

**ANALISIS PERAWATAN SEKOCI PENOLONG  
DI MT.VIVIT AFRICA LNG**



**GRACECO TRITYA SAMUEL**

**NIT: 21.41.046**

**NAUTIKA**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV NAUTIKA**

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR**

**2025**

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Graceco Tritya Samuel

NIT : 21.41.046

Program Studi : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

### **Analisis Perawatan Sekoci Penolong di MT. Vivit Africa LNG**

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

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

Makassar, 09 Mei 2025



GRACECO TRITYA SAMUEL

NIT. 21.41.046

**ANALISIS PERAWATAN SEKOCI PENOLONG DI MT. VIVIT  
AFRICA LNG**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat untuk  
Menyelesaikan Program Pendidikan  
Diploma IV Pelayaran

Program Studi Nautika

Disusun dan Diajukan oleh :

GRACECO TRITYA SAMUEL

NIT. 21.41.046

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

**SKRIPSI**

**ANALISIS PERWATAN SEKOCI PENOLONG DI  
MT. VIVIT AFRICA LNG**

Disusun dan diajukan oleh :

**GRACECO TRITYA SAMUEL**

**NIT 21.41.046**

Telah Dipertahankan Di Depan Panitia Ujian  
Skripsi Pada Tanggal, 09 Mei 2025

**19**

**21**

Menyetujui:

**Pembimbing I**

**Pembimbing II**

**Dr. Capt. Sahabuddin Sunusi, M.T., M.Mar.**  
**NIP. 19711022 2002121001**

**Indra Farman, S.Kom., M.Pd**  
**NUPTK 9349771672130223**

Mengetahui :

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

**Ketua Program Studi Nautika**

**Capt. Faisal Saransi, M.T., M.Mar**  
**NIP. 19760329 199903 1 002**

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

## KATA PENGANTAR

Segala puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT karena atas segala limpah rahmatNya dan karunia yang telah di berikan sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan proposal ini.

Sebagai penulis menyadari bahwa dalam penulisan masih terdapat banyak kesalahan dan kekuarangan pengetahuan Bahasa, susunan, kalimat, maupun, dari segi penulisan. Dikarenakan penulis keterbatasan menguasai materi dan data yang di peroleh.

Penulis mengambil judul “ Analisis Perawatan Sekoci Penolong di Kapal VIVIT AFRICA LNG“. Dalam menyelesaikan penulisan ini, penulis menyadari tanpa adanya pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, bantuan,dan masukan kepada penulis skripsi ini tidak akan terwujud. Oleh karena itu penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat.

1. Capt. Rudy Susanto, M.Pd selaku Direktur Politeknik Ilmu PelayaranMakassar.
2. Subehana Rachman, S.A.P., M.Adm.S.D.A. selaku Kepala ProgramStudi Nautika.
3. Dr. Capt. Sahabuddin Sunusi, M.T.,M.Mar selaku Dosen Pembimbing I yang telah memberikan bimbingan serta meluangkan waktu, tenaga, dan pemikiran untuk membantu penulis..
4. Indra Farman, S.Kom.,M.Pd Selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberikan arahan dan meluangkan waktu, tenaga, serta pemikiranuntuk mendukung penulis.
5. Seluruh Dosen pengajar, Staff Pembina, dan pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
6. Pimpinan dan seluruh pegawai PT. EQUINOX BAHARI UTAMA yang telahmemberikan kesempatan untuk melakukan praktek

laut (prala) di Perusahaan H-Line Shipping.

7. Nahkoda, *Chief Officer*, dan seluruh awak kapal MT. Vivit Africa LNG yang telah memberikan bimbingan kepada penulis
8. Terutama kepada kedua orang tua saya, Albertin Pirade dan Samuel Sampe, serta seluruh keluarga yang selalu memberikan dukungan dan doa selama saya menjalani pendidikan.

Akhir kata semoga Allah SWT mebalas segala kebaikan pihak yang telah membantu penulis, dan penulis memohon maaf yang sebesar-besarnya bila terdapat hal-hal yang tidak berkenan di hati, semoga proposal ini dapat bermanfaat dan dapat menambah pengetahuan bagi pembaca khususnya bagi penulis sendiri.

Makassar, 09 Mei 2025

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Graceco Tritya Samuel', is written between two parallel diagonal lines that serve as a signature line.

Graceco Tritya Samuel

## ABSTRAK

**GRACECO TRITYA SAMUEL**, *Analisis Perawatan Sekoci Penolong di MT. Vivit Africa LNG.* (dibimbing oleh Sahabuddin Sunusi dan Indra Farman)

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis perawatan sekoci penolong pada MT. Vivit Africa LNG, roperasi di sektor transportasi laut. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode observasi, wawancara kepada awak kapal, serta analisis terhadap dokumen-dokumen yang relevan. Kesiapan alat keselamatan di kapal sangat penting untuk mengurangi risiko kecelakaan dan memastikan keselamatan awak kapal. Di laut, keselamatan sangat bergantung pada ketersediaan serta pemeliharaan alat keselamatan yang sesuai dengan standar internasional, seperti yang tercantum dalam SOLAS (Safety of Life at Sea). Namun, terdapat laporan mengenai kurangnya perhatian terhadap pemeliharaan dan penggunaan alat keselamatan di MT. Vivit Africa LNG, yang berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan. Pendekatan kualitatif digunakan dalam penelitian ini, dengan pengumpulan data primer melalui observasi langsung dan wawancara mendalam dengan perwira. Data sekunder diperoleh dari literatur yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran. Temuan penelitian menunjukkan adanya kekurangan dalam penggunaan dan pemeliharaan alat keselamatan di MT. Vivit Africa LNG serta banyak awak kapal yang belum sepenuhnya memahami pentingnya prosedur keselamatan. Hal ini berkontribusi pada rendahnya kesiapan dalam menghadapi situasi darurat. Kesimpulan dari penelitian ini adalah untuk meningkatkan perawatan untuk kesiapan alat keselamatan jiwa di MT. Vivit Africa LNG, perlu adanya peningkatan kesadaran perawatan rutin. Selain itu, disarankan agar dilakukan audit berkala terhadap kondisi alat keselamatan agar selalu siap digunakan dalam keadaan darurat.

**Kata Kunci:** Keselamatan, Sekoci, Perawatan

## **ABSTRACT**

**GRACECO TRITYA SAMUEL**, *Analysis of Lifeboat Maintenance in MT. Vivit Africa LNG*. (supervised by Sahabuddin Sunusi and Indra Farman)

The purpose of this study is to analyze the maintenance of the lifeboat on the MT. Vivit Africa LNG, operating in the maritime transportation sector. This research was conducted using observation methods, interviews with crew members, and analysis of relevant documents. The readiness of safety equipment on board is crucial in reducing the risk of accidents and ensuring the safety of the crew. At sea, safety is highly dependent on the availability and maintenance of safety equipment that meets international standards, as outlined in SOLAS (Safety of Life at Sea). However, there have been reports of insufficient attention to the maintenance and use of safety equipment on the MT. Vivit Africa LNG, which could increase the risk of accidents. A qualitative approach was used in this study, with primary data collected through direct observation and in-depth interviews with officers. Secondary data was obtained from literature related to maritime safety. The findings of the study indicate deficiencies in the use and maintenance of safety equipment on the MT. Vivit Africa LNG, as well as a lack of full understanding of safety procedures among many crew members. This contributes to the low preparedness in facing emergency situations. The conclusion of this research is that to improve the maintenance of life-saving equipment readiness on the MT. Vivit Africa LNG, there needs to be an increase in awareness of routine maintenance. Additionally, it is recommended to conduct periodic audits of the safety equipment condition to ensure it is always ready for use in emergency situations.

**Keywords:** Safety, Lifeboats, Maintenance

## DAFTAR ISI

<b>PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....</b>	<b>i</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>iv</b>
<b>ABSTRAK.....</b>	<b>iii</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>v</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	<b>viii</b>
<b>BAB I.....</b>	<b>1</b>
<b>PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	3
C. Tujuan Penelitian .....	3
D. Manfaat Penelitian .....	4
<b>BAB II.....</b>	<b>5</b>
<b>TINJAUAN PUSTAKA .....</b>	<b>5</b>
A. Definisi Umum Sekoci Penolong .....	5
<b>1. Sekoci Penolong.....</b>	<b>5</b>
<b>2. Jenis Jenis Sekoci Penolong .....</b>	<b>7</b>
<b>3. Cara Kerja Sekoci .....</b>	<b>9</b>
<b>4. Bagian Bagian pada Sekoci .....</b>	<b>9</b>
B. Pentingnya Keselamatan.....	14
C. Keadaan Darurat Yang Terjadi Dalam Palayaran.....	14
D. Pengertian Perawatan.....	20
E. Peraturan Perawatan Sekoci Menurut <i>Safety Of Life At Sea 1974</i> ...	24
F. Bahaya Yang Terjadi Jika Perawatan Pada Sekoci Penolong Tidak Terlakasana Dengan baik.....	28
G. Manfaat Merawat Sekoci Penolong .....	31
H. Kerangka Berpikir.....	35
<b>BAB III.....</b>	<b>36</b>

<b>METODE PENELITIAN .....</b>	<b>36</b>
A. Waktu dan Tempat Penelitian .....	36
B. Jenis dan Sumber Data Penelitian .....	36
<b>1. Jenis Penelitian .....</b>	<b>36</b>
<b>2. Sumber Data .....</b>	<b>36</b>
<b>3. Definisi Operasional Variabel/Deskripsi .....</b>	<b>37</b>
<b>4. Objek Penelitian.....</b>	<b>37</b>
C. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian .....	37
D. Teknik Pengumpulan Data .....	38
<b>BAB IV .....</b>	<b>40</b>
<b>ANALISIS DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>40</b>
A. Gambaran Umum .....	40
B. Hasil Penelitian.....	41
<b>1. Kurangnya Perawatan Sekoci.....</b>	<b>42</b>
<b>2. Perawatan Sekoci di Atas Kapal.....</b>	<b>43</b>
C. Pembahasan .....	48
<b>1. Hasil Wawancara .....</b>	<b>48</b>
<b>2. Perawatan Rutin Yang di Lakukan di MT. Vivit Africa LNG .....</b>	<b>49</b>
<b>3. Penanganan Pada Limit Switch Yang Rusak di Atas Kapal .....</b>	<b>51</b>
<b>BAB V .....</b>	<b>54</b>
<b>SIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>54</b>
A. Kesimpulan .....	54
B. Saran .....	54
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>56</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>58</b>
<b>RIWAYAT HIDUP PENULIS .....</b>	<b>68</b>

