



**PENTINGNYA PELAKSANAAN *SATURDAY ROUTINE TEST* DALAM
MENUNJANG KESELAMATAN *CREW* DI ATAS *MV. MERATUS***

KENDARI 1

SKRIPSI


**Tugas ini diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk
memperoleh gelar Sarjana Sains Terapan Pelayaran**

Oleh

MUHAMMAD ALWI DAMANIK
NIT. 551811226691 T

**PROGRAM STUDI TEKNIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2023

	FORMULIR BERITA ACARA SIDANG/SEMINAR SKRIPSI/KIT	No. Form	F. PUDIR.LPSN.17
		Tgl ditetapkan	02 NOVEMBER 2015
		Revisi ke	00
		Tgl revisi	
		Tgl diberlakukan	04 JANUARI 2016

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG

**BERITA ACARA SIDANG/SEMINAR KARYATULIS ILMIAH TERAPAN (SKRIPSI)
TARUNA PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
PERIODE : OKTOBER-FEBRUARI 2023**

Pada hari ini Selasa, Tanggal Tiga Puluh Satu Bulan Januari Tahun Dua Ribu Dua Puluh Tiga bertempat di Gedung Betelgues telah dilaksanakan Sidang/Seminar Karyatulis Ilmiah Terapan (Skripsi) terhadap Taruna Pogram Diploma IV Pelayaran Program Studi Teknika .

N A M A : M. ALWI DAMANIK
N I T : 551811226691. T
KELAS-ABSEN : T VIII B - 13
JUDUL SKRIPSI : PENTINGNYA PELAKSANAAN SATURDAY ROUTINE TEST DALAM
MENUNJANG KESELAMATAN CREW DI ATAS MV, MERATUS KENDARI
1

Berdasarkan hasil sidang/seminar Karyatulis Ilmiah Terapan (Skripsi), Tim Penguji memutuskan bahwa Taruna tersebut dinyatakan :

~~LULUS~~ / LULUS dengan CATATAN / ~~TIDAK LULUS~~ *)

Demikian Berita Acara ini dibuat dengan sebenar-benarnya untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.




Diputuskan oleh Tim Penguji yang terdiri dari :

PENGUJI I : AMAD NARTO, M.Pd, M.Mar.E
(selaku Ketua Sidang) Pembina (IV/a)
NIP. 19641212 199808 1 001


PENGUJI II : Dr. MUH. HARLIMAN SALEH, M.Pd.
(selaku Anggota) Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19711102 199903 1 001

PENGUJI III : ARYA WIDIATMAJA, S.ST, M.Si
(selaku Anggota) Penata (III/c)
NIP. 19830911 200912 1 003

Tanda Tangan


.....

.....

.....

Mengetahui,
KETUA PROGRAM STUDI TEKNIKA


AMAD NARTO, M.Pd, M.Mar.E
Pembina (IV/a)
NIP. 19641212 199808 1 001

*) Coret yang tidak perlu

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "**PENTINGNYA PELAKSANAAN SATURDAY ROUTINE TEST
DALAM MENUNJANG KESELAMATAN DI ATAS MV. MERATUS KENDARI 1**"
karya.

Nama : Muhammad Alwi Damanik

NIT : 551811226691 T

Program Studi : Teknika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu
Pelayaran Semarang pada hari, tanggal

Semarang,

PENGUJI

Penguji I : H. AMAD NARTO, S.ST., M.Si, Mar.E
Pembina (IV/a)
NIP. 19760107200121001



Penguji II : Dr. MUH. HARLIMAN SALEH, M.Pd.
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 197111021999031001



Penguji III : ARYA WIDIATMAJA, S.ST, MSi
Penata (III/c)
NIP. 198309112009121003



Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. DIAN WAHDIANA, M.M.
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19700711 199803 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

N a m a : **MUHAMMAD ALWI DAMANIK**

NIT : **551811226691 T**

Program Studi : **Teknika**

Skripsi dengan judul “PENTINGNYA PELAKSANAAN *SATURDAY ROUTINE TEST* UNTUK MENUNJANG KESELAMATAN *CREW* DIATAS MV. MERATUS KENDARI 1”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan penulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang,.....2023

Yang membuat pernyataan,

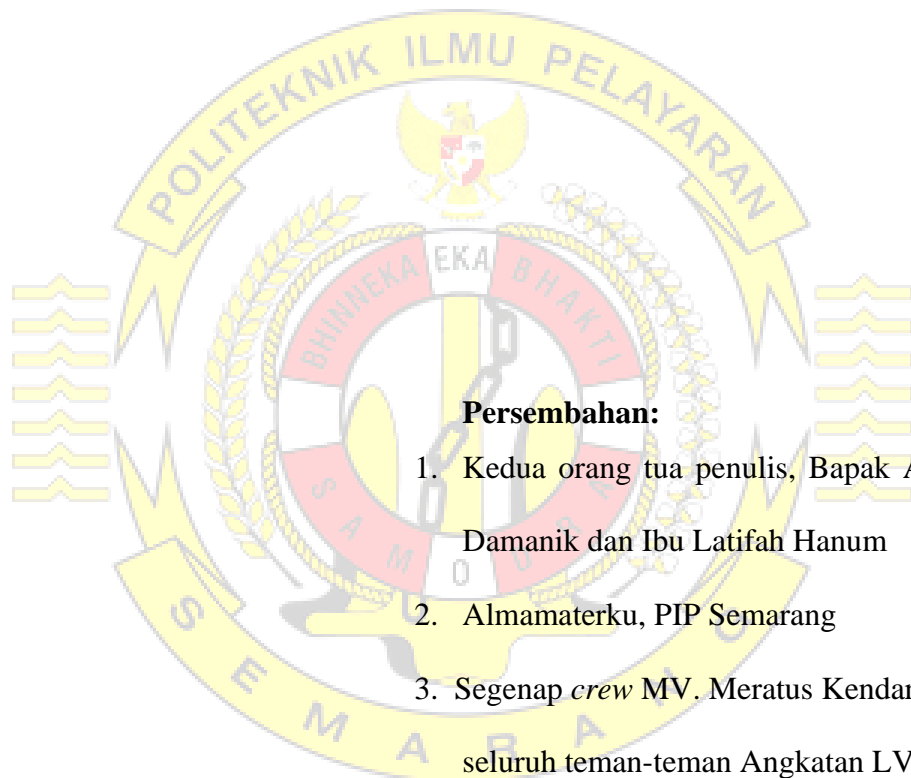


MUHAMMAD ALWI DAMANIKI

NIT. 551811226691 T

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. Bersyukurlah atas semua yang diberikan Allah SWT, karena setiap orang ada kelebihan dan kekurangan masing-masing.
2. Kegagalan adalah sukses yang tertunda, jadi jangan pernah menyerah dan patah semangat dalam hidup kalau mengalami kegagalan.
3. Biar kambing dikampung sendiri tapi banteng diperantauan.



