

**OPTIMALISASI PERAWATAN SEKOCI PENOLONG JENIS
TOTALLY ENCLOSED SPACE UNTUK KESELAMATAN
PELAYARAN MV. HL SAIJO**



SKRIPSI

Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar

Sarjana Terapan Pelayaran

Disusun Oleh:

SAMSUL BAKHRI

NIT.52155577 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019

**OPTIMALISASI PERAWATAN SEKOCI PENOLONG JENIS
TOTALLY ENCLOSED SPACE UNTUK KESELAMATAN
PELAYARAN MV. HL SAIJO**



SKRIPSI

Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar

Sarjana Terapan Pelayaran

Disusun Oleh:

SAMSUL BAKHRI

NIT.52155577 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019

HALAMAN PERSETUJUAN

**OPTIMALISASI PERAWATAN SEKOCI PENOLONG JENIS TOTALLY
ENCLOSED SPACE UNTUK KESELAMATAN PELAYARAN MV. HL SAIJO**

Disusun Oleh:

SAMSUL BAKHRI
NIT. 52155577 N

Telah disetujui dan diterima selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

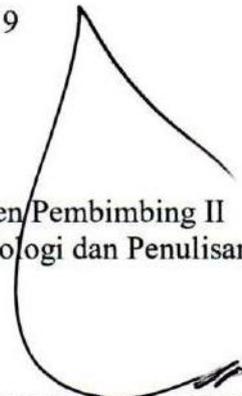
Semarang, *22 Juli* 2019

Dosen Pembimbing I
Materi



Capt. H. AGUS SUBARDI, M.Mar.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19550723 198303 1 001

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan



Capt. SUHERMAN, M.Mar.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19660915 199903 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi Nautika



Capt. DWI ANDORO, M.M., M.Mar
Penata (III/c)
NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

**OPTIMALISASI PERAWATAN SEKOCI PENOLONG JENIS TOTALLY
ENCLOSED SPACE UNTUK KESELAMATAN PELAYARAN MV. HL SAIJO**

DISUSUN OLEH :

SAMSUL BAKHRI
NIT. 52155577 N

Telah Diuji dan disahkan oleh
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
Dengan Nilai Pada Tanggal2019

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Capt. Dodik Widarbowo, MT
Pembina (IV/a)
NIP. 19680423 198303 1 002

Capt. H. Agus Subardi, M.Mar.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19550723 198303 1 001

Adi Oktavianto, S.T., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19721015 200212 1 001

Dikukuhkan oleh :

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc
Penata Tingkat I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

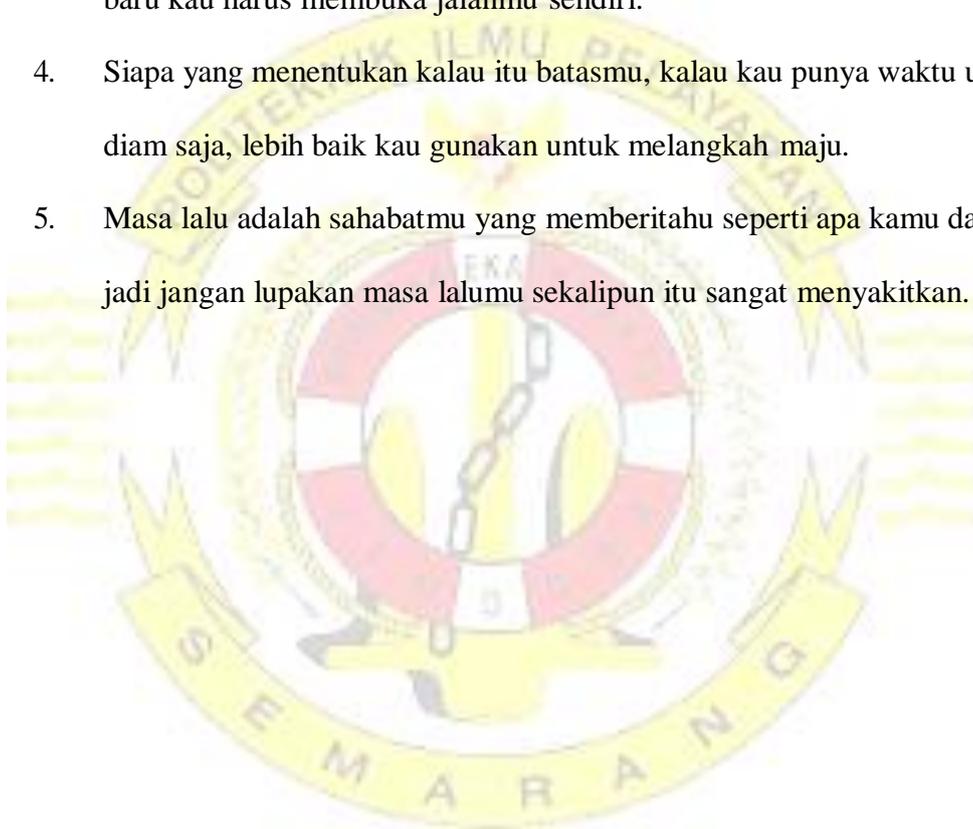
Nama : SAMSUL BAKHRI
NIT : 52155577 N
Program Studi : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul, **“OPTIMALISASI PERAWATAN SEKOCI PENOLONG JENIS TOTALLY ENCLOSED SPACE UNTUK KESELAMATAN PELAYARAN MV. HL SAIJO”**, adalah pekerjaan saya sendiri dan sepengetahuan saya. Tidak berisi materi yang dipublikasikan atau ditulis oleh orang lain, kecuali pada bagian tertentu yang saya ambil sebagai acuan dan baha referensi. Apabila terbukti pernyataan ini tidak benar, sepenuhnya menjadi tanggung jawab saya.



MOTTO

1. Allah tidak menjanjikan bahwa hidup ini mudah, tapi Allah menjanjikan akan memberi kemudahan dalam setiap kesulitanmu.
2. Jangan kurangi pahala hari ini dengan mengeluh, mengumpat, menimbun dendam, hingga saat senja hanya lelah yang kita rasa.
3. Hidup adalah perjalanan yang tiada akhir, demi melihat sesuatu yang baru kau harus membuka jalanmu sendiri.
4. Siapa yang menentukan kalau itu batasmu, kalau kau punya waktu untuk diam saja, lebih baik kau gunakan untuk melangkah maju.
5. Masa lalu adalah sahabatmu yang memberitahu seperti apa kamu dahulu, jadi jangan lupakan masa lalumu sekalipun itu sangat menyakitkan.



HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan kepada :

1. Allah S.W.T yang jiwa aku ada dalam genggaman-Nya yang maha pengasih, penyayang dan memberi kehidupan.
2. Direktur PIP Semarang, Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc.
3. Seluruh dosen, khususnya Bapak Capt. H. Agus Subardi, M.Mar. dan Capt. Suherman, M.Mar, yang telah memberikan bimbingan dan pengarahan kepada penulis.
4. Kedua orang tuaku, Ibunda Admini Dihwati dan Ayahanda Rasim yang sangat aku sayangi dan aku banggakan, terima kasih atas kasih sayang yang tidak terbatas serta doa dan ridhonya.
5. Ketiga kakakku Suprianto, Adianto dan Ovi Septiani, serta seluruh keluarga besarku yang aku sayangi.
6. Seluruh senior dan teman – teman angkatan LII, khususnya Nautika Bravo yang selalu kompak.
7. Kakak-kakakku Angkatan LI dan adik-adikku Angkatan LIII, LIV, LV terima kasih atas kerjasamanya.
8. Serta seluruh orang yang telah membantu dan menyemangati dalam tindakan, ucapan, dan doanya yang tidak bisa saya sebut satu persatu.

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Alhamdulillahrabbi'l'amin, segala puji syukur hanya kepada Allah SWT yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang. Berkat kehendak-Nya tugas skripsi dengan judul **“Optimalisasi Perawatan Sekoci Penolong Jenis Totally Enclosed Space Untuk Keselamatan Pelayaran MV. HL SAIJO”** dapat diselesaikan dengan baik.

Penulisan skripsi ini disusun bertujuan untuk memenuhi salah satu syarat dan kewajiban bagi Taruna Program Diploma IV Program Studi Nautika, yang telah melaksanakan praktek laut, dan sebagai persyaratan untuk mendapatkan ijazah Sarjana Sains Terapan Nautika Program Studi Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Pada kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada :

1. Yth. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Yth. Bapak Capt. H. Agus Subardi, M.Mar. selaku Dosen Pembimbing Materi yang telah memberikan pengarahan serta bimbingannya hingga terselesaikannya karya tulis ini.
3. Yth. Bapak Capt. Suherman, M.Mar. selaku Dosen Pembimbing Penulisan yang juga telah memberikan pengarahan serta bimbingannya hingga terselesaikannya karya tulis ini.

4. Yth. Bapak Capt. Dwi Antoro, M.M., M.Mar. selaku ketua Program Studi Nautika PIP Semarang.
5. Ayah (Rasim) dan Ibu (Admini Dihwati) tercinta, yang telah memberikan dukungan moril dan spiritual kepada penulis selama menyusun skripsi ini.
6. Yth. Para Dosen dan Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. Perusahaan pelayaran PT. JASINDO DUTA SEGARA telah memberikan kesempatan penulis untuk melakukan penelitian.
8. Seluruh Crew MV. HL SAIJO yang telah memberikan inspirasi dan dukungan dalam penyelesaian skripsi ini.
9. Teman-teman angkatan LII PIP Semarang khususnya kelas Nautika VIII B yang selalu mendukung dan membantu dalam memberikan saran serta pemikiran sehingga terselesaikan skripsi ini.

Penulis menyadari dalam penyusunan skripsi ini masih banyak terdapat kekurangan, sehingga penulis mengharapkan kritik dan saran agar disaat mendatang penulis dapat membuat karya tulis yang lebih baik. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan menambah wawasan serta pengetahuan bagi pembaca.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Semarang, 22 Juli 2019

Penulis


SAMSUL BAKHRI
NIT. 52155577 N

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO.....	v
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
ABSTRAK.....	xv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Perumusan Masalah.....	5
C. Tujuan Penelitian.....	6
D. Manfaat Penelitian.....	6
E. Sistematika Penulisan.....	7
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka.....	9

B. Definisi Operasional.....	21
C. Kerangka Pikir	23

BAB III METODE PENELITIAN

A. Metode Yang Digunakan.....	25
B. Waktu Dan Tempat Penelitian.....	26
C. Sumber Data.....	26
D. Metode Pengumpulan Data	27
E. Teknik Analisis Data.....	29

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Objek Yang Diteliti.....	34
B. Analisis Hasil Penelitian	42
C. Pembahasan Masalah.....	45

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan.....	65
B. Saran	66

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian.....	24
Gambar 3.1 <i>Fishbone Diagram</i>	32
Gambar 4.1 MV. HL Saijo.....	35
Gambar 4.2 Tabel daftar rute pelayaran MV. HL Saijo.....	35
Gambar 4.3 <i>Ship's particular</i> MV. HL Saijo	36
Gambar 4.4 Sekoci Penolong 1	41
Gambar 4.5 Sekoci Penolong 2.....	41
Gambar 4.6 Korosi pada <i>Hook Plate</i>	44
Gambar 4.7 <i>Hook Plate</i> setelah diperbaiki	45
Gambar 4.8 Tabel garis besar isi permasalahan dalam diagram <i>Fishbone</i> Analysis.....	46
Gambar 4.9 <i>Diagram Fishbone Analysis</i>	49

DAFTAR TABEL

Tabel 4.2 Tabel daftar rute pelayaran MV. HL Saijo	35
Tabel 4.3 <i>Ship's particular</i> MV.HL Saijo	36
Tabel 4.8 Tabel garis besar isi permasalahan dalam diagram <i>fishbone</i> <i>analysis</i>	46



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 *Ship particular*

Lampiran 2 *Crew list*

Lampiran 3 *Guidilines for developing operation and maintenance manuals
for life boat system*

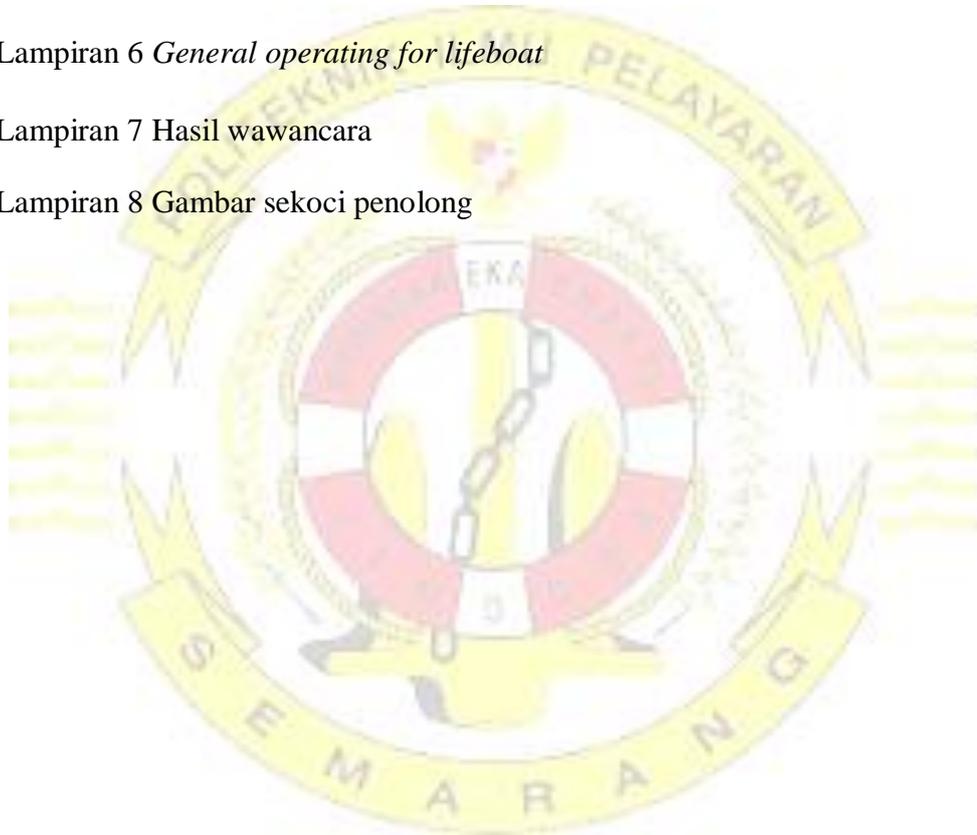
Lampiran 4 *Prosedure for Launching life Boat*

Lampiran 5 *Prosedure for life boat recovery*

Lampiran 6 *General operating for lifeboat*

Lampiran 7 Hasil wawancara

Lampiran 8 Gambar sekoci penolong



ABSTRAKSI

Samsul Bakhri, (52155577 N), 2019, “*Optimalisasi Perawatan Sekoci Penolong Jenis Totally Enclosed Space Untuk keselamatan Pelayaran MV. HL Saijo*”. Skripsi Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Pembimbing I: Capt. H. Agus Subardi, M.Mar. Pembimbing II : Capt. Suherman, M.Mar.