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 sekoci	24
Gambar 2.2 Sekoci Terbuka	25
Gambar 2.3 Sekoci Tertutup	26
Gambar 2.4 Sekoci Free Fall	26
Gambar 2.5 Harbour Pin Safety	28
Gambar 2.6 Gripes	28
Gambar 2.7 Tricing Pendant	29
Gambar 2.8 Bowsing In Tackle	30
Gambar 2.9 Life Boat winch	31
Gambar 4.1 LifeBoat	47
Gambar 4.2 Perawatan weekly	51

## DAFTAR TABEL

Table 2.1 kerangka piker	40
Table 4.1 Ships Particular	45

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Sekoci merupakan alat yang sangat penting di dunia pelayaran karena Sekoci memiliki peran yang sangat penting dalam dunia pelayaran sebagai sarana penyelamatan darurat bagi awak kapal dan penumpang jika terjadi kecelakaan, seperti kapal tenggelam, kebakaran, atau kebocoran. Sekoci dirancang agar mudah diluncurkan dalam kondisi darurat dan mampu bertahan di tengah laut dengan daya apung yang kuat. Selain itu, sekoci juga dilengkapi dengan berbagai perlengkapan bertahan hidup, seperti makanan, air minum, suar darurat, dan alat komunikasi untuk mempermudah pencarian dan penyelamatan. Keberadaan sekoci di kapal merupakan salah satu standar keselamatan yang diwajibkan oleh organisasi maritim internasional guna meminimalkan risiko kehilangan nyawa di laut. Oleh karena itu, setiap kapal harus memiliki sekoci dalam jumlah dan kapasitas yang cukup serta melakukan latihan evakuasi secara rutin agar dapat digunakan secara efektif dalam keadaan darurat.

Menurut Anugerah M, (2021) Sekoci merupakan perlengkapan keselamatan yang wajib tersedia di setiap kapal laut, mengingat fungsinya yang vital sebagai sarana evakuasi dalam situasi darurat bagi awak maupun penumpang kapal. Saat pelayaran di perairan terbuka, keberadaan sekoci menjadi hal yang tidak dapat diabaikan dan harus selalu dibawa sebagai bagian dari standar keselamatan pelayaran. Namun pada kenyataan masih terdapat kurangnya kesadaran sebagian awak kapal untuk mempelajari dan mempraktekkan alat-alat keselamatan yang ada. Keselamatan sangat diperlukan di samping kecakapan/keterampilan para awak kapal itu sendiri dengan ditetapkannya *Safety Management System* (SMS) diharapkan sekoci penolong yang merupakan salah satu alat keselamatan dapat berfungsi dengan baik. Dalam pelaksanaan tugas pengoperasian sekoci penolong diperlukan ketelitian, kewaspadaan,

Tanggung jawab, konsentrasi dalam bekerja, serta kekompakan tim yang solid menjadi aspek penting yang harus dimiliki seluruh awak kapal. Hal ini bertujuan agar setiap awak memahami secara menyeluruh cara pengoperasian sekoci penolong, menjadikan pelaksanaan dan penggunaan sekoci sebagai hal yang krusial. Kegiatan ini wajib dilakukan sesuai prosedur yang telah ditetapkan oleh perusahaan pelayaran, baik yang merujuk pada regulasi nasional maupun standar internasional yang berlaku.

Di kapal MT. Vivit Africa LNG, tanggung jawab perawatan sekoci penolong berada di tangan third officer, chief officer, chief engineer, serta third engineer. Mengingat saya akan menempati posisi sebagai third officer setelah lulus, maka memahami peran dan tanggung jawab jabatan tersebut sangatlah penting. Seorang third officer bertugas untuk mengatur, memeriksa, dan melakukan pemeliharaan terhadap seluruh perlengkapan keselamatan kapal, termasuk sekoci penolong.

Gangguan saat pelayaran umumnya disebabkan oleh faktor alam, meskipun kerusakan mesin juga dapat menjadi penyebabnya. Setiap gangguan yang terjadi selama pelayaran dikategorikan sebagai keadaan darurat karena berpotensi menghambat kedatangan kapal sesuai jadwal. Menurut Rhevan dan Rey (2019), cuaca buruk dan kondisi alam menjadi faktor utama terjadinya gangguan serta kecelakaan dalam kegiatan pelayaran. Oleh karena itu, seluruh awak kapal, terutama perwira jaga di dek, harus memiliki pemahaman dan keterampilan yang memadai dalam bernavigasi, khususnya saat menghadapi kondisi ekstrem seperti typhoon. Kesiapan alat bantu navigasi, akses terhadap informasi cuaca yang akurat, dan kemampuan navigasi yang baik sangat dibutuhkan untuk menjamin keselamatan serta kelancaran pelayaran.

Keadaan darurat didefinisikan sebagai situasi yang berada di luar kondisi normal yang terjadi di kapal, dan berpotensi membahayakan

keselamatan jiwa maupun lingkungan sekitar. Alfian (2019) menyatakan bahwa gangguan dalam pelayaran, apapun bentuknya, tergolong sebagai kondisi darurat karena dapat menghambat kedatangan kapal tepat waktu dan berisiko terhadap keselamatan.

Menurut Pratama et al., (2022) Sekarang sekoci tidak lagi dibuat dari bahan kayu atau logam yang tergolong berat dan membutuhkan perawatan khusus atau lebih rumit. Sekoci modern umumnya terbuat dari material yang lebih ringan, seperti fiberglass atau bahan lain yang memiliki kekuatan tinggi namun tetap ringan. Maka dari itu banyak pelaut sering mengabaikan perawatan dan pengoperasian sekoci, Perawatan dan pengoperasian sekoci sejatinya bukan sekadar rutinitas bagi seorang kru kapal, melainkan juga memerlukan rasa tanggung jawab dan kepedulian yang tinggi, serta harus didukung oleh manajemen kerja yang baik. Hal ini menjadi penting karena masih ditemukan beberapa ketidaksesuaian terhadap ketentuan yang tercantum dalam SOLAS 1974 consolidated edition 2014, Chapter III mengenai perlengkapan dan pengaturan alat keselamatan jiwa, khususnya Regulation 20 yang membahas kesiapan operasional, pemeliharaan, dan inspeksi. Maka dari itu penulis mengambil judul “ANALISIS PERAWATAN SEKOCI PENOLONG DI MT.VIVIT AFRICA LNG”

## **B. Rumusan Masalah**

Perawatan sekoci merupakan hal yang sangat penting untuk diperhatikan proses perawatannya karena sekoci adalah alat penyelamat yang dirancang untuk digunakan dalam situasi darurat di laut, seperti kebakaran, kebocoran, atau keadaan darurat lainnya. Pada kapal seperti MT Vivit Africa LNG, sekoci merupakan bagian dari sistem keselamatan yang vital. Sehingga peneliti tertarik untuk meneliti tentang Bagaimana perawatan sekoci penolong di MT. Vivit Africa LNG

## **C. Tujuan Penelitian**

Untuk mengetahui bagaimana cara perawatan sekoci penolong di kapal guna menunjang keselamatan pelayaran

#### **D. Manfaat Penelitian**

##### 1. Secara Teoritis Manfaat Dari Penulisan Skripsi Ini Yaitu.

###### a. Bagi Penulis

Diharapkan dapat menambah wawasan, pengetahuan, serta kemampuan dalam mengembangkan cara merawat dan menjaga sekoci penolong, sebagai upaya untuk menunjang keselamatan di atas kapal MT. Vivit Africa LNG.

###### b. Bagi Pembaca

Memberikan tambahan wawasan dan pengetahuan bagi pembaca mengenai cara perawatan serta peran sekoci penolong, sekaligus sebagai bekal pengetahuan saat menjalankan tugas sebagai perwira, khususnya mualim III.

##### 2. Secara Praktis Manfaat Dari Penulisan Skripsi Ini Yaitu

###### a. Bagi Penulis

Agar penulis dapat menerapkan permasalahan tersebut saat berada di atas kapal selama praktik laut (PRALA), serta mempelajari secara langsung bagaimana prosedur perawatan sekoci yang terdapat di kapal.

###### b. Bagi Pembaca

Agar pembaca bisa lebih memahami cara melakukan perawatan terhadap alat penolong sekoci di kapal shigga dapat mendukung terciptanya keselamatan dalam pelayaran.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Definisi Umum Sekoci Penolong**

##### **1. Sekoci Penolong**

Sekoci penolong merupakan jenis perahu yang dirancang khusus untuk menyelamatkan manusia dalam situasi berbahaya di atas kapal, seperti ketika harus melakukan abandon ship. Menurut Nurlaili R. M. (2023), sekoci adalah alat transportasi yang dibawa oleh kapal besar dan digunakan oleh penumpang serta awak kapal dalam kondisi darurat. Dibandingkan dengan perlengkapan penyelamat lainnya, sekoci memiliki struktur yang lebih kokoh dan daya tampung yang relatif besar, yakni mampu menampung hingga 30 orang, tergantung pada jenis dan ukurannya.