Persembahan:

1. Kedua orang tua penulis, Bapak Amran Damanik dan Ibu Latifah Hanum
2. Almamaterku, PIP Semarang
3. Segenap *crew* MV. Meratus Kendari 1, seluruh teman-teman Angkatan LV beserta teman-teman Teknika delapan *bravo* dan juga seluruh kasta sumatera

PRAKATA

Alhamdulillah, segala puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi ini yang berjudul “Pentingnya Pelaksanaan *Saturday Routine Test* Untuk Menunjang Keselamatan Diatas MV. Meratus Kendari 1”. Skripsi ini disusun dan diajukan untuk memenuhi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) dalam bidang Teknik Program Diploma IV (D.IV), di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan, dan saran serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu dalam kesempatan ini perkenankanlah penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Yth. Bapak Capt. Dian Wahdiana, M.M., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Yth. Bapak Amad Narto, M.Pd., M.Mar.E, selaku Ketua Program Studi Teknika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Yth. Bapak Tony Santiko. S.ST.,M.Si.Mar.E dan Bapak Dr. MUH. Harliman Saleh, MPd. selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
4. Yth. Bapak Purwantono,S.Psi M.Pd selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian dan Penulisan.
5. Ayah dan ibu tercinta yang telah memberikan dukungan moril dan spiritual.

kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Semarang, 2023

Penulis

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

MUHAMMAD ALWI DAMANIK

NIT. 551811226691 T

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
BSTRAKSI	xii
ABSTRACT	xiii
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Kerangka Penelitian.....	2
C. Rumusan Masalah	3
D. Tujuan Penelitian.....	3
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	4
BAB II. KAJIAN TEORI.....	8
A. Deskripsi Teori.....	8
B. Kerangka Penelitian.....	19
BAB III. METODE PENELITIAN	22
A. Metode Penelitian.....	22

B. Waktu dan Tempat Penelitian	23
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan	24
D. Teknik Pengumpulan Data	26
E. Instrumen Penelitian	29
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	30
G. Pengujian Keabsahan Data.....	34
BAB IV. HASIL PENELITIAN.....	37
A. Gambaran Konteks Penelitian	37
B. Deskripsi Data	37
C. Temuan.....	41
D. Pembahasan Hasil Penelitian	50
BAB V. SIMPULAN DAN SARAN.....	63
A. Simpulan	63
B. Keterbatasan Penelitian	64
C. Saran.....	65
DAFTAR PUSTAKA.....	66
LAMPIRAN-LAMPIRAN.....	63

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Kerangka Penelitian	19
Tabel 2. Tabel Daftar kegiatan <i>Saturday routine test</i>	42
Tabel 3. Table sebab	52



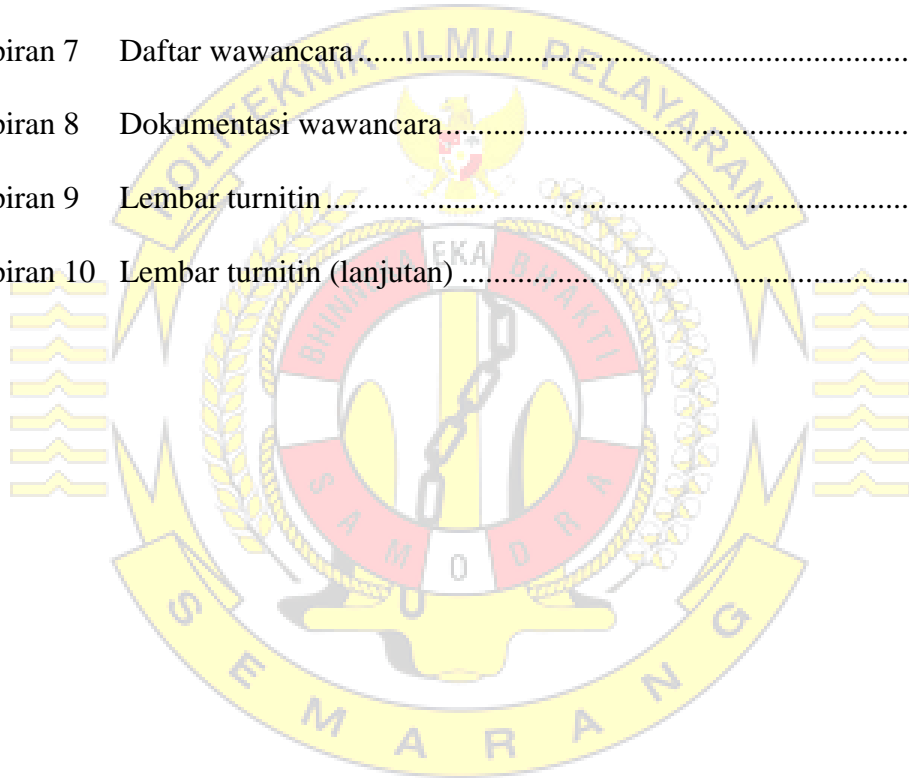
DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. <i>Fishbone</i> Diagram Contoh	33
Gambar 2. Gambar <i>Ship prticulars</i> MV. Meratus Kendari 1.....	38
Gambar 3. Gambar <i>Crew List</i>	39
Gambar 4. Gambar kantor.....	40
Gambar 5. Gambar dinamo stater repair	43
Gambar 6. Kegiatan <i>Overhaul main engine</i>	46
Gambar 7. Diagram <i>Fishbone</i>	51
Gambar 8. Gambar <i>ship</i> dan <i>bunkering</i>	55
Gambar 9. Gamabar perbaikan permesinan di atas kapal	58
Gambar 10. Gambar <i>Blower crane</i> no 1	60
Gambar 11. Gambar cuaca buruk.....	62



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Crew list MV. MERATUS KENDARI 1	60
Lampiran 2	Ship particular	61
Lampiran 3	Dokumentasi kegiatan pengecekan life boat	63
Lampiran 4	Dokumentasi kegiatan pengecekan EMG generator	64
Lampiran 5	Gambar pengecekan <i>quick closing valve</i>	65
Lampiran 6	Dokumentasi kegiatan pengecekan EMG <i>fire pump</i>	67
Lampiran 7	Daftar wawancara	69
Lampiran 8	Dokumentasi wawancara	72
Lampiran 9	Lembar turnitin	73
Lampiran 10	Lembar turnitin (lanjutan)	74



ABSTRAKSI

Muhammad Alwi Damanik, 2023, 551811226691.T, 2023. “*Pentingnya pelaksanaan saturday routine test dalam menunjang keselamatan crew di atas MV. Meratus Kendari I*”. Diploma IV, Teknika, Politeknik Imu Pelayaran Semarang, Pembimbing Tony Santiko, S.ST., M.Si.M.Mar.E dan Purwantonos, S.Psi M.Pd.