Sekoci penolong adalah salah satu alat keselamatan yang ada di atas kapal, yang digunakan untuk meninggalkan kapal dalam keadaan darurat dan tidak dimungkinkan untuk diselamatkan atau bertahan diatas kapal, yang bertujuan untuk menyelamatkan jiwa yang ada diatas kapal. Untuk menyiapkan sekoci selalu dalam keadaan siap pakai maka dibutuhkan perawatan yang sesuai standar dalam SOLAS bab III yang membahas tentang standarisasi alat – alat keselamatan diatas kapal termasuk sekoci penolong. Sebelum melaksanakan perawatan sekoci penolong harus ada perencanaan perawatan, sehingga dapat diketahui bagian sekoci penolong yang harus mendapat penanganan dengan segera, dengan demikian mualim tiga dapat bekerja secara efektif dan efisien sehingga tidak banyak waktu yang terbuang. Selain itu harus diperhatikan juga standarisasi peralatan dan *part* sekoci penolong yang di kirim oleh perusahaan sesuai dengan apa yang ada di *request list* dan standar yang telah ditetapkan. dengan demikian agar terwujudnya keadaan sekoci penolong yang selalu siap digunakan jika terjadi keadaan darurat yang mengharuskan meninggalkan kapal.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode *fishbone analisis* dan diskriptif kualitatif yang menghasilkan data diskriptif berupa kata – kata tertulis dari objek yang diteliti, analisis data diartikan sebagai kegiatan yang dilakukan untuk merubah data hasil dari sebuah penelitian menjadi informasi yang nantinya bisa dipergunakan untuk mengambil sebuah kesimpulan. Tujuan dari analisis data adalah untuk mendeskripsikan sebuah data sehingga bisa di pahami. Setelah diketahui penyebab tidak optimalnya perawatan serta fungsi sekoci penolong, maka penulis memberikan saran Agar sekoci penolong selalu dalam keadaan siap di gunakan baik dalam pelaksanaan pelatihan maupun dalam keadaan bahaya, maka perwira yang bertanggungjawab dalam perawatan sekoci penolong harus melaksanakan perencanaan dalam perawatan. Pentingnya perencanaan perawatan sebelum melakukan perawatan dapat mengetahui apa yang akan dilakukan dan mengetahui peralatan yang harus di butuhkan dalam melakukan pekerjaan, dengan demikian kondisi sekoci penolong dapat selalu dikondisikan dalam keadaan siap untuk digunakan.

Kata Kunci : Perawatan, Sekoci penolong

ABSTRACT

Samsul Bakhri, (52155577 N), 2019, "*Optimization Of Lifeboat Maintenance Type Totally Enclosed Space For Safety Sailing MV. HL Saijo*". Thesis Nautika Study Program, Diploma IV Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic. Advisor I: Capt. H. Agus Subardi, M.Mar. Advisor II: Capt. Suherman, M.Mar.

Lifeboat is one of the safety tools on board, which is used to leave the ship in an emergency and it is not possible to be rescued or survive on a ship, which aims to save lives on board. To prepare a lifeboat always in a state of ready use, it takes care that is in accordance with the standards in SOLAS chapter III which discusses the standardization of safety equipment on board including lifeboats. Before carrying out the maintenance of lifeboats, there must be maintenance planning, so that it can be seen that the lifeboat parts must be handled immediately, thus the third missionary can work effectively and efficiently so that not much time is wasted. In addition, it must also be considered standardization of equipment and parts of lifeboats that are sent by the company in accordance with what is in the request list and the standards that have been set. thus in order to realize the condition of lifeboats that are always ready for use in the event of an emergency that requires leaving the ship.

The method used in this study is the method of fishbone analysis and qualitative descriptive which produces descriptive data in the form of written words of the object under study, data analysis is interpreted as activities carried out to change the data results from a study into information that can later be used to retrieve a conclusion. The purpose of data analysis is to describe a data so that it can be understood. After knowing the causes of not optimal maintenance and the function of lifeboats, the authors give advice In order for lifeboats to be always ready to use both in training and in danger, officers who are responsible for the care of lifeboats must carry out planning in care. The importance of planning care before doing treatment can find out what will be done and know the equipment that must be needed in doing the work, thus the condition of lifeboats can always be conditioned in a state ready for use.

Keywords: Maintenance, Lifeboat.

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

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

Dalam operasionalnya bisnis pelayaran bukanlah bisnis yang tanpa resiko, salah satu resiko yang sering terjadi adalah kecelakaan kapal, baik yang

di sebabkan oleh faktor dari luar maupun faktor dari dalam seperti cuaca buruk, gelombang tinggi, atau kebakaran yang dapat menenggelamkan kapal. Kecelakaan di laut yang terjadi dapat mengakibatkan banyak korban jiwa, salah satu penyebab banyak jatuhnya korban jiwa adalah alat keselamatan yang tidak efisien karena kurangnya perawatan serta kemampuan anak buah kapal dalam merawat dan mengoperasikan alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal.

Alat-alat keselamatan di kapal sangat penting bagi anak buah kapal maupun orang-orang yang menggunakan jasa angkutan laut sebagai alat pengangkutan barang maupun penumpang. Diharuskan bagi anak buah kapal memiliki keterampilan menggunakan alat-alat keselamatan sehingga apabila mendapat kecelakaan di laut dapat menolong diri sendiri maupun orang lain dengan cepat dan tepat. Khususnya bagi para pelaut yang memiliki sertifikat BST (*Basic Safety Training*). Sesuai dengan STCW '78 *amandement* 2010, hendaklah menjalankan tugasnya sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang berlaku. Sehubungan dengan tercapainya manusia yang cekatan dan terampil dalam menghadapi situasi atau keadaan darurat seluruh pengelola sarana angkutan laut harus membina sumber daya manusia yang terlibat guna siap pakai. Dalam keadaan seperti inilah maka para anak buah kapal tidak akan mengalami kesulitan dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan, atau memberikan pertolongan di atas kapal sehingga keamanan yang mutlak di perlukan dalam pelayaran akan tercapai.

Sekoci penolong merupakan salah satu alat keselamatan di atas kapal, alat penolong ini berupa perahu yang pada umumnya mempunyai motor penggerak dan berkapasitas angkut lebih banyak bila di bandingkan dengan alat penolong lainnya. Seiring dengan kemajuan teknologi khususnya pada dunia perkapalan mengakibatkan perubahan yang cukup banyak pada perlengkapan atau peralatan kapal salah satunya pada sekoci. Sekoci tidak lagi terbuat dari kayu atau logam yang cukup berat dan memerlukan perawatan yang khusus, tetapi pada zaman sekarang ini terbuat dari bahan-bahan sintetis seperti fiberglass atau bahan lainnya yang cukup kuat, ringan dan tahan terhadap cuaca. Namun demikian bukan tidak memerlukan perawatan sama sekali, karena masih banyak bagian-bagian yang memerlukan perawatan yang cukup. Suatu kenyataan di atas kapal dimana kegagalan dalam menanggulangi suatu kecelakaan di atas kapal disebabkan karena kurangnya pengetahuan dalam penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal dan kondisi dari alat-alat keselamatan itu sendiri yang kurang terawat sehingga tidak dapat di gunakan pada saat di butuhkan. Perawatan sekoci adalah hal umum dan biasa bagi para mualim di atas kapal. Namun pada umumnya sering di anggap remeh dan terabaikan. Merawat sekoci bukan saja memerlukan rutinitas daripada pelaksanaan pekerjaan seorang mualim, tetapi memerlukan perhatian dan kepedulian seorang mualim terhadap pekerjaan tersebut. Seperti kejadian pada saat kapal berlabuh jangkar di pelabuhan muat *Port Hedland, Australia* pada bulan April 2018, *Port State Control (PSC)* dimana sekoci akan diperiksa,

namun satu hari sebelum pemeriksaan, dilakukan drill oleh kru kapal dan ternyata sekoci didapati mesin tidak dapat berfungsi pada saat dioperasikan.

Jika dilihat dari kurangnya perawatan yang optimal pada sekoci penolong yang ada diatas kapal adalah kurangnya *spare part* yang tersedia diatas kapal. Sekoci dengan jenis *totally enclosed space* memiliki bagian-bagian yang harus bekerja dengan baik. Baik itu dari perawatan mesin itu sendiri, bagian-bagian yang menunjang kelengkapan sekoci maupun adanya *spare part* yang tersedia diatas kapal. Dengan tidak bekerjanya perawatan yang optimal yang tanggung jawabnya dipegang oleh Mualim I dan Mualim III, maka sekoci selalu jadi prioritas utama dalam inspeksi-inspeksi yang dilakukan oleh inspektor baik dari *Port State Control* pelabuhan yang disinggah maupun inspeksi oleh kelas kapal dan perusahaan itu sendiri. Adapun sekoci penolong dengan tidak didukungnya *spare part* yang tersedia diatas kapal memiliki penyebab tersendiri dengan diberikannya defisiensi oleh *Port State Control* yang mengakibatkan sekoci penolong harus segera memiliki *spare part* yang lengkap guna menunjang perawatan yang optimal apabila suatu hari terjadi hal-hal yang mana dapat mengakibatkan sekoci tidak dapat digunakan maupun tidak dapat diganti alat- alat yang ada didalam sekoci penolong tersebut.

Kerusakan yang sering terjadi pada sekoci penolong adalah pada bagian *realishing hook* yang tidak bekerja secara optimal pada saat sekoci akan dioperasikan ketika *drill* ataupun pada saat adanya inspeksi yang dilakukan oleh *Port State Control (PSC)* dan kurangnya *spare part* untuk bagian-bagian dari

sekoci penolong yang ada diatas kapal. Kerusakan pada sekoci penolong dan peralatan pendukungnya dapat menyebabkan tidak optimalnya operasional sekoci pada saat akan digunakan dengan segera terutama pada saat keadaan darurat. Kejadian ini pun pernah terjadi di kapal saya ketika akan memasuki pelabuhan bongkar di *Pohang, South Korea* 16 Juni 2018, kembali lagi pemeriksaan sekoci dilakukan. Namun telah ditemukan bahwa saat membuka pintu sekoci, tiba-tiba ada air yang keluar dari balik pintu sekoci bagian bawah, ternyata pada bagian dalam sekoci telah tergenang oleh air terutama pada bagian drainase dan pada sandaran atau tempat duduk awak yang berada didalam sekoci.

Berdasarkan masalah diatas, timbul pertanyaan dari penulis tentang apa penyebab dari masalah tersebut? Dan bagaimana cara melakukan perawatan pada sekoci penolong agar dapat bekerja dengan optimal. Serta mengapa terjadi kekurangan sparepart ketika akan dilakukan perawatan pada sekoci penolong? Dan bagaimana solusinya?

Berdasarkan uraian dari latar belakang di atas maka penulis terdorong untuk mengambil judul:“ **OPTIMALISASI PERAWATAN SEKOCI PENOLONG JENIS *TOTALLY ENCLOSED SPACE* UNTUK KESELAMATAN PELAYARAN MV. HANJIN SAIJO**“

B. PERUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan diatas, maka penulis mengidentifikasi pokok-pokok permasalahan sebagai berikut:

1. Apakah faktor yang menyebabkan kurang optimalnya perawatan sekoci penolong dikapal MV. HL Saijo?
2. Bagaimanakah upaya meningkatkan kurang optimalnya perawatan sekoci penolong untuk keselamatan pelayaran di MV. HL Saijo?

C. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan penelitian ini adalah untuk menemukan faktor yang menyebabkan tidak optimalnya perawatan *life boat* yang berpengaruh terhadap keselamatan pelayaran dan untuk mengetahui upaya yang dapat dilakukan agar perawatan dan kinerja *life boat* dapat optimal dan berfungsi dengan baik pada saat digunakan.

D. MANFAAT PENELITIAN

a. Manfaat Teoritis

Untuk referensi para pembaca tentang pentingnya perawatan alat-alat keselamatan diatas kapal. Khususnya pada sekoci penolong jenis *totally enclosed space* sehingga sekoci jenis ini dapat digunakan dengan baik pada saat dibutuhkan dengan kelebihan-kelebihannya.

b. Manfaat Praktis

Agar penelitian yang dilakukan oleh penulis dapat menjadi referensi kepada pembaca bagaimana melakukan perawatan yang baik dan efisien untuk sekoci penolong jenis *totally enclosed space*.

E. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan skripsi ini terdiri dari lima bab dimana bab satu dengan bab yang lainnya saling terkait dan dilengkapi dengan daftar pustaka yang secara teori dapat dijadikan referensi dan didukung pula dengan lampiran-lampiran, selanjutnya untuk memudahkan pemahaman secara sistematika penulisannya adalah sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam bab ini menjelaskan mengenai pendahuluan yang berisi tentang latar belakang pemilihan judul, perumusan masalah yang diambil, pembatasan masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan untuk dapat dengan mudah dipahami oleh pembaca.

BAB II : LANDASAN TEORI

Bab ini menjelaskan mengenai tinjauan pustaka yang berisikan teori-teori atau pemikiran-pemikiran yang melandasi judul penelitian yang disusun sedemikian rupa sehingga merupakan satu kesatuan utuh yang dijadikan landasan penyusunan kerangka pemikiran, dan definisi operasional tentang variable atau istilah lain dalam penelitian yang dianggap penting.

BAB III : METODE PENELITIAN

Bab ini menjelaskan mengenai metode penelitian, waktu dan tempat penelitian, sumber data, teknis analisis data, dan prosedur penelitian.

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini menjelaskan mengenai uraian hasil penelitian dan pemecahan masalah guna memberikan pengetahuan tentang bagaimana perawatan sekoci penolong jenis *totally enclosed space* sesuai dengan aturan dan tata cara yang benar.

BAB V : PENUTUP

Sebagai bagian akhir dari penulisan skripsi ini, maka akan ditarik kesimpulan dari hasil analisis dan pembahasan masalah. Dalam bab ini, penulis menyumbangkan saran yang mungkin dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait sesuai dengan fungsi penelitian.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Di dalam bab ini memaparkan tentang istilah-istilah dan teori-teori yang mendukung dan berhubungan dengan pembahasan skripsi ini, yang bersumber dari referensi buku-buku.

1. Optimalisasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2012 : 986) Optimalisasi adalah proses cara dan perbuatan untuk mengoptimalisasi menjadi paling baik dan paling tinggi.

2. Pengertian Sekoci (*lifeboat*)

Sesuai bab III SOLAS 2009, sekoci penolong yang diijinkan ada beberapa tipe yaitu :

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

- f. Sekoci dengan pelindung tahan air (*fire protected*). Dilihat dari penggeraknya sekoci dibedakan menjadi :
- 1) Sekoci dengan penggerak dayung dan layar.
 - 2) Sekoci mekanik, yaitu tenaga penggerak mekanik dan bukan motor.
 - 3) Sekoci motor. Pada umumnya sekoci yang dilengkapi motor di luar badan sekoci dapat digunakan untuk “*Rescue boat*” bila memenuhi persyaratan sebagaimana diatur dalam aturan 47 bab III SOLAS 2009.

Adapun jenis-jenis sekoci penolong yang utama, diantaranya :

- a. Sekoci Tertutup (*Fully enclosed lifeboat*)
Digunakan pada kebanyakan kapal *tanker* dan kontainer. Sekoci tertutup adalah sekoci paling populer yang digunakan pada kapal, karena sekoci tertutup dapat melindungi kru dari masuknya air laut, angin kencang dan cuaca buruk. Selain itu, sekoci pada jenis ini bisa tegak kembali atau kembali ke keadaan semula jika terguling oleh gelombang.
- b. Sekoci Terbuka (*Semi enclosed life boat atau open life boat*)
Seperti namanya, sekoci terbuka tidak memiliki atap dan biasanya didorong oleh tenaga manual dengan menggunakan tangan didorong. Kompresi motor bakar juga dapat diberikan untuk tujuan propulsi. Namun, sekoci terbuka menjadi usang sekarang karena norma-norma keselamatan yang ketat, tetapi masih kadang ditemukan di kapal tua.

Sekoci terbuka tidak banyak membantu dalam hujan atau cuaca buruk dan kemungkinan masuknya air kedalam sekoci lebih besar dari pada sekoci tertutup.

c. Sekoci Luncur (*free-fall lifeboat*)

Sekoci jatuh bebas adalah sama dengan sebuah sekoci tertutup namun proses peluncuran sama sekali berbeda. Mereka aerodinamis di alam dan dengan demikian perahu bisa menembus air tanpa merusak badan sekoci saat diluncurkan dari kapal. Sekoci ini terletak di bagian belakang kapal, yang menyediakan area yang jelas maksimum untuk jatuh bebas.

Jenis ini biasanya hanya disediakan satu saja dikapal.

3. Alat-alat keselamatan jiwa dan tata susunannya

Menurut SOLAS (2009 : 355 -357) *Chapter III regulation 19*

berlaku untuk semua kapal, bahwa :

Kesiapan semua peralatan jiwa dalam keadaan baik dan siap digunakan secara mendadak untuk itu diperlukan :

- a. Pemeliharaan alat keselamatan jiwa.
- b. Pemeliharaan peralatan penurunan.
- c. Persediaan suku cadang dan perlengkapan perbaikan.
- d. Inspeksi mingguan.
- e. Inspeksi bulanan.

- f. Perawatan untuk rakit penolong dan perahu penyelamatan yang dapat dikembangkan.

UU No. 21 tahun 1992 juga menekankan bahwa setiap awak kapal harus memiliki keterampilan tentang penyelamatan jiwa di laut. Hal ini juga ditetapkan pada SOLAS peraturan No. 10 paragraph 2, 3, 4 dan 5 bab III bahwa semua kapal harus :

Ada personil yang terlatih dalam jumlah yang cukup untuk melayani alat-alat keselamatan dan membantu orang-orang yang tidak terlatih.

- a. Ada beberapa perwira atau personil yang memiliki sertifikat serta mampu mengoperasikan, menurunkan alat-alat penolong dan perlengkapannya untuk kegiatan meninggalkan kapal (*Abandon Ship*) sampai semua orang terevakuasi.
- b. Sedikitnya ada seorang perwira atau orang yang memiliki kualifikasi setara untuk memimpin penurunan dan pengoperasian tiap-tiap alat penolong. Ia harus memiliki daftar nama orang yang masuk pada alat penolong yang menjadi tanggung jawabnya dan meyakinkan bahwa setiap anggota memahami tugasnya masing-masing.

Pemeliharaan yang dilakukan terhadap sekoci penolong yaitu :

- a. Satu mualim atau lebih harus langsung bertugas sehari – hari terhadap kesiapsiagaan yang mendadak dari sekoci penolong dan semua alat apung.

- b. Bagian – bagian yang dapat bergerak atau berputar seperti halnya dewi – dewi, kelam – kelam, serta blok – blok harus terbebas dari karat dan tidak terhalang.
- c. Makanan serta air minum *emergency* harus berada dalam sekoci dan siap untuk di gunakan.
- d. Motor atau mesin dari sekoci penolong harus dapat bekerja segera setelah sekoci berada di atas air.
- e. Minimal sekali dalam empat bulan sekoci di turunkan ke air dan di nyalakan mesin serta diperiksa apakah ada kebocoran.
- f. Didalam sekoci penolong tidak diperbolehkan menyimpan barang – barang lain yang tidak termasuk dalam perlengkapan sekoci.

4. Pengertian Perawatan

Menurut Elden, Rodney M. Dalam Martopo (2011 : 110) Perawatan adalah bagian untuk mempertahankan atau menjaga pada kondisi tertentu khususnya dalam hal efisiensi. Kita bisa mengartikan perawatan adalah segala kegiatan yang dilakukan sebelum terjadi kerusakan atau untuk mencegah sejauh mungkin untuk menghindari resiko kerusakan selama periode tertentu. Perawatan adalah faktor tunggal yang terpenting untuk dapat menyesuaikan diri dengan masyarakat modern, namun terdapat juga beberapa bidang di mana perawatan memainkan peranan yang sedemikian dominan seperti dalam pelayaran. Kita juga mengetahui bahwa perawatan itu mahal dan hal ini menjadi godaan terhadap setiap orang untuk

menundanya. Adapun tujuan umum perawatan kapal menurut Elden, Rodney M. Dalam Martopo (2011 : 110) adalah :

- a. Kapal dapat dioperasikan secara teratur dan keselamatan terjamin.
- b. Meningkatkan kemampuan kapal.
- c. Sistem berjalan dengan biaya yang lebih efisien.
- d. Menjamin kesinambungan perawatan, karena dapat diketahui yang sudah dan akan dikerjakan.
- e. Dalam keadaan *crew* yang berbeda atau berganti, sistem tetap berjalan.
- f. Sebagai umpan balik perawatan yang akan datang.
- g. Untuk fasilitas informasi, kesiapan, sistem inventaris suku cadang.

Untuk menjamin bahwa alat keselamatan selalu dirawat dan dipelihara dengan baik oleh perwira yang bertanggung jawab sesuai dengan ketentuan peraturan yang berlaku, perusahaan harus membuat prosedur, yaitu dengan melakukan inspeksi terhadap alat-alat keselamatan tersebut yang dilaksanakan dalam jangka waktu yang tepat.

5. Kesiapan alat, pemeliharaan alat dan inspeksi

Semua alat-alat keselamatan harus siap untuk digunakan setiap saat, sebelum meninggalkan pelabuhan dan selama pelayaran. Instruksi pemeliharaan alat keselamatan di atas kapal harus dilaksanakan.

Instruksi dimaksud harus mudah dimengerti dan dapat memberikan ilustrasi yang jelas diperlukan data-data yang jelas berikut ini:

- a. Check list yang dilakukan untuk melakukan inspeksi.
 - b. Petunjuk pemeliharaan dan perbaikan.
 - c. Rencana pemeliharaan rutin.
 - d. Diagram sistem pelumasan dengan jenis minyak pelumas yang disarankan.
 - e. Daftar bagian yang perlu diganti.
 - f. Daftar sumber pendapatan suku cadang.
 - g. Log book untuk mencatat hasil pemeriksaan.
 - h. Suku cadang dan peralatan perbaikan harus disediakan terutama bagian alat yang cepat aus dan sering digunakan dan perlu diganti secara berkala.
 - i. Pemeriksaan periodik mingguan dan bulanan
6. Perawatan Sekoci, Menurut Noeralim (2008 : 59)
- a. Inspeksi Mingguan

Pengujian dan inspeksi berikut harus dilakukan setiap minggu

- 1). Semua pesawat penyelamat, sekoci-sekoci penyelamat dan perlengkapan peluncuran harus diinspeksi langsung untuk memastikan bahwa semuanya dalam keadaan siap pakai.
- 2). Semua mesin sekoci penolong dan sekoci penyelamat, harus bisa digerakkan maju dan mundur, setidaknya dalam waktu 3

menit dengan ketentuan suhu didalam sekoci berada diatas suhu minimum yang dipersyaratkan untuk menghidupkan mesin.

3). Sistem alarm keadaan darurat umum harus diuji-coba.

b. Inspeksi Bulanan

Inspeksi bulanan untuk alat-alat penolong, termasuk perlengkapan sekoci penolong harus dilakukan setiap bulan dengan menggunakan daftar untuk pemeriksaan, untuk memastikan bahwa alat-alat itu lengkap dan dalam kondisi baik. Laporan inspeksi harus dimasukkan dalam buku harian perawatan kapal (*Daily maintenance book*).

7. Managemen perawatan

a. Perencanaan (*Planning*)

Menurut Handoko (2005 : 77) Perencanaan adalah sekumpulan kegiatan dan pemutusan selanjutnya apa yang harus dilakukan, bagaimana dan oleh siapa. Perencanaan sangat diperlukan untuk pencapaian suatu tujuan yang akan dilakukan

Perencanaan dalam suatu proses kegiatan perawatan alat keselamatan berupa sekoci penolong sangatlah penting. Hal ini meliputi pengumpulan informasi tentang alat keselamatan berupa sekoci penolong. Sehingga yang di lakukan ketika melaksanakan perawatan adalah sesuai dengan prosedur yang berlaku.

b. Pengorganisasian (*Organizing*)

Menurut Handoko (2005 : 167) Pengorganisasian merupakan suatu proses penyusunan struktur organisasi yang sesuai dengan tujuan organisasi, sumber daya yang dimilikinya dan lingkungan yang melingkupinya. Pelaksanaan proses pengorganisasian yang sukses, akan membuat suatu organisasi akan mencapai tujuannya.

Menurut penulis bahwa pengorganisasian merupakan pembinaan hubungan wewenang dan untuk mencapai koordinasi yang baik secara vertical, maupun secara horizontal diantara posisi posisi yang telah disertai tugas-tugas khusus yang dibutuhkan mencapai tujuan yang ditetapkan.

Dalam pelaksanaan perawatan sekoci penolong, pasti dibutuhkan personil pendukung yang dilibatkan dalam proses tersebut. Untuk itu, mualim I selaku penanggung jawab keberadaan alat keselamatan dan mualim III sebagai penanggung jawab pengoperasian alat-alat keselamatan harus memberika penjelasan kepada personil pendukung tersebut. Kerjasama antar anak buah kapal juga sangat menentukan dalam kegagalan dan keberhasilan sebuah pekerjaan. Untuk itu harus saling membantu antara bagian yang satu dengan yang lainnya, dimana hubungan ini sangat diperlukan demi kelancaran tugas masing-masing.

c. Pelaksanaan (*Actuating*)

Adalah kegiatan manajemen yang berupa tindakan untuk mengusahakan agar anggota kelompok dalam organisasi terdorong, berkeinginan dan berusaha untuk mencapai sasaran sehingga sesuai dengan perencanaan manajemen.

Menurut Terry (2009 : 183) "*actuating is setting all member of the group to want to achieve and to strike to achieve the objective willingly and keeping with the managerial planning and organizing effort*"

(pergerakan adalah membuat semua anggota kelompok agar mau bekerjasama dan bekerja secara ikhlas serta bergairah untuk mencapai tujuan sesuai dengan perencanaan dan usaha-usaha pengorganisasian).