Sementara itu, alat keselamatan kerja adalah perangkat yang berfungsi sebagai pelindung untuk menjaga keselamatan jiwa dan merupakan langkah terakhir dalam perlindungan diri. Penggunaan alat keselamatan kerja sangat penting dalam upaya mencegah atau mengurangi risiko kecelakaan selama bekerja. Oleh karena itu, seluruh awak kapal atau ABK diharapkan selalu mengenakan perlengkapan keselamatan yang telah disediakan, baik saat bekerja di dek maupun di kamar mesin, guna mencegah terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan, seperti kecelakaan. Keselamatan kerja merupakan prioritas utama bagi setiap pelaut profesional yang bekerja di atas kapal.

Setiap perusahaan pelayaran memastikan bahwa kru mereka mematuhi prosedur keselamatan pribadi dan aturan yang berlaku untuk semua operasi di atas kapal. Untuk mencapai tingkat keamanan yang optimal di kapal, langkah mendasar yang perlu

dilakukan Tujuan dari hal ini adalah untuk memastikan seluruh kru kapal memakai peralatan pelindung pribadi yang tepat sesuai dengan jenis pekerjaan yang mereka lakukan di atas kapal

Perawatan adalah serangkaian kegiatan yang bertujuan untuk memelihara dan menjaga fasilitas serta peralatan pabrik agar tetap dalam kondisi baik. Kegiatan ini mencakup perbaikan, penyesuaian, dan penggantian yang diperlukan supaya proses produksi dapat berjalan sesuai rencana dengan hasil yang memuaskan. Dalam hal ini, perawatan sekoci, perlengkapan sekoci, dan alat penurunan sekoci menjadi sangat penting agar sekoci dapat berfungsi dengan baik saat dibutuhkan. K Kuncowati, (2016).

Dalam Bab III dari konvensi Safety of Life at Sea (SOLAS), sekoci memiliki beberapa fungsi penting, yaitu:

- a. Sebagai alat bantu untuk evakuasi penghuni kapal saat terjadi keadaan darurat.
- b. Sebagai sarana transportasi bagi orang-orang yang melakukan perjalanan dari laut terbuka menuju pesisir pantai,
- c. Sebagai media pengangkutan untuk memindahkan barang atau benda dari satu tempat ke tempat lain.



Gambar 2.1 Sekoci

Sumber : MT Vivit Africa LNG

## 2. Jenis Jenis Sekoci Penolong

Sesuai bab III *safety of life at sea* (SOLAS) 1974 amandemen 2009, ada beberapa tipe sekoci penolong di atas kapal yaitu :

### a. Sekoci Terbuka ( *Open Life Boat* )

Sekoci terbuka adalah jenis sekoci yang tidak dilengkapi dengan atap dan umumnya digerakkan secara manual menggunakan dayung. Selain tenaga manual, sekoci ini juga dapat dipasang mesin motor bakar sebagai sumber tenaga penggerak. Menurut Febrianto M, (2023) Sekoci terbuka merupakan jenis sekoci yang tidak memiliki atap dan digerakkan menggunakan tenaga manual sebagai sumber propulsinya, meskipun mesin motor bakar juga dapat digunakan. Sesuai dengan namanya, sekoci ini kurang efektif saat hujan atau cuaca buruk karena air mudah masuk ke dalamnya. Saat ini, sekoci terbuka sudah jarang digunakan dan lebih banyak ditemukan pada kapal-kapal tua. Penggunaan sekoci terbuka semakin berkurang karena adanya standar keselamatan yang semakin ketat. Selain itu, sekoci terbuka kurang memberikan perlindungan dari cuaca buruk dibandingkan sekoci tertutup, sehingga risiko masuknya air lebih tinggi.



Gambar 2.2 Sekoci Terbuka

Sumber : *Doinmarine*, 2012, Sekoci Penolong

b. Sekoci Tertutup (*Fully Enclosed Lifeboat*)

Sekoci tertutup merupakan jenis sekoci yang paling umum digunakan di kapal karena kemampuannya melindungi awak kapal dari masuknya air laut, angin kencang, serta cuaca buruk. Selain itu, sekoci ini dirancang agar dapat kembali ke posisi semula apabila terkena gaya dari luar. Oleh sebab itu, sekoci tertutup sering digunakan pada kapal tanker dan kapal kontainer.



Gambar 2.3 Sekoci Tertutup  
Sumber : MT. VIVIT AFRICA LNG

c. Sekoci Luncur (*Free Fall Lifeboat*)

Sekoci jatuh bebas memiliki bentuk yang mirip dengan sekoci tertutup, tetapi cara penurunannya sangat berbeda. Sekoci ini dirancang dengan bentuk aerodinamis yang memungkinkan meluncur mulus di atas permukaan air. Dengan desain tersebut, sekoci dapat menembus air tanpa merusak bodinya ketika diluncurkan dari kapal. Biasanya, sekoci ini ditempatkan di bagian belakang kapal. menyediakan area yang jelas maksimum untuk jatuh bebas. Jenis ini biasa hanya di sediakan satu di kapal. Menurut Tambunan et al., (2023) Sekoci jatuh bebas atau free fall lifeboats adalah jenis sekoci yang disimpan dan diluncurkan dari tempat peluncuran sekoci yang cenderung miring ke bawah. Biasanya, sekoci tipe ini ditempatkan di bagian belakang kapal. Meskipun sekoci ini tetap termasuk dalam kategori sekoci penolong tertutup, cara peluncurannya berbeda. Oleh karena itu, sekoci ini dirancang dengan konstruksi yang lebih berat dan kokoh agar dapat

menahan dampak saat jatuh langsung ke dalam air ketika dilepaskan dari kapal.



Gambar 2.4 Sekoci *Free Fall*  
Sumber : Doinmarine, 2012, Sekoci Penolong.

### 3. Cara Kerja Sekoci

Menurut bentuk dan jenis penggerakannya sekoci, di bagi 2 jenis yaitu:

#### a. Sekoci Terbuka

Sekoci terbuka merupakan jenis sekoci tanpa mesin yang pengoperasiannya mengandalkan tenaga manusia dengan cara mendayung. Sekoci ini biasanya digunakan untuk menyeberang ke daratan saat kapal tidak bisa bersandar di pelabuhan.

#### b. Sekoci Tertutup

Sekoci tertutup adalah jenis sekoci yang sudah memiliki mesin. Tenaga penggerak dari sekoci ini biasanya motor disel atau motor bensin. Sekoci ini biasanya digunakan dalam keadaan darurat dikapal (*abandon ship*). Sekoci jenis ini juga memiliki peralatan keselamatan yang bisa di bilang lengkap yang di pakai dalam keadaan darurat. Disain sekoci tertutup ini didesain untuk tahan terhadap guncangan ombak dan tiupan angin pada cuaca ekstrim contohnya pada saat musim salju

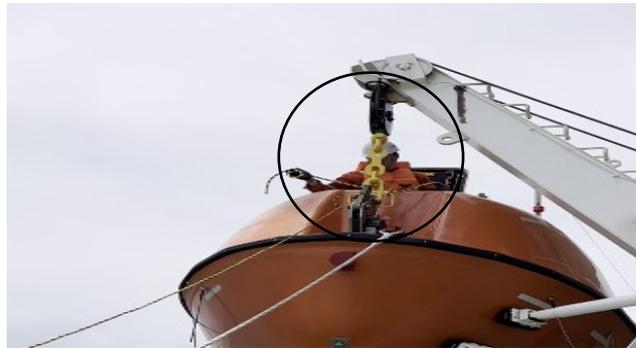
### 4. Bagian Bagian pada Sekoci

Setiap bagian sekoci merupakan sesuatu komponen yang penting dan harus lengkap supaya life boat dapat berfungsi

sebagaimana mestinya oleh karena itu berikut ini merupakan bagian-bagian pada life boat:

a. *Harbour Pin Safety* (Pin Pengaman)

*Harbour pin safety* pada life boat merupakan elemen penting dalam system keselamatan di kapal. Dengan fungsinya yang beragam, harbour pin safety juga membantu memastikan bahwa life boat dapat digunakan secara efektif dalam situasi darurat untuk melindungi awak kapal dan penumpang



Gambar 2.5 *Harbour Pin Safety*  
Sumber : MT VIVIT AFRICA LNG

b. Gripes (Tali Lasing)

tali lasihing pada lifeboat adalah Teknik yang digunakan untuk mmengikat dan mengamankan lifeboat di kapal, sehingga dapat berfungsi dengan baik dan tetap berada pada tempatnya saat tidak di gunakan. Dan fungsi dari tali lashing pada lifeboat adalah mengamankan lifeboat agar tidak terjatuh atau bergerak saat kapal dalam keadaan normal, terutawma di laut yang tidak tenang, dan juga mempermudah saat pada peluncuran lifeboat dalam keadaan darurat.



Gambar 2.6 Gripes ( Tali Lasing)

Sumber : *Marine Safety Alert*

c. Tricing Pendant (Tali Penahan)

Memiliki peran penting yang mengatur dan menstabilkan posisi perahu saat di luncurkan atau dioperasikan. Dan berfungsi menjaga stabilitas dan menjaga agar lifeboat tetap terikat pada davit pada saat melepas lifeboat ini sangat penting agar lifeboat tidak terbalik pada saat di lepas dan tidak membahayakan penumpang



Gambar 2.7 *Tricing Pendant* (Tali Penahan)

Sumber : *Marine Engineers Knowledge*

d. Bowsing-in Tackle / Frapping Line

merupakan sebuah sistem rigging yang digunakan untuk menari atau menahan lifeboat dalam mengatur posisi dan stabilitas objek yang berat dan tali ini digunakan untuk mengikat atau mengencangkan peralatan agar tetap di tempatnya.

e. Boat Fall (Tali Lopor)

Boat fall adalah tali yang digunakan dalam sistem pengangkatan untuk mengangkat dan menurunkan perahu, seperti lifeboat dan merupakan salah satu komponen terpenting dalam proses peluncuran dan pengangkatan lifeboat



Gambar 2.8 *Bowsing in tackle*  
Sumber : MT. VIVIT AFRICA LNG

f. *Lifeboat Winch* (Derek Sekoci)

lifeboat winch adalah perangkat mekanis yang digunakan untuk meluncurkan dan mengangkat lifeboat pada saat kapal dalam keadaan darurat mau pun pada saat drill. Winch ini dirancang agar perahu penyelamat dapat diturunkan dengan aman ke air atau diangkat kembali ke kapal dengan menggunakan tali baja atau kabel khusus yang terhubung ke lifeboat. Dan berikut merupakan komponen pada lifeboat winch :

- 1) Motor penggerak : motor elektrik atau hidrolik yang menggerakkan drum winch
- 2) Drum : tempat kabel atau tali diroll atau diputar. Kabel ini digunakan untuk menurunkan atau menarik perahu penyelamat.
- 3) Sistem pengereman : sistem ini mencegah perahu penyelamat bergerak bebas atau terjatuh cepat pada saat ada kerusakan pada winch.
- 4) Kabel atau tali baja : digunakan untuk menghubungkan winch ke perahu penyelamat, memungkinkan pengangkatan dan peluncuran.