Saturday routine test adalah pemeliharaan rutin direncanakan atau jadwal diikuti dalam kapal. Dalam rutinitas ini, semua mesin dan kontrol yang penting sistem dipertahankan sesuai grafik rutin. Ini dilakukan untuk operasi yang aman dari kapal dan jadwal pemeliharaan ini akan diperiksa oleh surveyor dan oleh petugas pelabuhan kontrol negara yang mengunjungi kapal untuk melakukan pemeriksaan tersebut. Jika jadwal pemeliharaan yang direncanakan ini ditemukan memiliki belum ditemukan keterlambatan atau belum dilakukan dengan baik, surveyor bahkan dapat menahan kapal di pelabuhan.

Penelitian ini dilaksanakan selama penulis melaksanakan praktek laut di kapal MV. Meratus Kendari 1. Sumber data yang diperoleh adalah data primer yang diperoleh langsung dari tempat penelitian serta data sekunder yang diperoleh dari literatur-literatur yang berkaitan dengan judul skripsi. Metode yang digunakan adalah *Kualitatif Fishbone*. Hal ini dapat membantu kita mencari masalah dengan cara dasar berpikir logis untuk membantu kami menentukan dasar dari masalah itu sendiri. Penulis mengumpulkan data melalui observasi, wawancara, dokumentasi dan studi pustaka.

Penyebab mengapa kegiatan *saturday routine test* tidak konsisten dilakukan di MV. Meratus Kendari 1 adalah cuaca yang terjadi di laut dan banyaknya kegiatan dikapal lalu dampak yang ditimbulkan ialah masinis yang akan melakukan perawatan dan pengecekan terhadap alat-alat keselamatan, tidak diperbolehkan karena cuaca yang berbahaya dan dapat mengancam keselamatan mereka dan dampak lain yang ditimbulkan adalah banyaknya kesibukan para masinis yang menyebabkan waktu yang diperlukan untuk melakukan kegiatan *saturday routine* terganggu.

Kata kunci: Saturday routine, Keselamatan, Fishbone

ABSTRACT

Muhammad Alwi Damanik, 2023, NIT 551811226691.T, 2023. "*The importance of implementing Saturday routine test in support of safety crew above MV. Meratus Kendari 1*". Diploma IV, Engineering, Merchant Marine Polytechnic of Semarang, Supervisor Tony Santiko, S.ST., M.Si.M.Mar.E and Purwantono, S.Psi M.Pd.

Saturday routine test is the routine maintenance planned or schedule followed in the ship. In this routine, all essential engine and control systems are maintained as per the chart routine. This is done for the safe operation of the ship and this maintenance schedule will be checked by surveyors and by port state control officers who visit the ship to carry out these checks. If this planned maintenance schedule is found to have undetected delays or has not been carried out properly, the surveyor may even detain the vessel in port.

This research was carried out while the author carried out sea practice on the MV ship. Meratus Kendari 1. The source of the data obtained is primary data obtained directly from the research site and secondary data obtained from the literature related to the thesis title. The method used is *Fishbone Qualitative*. This can help us look for problems in a basic way of logical thinking to help us determine the basis of the problem itself. The author collects data through observation, interviews, documentation and literature study.

Cause why activities *Saturday routine test* inconsistently performed in the MV. Meratus Kendari 1 is the weather that occurs at sea and there are many activities on the ship, then the impact is that the machinists will carry out maintenance and checks on safety equipment, it is not allowed because the weather is dangerous and can threaten their safety and another impact that is caused is a lot of busyness the machinists causing the time needed to carry out Saturday routine activities to be disrupted. As well as the efforts made to keep these activities carried out are carrying out Saturday routine activities when there are not many activities on the ship and other efforts are carrying out Saturday routine activities in stages so that these activities can run normally.

Keywords: Saturday routine, Safety, Fishbon

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pentingnya transportasi laut yang memiliki peran secara signifikan dalam dunia perdagangan baik nasional maupun internasional. dengan semakin maju ilmu pengetahuan di dunia pelayaran dan pesatnya proses pembangunan dalam bidang pelayaran, para pengusaha cenderung lebih memilih untuk menggunakan jasa angkutan laut daripada angkutan darat atau udara. Angkutan laut merupakan pilihan yang efisien dan hemat biaya karena dapat mengangkut banyak muatan dalam satu kali perjalanan. Selain itu, pelayaran juga merupakan pilihan yang aman dan stabil karena tidak terpengaruh oleh kondisi cuaca dan jalur yang ditempuh dapat diprediksi. Pembangunan infrastruktur pelabuhan, peralatan navigasi, teknologi komunikasi, dan teknologi kapal yang semakin canggih juga membuat angkutan laut lebih aman dan efisien. Hal ini meningkatkan kepercayaan pengusaha dalam menggunakan jasa angkutan laut dan menjadikan industri pelayaran semakin maju.

Salah satu hal yang sangat penting dan perlu diperhatikan di dunia pelayaran yaitu dari segi keselamatan. Keselamatan itu sendiri merupakan keadaan yang aman dan terhindar dari suatu ancaman yang datang. Oleh sebab itu maka di kapal harus memiliki alat-alat guna menjaga keselamatan dari segala bentuk ancaman seperti saat situasi darurat atau disebut juga *emergency situation*. Guna menjaga alat-alat tersebut supaya tidak rusak, maka alat-alat tersebut harus dilakukan perawatan oleh pihak perkapalan agar memperkecil kejadian yang tidak diinginkan.

Salah satu kegiatan pemeliharaan rutin terhadap alat-alat keselamatan yang direncanakan atau mengikuti jadwal dalam kapal itu disebut juga sebagai *Saturday routine test*. Dalam kegiatan rutin ini, seluruh mesin dan alat kontrol yang bersangkutan dengan sistem keselamatan yang tetap mempertahankan keadaan awal. Hal ini dilakukan supaya dalam pengoperasiannya berjalan dengan aman pada kapal. Dalam kegiatan *Saturday routine test* ini petugas kontrol dan petugas pelabuhan yang bertugas melakukan pengetasan dan pemeriksaan dengan jadwal pemeriksaan yang sudah ditentukan oleh *surveyor* atau petugas-petugas tersebut. Dalam hal ini *surveyor* harus melakukan inspeksi terlebih dahulu terhadap alat-alat keselamatan pada kapal. Jika nantinya terjadi keterlambatan atau belum diberikan penjelasan secara terperinci dan menimbulkan masalah pada alat-alat keselamatan, maka *surveyor* berhak memberikan sanksi dalam bentuk penahanan terhadap kapal yang ada di pelabuhan atau sanksi yang lainnya.