Fungsi (*actuating*) adalah fungsi manajemen yang terpenting dan paling dominan dalam proses manajemen. Fungsi ini baru dapat diterapkan setelah organisasi sudah ada. Jika fungsi ini diterapkan maka proses manajemen dalam merealisasikan tujuan dapat segera dimulai. Untuk menggerakkan suatu anggota dikawal dalam melaksanakan perawatan alat keselamatan pada umumnya dapat dilaksanakan dengan baik maka diperlukan dan dibutuhkan suatu metode pelaksanaan perawatan yang baik pula, hal ini tidak terlepas dari peran para mualim yang bertanggung jawab atas alat-alat keselamatan tersebut. Para mualim harus mempunyai pengetahuan dan pengalaman yang cukup dan bisa

mengarahkan, memberi instruksi yang jelas, mudah dipahami dengan sungguh-sungguh dan mengikuti insruksi-instruksi yang diberikan serta bekerjasama dengan baik sehingga pelaksanaan perawatan berjalan dengan maksimal, dan hal ini juga harus didukung dengan peralatan dan keterampilan awak kapal yang baik.

d. Pengawasan (*Controlling*)

Menurut Manulang (2005:17) Pengawasan adalah suatu proses untuk menerapkan pekerjaan apa yang sudah dilaksanakan, menilainya, dan bila perlu mengoreksi dengan maksud supaya pelaksanaan pekerjaan sesuai dengan rencana semula.

Tujuan dari pengawasan adalah mengusahakan agar apa yang direncanakan menjadi kenyataan. Untuk itu dalam pelaksanaan sebuah tugas pengawasan, untuk mempermudah pelaksanaan dalam merealisasi tujuan harus pula dilalui beberapa fase atau urutan pelaksanaan yaitu :

- 1). Mengumpulkan informasi yang mengukur kinerja akhir organisasi.
- 2). Membandingkan kinerja sekarang dengan standard kinerja yang telah ditentukan.
- 3). Menentukan perlunya memodifikasi kegiatan agar mencapai tujuan yang telah ditentukan.

4). Menentukan standard prestasi yang telah dicapai. Tindakan pengawasan harus dilakukan dalam setiap kegiatan agar apa yang telah direncanakan dapat terpenuhi dengan baik.

8. Suku cadang dapat diminta dari kapal melalui beberapa cara:

a. Prosedur pemesanan kepada perusahaan perkapalan.

Prosedur permintaan yang memungkinkan adalah bahwa permintaan pesanan pembelian dibuat diatas kapal (oleh Nahkoda dan mualim 1) dalam rangkap 4 yang di berikan untuk :

- 1). Penjual aslinya.
- 2). Perusahaan perkapalan.
- 3). Salinan yang disimpan dalam arsip dan setelah penerimaan suku cadang, salinan supaya dikirim ke kantor perusahaan.
- 4). Salinan di kapal yang di tempatkan pada arsip pemesanan.

b. Mengirim telegram atau teleks ke perusahaan. Dalam hal ini pemesanan pembelian akan dibuat oleh perusahaan.

9. Tujuan sistim administrasi suku cadang

adalah agar dilaksanakan dengan tepat waktu dan berlanjut terus sehingga dapat dicegah kekurangannya biaya suku cadang dan pembelanjaan persediaan yang berlebihan. Penyimpanan suku cadang untuk persediaan adalah merupakan sebagai aktifitas perawatan diatas kapal.

Jumlah minimum adalah jumlah suku cadang yang selalu ada dalam persediaan untuk menjaga hal-hal yang mungkin terjadi diluar dugaan atau dengan kata lain harus tersedia. Dalam kondisi normal penyediaan suku cadang tidak boleh dibatas minimum. Batas pemesanan adalah saat dimana suku cadang harus di pesan kembali, untuk menghindari suku cadang di bawah batas minimum.

Suatu sistem suku cadang harus memuat tentang penjelasan tentang penanganan suku cadang, nomer suku cadang dalam persediaan, tempat suku cadang, persediaan minimum, dan persediaan maksimum. Waktu penyerahan, pesanan-pesanan tertentu, catatan pesanan dan sebagainya, dan diberikan label menurut kode klasifikasi.

B. Definisi Operasional

Untuk memudahkan dalam pemahaman istilah-istilah yang terdapat dalam laporan penelitian terapan ini, maka penulis memberikan pengertian-pengertian yang kiranya dapat membantu pemahaman dan mempermudah dalam pembahasan laporan penelitian terapan yang dikutip dari beberapa buku (pustaka) sebagai berikut:

1. *SOLAS 1974 (Safety of Life At Sea) / keselamatan jiwa dilaut* adalah konvensi internasional tentang keselamatan jiwa di laut yang menghasilkan ketentuan dan peraturan yang digunakan sebagai acuan bagi kapal-kapal

atau perusahaan pelayaran didalam menjaga dan melindungi jiwa para pelaut yang bekerja di kapal.

2. *Efektif*

Menurut kamus besar bahasa Indonesia, Kata efektif berarti ada efeknya (akibatnya, pengaruhnya, kesannya); manjur atau mujarab; dapat membawa hasil; berhasil guna (usaha, tindakan); mulai berlaku (undang-undang, peraturan). Sedangkan definisi dari kata efektif yaitu suatu pencapaian tujuan secara tepat atau memilih tujuan-tujuan yang tepat dari serangkaian alternatif atau pilihan cara dan menentukan pilihan dari beberapa pilihan lainnya. Efektifitas bisa juga diartikan sebagai pengukuran keberhasilan dalam pencapaian tujuan-tujuan yang telah ditentukan.

3. *Efisien*

Menurut kamus besar bahasa Indonesia yaitu tepat atau sesuai untuk mengerjakan (menghasilkan) sesuatu (dengan tidak membuang-buang waktu, tenaga, biaya), mampu menjalankan tugas dengan tepat dan cermat, berdaya guna, bertepatan guna. Sedangkan definisi dari efisien yaitu penggunaan sumber daya secara minimum guna pencapaian hasil yang optimum.

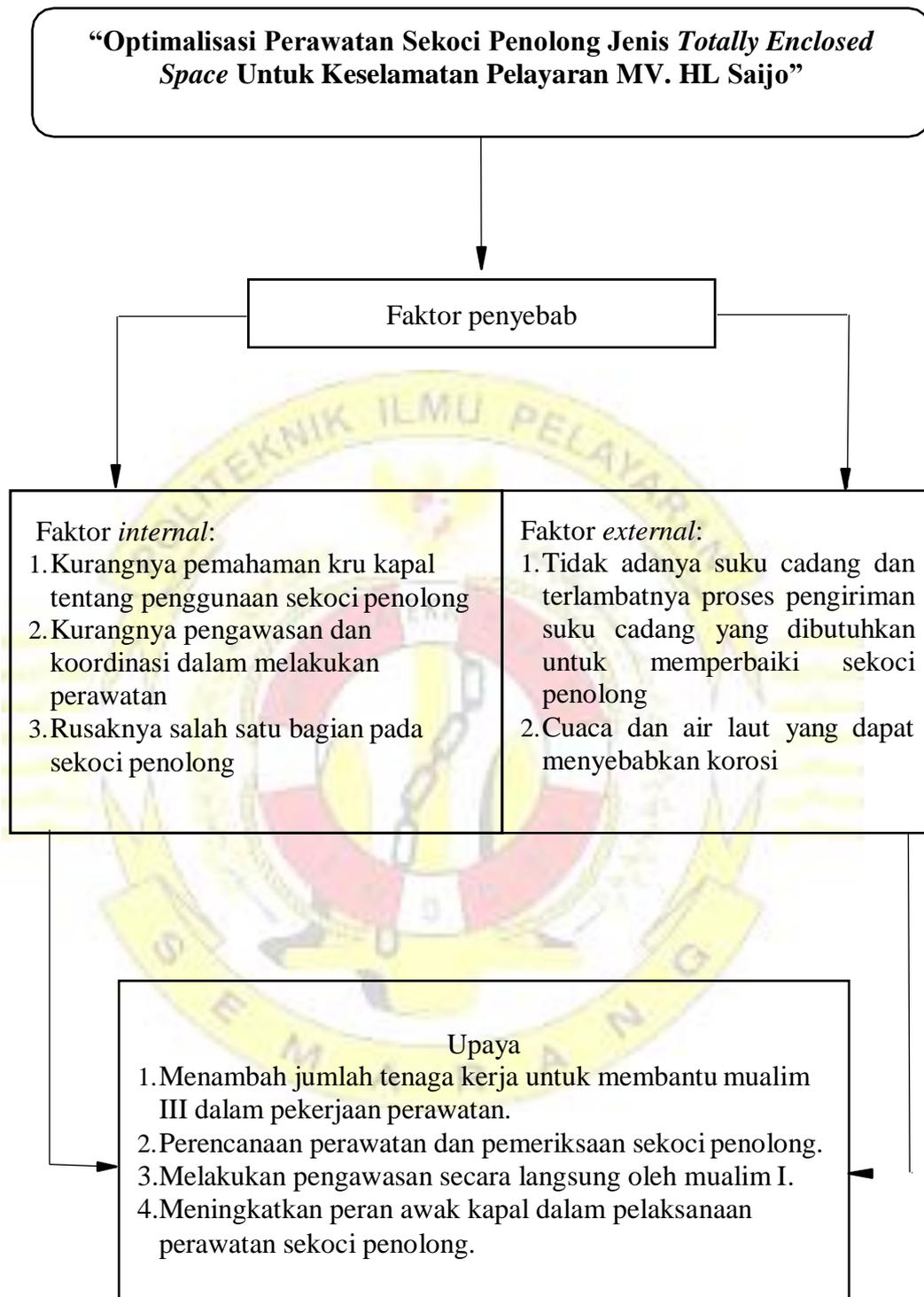
4. *Crew* adalah orang yang bekerja di atas kapal sebagai bagian dari awaknya, dan dapat bekerja disalah satu dari sejumlah bidang yang berbeda yang terkait dengan operasi dan pemeliharaan kapal.

5. *Hook* adalah alat yang terletak di ujung kabel yang berfungsi untuk dikaitkan dengan beban atau muatan.

C. KERANGKA PIKIR

Untuk mempermudah memahami skripsi ini maka penulis membuat suatu kerangka berpikir yang merupakan pemaparan secara kronologis dalam menjawab pokok permasalahan penelitian berdasarkan pemahaman teori dan konsep-konsep. Pemaparan ini di gambarkan dalam bentuk bagan alir yang sederhana yang disertai dengan penjelasan singkat mengenai bagan tersebut. Dimana dalam bagan tersebut dijelaskan tentang kesiapannya pelaksanaan kegiatan, apakah pelaksanaannya sudah sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan oleh pihak *crew*.

Dalam skripsi ini akan dibahas mengenai masalah pada sekoci yang berkaitan dengan perawatan sekoci penolong untuk keselamatan pelayaran. Dimana dalam masalah pelaksanaan kegiatan maka dari itu akan dicari penyebab dari tidak optimalnya pelaksanaannya. Setelah penyebab- penyebab dari permasalahan tersebut diketahui, maka diharapkan akan ada solusi yang tepat dalam mencegah terulangnya kembali permasalahan tersebut, sehingga permasalahan dapat ditanggulangi utamanya akan kemungkinan keadaan darurat dapat terjadi sewaktu-waktu.



Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian dan pembahasan masalah dalam penelitian ini, maka penulis dapat menarik kesimpulan sesuai dengan kondisi yang terjadi di kapal MV. HL Saijo dalam perawatan dan pengoperasian sekoci penolong untuk keselamatan pelayaran, antara lain :

1. Faktor yang menyebabkan kurang optimalnya perawatan sekoci penolong di MV. HL Saijo adalah kurangnya pengetahuan kru dalam perawatan sekoci penolong, perawatan yang tidak sesuai prosedur, tidak tersedianya suku cadang diatas kapal, air hujan dan gelombang air laut yang tinggi.
2. Upaya untuk mengatasi kurang optimalnya perawatan sekoci penolong di MV. HL Saijo yaitu dewi - dewi yang digunakan perlu diinspeksi secara periodik, suku cadang dan peralatan untuk perbaikan perlu disediakan, semua mesin pada sekoci dijalankan selama 3 menit atau lebih. Semua sekoci perlu dilepas dari posisinya dikapal untuk memungkinkan pemeriksaan menyeluruh, pemeriksaan sekoci dilakukan setiap bulan sesuai prosedur PMS (*Planned Maintenance System*), unit peluncuran perlu diservis sekurang - kurangnya 12 bulan.

B. Saran

Adapun saran – saran yang dapat diberikan berdasarkan hasil kesimpulan yang sudah dilakukan untuk penyelesaian masalah adalah sebagai berikut :

1. Sebaiknya perawatan sekoci penolong dilaksanakan sesuai ketentuan SOLAS, serta perwira senior melakukan evaluasi *safety meeting* untuk meningkatkan pengetahuan pentingnya penggunaan sekoci penolong kepada seluruh kru, setiap kru bertanggung jawab terhadap tugas yang dikerjakan.
2. Sebaiknya perusahaan menyediakan alat perbaikan segera mungkin sebelum terjadi hal yang tidak diinginkan, memberikan arahan kepada ABK pentingnya *safety meeting* untuk keselamatan berlayar. Perwira senior bertanggung jawab memastikan keadaan sekoci penolong dalam kondisi baik dan layak pakai.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Diklat Perhubungan. 2010. *Survival Craft And Resuce Boats*. Jakarta.
- Badan Pengembangan SDM Perhubungan Kementrian Perhubungan, 2011. Seminar Nasional Sosialisasi Implementasi STCW Amandements 2010 Manila, Jakarta.
- Elden, Rodney M. Dalam Martopo. 2011. *Perawatan Kapal*. Jakarta : Rineka Cipta.
- IMO, 2014. SOLAS Consolidated Edition 2014.
- Istopo. 2013. *Perlengkapan Kapal Jilid IV*. Yayasan CAAIP. Jakarta.
- Moleong. Lexy J. 2015. *Metodelogi Penelitian Kualitatif*. PT. Remaja Rosdakarya. Bandung.
- Sugiyono. 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Kombinasi*. Alfabeta. Bandung.
- Tim Penyusun Bahasa Indonesia, 2010, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Depdikbud Balai Pustaka, Jakarta.
- Tim Penyusun PIP Semarang, 2016, *Pedoman Penyusunan Sekripsi Jenjang Pendidikan Diploma IV*, PIP Semarang, Semarang.