- 5) Panel kontrol : digunakan untuk mengoperasikan winch, mengatur kecepatan dan arah pergerakan.
- 6) Sensor beban : digunakan untuk memantau beban pada kabel atau tali agar tidak mengalami beban.



Gambar 2.9 *Lifeboat winch*  
Sumber : MT. Vivit Africa LNG

Berikut adalah cara untuk menurunkan sekoci penyelamat :

- 1) *Cek dan lepaskan pin pengaman pelabuhan (harbour safety pins).*
- 2) Buka lasing atau pengikat sekoci, kemudian periksa mekanisme pemicu (triggers)
- 3) Pastikan tali penahan (tricing pendants) dalam kondisi baik.
- 4) Angkat tuas rem sehingga lengan mekanisme dewi-dewi segera terlepas, bersamaan dengan keluarnya sekoci. Setelah lengan tersebut terbuka sepenuhnya, blok pengunci sekoci akan terlepas dari kait ujung lengan, lalu sekoci dapat dipindahkan ke geladak embarkasi.
- 5) *Pasang boswing tackle* dan rapatkan sekoci ke lambung kapal.
- 6) Lepaskan *tricing pendants* (dengan melepaskan *pelican hook*).
- 7) Penumpang dan ABK segera naik/masuk ke sekoci (utamakan anak kecil, wanita dan orang tua), duduk ditempat yang rendah dan tenang.
- 8) *Area boswing tackle*, lepaskan dari blok *tali lopor* dan lemparkan

ke kapal.

- 9) Turunkan sekoci sampai ke permukaan air, perhatikan ombak.
- 10) Lepaskan *ganco tali lopor (hook falls)*, dahulukan diburitan atau bersamaan dan segera pasang kemudi dan *celaga (rudder and traller)*.
- 11) Cabut pasak pada tali pengaman (*taggle painter*), kemudian tarik tali tersebut untuk memberi dorongan awal pada sekoci. Petugas yang bertugas di haluan sekoci segera mendorong tangga atau sisi kapal agar sekoci dapat bergerak leluasa menjauh dari lambung kapal.
- 12) Dayung sekoci digunakan untuk menjauh dari kapal atau menghindari area hisapan jika kapal dalam kondisi tenggelam. Perhatikan arus air dan pasang jangkar apung (*sea anchor*), lalu tunggu kedatangan bantuan atau pertolongan

## **B. Pentingnya Keselamatan**

Keselamatan merupakan aspek terpenting di dunia pelayaran mengingat resiko yang sangat tinggi yang terkait dengan kegiatan yang berada di atas kapal. Menurut Putu Rio (2024), Keselamatan kerja dalam industri pelayaran memegang peranan yang sangat penting. Oleh karena itu, setiap kapal wajib dilengkapi dengan berbagai perlengkapan keselamatan seperti sekoci, alat pemadam kebakaran, jaket pelampung, serta fasilitas kesehatan bagi seluruh awak kapal. Seluruh orang di atas kapal juga harus selalu memperhatikan aspek-aspek keselamatan ini, termasuk menjalankan prosedur evakuasi dan tindakan darurat dengan benar. Selain itu, para kru kapal harus rutin mendapatkan pelatihan mengenai teknik keselamatan serta cara penggunaan alat-alat keselamatan tersebut.

## **C. Keadaan Darurat Yang Terjadi Dalam Palayaran**

Keadaan darurat dalam dunia maritim merupakan suatu kondisi yang terjadi secara tidak terduga dan dapat membahayakan keselamatan jiwa manusia, kapal, muatan, maupun lingkungan laut. Keadaan ini bisa timbul

kapan saja selama pelayaran, baik saat kapal berada di tengah laut, di area perairan pelabuhan, maupun saat proses bongkar muat sedang berlangsung. Menurut Nur Alam P (2024), Situasi darurat di atas kapal bisa berdampak merugikan tidak hanya bagi nahkoda dan awak kapal, tetapi juga bagi pemilik kapal serta lingkungan laut. Bahkan, kondisi seperti ini bisa mengganggu ekosistem dasar laut. Oleh karena itu, penting bagi semua pihak di kapal untuk memahami kondisi darurat dengan baik, agar memiliki kemampuan dasar dalam mengenali tanda-tanda bahaya. Dengan begitu, nahkoda dan kru kapal dapat menangani situasi darurat dengan tepat, termasuk bekerja sama dengan pihak-pihak terkait jika diperlukan.

Dalam dunia pelayaran, berbagai faktor dapat memicu terjadinya keadaan darurat, antara lain faktor cuaca ekstrem, kerusakan teknis pada kapal, kesalahan manusia (human error), tindak kriminal seperti pembajakan atau pencurian, serta kegagalan sistem navigasi atau komunikasi. Karena sifatnya yang mendadak dan seringkali tidak terprediksi, keadaan darurat maritim membutuhkan tindakan cepat, tepat, dan terorganisir agar tidak menimbulkan dampak yang lebih besar, baik terhadap kapal maupun keselamatan seluruh awak dan penumpang di atas kapal.

Respons terhadap keadaan darurat harus dilakukan secara profesional dan sesuai dengan prosedur keselamatan internasional seperti yang diatur dalam International Safety Management (ISM) Code, SOLAS (Safety of Life at Sea), dan MARPOL (Marine Pollution). Setiap kru kapal harus memiliki pengetahuan dan pelatihan yang memadai untuk mengidentifikasi dan menangani situasi darurat secara efektif.

Selain itu, kesiapan peralatan keselamatan seperti alat pemadam kebakaran, jaket pelampung, rakit penyelamat, serta sistem komunikasi darurat menjadi faktor pendukung utama dalam mengurangi risiko fatal. Tanpa persiapan yang matang, keadaan darurat bisa dengan cepat berubah menjadi bencana besar, seperti kebakaran yang tidak terkendali, kapal tenggelam, atau tumpahan bahan berbahaya ke laut yang mencemari lingkungan dan mengancam kehidupan laut.

Oleh karena itu, pemahaman yang mendalam mengenai berbagai jenis keadaan darurat dan cara penanganannya sangat penting bagi seluruh awak kapal. Kesiapsiagaan ini harus ditunjang dengan drill atau latihan rutin, pemeriksaan berkala terhadap peralatan darurat, serta komunikasi yang baik antar awak kapal, berikut adalah jenis-jenis keadaan darurat yang bisa terjadi di atas kapal:

### **1. Kebakaran di Atas Kapal**

Kebakaran merupakan salah satu keadaan darurat paling berbahaya yang bisa terjadi di atas kapal. Api dapat menyebar dengan sangat cepat dan sulit dikendalikan, terutama jika terjadi di ruang mesin atau area yang menyimpan bahan mudah terbakar. Beberapa penyebab umum kebakaran di kapal antara lain korsleting listrik, percikan api dari mesin, tumpahan bahan bakar, atau rokok yang dibuang sembarangan dan belum padam. Jika tidak segera ditangani, kebakaran dapat menyebabkan kerusakan besar pada struktur kapal, mengakibatkan cedera serius, bahkan menimbulkan ledakan. Penanganan yang tepat meliputi penggunaan alat pemadam kebakaran sesuai jenis api, mengaktifkan alarm darurat, mengevakuasi area terdampak, dan segera menghubungi pihak bantuan jika kondisi tidak terkendali.



Gambar 2.10 *Kebakaran Di Atas Kapal*  
Sumber : [Travel.Tribunnews](https://www.tribunnews.com/travel)

## 2. Kebocoran atau Masuknya Air (Flooding/Leakage)

Kebocoran adalah kondisi darurat yang terjadi ketika air laut masuk ke dalam kapal, biasanya akibat kerusakan struktur lambung, tabrakan, atau sambungan pipa yang longgar. Masuknya air ini bisa sangat berbahaya karena dapat mengganggu keseimbangan kapal dan menurunkan daya apung, yang pada akhirnya dapat menyebabkan kapal tenggelam. Beberapa penyebab utama termasuk retakan pada lambung kapal, cuaca buruk yang menyebabkan tekanan besar dari luar, serta kerusakan pada pipa air. Untuk menangani situasi ini, air yang masuk harus segera dipompa keluar, sumber kebocoran harus ditemukan dan diperbaiki, serta sekat kedap air harus ditutup untuk mencegah penyebaran air ke bagian kapal lainnya.



Gambar 2.11 Kebocoran / Leakage  
Sumber : Reuters

## 3. Tabrakan (Collision)

Tabrakan kapal merupakan peristiwa ketika kapal menabrak kapal lain atau objek di laut, baik yang terapung maupun yang berada di bawah permukaan seperti karang. Tabrakan sering kali disebabkan oleh kelalaian dalam navigasi, gangguan komunikasi antar kapal, cuaca buruk, atau visibilitas rendah. Dampak dari tabrakan bisa sangat serius, seperti kebocoran lambung kapal, kerusakan struktur kapal, korban jiwa, hingga pencemaran lingkungan laut akibat tumpahan bahan bakar atau muatan berbahaya. Dalam menghadapi tabrakan, penting untuk segera memeriksa kondisi kapal, memberikan pertolongan kepada kru

yang terluka, mengirim sinyal darurat, dan mengambil langkah-langkah untuk menjaga keselamatan seluruh awak.



