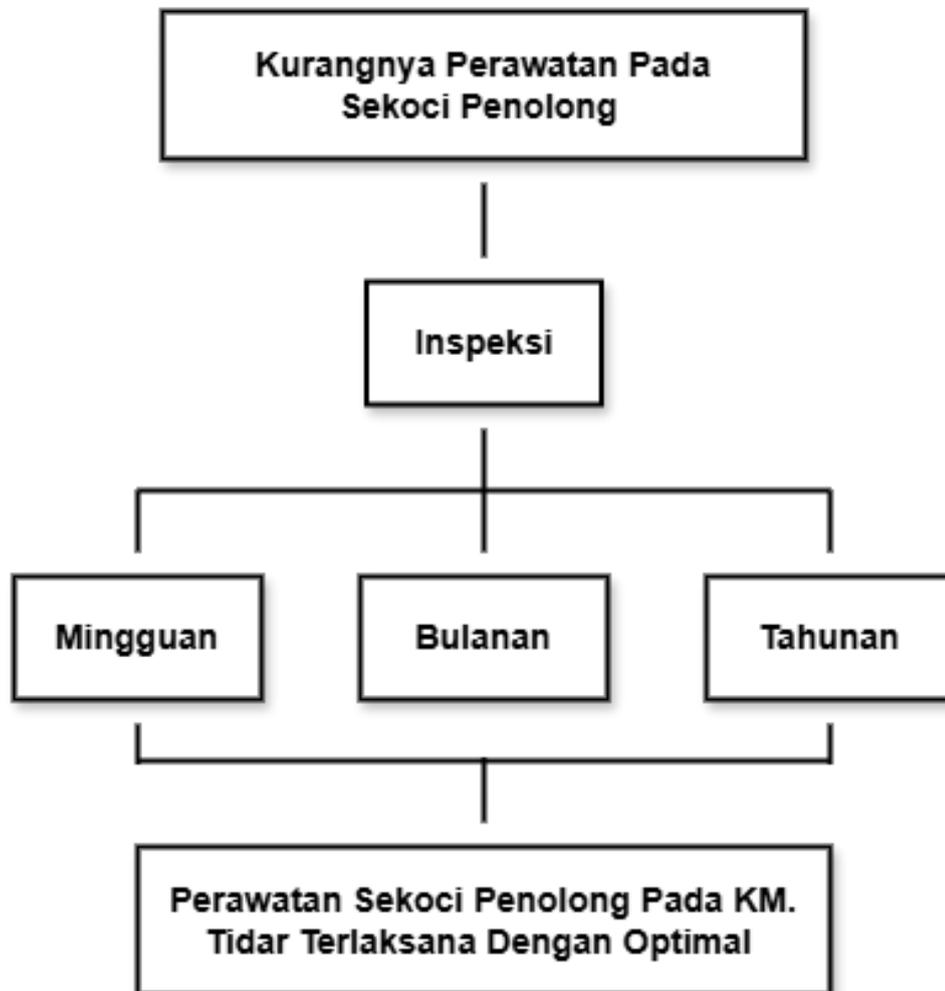
i. Cara Menurunkan Sekoci

Peluncuran sekoci dari kapal ke air harus mengikuti prosedur standar untuk memastikan keamanan dan kelayakan sekoci. Sebelum peluncuran, pastikan tidak ada benda yang menggantung di *railing* yang dapat menghalangi proses peluncuran. Berikut cara menurunkan sekoci :

- 1) Buka *hand brake* pada *boat winch* dengan melepas *toggle pin*
- 2) Seluruh kru kapal harus masuk ke dalam sekoci, kecuali petugas yang bertugas meluncurkan sekoci
- 3) Berdiri di *stage* untuk melepas *cradle stopper handle* dengan menarik *toggle pin*

- 4) Pastikan *trigger line* dan *hashing line* dari *release hook* tidak tersangkut di badan sekoci
- 5) Setelah semua prosedur peluncuran selesai, seluruh petugas harus masuk ke dalam sekoci sebelum diluncurkan
- 6) Tarik tali *remote control wire* dari dalam sekoci untuk memulai peluncuran. Penarikan tali harus dilakukan perlahan untuk menghindari guncangan pada sekoci. Akibatnya dapat membahayakan orang yang berada dalam sekoci tersebut.
- 7) Ketika sekoci hampir mencapai permukaan laut, orang yang bertugas menarik tali *remote control wire* harus mengurangi kecepatan penurunan dengan cara sedikit mengendurkan tarikan terhadap tali *remote control wire* hingga sekoci bersentuhan langsung dengan permukaan laut secara perlahan.