Lampiran 1

SHIP'S PARTICULARS

SHIP'S NAME M.V HL SAIJO CALL SIGN H8XX
 REGISTRY PANAMA TYPE OF VSL BULK CARRIER
 OFFICIAL No. 41684-10-B IMO No. 9513749 MMSI 357873000
 INMARSAT (C) 435787311 HSJO
 INMARSAT (FB 500) TEL 773154898(Bridge & Capt.'s Day Room)
 FAX 783157688 **E-MAIL: master.hlsaijo@amosconnect.com**
 KEEL LAID 17 DECEMBER, 2004 LAUNCHED 20 APRIL 2010
 DELIVERED 18 JUNE, 2010 PLACE JAPAN
 SHIP'S BUILDER IMABARI SHIPBUILDING SAIJO SHIPYARD CLASS NIPPON KAIJI KYOKAI
 OWNERS MI-DAS LINE S.A..
 VALLARINO BLD-FLOOR 52, AND ELVIRA MANDEZ STREET, CITY OF
 PANAMA REPUBLIC OF PANAMA
 OPERATOR DOUN KISEN CO.,LTD.
 1307-8 KOH GOH NAMIKATA-CHO IMABARI-CITY EHIME-PREF, JAPAN
 TEL: +81-898-41-8373 FAX: +81-898-41-6011 **E-MAIL: doun@poem.ocn.jp**

LENGTH OVERALL 299.94 METERS
 LENGTH BET PERPENDICULARS 291.40 METERS
 BREADTH (MOLDED) 50.00 METERS
 DEPTH(MOLDED) 24.50 METERS
 LIGHTSHIP 25156 M/T

	INTERNATIONAL	SUEZ	PANAMA
GROSS TONNAGE	104,729.00	105,595.53	
NET TONNAGE	66,443.00	105,132.22	

LOAD WATER LINE (MARK)	FREEBOARD(M)	DRAFT(M)	DISPLACEMENT(MT)	DEADWEIGHT(MT)
TROPICAL FRESH	5,658	18.894	236,609	211,453
FRESH WATER	6,035	18.517	231,436	206,280
TROPICAL	6,070	18.482	236,730	211,574
SUMMER	6,447	18.105	231,447	206,291
WINTER	6,824	17.728	226,165	201,009
Winter North Atlantic(WNA)	6,824	17.728	226,165	201,009

FRESHWATER ALLOWANCE	412mm	TPC 139.68 M/T
----------------------	-------	----------------

HOLD NO.	HOLD(M3)	HATCH	TOTAL	H.COVER DEMENSIONS
NO.1 CARGO HOLD	20023.88	399.16	20423.04	16.20 x 20.40
NO.2 CARGO HOLD	24490.55	484.79	24975.34	16.20 x 23.80
NO.3 CARGO HOLD	24933.70	484.79	25418.49	16.20 x 23.80
NO.4 CARGO HOLD	24937.03	484.79	25421.82	16.20 x 23.80
NO.5 CARGO HOLD	24798.30	484.79	25283.09	16.20 x 23.80
NO.6 CARGO HOLD	24859.47	484.79	25344.26	16.20 x 23.80
NO.7 CARGO HOLD	24991.54	484.79	25476.33	16.20 x 23.80
NO.8 CARGO HOLD	24863.06	484.79	25347.85	16.20 x 23.80
NO.9 CARGO HOLD	21846.90	484.79	22331.69	16.20 x 23.80
TOTAL	215744.43	4277.48	220021.91	

HEIGHT FROM KEEL TO RADAR MAST 55.65 METERS
 HEIGHT FROM KEEL TO HATCH COVER 27.90 METERS
 HEIGHT FROM KEEL TO DECK LINE 24.50 METERS
 FRESH WATER/ DRINKING WATER CAPACITY 360.89 M3/ 360.89 M3 Total: 721.78 M3
 WATER BALLAST CAPACITY(INCLUDING No.6 CH) 98618.10 M3
 FUEL OIL CAPACITY 5,715.46 M3
 DIESEL OIL CAPACITY 389.97 M3
 BALLAST PUMP CAPACITY(2SET) 3,000.00 M3/HR x 2SET(Total 6,000.00M3)
 MAIN ENGINE MITSUI-MAN B&W 6S70MC-C X 1 SET
 MAX.CONTINUEOS OUTPUT, BHP 18,630 kw x 91 rpm
 Normal Rating(85%) 15,835 kw x 86.2 rpm
 DIESEL GENERATOR (3 SETS) Brushless A.C. Gen x 3 set
 SPEED AND CONSUMPTION BALLAST: 15.5kts/70.5MT / LADEN: 14.50 Kts /70.5MT
 IN PORT CONSUMPTION FO = D.G: 2.0 MT BOILER:2~3MT Total: 4~5MT/ D.O:NIL
 PROPELLER IMMERSION DRAFT 8.50 meters

Lampiran 2

IMO CREW LIST

(Name of shipping line, agent, etc.)

IMO CREW LIST

Arrival

Departure

Page N

1 of 1

1. Name of ship		2. Port of departure		3. Date of departure	
MV.HL SAIJO		Porthedland,Australia		13 JAN	
4. Nationality of ship		5. Port of destination		6. Nature and No.	
PANAMA		Pohang ,S.Korea		Seaman's Book No. ment.	
7. No.8 Family name, given names	9. Rank or rating 10. Sex	11. Nationality	12. Date and place of birth 13. Boarding date and place	Passport No. Seaman's Book No.	
1. BAG, YEONG HONG	MASTER	S. KOREA	15/05/1960, BUSAN	M64064959	
	Male		13/12/2017, POHANG - S. KOREA	BS08103080	
2. DARTIUS, ZULHELMI	C/OFF	INDONESIA	16/01/1974, PEKAN BARU	B 2401152	
	Male		22/08/2017, POHANG - S. KOREA	A.058976	
3. ANDRIJANTO, DWI	2/OFF	INDONESIA	17/06/1972, JAKARTA	A 7216366	
	Male		21/07/2017, POHANG - S.KOREA	C.037 100	
4. FAHMI, AMIQ	3/OFF	INDONESIA	12/08/1995, DEMAK	B 1096231	
	Male		10/11/2017, POHANG - S. KOREA	D 072334	
5. LEE, CHUN SIK	C/ENG	S. KOREA	22/09/1955, BUSAN	M84788249	
	Male		13/12/2017, POHANG - S. KOREA	BS00303281	
6. PUJIANTA, ANI MULYA	1/ENG	INDONESIA	08/01/1965, TEGAL	B7932610	
	Male		13/12/2017, POHANG - S. KOREA	E093790	
7. SANDA ALIK, YOHANIS	2/ENG	INDONESIA	12/12/1977, ANGIN ANGIN	A 6731426	
	Male		21/07/2017, POHANG - S.KOREA	E028579	
8. FERDIYANTO, FERRY	3/ENG	INDONESIA	04/01/1993, SERANG	B7159938	
	Male		10/11/2017, POHANG - S. KOREA	B 052094	
9. ZAKARIA, AMIR	BOSUN	INDONESIA	12/03/1960, PALOPO	B 4333691	
	Male		10/11/2017, POHANG - S. KOREA	E 112532	
10. DEDE SURMAN, TOHIRIN	AB-A	INDONESIA	26/07/1982, KUNINGAN	A 9248039	
	Male		22/08/2017, POHANG - S. KOREA	A 054347	
11. HARIRI, AHMAD	AB-B	INDONESIA	14/06/1980, BANGKALAN	B6669422	
	Male		22/08/2017, POHANG - S. KOREA	B 039309	
12. SISWANTO, AGUS	AB-C	INDONESIA	07/08/1974, TEGAL	B7686446	
	Male		10/11/2017, POHANG - S. KOREA	B 000271	
13. SALIM, AGUS	OS-A	INDONESIA	30/08/1990, BANGKALAN	A 6800445	
	Male		21/07/2017, POHANG - S.KOREA	E.038782	
14. YASIN MARSAIN, SLAMET	OS-B	INDONESIA	01/06/1985, BANGKALAN	B 0493558	
	Male		10/11/2017, POHANG - S. KOREA	E 112542	
17. BADRUM ASNAWI, MUKSIN	OLR-1	INDONESIA	10/10/1971, BANGKALAN	B 5633714	
	Male		10/11/2017, POHANG - S. KOREA	C 054015	
16. AZIS, ARFAH	OLR-2	INDONESIA	30/11/1983, BAJO	B 3982963	
	Male		21/07/2017, POHANG - S.KOREA	E 078862	
17. ALI WALKIYAT, KHABIBUROHMAN	OLR-3	INDONESIA	20/08/1976, MAGELANG	B 2400886	
	Male		22/08/2017, POHANG - S. KOREA	E 111657	
18. MUSTAKIM TAYAM, SUHAIMIN	C/COOK	INDONESIA	05/08/1980, BANGKALAN	B7609150	
	Male		22/08/2017, POHANG - S. KOREA	F 016021	
19. ZULI LATIF, ANDRIANTO	M/BOY	INDONESIA	13/04/1985, LAMPUNG	B 3984616	
	Male		22/08/2017, POHANG - S. KOREA	F 012072	
20. BAKHRI, SAMSUL	CADET	INDONESIA	08/10/1996, KEBUMEN	B7141503	
	Male		22/08/2017, POHANG - S. KOREA	E 150032	

12. Date and signature by master, authorized agent or officer

13 JAN 2018

o.

018

Passports Book Expire Date.
Seaman' Book Expire Date.
17-Oct-2018
Permanent
10-Nov-2020
20-Jul-2019
21-Feb-2019
13-Feb-2019
29-Apr-2020
22-Apr-2022
02-Apr-2023
Permanent
29-Aug-2022
10-Jun-2019
2-Dec-2018
3-Nov-2018
3-May-2022
18-Mar-2020
1-Jul-2021
7-Sep-2019
29-Oct-2019
4-Jul-2019
24-Mar-2022
29-Jan-2020
28-Jul-2022
14-Sep-2019
15-Nov-2018
21-Dec-2018
20-Feb-2020
8-Sep-2019
9-Dec-2021
6-Apr-2019
27-Apr-2021
11-May-2019
9-Nov-2020
10-Aug-2019
24-Jul-2022
24-May-2020
9-May-2021
7-Apr-2020
2-Jun-2022
31-May-2020



Lampiran 3

MSC.1/Circ.1205

GUIDELINES FOR DEVELOPING OPERATION AND MAINTENANCE MANUALS FOR LIFEBOAT SYSTEMS

<Lifeboats should be inspected and maintained weekly and monthly in accordance with the following tables. The tables list the items to be checked, the method of inspection, the procedures to be followed, and the frequency at which the items are to be attended to.>

VMS 의 Monthly Safety Check List 에 반영 바랍니다.

It should be reflected to vessels monthly safety check list on VMS.

1. Weekly testing and inspections

No.	Inspection Item	Maintenance & Test Point	Insp. Guide
1	Basic lifeboat (including release gear)(Weekly)	Carry out visual check & operation test	Outside hull, Outside canopy, Buoyant lifeline, Foldable canopy, Inside boat, Drain valve, Release gear, Painter release device, All hatches, Window, Steering gear, Propeller and guard
2	Lifeboat engine(Weekly)	Carry out visual check & operation test(Life boat)	Engine(start and operate), Starter switch, Glow lamp, Tachometer, Oil pressure warning lamp, Charge lamp, Stop wire
3	Lifeboat equipment(Weekly)	Check for condition, quantity and expiry date(Life boat)	Survival manual, One copy of life-saving signals, A manual pump, Instructions of immediate action, Water resistant instructions
4	Boat davit(Weekly)	Carry out visual check & operation test(Davit)	Davit frame, Davit arms, Sheave, suspension block, Davit arm stopper and trigger hook, Lashing wire rope, Remote control wire, Boat chock
5	Davit winch(Weekly)	Carry out visual check & operation test(Davit)	Brake system, Centrifugal brake, Brake lever, Speed change lever
6	Electric parts of boat davit(Weekly)	Carry out visual check(Davit)	Electric motor, Limit switch, Push-button switch box and cable, Start panel

2. Monthly testing and inspections

No.	Inspection Item	Maintenance & Test Point	Insp. Guide
1	Basic lifeboat (including release gear)(Monthly)	Carry out visual check & operation test	Outside hull, Outside canopy, Buoyant lifeline, Foldable canopy, Inside boat, Drain valve, Release gear, Painter release device, All hatches, Window, Steering gear, Propeller and guard, Stern tube, Breather valve, Water spray system, Air support system
2	Lifeboat engine(Monthly)	Carry out visual check & operation test(Life boat)	Engine(start and operate), Lubricating oil, Fuel oil tank, Fuel oil pipe, Water cooler, Cooling water pipe, Starter switch, Glow lamp, Tachometer, Oil pressure warning lamp, Charge lamp, Stop wire
3	Electric parts of lifeboat(Monthly)	Carry out visual check & operation test(Life boat)	Battery(check lead wire & voltage), Inside lamp, Canopy lamp, Search light, Electric wiring
4	Lifeboat equipment(Monthly)	Check for condition, quantity and expiry date(Life boat)	Oars, Thole pins or crutches, Boat hooks, Buoyant bailer, Buckets, Survival manual, Compass, Sea-anchor, Painters, Hatchets, Watertight receptacle and fresh water, Dipper with lanyard, Graduated drinking vessel, Food ration in watertight container, Rocket parachute flare, Hand flare, Buoyant smoke signal, Waterproof electric torch, One daylight signalling mirror, One copy of life-saving signals, One whistle, A first-aid kit, Anti-seasickness medicine, One seasickness bag for each person, A jack knife, Three tin openers, Two buoyant rescue quoits, A manual pump, One set of fishing tackle, Portable fire-extinguishing equipment, A radar reflector, Thermal protective aids, Compartments for storage, A means for collecting rainwater, A boarding ladder, Seat belts, Instructions of immediate action, Water resistant instructions
5	Boat davit(Monthly)	Carry out visual check & operation test(Davit)	Davit frame, Davit arms, Sheave, suspension block, Hinge pin, sheave pin, Davit arm stopper and trigger hook, Boat fall, Turn buckle, Lashing