Dalam keadaan yang sesungguhnya di atas kapal, semua alat-alat keselamatan tidak seluruhnya dapat beroperasi dan terjaga dengan baik maka disini penulis tertarik untuk melakukan suatu penelitian terhadap kegiatan *saturday routine* dengan mengangkat judul **“PENTINGNYA PELAKSANAAN SATURDAY ROUTINE DALAM MENUNJANG KESELAMATAN CREW DIATAS MV. MERATUS KENDARI 1 “**

B. Fokus Penelitian

Penulis memutuskan dan membatasi masalah dalam penulisan skripsi Pentingnya Pelaksanaan *Saturday Routine Test* di MV. Meratus Kendari 1 selama satu tahun ketika penulis melakukan praktek laut secara langsung. dan

mencari sumber-sumber permasalahan yang berada pada tempat penulis melaksanakan praktek laut selama setahun yang dilaksanakan di MV. Meratus Kendaari 1, pada pelaksanaan *Saturday routine test* serta mencari dan memecahkan permasalahan tersebut, untuk menjadi bahan pada skripsi penulis.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang maa penulis atau peneliti menetapkan beberapa rumusan masalah. Dari rumusan masalah tersebut peneliti menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi kegiatan tersebut, seperti pembagian tugas, badan pengawas, dll. Kemudian akan didapatkan faktor-faktor sesuai untuk masalah tersebut, yaitu sebagai berikut :

1. Faktor apakah yang membuat tidak konsistennya kegiatan *saturday routine test* ?
2. Apakah dampak yang ditimbulkan dari *saturday routine test* bila tidak dilakukan secara konsisten ?
3. Bagaimana penyelesaian permasalahan agar kegiatan *saturday routine test* dapat dilakukan secara konsisten ?

D. Tujuan Penelitian

Dalam penulisan skripsi ini, tujuan yang ingin dicapai penulis adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui faktor yang membuat tidak konsistennya kegiatan *saturday routine test*.
2. Untuk mengetahui dampak yang ditimbulkan bila kegiatan *saturday routine test* tidak dilakukan secara konsisten.

3. Untuk menemukan penyelesaian permasalahan yang menyebabkan tidak konsistennya kegiatan *saturday routine test*.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Penelitian ini dibuat agar memberikan masukan pada para pihak yang membacanya guna mendapatkan manfaat seperti :

1. Manfaat Teoritis

Mengembangkan wawasan mengenai dunia kemaritiman lebih tepatnya tentang pentingnya kegiatan *saturday routine test* yang dilakukan di atas kapal.

2. Manfaat Praktis

- a. Masinis Kapal

Memberikan manfaat berupa wawasan kepada seluruh masinis untuk lebih paham tentang kegiatan *saturday routine* yang dilakukan di atas kapal, dan setiap masinis memiliki tanggung jawab tersendiri pada bagian - bagian alat keselamatan yang berada di atas kapal.

- b. Pembaca Umum

Memberikan manfaat kepada pembaca umum baik yang berasal dari universitas, akademi pelayaran maupun peminat umum lainnya tentang kegiatan *saturday routine test*. Untuk menambah pengetahuan atau pembelajaran oleh para pembaca dan menjadikan penulisan ini sebagai acuan atau tolak ukur untuk melaksanakan *Saturday routine test* dengan benar dan dapat memecahkan masalah jika terjadi Kembali peristiwa yang sama, serta meminimalisir suatu hal yang tidak diinginkan saat terjadi *emergency situation*.

c. Akademi

Dijadikan sebagai acuan ketika proses pembelajaran kepada taruna/taruni calon *cadet* agar memiliki gambaran terlebih dahulu sebelum melakukan pembelajaran secara langsung di atas kapal.

d. Penulis

Dijadikan sebagai salah satu syarat kelulusan dan guna memperoleh gelar Sarjana Sains Terapan dibidang teknika.

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini merupakan bab pengantar dari skripsi yang memuat informasi dasar tentang latar belakang masalah, ruang lingkup masalah, perumusan masalah, pembatasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan skripsi.

Bab ini memberikan gambaran umum tentang topik yang dibahas dalam skripsi dan menjelaskan bagaimana penelitian akan dilakukan. Ini juga menyediakan dasar yang diperlukan untuk memahami bagaimana penelitian ini akan menjawab permasalahan yang diidentifikasi dalam latar belakang dan perumusan masalah.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini bertujuan untuk memberikan dasar teori dan konsep yang diperlukan untuk mengkaji masalah yang diteliti dalam penelitian ini. Tinjauan pustaka dalam akan membahas mengenai teori-teori atau pemikiran-pemikiran yang relevan dengan judul penelitian. Hal ini penting dilakukan karena dapat memperkuat

analisis dan kesimpulan yang diambil dalam penelitian ini. Selain itu, tinjauan pustaka juga dapat digunakan sebagai dasar untuk mengembangkan hipotesis dan metodologi yang digunakan dalam penelitian, seperti pengertian dari kegiatan *Saturday routine test*, pembagian tugas yang terkait dengan kegiatan tersebut, badan pengawas yang mengatur dan mengawasi kegiatan tersebut, serta konsep-konsep dasar metode *Fishbone* dan kerangka pikir yang digunakan dalam penelitian ini. Tinjauan pustaka ini akan memberikan gambaran yang jelas mengenai topik yang diteliti dan memberikan dasar yang kuat untuk melakukan analisis dan interpretasi hasil penelitian. Dengan demikian, tinjauan pustaka ini akan menjadi landasan yang kuat bagi pengembangan penelitian yang akan datang dalam bidang yang sama.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini menjelaskan mengenai isi dari metode penelitian yang meliputi waktu penelitian dan lokasi atau tempat penelitian. Hal ini penting untuk diketahui karena akan mempengaruhi validitas dan reliabilitas dari hasil penelitian. Selain itu, bab ini juga akan menjelaskan mengenai jenis data yang digunakan dalam penelitian, metode pengumpulan data seperti pengamatan, wawancara, studi pustaka dan teknik analisa data yang digunakan dalam penelitian. Pemilihan metode dan teknik analisa data yang sesuai akan

membantu dalam menjawab permasalahan yang diteliti dan mencapai tujuan dari penelitian.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN MASALAH

Pada bab ini menguraikan tentang persoalan mengenai isi dari gambaran objek itu sendiri yang nantinya akan diteliti. Dalam melakukan analisa pada hasil penelitian tentang penyebab timbulnya permasalahan yang tentunya disesuaikan dengan perumusan masalah dan pembahasan dari penelitian yang akan dihasilkan dan penulis akan mendapatkan hasil dari penelitian.