Gambar 2.12 *Collision*  
Sumber : Gcaptain

#### **4. Orang Jatuh ke Laut (Man Overboard - MOB)**

Kejadian orang jatuh ke laut (Man Overboard) merupakan salah satu keadaan darurat yang memerlukan respons cepat. Situasi ini terjadi ketika seorang awak atau penumpang jatuh dari kapal dan berisiko hanyut oleh arus atau tenggelam. Penyebab umumnya termasuk gelombang besar, tergelincir karena permukaan licin, atau tidak menggunakan alat keselamatan seperti sabuk pengaman saat berada di geladak. Akibat yang paling fatal adalah kehilangan nyawa akibat hipotermia atau tenggelam. Tindakan yang harus dilakukan adalah mengaktifkan alarm MOB, segera melempar pelampung atau lifebuoy, menunjuk seorang kru untuk terus memantau posisi korban, dan melakukan manuver penyelamatan dengan cepat dan terkoordinasi.



Gambar 2.13 Man Over Board  
Sumber : Boaties Best Mate

## 5. Mesin Mati (Engine Failure)

Mesin utama kapal yang tidak berfungsi atau mati dapat menyebabkan kapal kehilangan kemampuan untuk bermanuver. Ini sangat berbahaya, terutama jika kapal berada di jalur pelayaran padat atau di tengah cuaca buruk. Kerusakan mesin bisa disebabkan oleh gangguan teknis, kehabisan atau kontaminasi bahan bakar, serta perawatan yang tidak memadai. Akibat dari mesin mati termasuk terombangnya kapal tanpa arah, risiko tabrakan dengan kapal lain, atau bahkan kandas di perairan dangkal. Penanganan darurat meliputi pemeriksaan sistem mesin secara menyeluruh, mengaktifkan mesin cadangan jika tersedia, serta menghubungi pihak berwenang atau kapal terdekat untuk mendapatkan bantuan.



Gambar 2.14 Engine Failure  
Sumber : Maritime Education

#### **D. Pengertian Perawatan**

Perawatan dapat di definisikan sebagai semua kegiatan yang di perlukan untuk menjaga sistem dan semua komponennya dalam urutan kerja tujuan dari setiap program pemeliharaan dalah untuk mempertahankan kemampuan system dengan mengendalikan biaya.

Menurut Muhammad Alfa S, (2024) Dalam konteks penelitian ini, optimalisasi diartikan sebagai suatu upaya atau proses untuk menemukan solusi paling efektif terhadap sejumlah permasalahan, dengan mempertimbangkan kriteria tertentu sebagai acuan. Fokus kajian ini adalah pada optimalisasi kegiatan perawatan sekoci penolong di kapal MT. Vivit Africa LNG. Oleh karena itu, hal yang menjadi objek optimalisasi adalah prosedur dan pelaksanaan perawatan sekoci penolong, yang bertujuan untuk mendukung dan meningkatkan aspek keselamatan jiwa di atas kapal tersebut.

Menurut M Bahtianul, (2020), Perawatan merupakan salah satu aspek paling krusial untuk beradaptasi dengan tuntutan masyarakat modern sekaligus memperlambat penurunan kondisi kapal. Di dunia pelayaran, peran perawatan sangat dominan dibandingkan di banyak sektor lainnya. Dalam bidang teknik, perawatan mencakup baik benda bergerak maupun benda diam, dengan tujuan agar peralatan atau material tetap berfungsi optimal dan memenuhi standar internasional yang telah ditetapkan. Secara umum, perawatan didefinisikan sebagai serangkaian

aktivitas yang dilakukan untuk mencegah kerusakan atau meminimalkan risiko kerusakan dalam jangka waktu tertentu. Hal ini juga berlaku dalam konteks perawatan sekoci penolong.

Menurut Elden, Rodney M. (2011) Perawatan berfungsi sebagai upaya untuk menjaga suatu sistem atau peralatan agar tetap berada dalam kondisi optimal, terutama dalam hal efisiensi operasional. Secara umum, perawatan dapat diartikan sebagai semua tindakan preventif yang dilakukan sebelum munculnya kerusakan, dengan tujuan meminimalkan kemungkinan gangguan atau kerusakan selama jangka waktu tertentu. Dalam berbagai sektor, khususnya di bidang pelayaran, perawatan memiliki peran yang sangat penting. Bahkan, dapat dikatakan sebagai elemen utama dalam menyesuaikan diri dengan tuntutan masyarakat modern dan menjaga keberlanjutan operasional.

Perwira yang bertanggung jawab dalam perawatan sekoci penolong di kapal sesuai dengan prosedur dalam pelaksanaan perawatan sekoci penolong yang di atur dalam *Safety of Live at Sea (SOLAS) 1974* dan *Plan Maintenance System (PMS)* yang ada di MT. Vivit Africa LNG adalah C/E sebagai ship safety officer, dan bawahannya adalah C/E, dan 3/O, perawatan sekoci harus di lakukan setiap minggu, setiap bulan, setiap tiga bulan, dan setiap satu tahun.

*Plan maintenance system (PMS)* Pelaksanaan perawatan sekoci penolong memiliki peran yang sangat krusial. Dalam sistem pemeliharaan terencana atau *Planned Maintenance System*, terdapat dua pendekatan utama, yaitu *preventive maintenance* dan *predictive maintenance*. Keduanya dilakukan secara sistematis dan terjadwal, namun memiliki dasar pelaksanaan yang berbeda. *Preventive maintenance* berfokus pada jadwal waktu tertentu atau yang dikenal sebagai *Time-Based Maintenance (TBM)*, sedangkan *predictive maintenance* dilakukan berdasarkan kondisi aktual dari peralatan atau mesin, yang disebut juga sebagai *Condition-Based Maintenance (CBM)*. Berikut ini akan dijelaskan secara rinci mengenai kedua jenis pemeliharaan tersebut:

## **1. Preventive Preventive**

*maintenance* bertujuan untuk memperpanjang umur operasional mesin serta mencegah terjadinya waktu henti (*downtime*) yang tidak diinginkan. Dengan melakukan perawatan secara rutin dan terjadwal, mesin diharapkan dapat beroperasi secara optimal, meningkatkan efisiensi kerja, dan menghindari kerusakan mendadak. Berdasarkan hasil evaluasi, metode *preventive maintenance* terbukti menghasilkan total biaya perawatan yang lebih rendah dibandingkan metode lainnya. Pemeliharaan preventif sendiri merupakan serangkaian aktivitas inspeksi atau pengecekan berkala yang dilakukan untuk memastikan bahwa mesin dan peralatan pada sekoci tetap berfungsi dengan baik, serta terhindar dari potensi kegagalan atau kerusakan yang bisa mengganggu jalannya proses perawatan maupun keseluruhan operasi kapal.

## **2. Predictive Maintenance**

*Predictive maintenance* adalah strategi pemeliharaan yang ditujukan untuk mencegah terjadinya kerusakan atau kegagalan pada suatu peralatan sebelum benar-benar terjadi. Pendekatan ini dilakukan dengan cara memeriksa kondisi mesin secara berkala, berdasarkan jadwal yang telah ditetapkan sebelumnya. Tindakan perbaikan atau penggantian komponen dilakukan sesuai dengan hasil inspeksi, sebelum kerusakan total atau penurunan kualitas performa mesin terjadi, yang dapat menyebabkan mesin bekerja di bawah standar operasional. Pendekatan ini memberikan keuntungan berupa waktu yang lebih panjang untuk melakukan tindakan preventif, memungkinkan keterlibatan langsung sebelum munculnya gangguan. Tidak seperti *preventive maintenance* yang berbasis waktu, *predictive maintenance* mengandalkan perangkat diagnostik untuk memantau dan menganalisis kondisi aktual mesin sekoci saat beroperasi. Dengan kata lain, pemeliharaan ini

mengikuti prinsip *Condition-Based Maintenance*, di mana tindakan perawatan ditentukan oleh kondisi nyata peralatan, bukan berdasarkan jadwal tetap. K Kuncowati, (2016) Dalam konteks penulisan ini, perawatan dapat diartikan sebagai serangkaian kegiatan yang bertujuan untuk menjaga dan merawat fasilitas atau peralatan produksi, guna memastikan bahwa seluruh sistem tetap berjalan sesuai standar operasional yang diharapkan. Proses ini mencakup tindakan perbaikan, penyesuaian, maupun penggantian komponen yang diperlukan, agar performa produksi tetap optimal dan sesuai dengan target yang telah ditetapkan. Secara umum, sistem perawatan diklasifikasikan ke dalam tiga kategori utama, yaitu:

a. Perawatan Mingguan

Mesin pada sekoci tidak memerlukan perawatan mingguan yang terlalu intensif, terutama jika sekoci tersebut ditutup dengan terpal untuk melindunginya dari paparan sinar matahari langsung. Umumnya, perawatan rutin dilakukan setiap dua minggu sekali, yang sekaligus dimanfaatkan untuk latihan menurunkan sekoci dan mengoperasikannya guna memastikan fungsinya tetap optimal saat dibutuhkan.

b. Perawatan Periodik

Perawatan periodik ini biasanya dilakukan sesuai dengan batas waktu yang telah ditentukan. Adapaun perawatan ini dilakukan dalam jam kerja yang telah ditentukan, yaitu :

- 1) Pemeliharaan rutin yang dilakukan setiap 50 hingga 250 jam operasional bertujuan untuk:
  - a) Membersihkan saringan bahan bakar.
  - b) Membersihkan elemen saringan minyak pelumas.
  - c) Penggantian minyak pelumas.