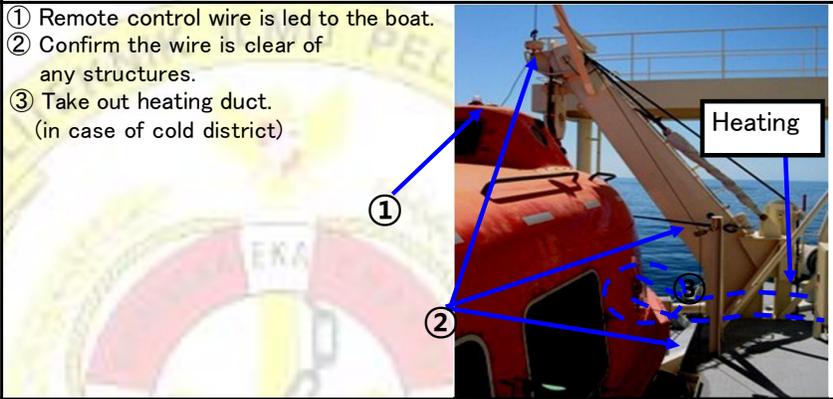
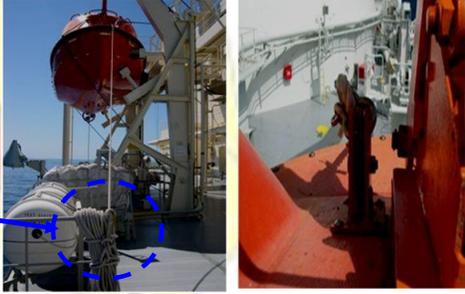
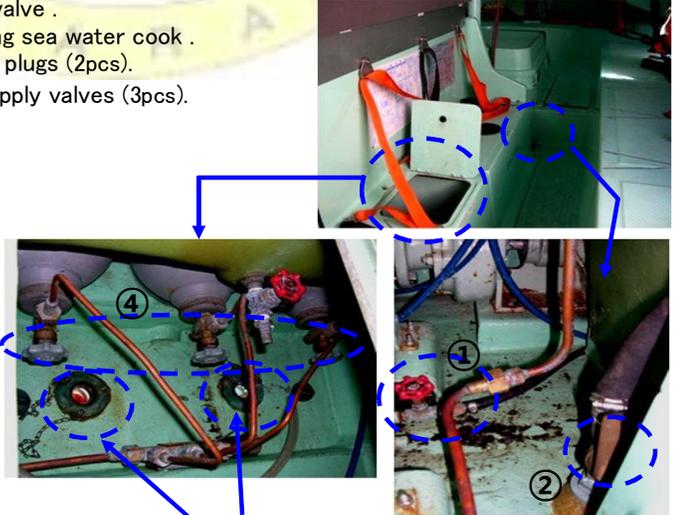
			wire rope, Deck operation device, Remote control wire, Boat chock
6	Davit winch(Monthly)	Carry out visual check & operation test(Davit)	Gear box, gear, bearing, oil seal, Brake system, Centrifugal brake, Brake lever, Speed change lever
7	Electric parts of boat davit(Monthly)	Carry out visual check(Davit)	Electric motor, Limit switch, Push-button switch box and cable, Start panel

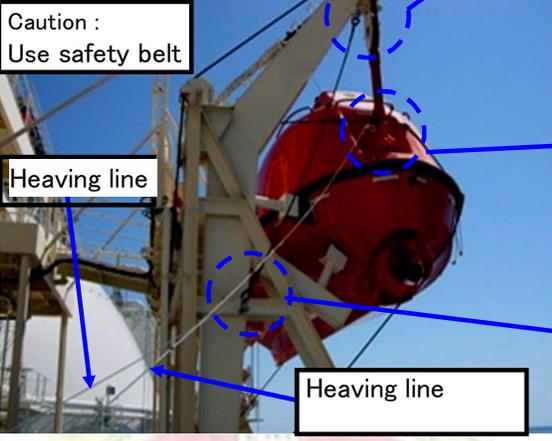
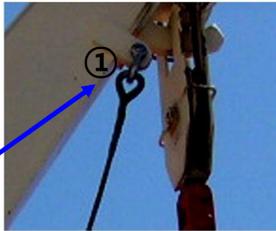
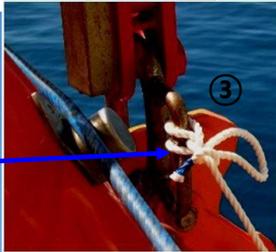
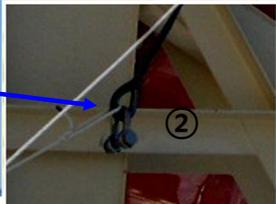
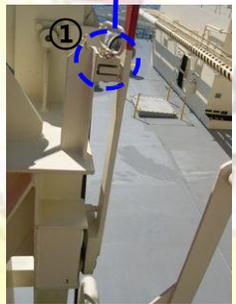
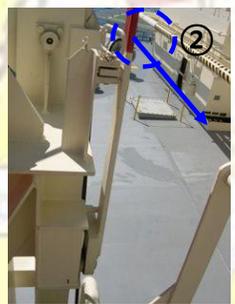


Lampiran 4

Procedure for launching rescue boat

1 Preparation for lowering rescue boat

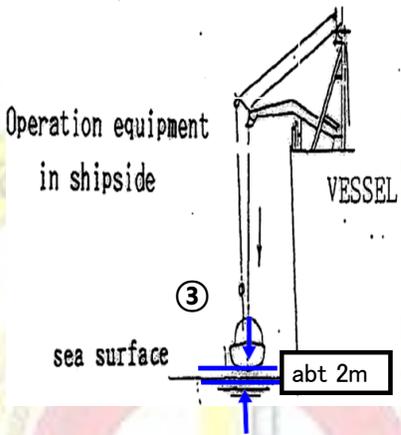
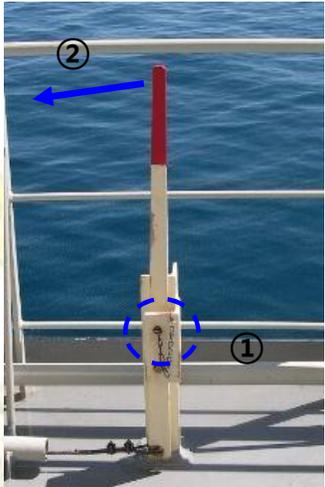
v	No.	From	To	Description, Caution, Remarks
<input type="checkbox"/>	1.1	Master	1/O	Prepare for lowering rescue boat.
<input type="checkbox"/>	1.2	1/O	3/E	Take out battery cable plug . 
<input type="checkbox"/>	1.3	1/O	Deck	<ol style="list-style-type: none"> ① Remote control wire is led to the boat. ② Confirm the wire is clear of any structures. ③ Take out heating duct. (in case of cold district) 
<input type="checkbox"/>	1.4	1/O	Deck	<p>Take fore painter to a bit on upp. deck. S/B aft painter on deck.</p> <p>To a bit on deck & clear of any ship's structures.</p> 
<input type="checkbox"/>	1.5	1/O	Deck	<ol style="list-style-type: none"> ① Open F.O. valve . ② Open cooling sea water cook . ③ Set bottom plugs (2pcs). ④ Open air supply valves (3pcs). 

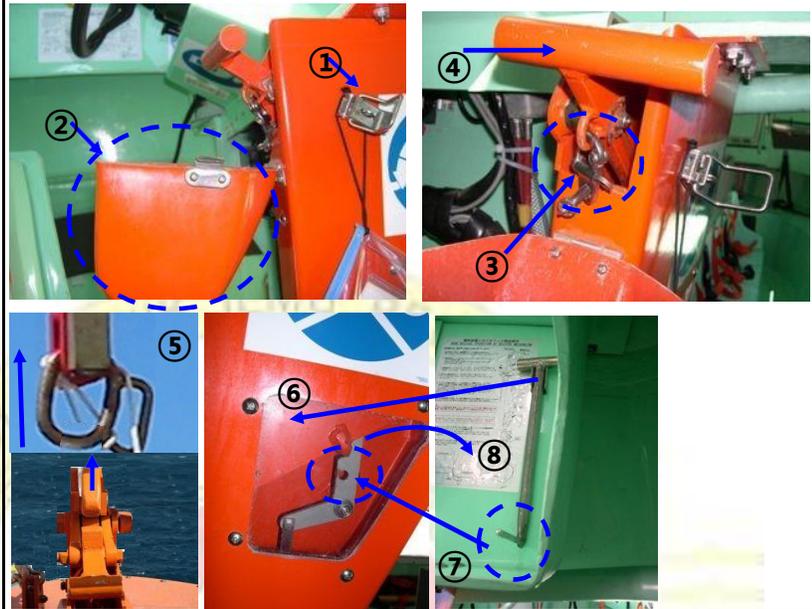
☐	1.6	1/O	Bosn	Confirm power source for boat winch . Connect controller of boat winch to receptacle .
☐	1.7	1/O	Deck	<ol style="list-style-type: none"> ① Set hanging off pendant to eye plate of arm. (Use Safety belt to set the pendant.) ② Connect heaving line to the other end of hanging off pendant . ③ Connect heaving line (Dia. about 20mm) to suspension block . <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; font-size: small;">Caution : Use safety belt</div>  <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; font-size: small;">Heaving line</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;">    </div>
☐	1.8	1/O	Deck	<ol style="list-style-type: none"> ① Remove toggle pin of arm stopper at fore & aft ② Turn the lever of arm stopper at fore & aft. <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;">   </div>
☐	1.9	1/O	Master	Prepared lowering rescue boat.

2 Lowering rescue boat to upp. deck level

v	No.	From	To	Description, Caution, Remarks
<input type="checkbox"/>	2.1	Master	1/O	Boat crew embark. 2/O shall be in charge of commander on deck operation.
<input type="checkbox"/>	2.2	1/O	Boat crew	Boat crew embark the boat, close hatch, sit down and fasten seat belt.
<input type="checkbox"/>	2.3	1/O	2/O	Boat crew S/B for lowering rescue boat.
<input type="checkbox"/>	2.4	2/O	Deck	2/O confirm that heaving line of hanging off pendant and suspension block are clear of davit arm & lashing wire. <div data-bbox="581 667 938 823" data-label="Text"> <p>Crew hold heaving line. Keep the line clear of davit arm, lashing wire & any ship's structures.</p> </div> <div data-bbox="906 562 1377 907" data-label="Image"> </div>
<input type="checkbox"/>	2.5	2/O	Master	S/B for lowering rescue boat.
<input type="checkbox"/>	2.6	Master	2/O	Lower rescue boat to upp. Deck level.
<input type="checkbox"/>	2.7	2/O	Deck	Lower rescue boat to upp. Deck level.
<input type="checkbox"/>	2.8	2/O	Bosn	<ol style="list-style-type: none"> ① Release toggle pin of boat winch brake . ② Pull up the lever of boat winch brake . <div data-bbox="954 1079 1409 1201" data-label="Text"> <p>Caution : Keep heaving line clear of davit arm, lashing wire & any ship's structures.</p> </div> <div data-bbox="1094 1234 1409 1356" data-label="Text"> <p>Caution : Avoid inching operation, lower the boat directly to</p> </div> <div data-bbox="581 1100 945 1369" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="581 1373 945 1663" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="977 1373 1367 1663" data-label="Image"> </div>
<input type="checkbox"/>	2.9	2/O	Master	Lowered rescue boat to upp. deck level.

3. Lowering & launching rescue boat

v	No.	From	To	Description, Caution, Remarks
<input type="checkbox"/>	3.1	1/O	2/O	Boat crew are ready for lowering to sea surface and launching.
<input type="checkbox"/>	3.2	2/O	Deck	Confirm deck crew are ready for lowering and launching. Keep heaving line of suspension block clear of ship's structures. S/B heaving line to pick up suspension block.
<input type="checkbox"/>	3.3	2/O	Master	S/B lowering to sea surface and launching rescue boat.
<input type="checkbox"/>	3.4	Master	2/O	Lower rescue boat to sea surface and launch it.
<input type="checkbox"/>	3.5	2/O	Bosn	<ol style="list-style-type: none"> ① Remove toggle pin of ship's side control lever. ② Turn the lever unclockwise. ③ Lower rescue boat to 2m above sea surface. <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div>
<input type="checkbox"/>	3.6	1/O	3/E	Start engine according to "Procedure for lifeboat (rescue boat) operation"
<input type="checkbox"/>	3.7	2/O	Deck	After starting boat engine, lower the boat slowly until it touches the sea surface 

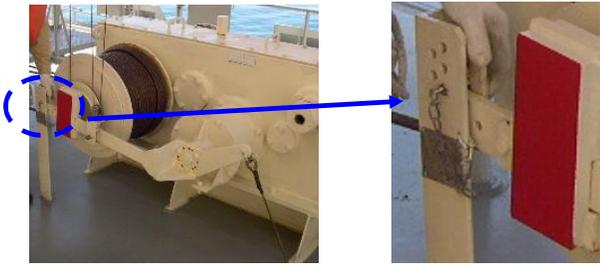
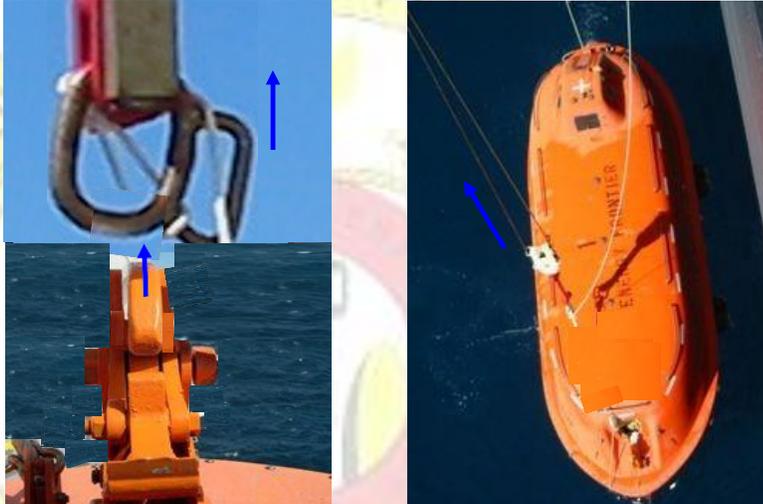
□	3.8	1/O	A/B (Q/M)	<ol style="list-style-type: none"> ① Remove cover stopper . ② Remove cover. ③ Remove snap shackle. ④ Pull out release lever. ⑤ Confirm release hook was released. ⑥ When hydrostatics lock does not activate, break the panel with hammer. ⑦ Set the handle end to the hole of hydrostatics lock . ⑧ Turn hydrostatics lock clockwise. 
□	3.9	1/O	Master	Launched rescue boat.