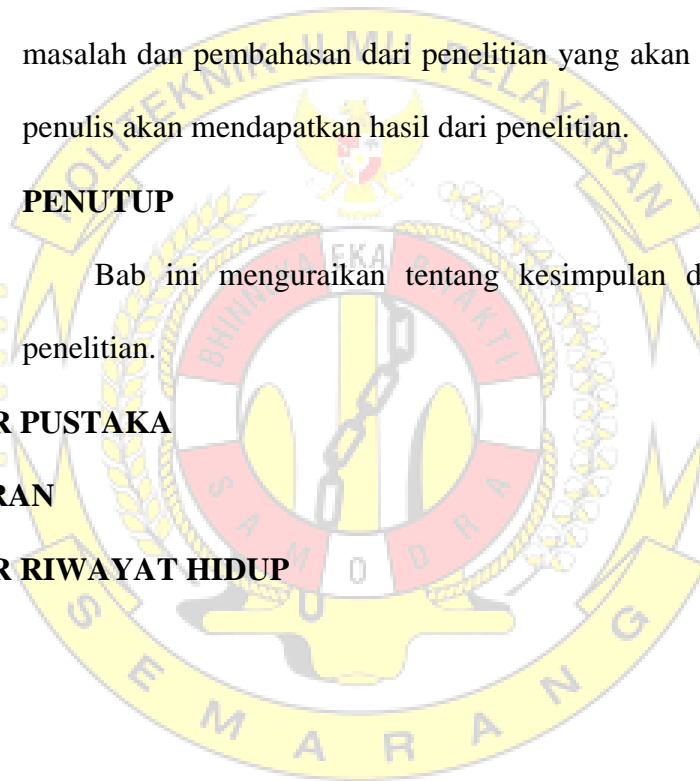
BAB V PENUTUP

Bab ini menguraikan tentang kesimpulan dan saran dari penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. *Saturday Routine*

a. Pengertian

Pengertian *Saturday routine test* menurut (Rosyidi, Santoso, & Sasongko, 2015) merupakan kegiatan yang harus dilaksanakan secara rutin bagi perusahaan. Karena spesifikasi setiap mesin yang berbeda-beda, sehingga kerusakan yang mungkin terjadi juga berbeda-beda..

Menurut Assauri (1999), *Saturday routine* diartikan sebagai suatu kegiatan pemeliharaan fasilitas serta mengadakan perbaikan, penyesuaian atau penggantian yang diperlukan agar terdapat suatu keadaan operasi produksi yang sesuai dengan yang direncanakan.

Maka penulis menyimpulkan dari rangkuman yang didapat dari beberapa ahli ialah *Saturday routine* adalah Kegiatan *saturday routine* termasuk dalam perawatan terencana (*plan maintenance sytem*), yang harus dilakukan dengan konsisten agar mendapatkan hasil yang maksimal serta tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan.

Menurut (*Marine Inside Vol.3, 2021, 2*) Pengangkutan barang melalui laut dituntut untuk sampai tujuan dengan selamat, tepat, ekonomis, dan pelayanan yang memuaskan. Untuk mencapai tujuan ini, kapal harus memenuhi persyaratan yang ditetapkan. Maintenance Plan System sangat penting untuk memastikan bahwa semua peralatan utama dan pendukung di kapal dapat berfungsi dengan baik.

Maintenance Plan System dapat digunakan untuk menjadwalkan dan melaksanakan perawatan preventif dan korektif pada peralatan di kapal, sehingga memastikan bahwa kapal dapat berlayar dengan aman dan efisien. Hal ini sangat penting untuk memastikan bahwa pelayaran dapat dilakukan dengan aman dan efisien serta meminimalkan risiko kerusakan pada peralatan yang dapat menyebabkan kerugian dan masalah keamanan. Sistem Rencana Pemeliharaan akan menyediakan jadwal dan prosedur untuk pemeriksaan rutin, pemeliharaan dan pengujian peralatan, yang akan membantu mengidentifikasi dan mencegah potensi masalah sebelum terjadi. Ini juga akan memastikan bahwa semua peralatan sesuai dengan persyaratan dan standar peraturan.

Pelaksanaan *Saturday routine test* di kapal didasarkan pada sistem terencana yang dibuat oleh pemilik atau operator kapal untuk menjaga situasi diatas kapal yang aman dan terkendali. Kegiatan tersebut ditujukan untuk mencegah situasi darurat yang mungkin timbul dari berbagai faktor di kapal. Oleh karena itu, dilakukan perawatan dan pengujian mesin yang berkaitan dengan keselamatan yang berada diatas kapal. Perawatan dilakukan secara rutin dan teratur untuk memastikan bahwa peralatan bekerja dengan baik sebagai mana mestinya. Dari pihak perusahaan pelayaran, kegiatan perawatan dan pengujian dilakukan setiap hari sabtu oleh awak kapal yang meliputi baik perwira maupun rating. Kegiatan tersebut biasanya di bawah pengawasan Chief Engineer atau bagian perawatan, dan dilakukan sesuai dengan jadwal

dan rencana perawatan kapal yang telah ditetapkan oleh pemilik atau operator kapal. Kegiatan *Saturday routine test* seringkali meliputi pemeriksaan, pembersihan, peralatan keselamatan dan sistem lainnya diatas kapal untuk memastikan bahwa alat-alat tersebut dalam keadaan baik.

b. Pembagian tugas

Sebelum melakukan kegiatan *Saturday routine test*, Perwira Mesin yang memiliki tanggung jawab pada pelaksanaan *Saturday routine* harus memahami dan mengenal berbagai tugas dan tanggung jawab yang harus dikuasai agar dapat menjalankan tugasnya sebagai Perwira Mesin di kapal dan menjaga perlengkapan keselamatan tetap terjaga. dengan baik. Ini termasuk pengetahuan tentang mesin dan sistem kapal, sistem kelistrikan, dan peralatan keselamatan. Ini juga mencakup pemahaman tentang peraturan dan standar yang relevan yang harus diikuti, serta prosedur yang tepat untuk perawatan, pengujian, dan pemecahan masalah. Untuk melakukan ini, petugas mesin harus memiliki pelatihan dan kualifikasi yang diperlukan, dan juga harus memahami rencana dan jadwal pemeliharaan kapal. Selain itu, juga harus dapat bekerja secara efektif dengan kru lainnya untuk memastikan bahwa semua aktivitas pemeliharaan dan pengujian dilakukan dengan aman dan efisien. Pembagian tugas dari tiap-tiap masinis diatas kapal, yaitu:

- 1) *Chief engineer*, tugas utama dari *chief engineer* dalam kegiatan *saturday routine* meliputi pengecekan terhadap alat-alat keselamatan seperti:
 - a) Pengecekan dan perawatan *CO2 room, bottles and system*
 - b) Pengecekan terhadap *Air and Foam Equipment*