- d) Pemeriksaan air pendingin.
- 2) Sedangkan untuk perawatan yang dilakukan setiap 500 hingga 1000 jam kerja, langkah-langkah yang dilakukan meliputi:
  - a) Mengganti elemen saringan bahan bakar.
  - b) Mengganti saringan minyak pelumas.
  - c) Perawatan berkala

Seluruh proses perawatan ini menjadi tanggung jawab mualim tiga (Third Officer) yang juga menjabat sebagai perwira keselamatan kapal. Biasanya, kegiatan ini dilakukan saat kapal menjalani docking tahunan di galangan. Tujuannya adalah untuk mendeteksi secara menyeluruh kerusakan yang terjadi pada mesin sekoci dan mencari tahu penyebabnya. Bila kerusakan tidak segera diperbaiki, sekoci berisiko tidak dapat digunakan saat kondisi darurat, yang tentu membahayakan keselamatan di atas kapal.

#### **E. Peraturan Perawatan Sekoci Menurut *Safety Of Life At Sea 1974***

Menurut Yuda Iskandar, (2023) Dalam ketentuan yang tercantum pada SOLAS 1974 Edisi Konsolidasi 2014, Bab III yang membahas *Life-Saving Appliances and Arrangements*, khususnya Regulasi 20 mengenai *Operational Readiness, Maintenance and Inspections*, pada poin ke-3 yang membahas aspek pemeliharaan (berdasarkan MSC/Circ.1093), terdapat sejumlah prinsip dan teori yang berkaitan dengan prosedur perawatan sekoci penolong. Beberapa di antaranya mencakup:

1. Pengecekan Sekoci: Pengecekan harus dilakukan dengan membuat checklist yang jelas.
2. Perbaikan dan Perawatan: Harus mengikuti instruksi yang diberikan oleh produsen atau standar keselamatan.
3. Periode Perawatan yang Jelas: Harus ada periode waktu yang jelas

untuk setiap perawatan dan pemeriksaan.

4. Diagram Lubrikasi: Menggunakan diagram lubrikasi dengan pelumas yang direkomendasikan.
5. Nota Pergantian Alat: Setiap pergantian alat harus dicatat dengan nota yang sah.
6. *List Spare Part* Baru: Daftar suku cadang yang baru harus tersedia.
7. Salinan Jadwal Perawatan: Salinan jadwal perawatan dan catatan perawatan harus disimpan dengan baik.

Definisi Pemeliharaan Pemeliharaan adalah tindakan untuk menjaga atau memelihara sesuatu agar tetap dalam kondisi yang baik, terutama untuk menjaga efisiensi operasional. Pemeliharaan bertujuan untuk mencegah kerusakan dan memastikan bahwa peralatan tetap berfungsi dengan baik dalam jangka waktu tertentu. Pemeliharaan juga dianggap sebagai komponen penting untuk menyesuaikan diri dengan sistem peradaban modern, di mana selalu ada inovasi dan perkembangan. Dalam konteks pelayaran, perawatan sangat penting. menurut Iwan Weda, (2022) Peralatan keselamatan adalah alat yang dibuat khusus untuk menjamin keamanan dan perlindungan selama beraktivitas di perairan dan laut. Insiden kecelakaan seringkali disebabkan oleh ketidakpatuhan terhadap regulasi pelayaran, baik yang berlaku di tingkat nasional maupun internasional, oleh perusahaan pelayaran dalam negeri. Hal ini terkait erat dengan ketentuan dalam konvensi SOLAS serta Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Kepelayaran.

Peraturan terkait keselamatan pelayaran Selain itu, UU No. 21 Tahun 1992 menetapkan bahwa setiap anak buah kapal wajib memiliki kemampuan menyelamatkan jiwa di laut. Hal ini juga tercantum dalam Peraturan SAFETY OF LIFE AT SEA No. 10, paragraf 2, 3, 4, dan 5 bab III yang menyatakan bahwa setiap kapal harus memenuhi kriteria

berikut:

1. Staf Kompeten: Harus ada staf yang kompeten dalam jumlah yang cukup untuk mengoperasikan alat keselamatan dan membantu orang yang tidak terlatih dalam menggunakan alat keselamatan.
2. Evakuasi: Pengoperasian alat penyelamat dan pelaksanaan evakuasi atau proses *Abandon Ship* hanya boleh dilakukan oleh perwira yang bertanggung jawab serta individu-individu yang telah memiliki sertifikat resmi dan berwenang.
3. Pemimpin Pengoperasian Alat Penolong: Setidaknya ada satu perwira atau individu dengan kualifikasi setara yang bertanggung jawab memimpin pengoperasian alat penolong, serta memastikan bahwa semua anggota kru memahami tanggung jawabnya.

Definisi Pengawasan Pengawasan adalah proses penerapan, penilaian, dan perubahan untuk memastikan bahwa pekerjaan berjalan sesuai dengan rencana. Menurut Muhammad W, (2024) Pengawasan seharusnya dilakukan secara rutin, baik saat melakukan pekerjaan harian yang berkaitan dengan pemeliharaan sekoci maupun ketika terjadi kerusakan. Jika terjadi kerusakan, officer yang berwenang harus segera mengambil tindakan yang diperlukan. Tujuan pengawasan adalah untuk memastikan bahwa rencana dilaksanakan dengan baik. Dalam hal ini, pengecekan sekoci melibatkan beberapa langkah penting:

1. Mengumpulkan data untuk mengetahui keberhasilan suatu organisasi.
2. Membandingkan hasil kinerja saat ini dengan standar kinerja yang telah ditentukan sebelumnya.
3. Menentukan apakah perlu ada perubahan untuk mencapai hasil yang diinginkan.
4. Menilai prestasi yang telah dicapai.

5. Menurut Aksal (2023), pengecekan yang dilakukan terhadap sekoci penolong mencakup beberapa aspek sebagai berikut:

- a. Tanggung Jawab Petugas: Petugas yang bertanggung jawab (Mualim 3) harus memastikan kesiapsiagaan sekoci penolong setiap hari.
- b. Kondisi Bagian Sekoci: Bagian sekoci yang berfungsi sebagai alat penggerak harus bebas dari karat.
- c. Makanan dan Minuman: Makanan dan minuman di dalam sekoci harus dalam kondisi baik dan tidak kadaluarsa.
- d. Operasional Mesin Sekoci: Mesin penggerak sekoci harus berfungsi dengan baik setelah sekoci berada di atas air.
- e. Pemeriksaan Berkala: Setidaknya sekali setiap empat bulan, sekoci harus diturunkan ke permukaan air dan mesin dinyalakan untuk memastikan tidak ada kebocoran.
- f. Kebersihan dan Keamanan: Rakit penyelamat tidak boleh menyimpan barang selain yang tercantum dalam daftar perlengkapan sekoci.

Pemeriksaan sekoci dilakukan secara berkala dengan rincian sebagai berikut:

1. Pemeriksaan Tiap Minggu:

- a. Setiap perlengkapan, termasuk lifeboats dan alat keselamatan lainnya, harus dipastikan siap digunakan dalam situasi darurat.
- b. Mesin lifeboat harus mampu maju atau mundur dalam waktu tiga menit dan dapat dihidupkan jika suhunya cukup tinggi.
- c. Sistem alarm untuk keadaan darurat harus diuji.

2. Pemeriksaan Tiap Bulan:

- a. Setiap bulan, peralatan yang berfungsi sebagai alat penyelamat

harus diperiksa sesuai dengan daftar barang yang telah ditetapkan untuk memastikan bahwa peralatan lengkap dan siap digunakan.

- b. Buku harian pemeriksaan harus mencatat hasil pemeriksaan dengan jelas.

#### **F. Bahaya Yang Terjadi Jika Perawatan Pada Sekoci Penolong Tidak Terlaksana Dengan baik**

Perawatan sekoci penolong sangat penting karena menyangkut keselamatan jiwa, kesiapan darurat, serta kepatuhan terhadap regulasi keselamatan laut yang berlaku secara internasional. Sekoci penolong merupakan alat vital yang berfungsi sebagai sarana penyelamatan terakhir ketika terjadi keadaan darurat di atas kapal, seperti kebakaran, kapal tenggelam, atau kecelakaan laut lainnya. Dalam situasi seperti itu, seluruh awak dan penumpang kapal sangat bergantung pada keberadaan dan fungsi sekoci untuk menyelamatkan diri.

Sekoci yang tidak dirawat dengan baik sangat berisiko mengalami kegagalan fungsi, seperti sistem peluncuran yang macet, kebocoran pada lambung, mesin yang tidak menyala, atau peralatan darurat di dalamnya yang rusak atau kedaluwarsa. Kondisi ini bisa menyebabkan keterlambatan dalam proses evakuasi, bahkan berujung pada kecelakaan atau korban jiwa yang seharusnya bisa dihindari.

Selain itu, pemeliharaan sekoci secara rutin menunjukkan kesiapan kapal dalam menghadapi berbagai kemungkinan terburuk di laut. Kapal yang memiliki peralatan keselamatan dalam kondisi prima menunjukkan komitmen terhadap keselamatan pelayaran dan perlindungan terhadap seluruh orang di dalamnya. Perawatan sekoci juga merupakan bagian dari kewajiban hukum. Organisasi Maritim Internasional (IMO) melalui peraturan SOLAS (Safety of Life at Sea) mewajibkan setiap kapal niaga dan penumpang untuk memelihara peralatan keselamatan secara berkala dan terdokumentasi.

Dengan demikian, sekoci penolong yang dirawat dengan baik tidak hanya menjamin fungsinya secara teknis saat dibutuhkan, tetapi juga menjadi wujud dari tanggung jawab moral dan hukum dalam menjamin keselamatan manusia di laut. Kegagalan dalam merawat sekoci sama artinya dengan membiarkan risiko besar terhadap nyawa manusia dalam setiap pelayaran.