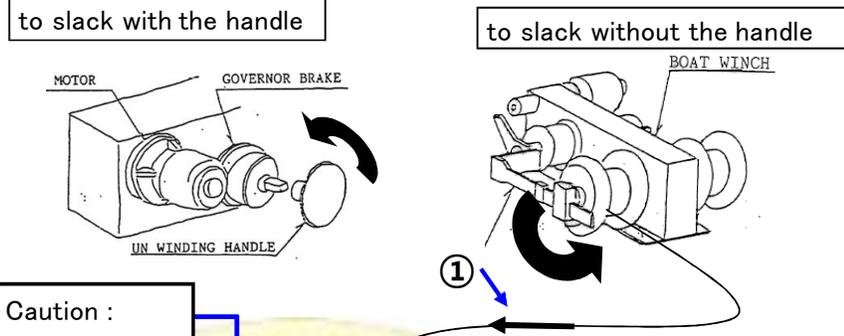
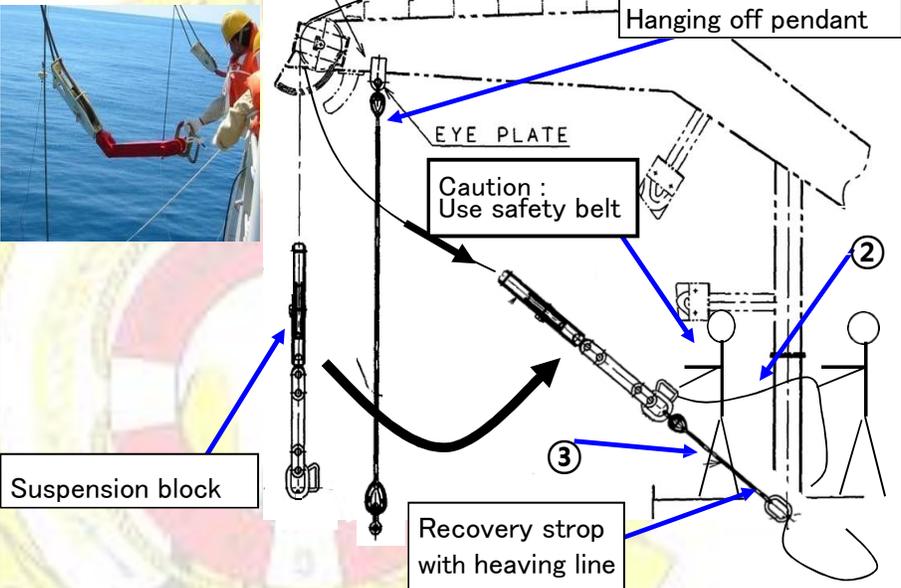


Lampiran 5

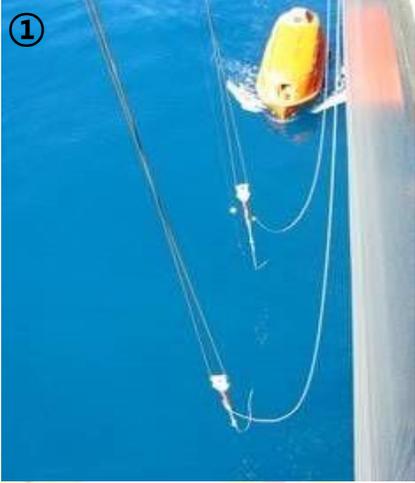
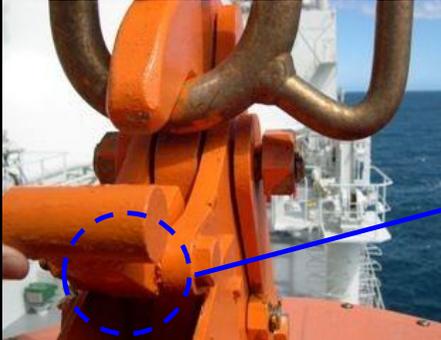
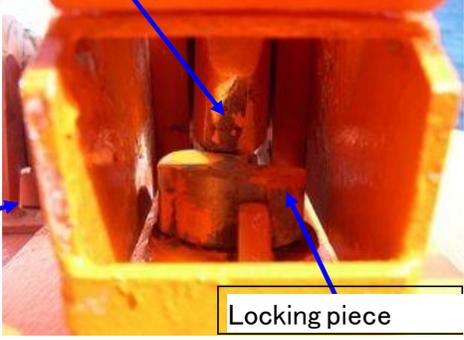
Procedure for rescue boat recovery

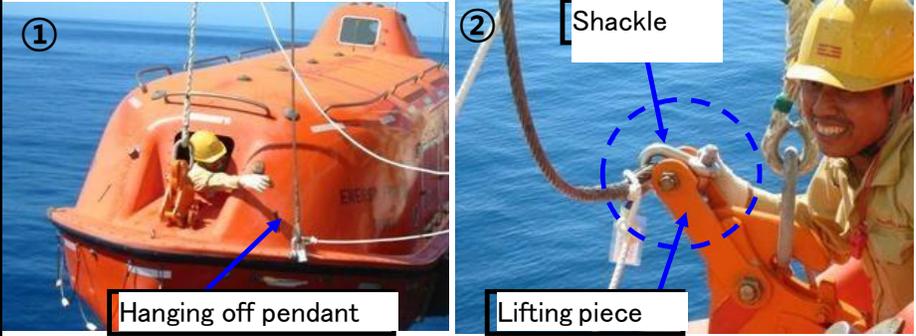
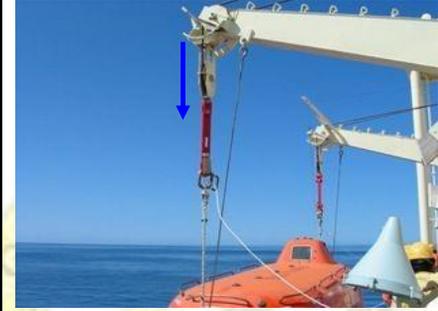
1. Preparation for recovery of rescue boat.

v	No.	From	To	Description, Caution, Remarks
<input type="checkbox"/>	1.1	Master	2/O	Prepare for recovery of rescue boat.
<input type="checkbox"/>	1.2	2/O	Bosn	<p>Set toggle pin of boat winch brake lever.</p> 
<input type="checkbox"/>	1.3	2/O	Bosn	<p>After release hook was released, hoist suspension block quickly to upp. deck with boat winch controller.</p>  <p>Caution :</p> <p>Use "Up High" *When hoisting the boat to upp. deck level from above sea surface. *When hoist suspension block after launching the boat.</p> <p>Use "Up low" *When stowing the boat to davit. *When picking up the boat frosea surface.</p>

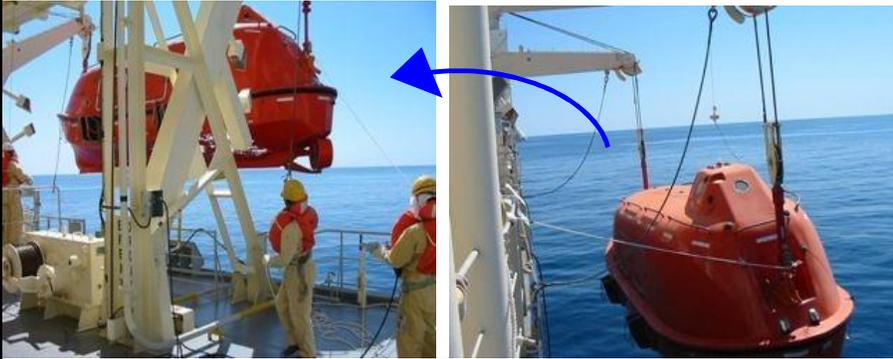
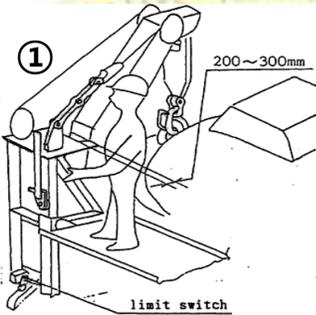
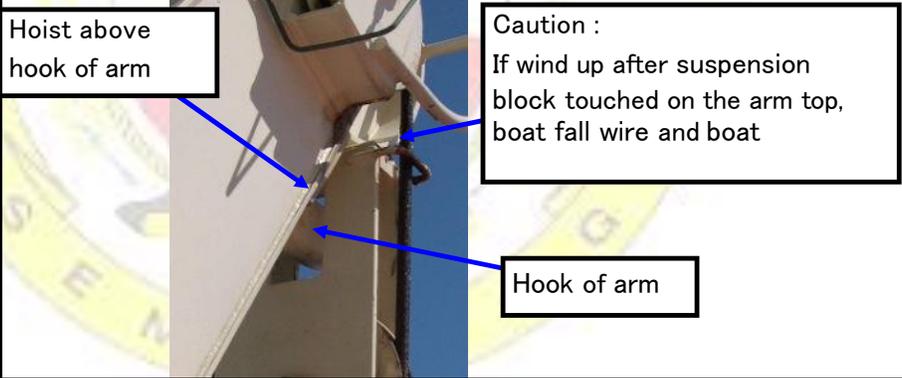
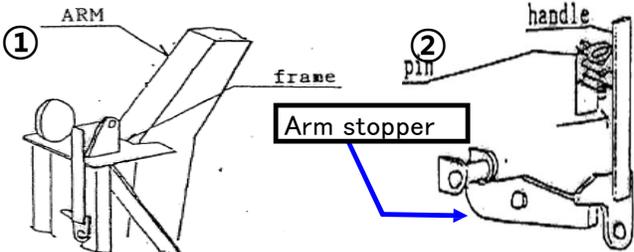
<input type="checkbox"/> 1.4	2/O	Deck	Use safety belt when heaving suspension block
<input type="checkbox"/> 1.5	2/O	Deck	<ol style="list-style-type: none"> ① Set unwinding handle to governor brake & release the brake. Then turn governor brake to slack boat fall wire. (In case not use unwinding handle, release the brake & turn the drum directly.) ② At the same time of ①, pull suspension block into over ship's upp. deck handling heaving line. ③ Then set recovery strop (with heaving line) to link of suspension block. <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">to slack with the handle</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">to slack without the handle</div> </div>  <p>Caution :</p>   <p style="text-align: center;">Caution : Use safety belt</p> <p style="text-align: center;">Suspension block</p> <p style="text-align: center;">Recovery strop with heaving line</p> <p style="text-align: center;">Hanging off pendant</p> <p style="text-align: center;">EYE PLATE</p>
<input type="checkbox"/> 1.6	2/O	Deck	Lower recovery strop to 2m above sea surface. <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;">   </div>
<input type="checkbox"/> 1.7	2/O	Master	S/B recovery of rescue boat.