- c) Pengecekan terhadap *Emergency/Remote Gear*
 - d) Pengecekan terhadap *Emergency steering gear*
 - e) Pengecekan terhadap katup-katup pembuangan *Overboard*
- 2) *Second engineer*, tugas utama dari *Second engineer* dalam kegiatan *saturday routine* meliputi pengecekan terhadap alat-alat keselamatan seperti:
-) Pengecekan terhadap *Emergency Generator*
 - b) Pengecekan terhadap *life Boat Engine*
 - c) Pengecekan terhadap *Boiler Safety Valve*
 - d) Pengecekan terhadap *Oil Water Separator & 15 ppm indicator*
(dilakukan Bersama *electrician*)
- 3) *Thrid engineer*, tugas utama dari *third engineer* dalam kegiatan *Saturday routine* meliputi pengecekan terhadap alat-alat keselamatan seperti:
- a) Pengecekan terhadap *Funnel Flaps*
 - b) Pengecekan terhadap *Emergency Air Compressor*
 - c) Pengecekan terhadap *Auxiliary Engine Safety*
 - d) Pengecekan terhadap *Emergency Fire Pump*
 - e) Pengecekan terhadap *Resque Boat Engine*
 - f) Pengecekan terhadap *Emergency Bilge Suction Valve*
- 4) *Electrician*, tugas utama dari *electrician* dalam kegiatan *Saturday routine* meliputi pengecekan terhadap alat-alat keselamatan seperti:
- a) Pengecekan terhadap *Fire Detecion system*
 - b) Pengecekan terhadap *General Alarm System*
 - c) Pengecekan terhadap *Emergency Batterise*
 - d) Pengecekan terhadap *Emergency Lighting*

- e) Pengecekan terhadap *Main Engine Safety Device* (biasanya bersama *chife engineer*)

Berdasarkan pembagian tugas tersebut, setiap Perwira Mesin memiliki tugas dan tanggung jawab tertentu, yaitu memastikan bahwa semua perlengkapan keselamatan di atas kapal terpelihara dengan baik dan terjaga dengan baik sesuai dengan fungsi masing-masing perlengkapan sebagaimana mestinya. Hal ini juga memungkinkan masinis untuk mendapatkan pemahaman yang lebih dalam tentang karakteristik peralatan dan cara pengoperasiannya, yang mendukung kelancaran pengoperasian kapal. Selain itu, dengan tugas dan tanggung jawab khusus kepada setiap masinis, pemeliharaan dan keselamatan kapal secara keseluruhan dapat dikelola dan dipantau secara efektif, sehingga mengurangi risiko kegagalan peralatan atau situasi darurat.

2. Perawatan dan pemeliharaan

Perawatan atau maintenance dalam bahasa Indonesia adalah aktivitas yang bertujuan untuk memastikan kondisi fisik suatu alat atau fasilitas agar tetap dapat digunakan sesuai dengan waktu yang diinginkan dan tidak mengalami masalah dikemudian hari. Ini dilakukan dengan cara melakukan inspeksi dan perbaikan secara terjadwal untuk memastikan kondisi alat atau fasilitas tetap optimal. Perawatan juga dapat meliputi pembersihan, penggantian bagian yang rusak, dan lain-lain. Menurut (Sudrajat, 2018) Pemeliharaan atau maintenance dapat didefinisikan sebagai serangkaian aktivitas yang diperlukan untuk menjaga atau mempertahankan kualitas suatu fasilitas agar dapat berfungsi dengan baik dan dalam kondisi siap pakai. Ini meliputi inspeksi, perbaikan, pembersihan, pemeliharaan

preventif, dan lain-lain yang dilakukan secara terjadwal atau sesuai dengan kebutuhan. Tujuan dari pemeliharaan adalah untuk mengidentifikasi dan mengatasi masalah sebelum menyebabkan kerusakan atau *downtime*, dan memastikan fasilitas dapat digunakan dengan aman dan efisien.

a) Tujuan perawatan dan pemeliharaan

Menurut (Sudrajat, 2018) Tujuan dari maintenance adalah untuk menjaga atau mempertahankan kualitas suatu fasilitas agar dapat berfungsi dengan baik dan dalam kondisi siap pakai. Maintenance harus dilakukan dengan efektif, efisien, dan biaya rendah. Dengan melakukan maintenance secara teratur, mesin produksi dapat digunakan sesuai dengan rencana dan dapat mengurangi risiko kerusakan atau downtime selama jangka waktu tertentu yang telah direncanakan. Ini dapat membantu meningkatkan efisiensi operasi, mengurangi biaya produksi, dan meningkatkan keselamatan kerja. Beberapa tujuan *maintenance* yang utama adalah:

1. Kemampuan produksi merupakan faktor penting dalam menentukan kesuksesan suatu perusahaan. Kemampuan produksi yang baik akan memungkinkan perusahaan untuk memenuhi kebutuhan konsumen sesuai dengan rencana produksi yang telah ditetapkan
2. Menjaga kualitas yang baik dapat meningkatkan kepercayaan konsumen terhadap perusahaan dan meningkatkan reputasi perusahaan.
3. Untuk mencapai tingkat biaya maintenance secara efektif dan efisien keseluruhannya.

4. Untuk menjamin keselamatan orang yang menggunakan sarana tersebut.

b) Jenis-jenis pemeliharaan

Menurut Ansori (2017), konsep pemeliharaan dibagi menjadi 2 kategori yaitu pemeliharaan pencegahan (*preventive maintenance*) dan pemeliharaan pemogokan (*corrective maintenance*). Berikut ini adalah pengertian dari jenis-jenis pemeliharaan:

1. *Preventive maintenance*

Preventive maintenance adalah suatu kegiatan pemeliharaan atau maintenance dan kegiatan yang sering disebut perawatan berkala atau perawatan yang dilakukan untuk mencegah kerusakan yang tidak terduga dan menemukan kondisi yang dapat menyebabkan kerusakan pada alat atau mesin. Dengan melakukan preventive maintenance, fasilitas produksi akan terjamin kelancarannya dan selalu siap digunakan, sehingga dapat membuat rencana dan jadwal pemeliharaan dan perawatan yang cermat dan rencana produksi yang lebih tepat.