Salah satu aspek terpenting dalam sistem keselamatan pelayaran adalah ketersediaan dan kesiapan peralatan penolong, terutama sekoci. Sebagai alat utama penyelamat jiwa dalam kondisi darurat, sekoci harus selalu berada dalam kondisi prima, baik dari segi struktur fisik, sistem peluncur, hingga perlengkapan pendukung di dalamnya. Namun, dalam praktiknya, masih banyak kapal yang kurang memperhatikan aspek pemeliharaan sekoci secara berkala. Padahal, tanpa perawatan yang memadai, sekoci sangat rentan mengalami kerusakan atau kegagalan fungsi, yang justru dapat membahayakan penumpang alih-alih menyelamatkan mereka. Untuk memahami seberapa besar risikonya, berikut akan dijelaskan berbagai bahaya yang dapat timbul apabila sekoci penolong tidak dirawat dengan baik

### **1. Kegagalan Fungsi Saat Darurat**

Sekoci yang tidak dirawat dengan baik berisiko mengalami berbagai kerusakan serius, terutama pada sistem peluncuran yang terdiri dari komponen penting seperti kerekan (winch), tali-temali, katrol, dan mekanisme pelepas otomatis. Komponen-komponen ini memiliki peran vital dalam memastikan sekoci dapat diturunkan ke laut dengan aman dan cepat saat terjadi keadaan darurat. Apabila salah satu bagian dari sistem ini mengalami korosi, aus, macet, atau kegagalan mekanis karena kurangnya pelumasan atau pemeriksaan berkala, maka sekoci bisa tertahan di atas kapal dan tidak dapat digunakan. Dalam situasi genting seperti kebakaran atau kapal mulai

tenggelam, keterlambatan atau kegagalan dalam peluncuran sekoci dapat berakibat fatal bagi keselamatan penumpang dan kru kapal. Menurut ketentuan dalam Konvensi SOLAS (Safety of Life at Sea) tahun 2021, setiap kapal diwajibkan melakukan inspeksi dan pengujian berkala terhadap sistem peluncuran sekoci guna memastikan kelayakannya. Dengan demikian, perawatan yang konsisten bukan hanya bentuk pemenuhan standar internasional, tetapi juga merupakan langkah nyata dalam menghindari potensi bencana saat evakuasi harus dilakukan secara cepat dan efisien.

## **2. Kerusakan Fisik dan Kebocoran**

Lambung sekoci yang tidak diperiksa secara berkala bisa mengalami korosi, retakan, atau kebocoran. Kondisi ini membuat sekoci tidak dapat menampung penumpang dengan aman, bahkan bisa tenggelam setelah diluncurkan. Sekoci harus diperiksa setiap 6 bulan untuk memastikan integritas strukturnya.

## **3. Peralatan Keselamatan Tidak Siap Pakai**

Sekoci dilengkapi dengan perlengkapan keselamatan seperti makanan darurat, air minum, flare, pelampung, P3K, dan radio komunikasi. Tanpa pemeliharaan, peralatan ini bisa rusak, kedaluwarsa, atau hilang. Hal ini dapat memperburuk kondisi korban selama penyelamatan (IMO Life-Saving Appliance Code, 2020).

## **4. Mesin Sekoci Tidak Berfungsi**

Sekoci bermesin memerlukan perawatan seperti penggantian oli, pengisian bahan bakar, dan pengecekan sistem starter. Mesin yang tidak terawat bisa mati atau tidak menyala sama sekali saat digunakan. Akibatnya, sekoci tidak dapat bermanuver menjauh dari kapal atau menuju titik aman.

## **5. Cedera Akibat Peluncuran yang Tidak Aman**

Peralatan peluncur yang aus, berkarat, atau macet dapat menyebabkan sekoci jatuh secara tidak terkendali. Ini menimbulkan risiko cedera serius bagi kru atau penumpang yang berada di dalam sekoci saat peluncuran berlangsung.

## **6. Pelanggaran Regulasi Internasional**

Sekoci yang tidak memenuhi standar perawatan dapat membuat kapal melanggar peraturan keselamatan laut internasional, seperti SOLAS dan IMO. Kapal bisa dikenai sanksi administratif, denda, atau larangan berlayar sampai peralatan diperbaiki.

Perawatan sekoci tidak hanya dilakukan untuk memenuhi persyaratan hukum, tetapi juga untuk memastikan bahwa alat ini berfungsi maksimal saat kondisi darurat. Prosedur perawatan harus mencakup Pemeriksaan struktur fisik dan peluncur, Uji mesin dan sistem inflasi (untuk sekoci tiup), Pengecekan perlengkapan keselamatan, dan Penggantian komponen rusak atau kedaluwarsa dengan demikian, pemeliharaan sekoci secara rutin sangat penting untuk menjamin keselamatan jiwa di laut dan mencegah risiko kegagalan fungsi saat kondisi darurat.

## **G. Manfaat Merawat Sekoci Penolong**

Perawatan sekoci penolong di atas kapal adalah serangkaian tindakan atau prosedur pemeliharaan yang dilakukan secara terencana dan berkala untuk memastikan bahwa semua komponen sekoci, termasuk struktur badan, sistem peluncuran, perlengkapan keselamatan, serta perlengkapan darurat lainnya, berada dalam kondisi optimal dan siap digunakan setiap saat. Sekoci penolong merupakan salah satu alat keselamatan yang sangat vital di kapal karena berfungsi

sebagai sarana evakuasi utama ketika terjadi situasi darurat seperti kebakaran, tabrakan, atau kapal tenggelam. Oleh karena itu, kondisi sekoci harus selalu prima agar dapat digunakan secara efektif dan efisien dalam menyelamatkan nyawa.

Manfaat dari perawatan sekoci penolong sangatlah besar, terutama dalam mendukung aspek keselamatan pelayaran. Dengan melakukan perawatan secara rutin, potensi kerusakan atau keausan yang mungkin terjadi akibat pengaruh lingkungan laut seperti air asin, angin, panas matahari, serta pemakaian, dapat diidentifikasi dan ditangani sejak dini. Hal ini akan mengurangi risiko kerusakan fatal yang bisa menghambat proses evakuasi pada saat darurat. Selain itu, perawatan juga memastikan bahwa semua perlengkapan di dalam sekoci, seperti pelampung, dayung, ransum, suar, dan peralatan komunikasi, dalam keadaan lengkap, layak pakai, dan tidak kedaluwarsa.

Lebih jauh lagi, perawatan sekoci penolong juga merupakan bentuk kepatuhan terhadap peraturan keselamatan pelayaran internasional, seperti yang tercantum dalam konvensi SOLAS (Safety of Life at Sea), yang mewajibkan setiap kapal untuk memiliki dan merawat peralatan keselamatan secara berkala. Dengan kata lain, perawatan yang baik tidak hanya melindungi jiwa manusia, tetapi juga mencerminkan profesionalisme dan tanggung jawab operator kapal dalam menjamin keselamatan pelayaran secara menyeluruh. Berikut ini adalah berbagai manfaat dari perawatan sekoci penolong yang dilakukan secara teratur dan profesional:

### **1. Menjamin Kesiapan Sekoci dalam Keadaan Darurat**

Sekoci merupakan alat evakuasi utama saat terjadi keadaan darurat di laut, seperti kebakaran, kapal tenggelam, atau tabrakan.

Perawatan rutin memastikan bahwa sekoci selalu dalam kondisi siap pakai, baik dari segi fisik, sistem peluncuran, maupun perlengkapan di dalamnya. Tanpa perawatan, sekoci bisa macet, tidak dapat diluncurkan, atau tidak berfungsi dengan baik saat sangat dibutuhkan.

## **2. Menjaga Keselamatan Jiwa Seluruh Penumpang dan Kru**

Perawatan yang baik terhadap sekoci secara langsung berkontribusi pada keselamatan jiwa di laut. Jika sekoci tidak berfungsi saat keadaan darurat, risiko korban jiwa akan meningkat tajam. Dengan menjaga sekoci dalam kondisi optimal, kapal memastikan bahwa semua orang di atas kapal memiliki sarana penyelamatan yang dapat diandalkan.

## **3. Mendeteksi dan Mencegah Kerusakan Dini**

Kondisi laut sangat keras—korosi dari air asin, paparan sinar matahari, dan perubahan cuaca bisa merusak komponen sekoci secara perlahan. Melalui perawatan berkala, kerusakan kecil seperti baut longgar, retakan pada lambung sekoci, atau sistem peluncur yang macet dapat ditemukan lebih awal dan diperbaiki sebelum menjadi kegagalan total.

## **4. Memastikan Fungsi dan Ketersediaan Perlengkapan Penolong**

Di dalam sekoci terdapat berbagai perlengkapan keselamatan seperti jaket pelampung, ransum darurat, suar, alat navigasi, dan peralatan komunikasi. Perawatan meliputi pengecekan kelayakan fungsi dan masa berlaku perlengkapan ini. Barang yang rusak atau kedaluwarsa harus diganti, agar saat digunakan dalam situasi nyata, semua alat tersebut bisa berfungsi optimal.

## **5. Meningkatkan Umur Pakai Sekoci dan Efisiensi Biaya**

Perawatan berkala memperpanjang umur pakai sekoci dan semua komponennya, mengurangi frekuensi penggantian yang mahal. Hal ini membantu efisiensi biaya operasional kapal dalam jangka panjang, sekaligus memastikan peralatan tetap dalam standar layak pakai.

## **6. Mematuhi Regulasi dan Standar Internasional**

Badan internasional seperti IMO (International Maritime Organization) melalui konvensi SOLAS (Safety of Life at Sea) mewajibkan kapal untuk melakukan inspeksi dan perawatan rutin terhadap alat keselamatan, termasuk sekoci. Dengan melakukan perawatan sesuai prosedur, kapal memenuhi syarat legalitas dan keselamatan yang diwajibkan dalam audit dan inspeksi pelayaran.