C. Model Berpikir



D. Pertanyaan Penelitian

Diduga akibat kurangnya pemahaman dan kepedulian kru terhadap perawatan sekoci penolong di KM. Tidar sehingga perawatan kurang optimal.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif.

B. Definisi Operasional

Definisi operasional digunakan untuk meminimalisir multitafsir dan kesalahan pemahaman terhadap terminologi yang digunakan dalam penelitian.

1. Kegiatan merujuk pada serangkaian tindakan yang dilakukan untuk mencapai target tertentu.
2. Sekoci penolong didefinisikan sebagai perahu kaku (*rigid*) atau dapat mengembang (*inflatable*) yang difungsikan sebagai sarana penyelamatan jiwa dalam keadaan darurat di laut.

C. Unit Analisis

Unit analisis merupakan satuan pengamatan utama dalam penelitian. Pada penelitian ini, fokus analisis adalah prosedur perawatan sekoci yang memenuhi standar regulasi yang berlaku.

D. Teknik Pengumpulan Data

1. Metode Observasi

Menurut Fandy (2021), observasi adalah proses pengamatan dan pencatatan fenomena atau perilaku subjek penelitian dengan menggunakan instrumen pencatatan tertentu. Dalam penelitian ini, objek observasi adalah praktik perawatan sekoci penolong.

2. Metode Wawancara

Menurut Esterberg dalam Sugiyono (2023) wawancara merupakan proses komunikasi dua arah antara pewawancara dan

narasumber untuk memperoleh informasi terkait topik tertentu. Dalam penelitian ini, pihak-pihak yang diwawancarai adalah *Chief Officer*, Mualim 3, *Chief Engineer* dan Masinis 3.

3. Metode Dokumentasi

Menurut Sugiyono (2023) menjelaskan bahwa dokumentasi merupakan teknik pengumpulan data melalui berbagai bentuk dokumen tertulis (laporan, peraturan, biografi), visual (foto, sketsa), maupun artefak (karya seni, film) sebagai pelengkap data observasi dan wawancara. Dalam penelitian ini, hal yang didokumentasikan yakni dokumentasi terhadap sekoci penolong.

E. Prosedur Pengolahan dan Analisis Data

1. Data Kualitatif

Data kualitatif menurut Hardani (2020) menyatakan bahwa penelitian yang menggunakan pendekatan deduktif-induktif berbasis kerangka teori dan gagasan ahli untuk mengidentifikasi masalah sekaligus merumuskan solusinya. Data yang diperoleh berupa deskripsi verbal (non-numerik), yang dalam penelitian ini mencakup gambaran umum objek penelitian.

2. Sumber Data

Adapun sumber data yang digunakan terdiri atas :

a. Data Primer

Menurut Sujarweni (2022) data primer adalah informasi yang diperoleh langsung dari responden melalui kuesioner, diskusi kelompok terfokus (FGD), atau hasil wawancara peneliti dengan narasumber terkait. Dalam penelitian ini, hal-hal yang menjadi data primer yakni segala sesuatu yang dijawabkan oleh narasumber yakni seperti perwira *deck* tentang perawatan sekoci penolong di KM. Tidar.

b. Data Sekunder

Menurut Sujarweni (2022) data sekunder adalah data yang

bersumber dari catatan, literatur, dan dokumen seperti laporan keuangan perusahaan, publikasi pemerintah, artikel ilmiah, serta referensi teoritis lainnya. Dalam penelitian ini, hal-hal yang menjadi data sekunder yakni sekoci penolong.