2. *Corrective maintenance*

Corrective maintenance adalah perawatan yang dilakukan setelah komponen telah mengalami kerusakan atau rusak sama sekali. Tujuannya adalah untuk mengembalikan kondisi mesin ke kondisi standar melalui pekerjaan perbaikan atau penyetelan. Ini berbeda dengan preventive maintenance yang dilakukan secara

teratur sebelum kerusakan terjadi.. *Corrective maintenance* terbagi menjadi 2 (dua) macam, yaitu :

a. *Repair and Adjustment*

Repair and adjustment merupakan jenis perawatan yang dilakukan untuk menjaga mesin atau peralatan agar tetap dapat berfungsi dengan baik dan mencegah kerusakan yang lebih parah atau penanganan awal sebelum dilakukan penanganan lebih lanjut. Perawatan ini dilakukan secara berkala dan dijadwalkan untuk memastikan kondisi mesin atau peralatan selalu dalam kondisi yang optimal. *Repair and adjustment* juga dapat dilakukan sesuai dengan hasil pemeriksaan atau inspeksi yang dilakukan sebelumnya untuk mengetahui kondisi mesin atau peralatan saat ini.

b. *Brakedown Maintenance*

Breakdown maintenance adalah jenis perawatan yang dilakukan setelah mesin atau peralatan mengalami kerusakan dan tidak dapat digunakan. Kerusakan ini biasanya disebabkan oleh karena adanya kerusakan yang diabaikan terus menerus tanpa ada usaha untuk memperbaikinya. Perawatan ini dilakukan untuk memperbaiki kerusakan dan mengembalikan mesin atau peralatan ke kondisi normal secepat mungkin. *Breakdown maintenance* tidak dapat dihindari karena tidak ada sistem yang sempurna, namun perawatan preventif dan konsistensi dalam melakukan perawatan dapat mengurangi jumlah breakdowns

yang terjadi. Kerusakan tersebut semakin lama semakin parah. Umumnya kerusakan kecil tadi menjadi besar dan menyebabkan komponen lain ikut menjadi rusak. Perawatan yang demikian ini akan menyebabkan biaya perbaikan melambung tinggi. Untuk menghindari ini, lakukanlah *preventive maintenance* dengan baik dan segera lakukan perbaikan jika muncul gejala kerusakan, agar kerusakan yang lebih besar dapat dihindari.

c. Proses perawatan dan pemeliharaan

Untuk melakukan *maintenance* tidak dapat dilakukan secara sembarang dikarenakan akan menyebabkan kejadian yang fatal, sebab ada berbagai alur atau proses *maintenance* agar alat atau mesin tetap berjalan dengan baik, proses atau alur tersebut adalah:

1. Identifikasi masalah

Identifikasi masalah apa yang dialami pada alat atau mesin. Agar tidak mengakibatkan kesalahan mengidentifikasi kerusakan, agar tidak terjadi kekeliruan pada saat pelaksanaan perawatan alat atau mesin tersebut.

2. Pemeriksaan alat

Pada saat telah menemukan masalahnya, periksa kembali alat atau mesin yang rusak tersebut. Bila terjadi kerusakan kecil, maka harus memahami cara memperbaiki alat atau mesin tersebut. Dan apabila kerusakan tidak dapat ditangani maka harus mengganti suku cadang yang tidak dapat

diperbaiki agar tidak terjadi kerusakan yang sama dan terbuangnya mempersingkat waktu pengerjaan.

3. Perbaikan

harus memahami bagaimana cara memperbaiki alat atau mesin tersebut. Agar alat atau mesin tersebut tidak mengakibatkan kerusakan pada komponen lain.

4. Suku cadang

Memastikan suku cadang tersedia sebelum pelaksanaan *maintenance* agar tidak terjadi keterlambatan waktu saat pelaksanaan *maintenance* tersebut, dan juga dapat mempersingkat waktu pengerjaan.

5. Menentukan atau merencanakan penyelesaian

Menentukan waktu secara pasti kapan *maintenance* akan selesai. Sebab, alat atau mesin tersebut akan digunakan kembali untuk bekerja, apabila pengerjaan belum selesai dalam jangka waktu yang sudah direncanakan agar tidak menghambat pengerjaan atau kegiatan yang lainnya.

6. Pendataan

setelah *maintenance* selesai data semua suku cadang yang telah digunakan, alat dan kapan pengerjaan harus dilakukan *maintenance* secara berkala. Agar pada saat melakukan pemeliharaan tidak mengganggu pada waktu yang akan datang, tidak mengawali proses yang telah dilakukan tersebut.

3. Badan pengawasan

IMO (*International Maritime Organization*) adalah badan khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa yang bertanggung jawab untuk menetapkan standar internasional untuk keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan dalam industri pelayaran internasional. Tujuannya adalah untuk menjamin bahwa standar yang ditetapkan dapat diadopsi dan diimplementasikan secara universal dan efektif, serta adil untuk semua pihak yang terlibat dalam kegiatan dunia maritim. IMO juga bertanggung jawab untuk mengkoordinasikan dan mengatur berbagai aspek kemaritiman, termasuk konvensi-konvensi dan peraturan-peraturan yang berlaku di dunia maritim.

1. *The International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention* (ISM Code) adalah sebuah kode internasional yang ditetapkan oleh IMO untuk mengatur cara mengoperasikan kapal dengan aman dan melindungi lingkungan laut. Konvensi ini diterapkan pada semua jenis kapal yang dioperasikan di laut, termasuk kapal-kapal yang dioperasikan oleh negara-negara anggota IMO. Kode ini terdiri dari beberapa chapter, di mana chapter XI-1 berisi tentang ISM code.
2. Beberapa badan pengawasan internasional dan nasional bertugas untuk melakukan pemeriksaan terhadap seluruh sistem yang berada di atas kapal, untuk memastikan bahwa kapal tersebut memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh ISM Code. Badan-badan ini juga bertanggung jawab untuk memberikan sertifikat keamanan dan keselamatan kapal, yang dibutuhkan untuk melakukan perdagangan internasional. diantaranya adalah :

a) PSC (*Port State Control*)

Port State Control (PSC) adalah badan pengawasan negara Pelabuhan yang dilakuan oleh pemerintah negara Pelabuhan untuk menegakkan ketentuan-ketentuan konvensi yang berlaku di bidang keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut. Yang menjadi bagian pemeriksaan oleh *port state control* (PSC) adalah kondisi kapal, peralatan-peralatan dikapal, pengawakan dan pengoprasian kapal, apakah memenuhi peraturan/konvensi internasional atau tidak.

b) Biro Klasifikasi

Biro Klasifikasi adalah sebuah badan hukum dalam bidang jasa yang berusaha dalam pelaksanaan kapal-kapal yang sedang dibangun, sudah dibangun atau telah beroperasi dalam hal yang berkaitan dengan konstruksi daban kapal, mesin kapal termasuk pesawat bantu (*auxiliary engine*), BKI juga secara resmi ditunjuk oleh pemerintah Indonesia untuk melakukan klasifikasi terhadap kapal-kapal berbendera Indonesia atau pun kapal-kapal asing yang beroperasi diwilayah NKRI, serta melakukan survei priodik untuk kapal yang telah beroperasi guna mengevaluasi status laik kapal tersebut.