## **7. Mengurangi Risiko Gagal Fungsi Saat Digunakan**

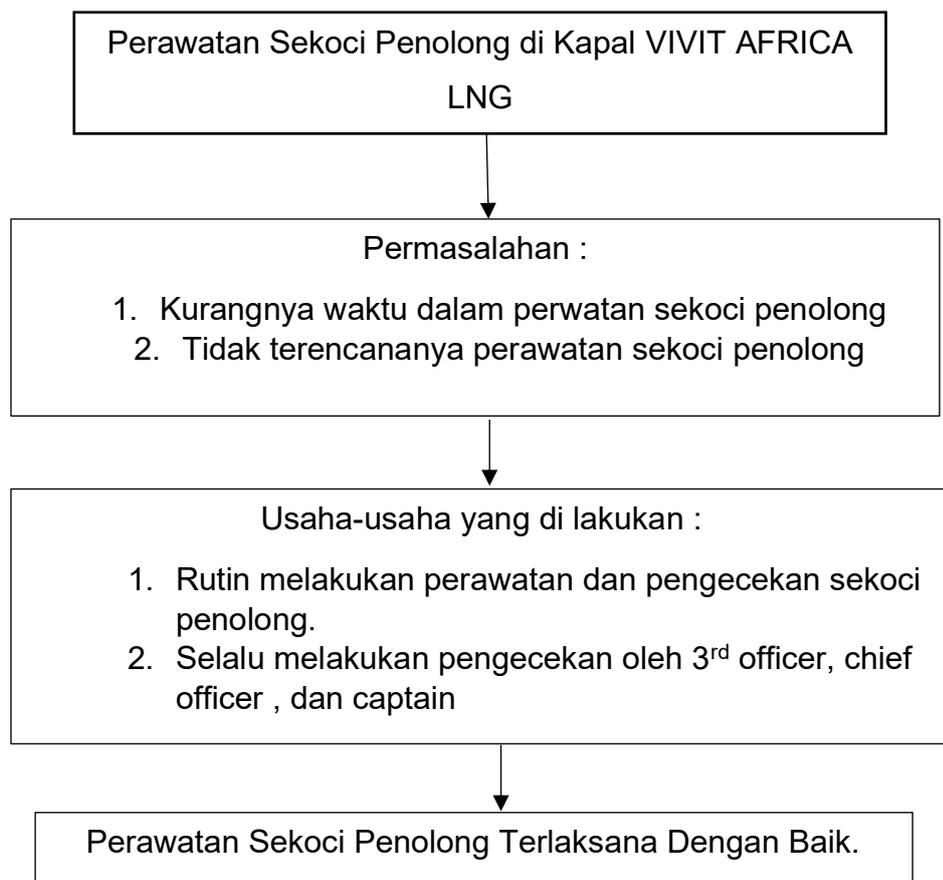
Sekoci yang jarang diperiksa memiliki potensi tinggi mengalami kegagalan teknis saat diluncurkan, seperti kerekan macet, mesin tidak menyala (untuk sekoci bermotor), atau kebocoran lambung. Perawatan berkala menurunkan risiko ini, sehingga evakuasi dapat berjalan lancar saat diperlukan.

## **8. Meningkatkan Kepercayaan Diri Kru dalam Menghadapi Keadaan Darurat**

Kru kapal yang mengetahui bahwa sekoci telah diperiksa dan dirawat dengan baik akan merasa lebih siap dan percaya diri saat menghadapi situasi darurat. Hal ini sangat penting untuk menjaga ketenangan dan efisiensi selama proses evakuasi

## H. Kerangka Berpikir

Untuk memperjelas dan memberikan manfaat dalam penulisan proposal ini, penulis menyajikan kerangka pemikiran sebagai landasan yang membantu dalam memahami analisis terkait perawatan sekoci penolong di kapal.



Gambar 2.5 Kerangka Pikir

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Waktu dan Tempat Penelitian**

Penelitian ini dilaksanakan di Kapal MT. Vivit Africa LNG pada 02 Agustus 2023 sampai 04 Agustus 2024.

#### **B. Jenis dan Sumber Data Penelitian**

##### **1. Jenis Penelitian**

Metode penelitian kualitatif lebih berfokus pada pemahaman yang mendalam terhadap suatu permasalahan, bukan hanya pada generalisasi hasil penelitian. Dalam tesis ini, jenis penelitian yang digunakan adalah studi kasus. Studi kasus bertujuan untuk mengidentifikasi dan menjelaskan faktor-faktor yang melatarbelakangi suatu fenomena atau kejadian tertentu. Dalam penelitian ini, penulis berusaha mengkaji secara rinci berbagai kasus yang berhubungan dengan pengelolaan alat keselamatan sekoci di kapal.

##### **2. Sumber Data**

###### **a. Data Primer**

Data primer diperoleh melalui pengamatan langsung. Dalam penelitian ini, data primer dikumpulkan menggunakan metode survei, yang mencakup pengamatan, pengukuran, dan pencatatan langsung di lokasi penelitian.

###### **b. Data Sekunder**

Data sekunder diperoleh melalui kajian terhadap peraturan dan prosedur yang diatur dalam peraturan tersebut. Data peneliti

sekunder dalam penelitian ini diperoleh melalui buku, arsip peraturan internasional dan nasional, serta manual yang relevan. Data sekunder ini berfungsi sebagai pelengkap untuk mendukung penulisan skripsi ini.

### **3. Definisi Operasional Variabel/Deskripsi**

Berikut adalah definisi operasional variabel yang digunakan dalam penelitian ini:

- a. Kegiatan adalah serangkaian tindakan yang dilakukan dengan tujuan untuk mencapai hasil tertentu.
- b. Sekoci penolong merupakan perahu yang bersifat kaku (rigid) atau dapat mengembang (inflatable), yang dibuat khusus untuk menyelamatkan jiwa manusia dalam keadaan darurat di laut.

### **4. Objek Penelitian**

Objek penelitian merujuk pada hal atau aspek yang menjadi fokus utama kajian dalam penelitian ini, yaitu sekoci penolong (lifeboat) di kapal MT. Vivit Africa LNG.

## **C. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian**

Untuk mendapatkan data yang diperlukan dalam penelitian ini, penulis menggunakan beberapa metode berikut:

### **1. Teknik Observasi**

Observasi adalah pengamatan langsung menggunakan panca indera (penglihatan, penciuman, pendengaran, perabaan, atau pengecapan). tujuan observasi adalah untuk mengumpulkan data langsung mengenai pengelolaan peralatan keselamatan sekoci selama operasi maritim.

### **2. Teknik Dokumentasi**

Dokumentasi adalah metode pengumpulan informasi melalui bahan tertulis seperti arsip, buku, atau undang-undang yang relevan

dengan topik penelitian. Metode ini digunakan untuk memperoleh data tambahan yang mendukung analisis dalam penelitian.

### **3. Wawancara**

Wawancara adalah proses tanya jawab secara lisan yang dapat dilakukan dengan bebas, artinya pewawancara tidak terikat pada pedoman wawancara tertentu. Dalam penelitian ini, wawancara dilakukan dengan perwira jaga untuk membahas perawatan sekoci penolong pada kapal MT. Vivit Africa LNG

#### **D. Teknik Pengumpulan Data**

Data kualitatif merupakan rekaman atau catatan yang berasal dari ungkapan langsung subjek penelitian menggunakan bahasa mereka sendiri. Informasi ini menggambarkan pengalaman individu secara mendalam, berdasarkan arti kehidupan, pengalaman pribadi, serta interaksi sosial yang dialami oleh subjek tersebut. Dengan pendekatan ini, peneliti mampu memahami masyarakat sesuai dengan perspektif dan pemahaman mereka sendiri.

Hal ini berbeda dari penelitian kuantitatif, yang membakukan pengalaman responden ke dalam kategorikategori baku peneliti sendiri. Menurut *Agusta, I. (2003)*. Oleh karena itu, tidak ditentukan secara pasti berapa jumlah maupun jenis informan yang akan dilibatkan. Hanya disusun rencana umum mengenai siapa yang akan diwawancarai dan bagaimana cara menjangkaunya di lapangan. Pemilihan responden dilakukan secara purposif, setelah sebelumnya disusun tipologi ideal individu dalam masyarakat. Dalam hal ini, yang menjadi fokus utama bukanlah banyaknya responden, melainkan sejauh mana masing-masing responden mampu memberikan wawasan teoritis yang mendalam terkait aspek yang sedang diteliti.

Analisis data deskriptif kualitatif melibatkan tiga tahapan utama, yaitu: reduksi data, penyajian data (data display), dan penarikan kesimpulan. Berikut penjelasan masing-masing tahapan:

### **1. Reduksi Data**

Reduksi data merupakan proses pemfokusan, penyederhanaan, dan pemilihan data yang relevan untuk dianalisis oleh peneliti. Tahap ini dimulai sejak perumusan pertanyaan penelitian hingga proses pengumpulan data. Tujuannya adalah untuk menyaring data yang penting dan relevan dengan fokus penelitian, sehingga memudahkan langkah-langkah selanjutnya.

### **2. Display Data**

Setelah tahap reduksi data selesai dilakukan, langkah berikutnya adalah menyusun data dalam format yang sistematis dan terorganisir. Dalam penelitian dengan pendekatan deskriptif kualitatif, penyajian data dapat dilakukan dalam bentuk narasi, diagram, atau pemetaan hubungan antar kategori. Penyusunan ini bertujuan untuk memberikan gambaran yang lebih jelas kepada peneliti mengenai kondisi yang diteliti, sehingga dapat merumuskan langkah-langkah selanjutnya secara lebih tepat dan terarah berdasarkan pemahaman yang diperoleh.

### **3. Kesimpulan**

Langkah akhir dalam analisis data pada penelitian deskriptif kualitatif adalah menarik kesimpulan dan melakukan verifikasi. Kesimpulan yang diperoleh di awal bersifat tentatif, artinya masih dapat berubah jika data tambahan yang dikumpulkan kemudian tidak mendukung temuan tersebut. Namun, apabila kesimpulan tersebut diperkuat oleh bukti-bukti yang sahih dan berulang secara konsisten saat peneliti melakukan pengecekan kembali di lapangan, maka kesimpulan itu dapat dianggap valid dan dapat dipercaya.