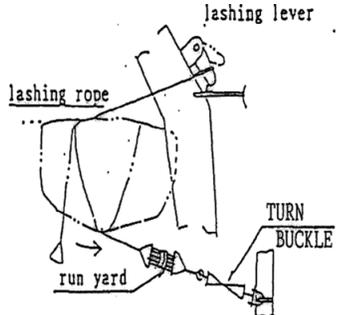
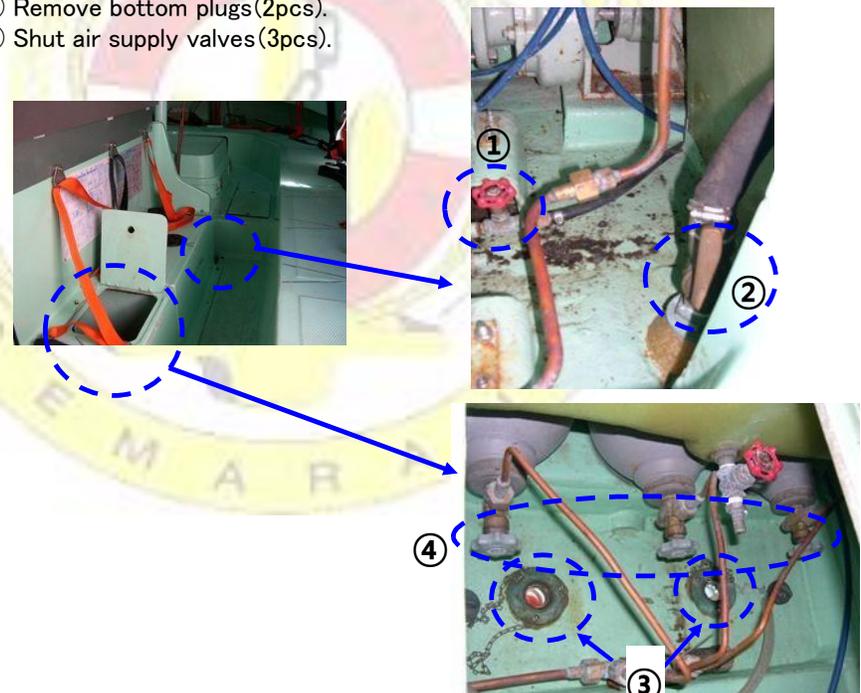
2. Recovery of rescue boat

v	No.	From	To	Description, Caution, Remarks
<input type="checkbox"/>	2.1	Master	C/O	Return to the vessel.
<input type="checkbox"/>	2.2	Master	2/O	Recover rescue boat.
<input type="checkbox"/>	2.3	C/O	Boat crew	<p>① Rescue boat approach to recovery strop . ② Take recovery strop & set it to release hook at fore and aft.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>Note: If it's difficult to take recovery strop due to sea roughness, 1/O request 2/O to lower fore and aft painter to control the movement of rescue boat. Take fore & aft painter with boat hook. Tighten the painters controlling the movement of rescue boat to take the strops.</p>
<input type="checkbox"/>	2.4	C/O	2/O	<p>Hoist rescue boat about 1m above the sea surface.</p> 
<input type="checkbox"/>	2.5	C/O	Boat crew	<p>Confirm locking piece is located under stopper of release hook before hoisting the boat to upp. deck.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: right;">Stopper of release hook</p> <p style="text-align: right;">Locking piece</p>

□	2.6	2/O	Bosn	<p>① Heave up rescue boat to the level where hanging off pendant can be connected to lifting piece of the boat. . ② Fit shackle to lifting piece.</p> 
□	2.7	2/O	Bosn	<p>Lower rescue boat until it weight fully on hanging off pendant.</p> 
□	2.8	C/O	Boat crew	<p>① Remove recovery stop from release hook . ② Then set link of suspension block to release hook.</p> 
□	2.9	① 2/O ② C/O	① Bosn ② Boat crew	<p>① Hoist the boat until it is possible to remove hanging off pendant. ② Remove shackle from lifting piece.</p> 
□	2.10	2/O	Master	Recovered rescue boat.

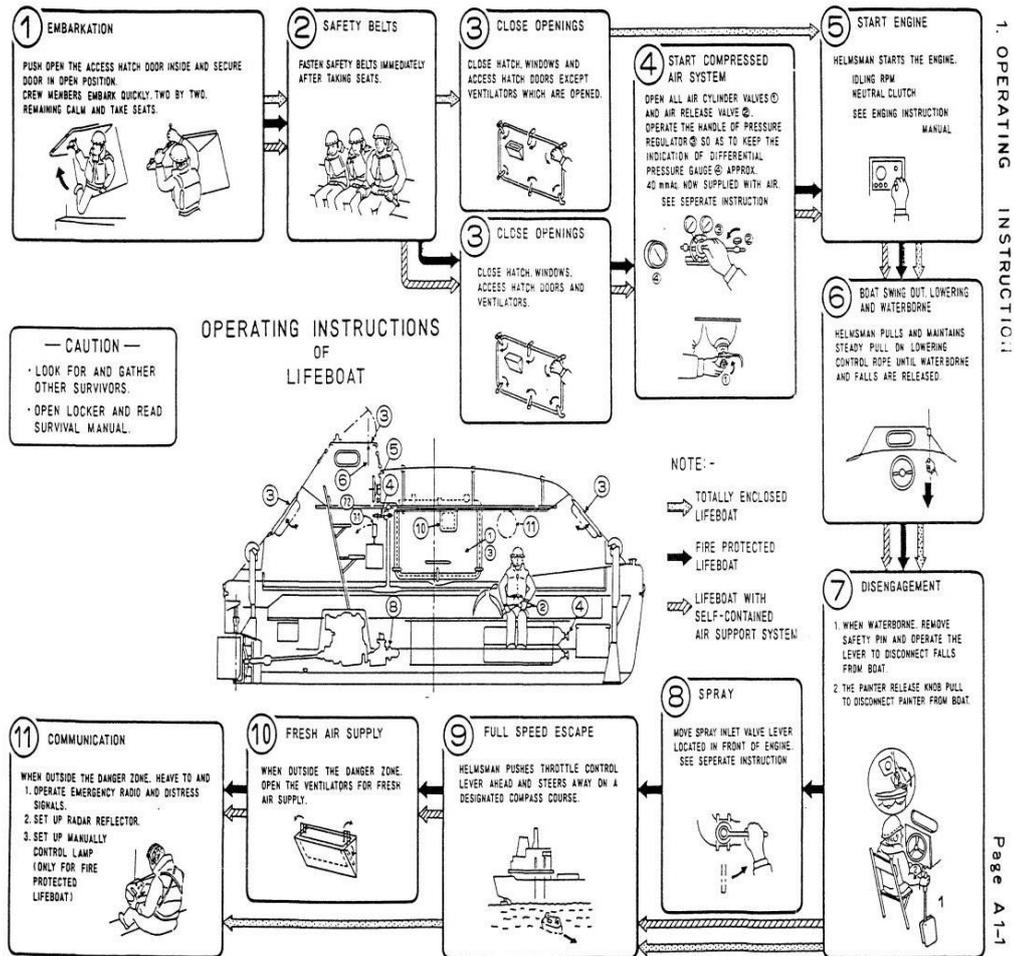
3. Stowing rescue boat

v	No.	From	To	Description, Caution, Remarks
<input type="checkbox"/>	3.1	Master	2/O	Stow the boat.
<input type="checkbox"/>	3.2	2/O	Bosn	Operate boat winch with controller , wind up & stow the boat. 
<input type="checkbox"/>	3.3	2/O	Deck	<p>① When the boat is lifted up near by final stowing position(200~300mm), the winch shall be stopped automatically.</p> <p>② Put manual handle to boat winch and wind up.</p> 
<input type="checkbox"/>	3.4	2/O	Deck	<p>Wind up until suspension block comes above hook of arm.</p> 
<input type="checkbox"/>	3.5	2/O	Deck	<p>① Confirm arms touch flange of stopper at fore & aft.</p> <p>② Turn handle of arm stopper and set arm stopper with the handle, then set toggle pin.</p> 

<input type="checkbox"/>	3.6	2/O	C/O	Disembark the boat
<input type="checkbox"/>	3.7	C/O	Deck	<p>Set the lashing wire and fasten the boat.</p> 
	3.8	C/O	Bosn	<p>Slack boat fall wire by winch brake handle until suspension block touches the hook of arm .</p> 
<input type="checkbox"/>	3.9	C/O	Deck	<ol style="list-style-type: none"> ① Shut F.O. valve. ② Shut cooling sea water cook. ③ Remove bottom plugs(2pcs). ④ Shut air supply valves(3pcs). 
<input type="checkbox"/>	3.10	C/O	Master	Secured the boat.
<input type="checkbox"/>	3.11	Master	C/O	Dismiss the station.

Lampiran 6

GENERAL OPERATING FOR INSTRUCTION FOR LIFE BOAT



Lampiran 7

TRANSKIP WAWANCARA

Nama Kapal : MV. HL Saijo

Perusahaan : PT. Jasindo Duta Segara

Alamat : Jl. Raya Boulevard Barat Plaza Kelapa Gading Rukan Blok
C/55 Jakarta 14240, Indonesia

Tanggal Penelitian : 22 Agustus 2017 – 23 Agustus 2018

Tempat Penelitian : MV. HL Saijo

A. DAFTAR RESPONDEN

1. Responden 1 : Mualim 1
2. Responden 2 : Mualim 3

B. DAFTAR PERTANYAAN

1. Wawancara dengan Mualim 1

Hasil wawancara yang dilakukan peneliti terhadap Mualim 1

Responden 1

Nama : Zulhelmi Daritus

Jabatan : Mualim 1

Kapal : MV. HL Saijo

- a. Apa yang menyebabkan sekoci penolong tidak dapat diturunkan secara maksimal?

Jawab: Penyebab sekoci penolong tidak dapat diturunkan secara maksimal yaitu karena *hook plate* mengalami stacking atau macet yang menyebabkan sekoci ketika dilepas membutuhkan waktu yang lama.

- b. Adakah faktor lain yang menyebabkan sekoci penolong tidak dapat diturunkan secara maksimal?

Jawab: Faktor lain yang menjadi penyebab sekoci penolong tidak dapat diturunkan secara maksimal adalah karena terjadi kerusakan pada *hook plate* disebabkan oleh karat yang timbul akibat terlalu sering terkena air laut.

- c. Bagaimana tindakan anda sebagai Mualim 1 untuk mengatasi kejadian sekoci penolong yang kurang maksimal ini?

Jawab: Saya sebagai Mualim 1 di kapal ini akan mengambil tindakan dengan cara membersihkan *hook palte* dari karat dan melumasinya dengan *grease* agar dapat dioperasikan secara normal, dan melakukan pengecekan setiap minggu

2. Wawancara dengan Mualim 3

Hasil wawancara yang dilakukan peneliti dengan Mualim 3

Responden 2

Nama : Amiq Fahmi

Jabatan : Mualim 3

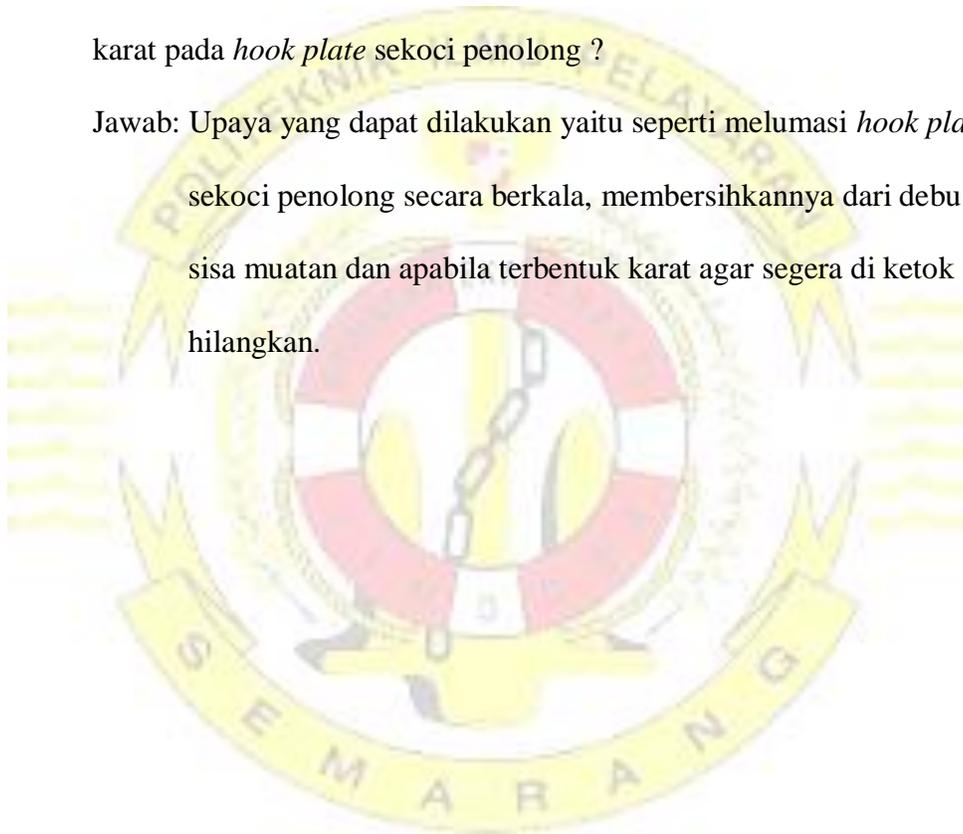
Kapal : MV. HL Saijo

a. Apa yang menyebabkan terjadinya korosi pada *hook plate* sekoci penolong?

Jawab: Yang menjadi penyebab terjadinya korosi pada *hook plate* sekoci penolong yaitu karena karat yang terbentuk sudah sangat tebal dan tidak segera untuk diatasi sehingga *stopper* susah dibuka dan bahkan bisa patah karena dibuka secara paksa.

b. Upaya apa yang seharusnya dilakukan untuk meminimalisir terbentuknya karat pada *hook plate* sekoci penolong ?

Jawab: Upaya yang dapat dilakukan yaitu seperti melumasi *hook plate* sekoci penolong secara berkala, membersihkannya dari debu sisa-sisa muatan dan apabila terbentuk karat agar segera di ketok atau di hilangkan.



Lampiran 8

FOTO SEKOCI PENOLONG



Korosi pada Hook Plate



Kondisi Hook Plate setelah diperbaiki

Lampiran 5

FOTO MV. HL SAIJO



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama Lengkap : SAMSUL BAKHRI
2. Nomor Induk Taruna : 52155577 N
3. Agama : Islam
4. Tempat Tanggal Lahir : Kebumen, 08-10-1996
5. Alamat : Jatijajar RT 09 RW 01 Kec. Ayah
Kab. Banjarnegara Jawa Tengah
- 6 Nama dan Pekerjaan Orang tua
 - a Bapak : RASIM
Pekerjaan : Wiraswasta
 - b. Ibu : ADMINI DIHWATI
Pekerjaan : Ibu Rumah Tangga
7. Riwayat Pendidikan
 - a.Lulus Sekolah Dasar : Tahun 2008 (SDN 1 Jatijajar)
 - b. Lulus SMP : Tahun 2011 (SMPN 1 Ayah)
 - c. Lulus SMA : Tahun 2014 (SMAN 1 Rowokele)
 - e. Sekarang : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
Tahun 2015-sekarang
8. Pengalaman Praktek Laut : PT. Jasindo Duta Segara
9. Nama Kapal : MV. HL Saijo