1. Pengetesan peralatan maupun perlengkapan kapal yang ada sangkut pautnya dengan kelas kapal, baik lambung maupun mesin.
2. Pengadaan *survey-survey* pada waktu tertentu atau pada waktu yang diminta seperti *survey* tahunan, *survey* kerusakan.
3. Pemberian sertifikat-sertifikat kelas yang sangat berguna untuk kepentingan *charter* kapal, jual beli asuransi kapal

B. Kerangka Penelitian

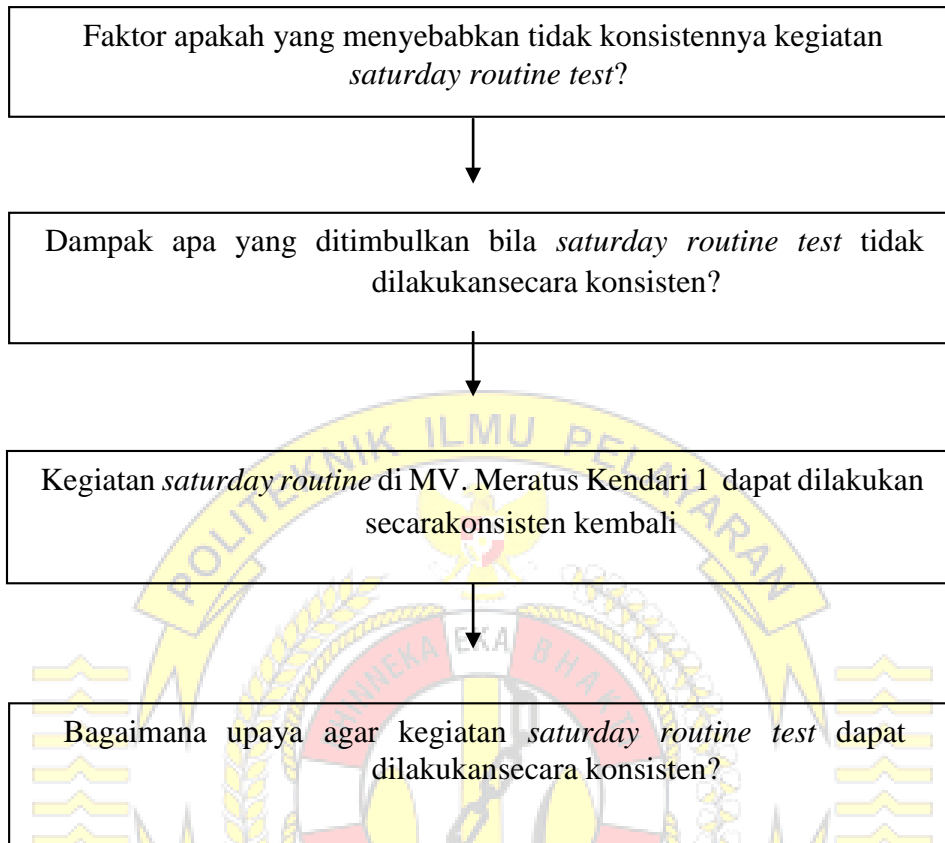


Table 2.1 Kerangka penelitian Sumber :Dokumen Pribadi, 2021

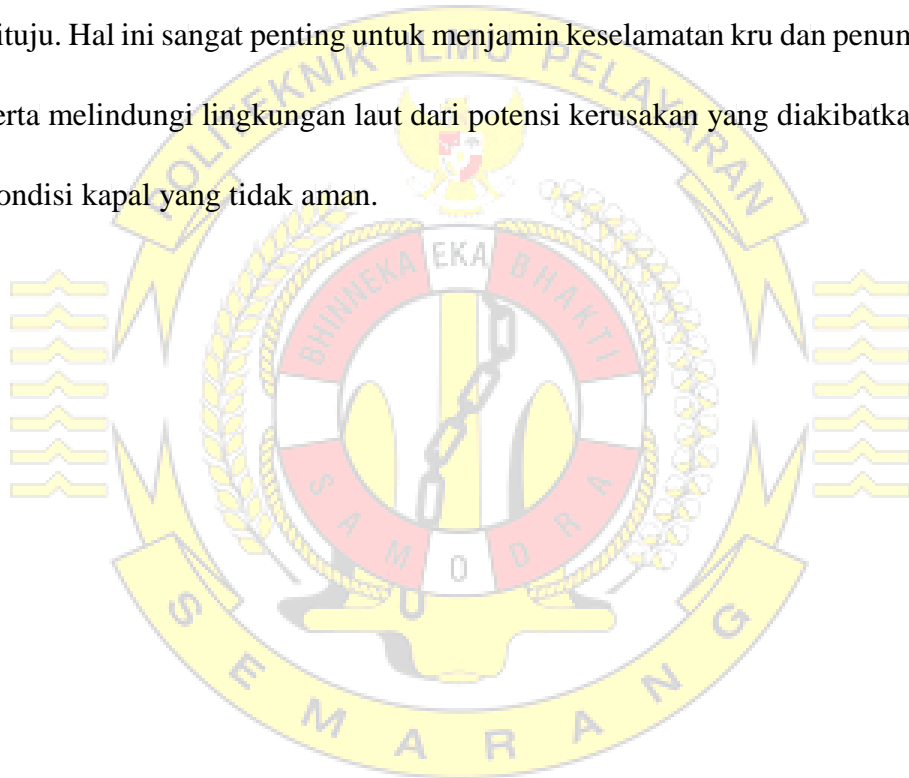
Berdasarkan kerangka pikir yang dikemukakan, topik yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah tidak konsistennya kegiatan Saturday routine test di MV. Meratus Kendari 1. Kegiatan Saturday routine test adalah kegiatan rutin yang dilakukan setiap hari Sabtu untuk memeriksa kondisi kapal dan memastikan bahwa semua peralatan dan mesin bekerja dengan baik. Namun, dalam kasus MV. Meratus Kendari 1, kegiatan ini tidak terjadwal tidak dilakukan secara konsisten da. Hal ini menyebabkan kondisi kapal yang tidak aman dan risiko kerusakan mesin atau peralatan yang lebih tinggi.

Berdasarkan kerangka pikir yang dikemukakan, topik yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah tidak konsistennya kegiatan Saturday routine test di MV. Meratus Kendari 1. Kegiatan Saturday routine test adalah kegiatan rutin yang dilakukan setiap hari Sabtu untuk memeriksa kondisi kapal dan memastikan bahwa semua peralatan dan mesin bekerja dengan baik. Namun, dalam kasus MV. Meratus Kendari 1, kegiatan ini tidak dilakukan secara konsisten. Hal ini menyebabkan kondisi kapal yang tidak aman dan risiko kerusakan mesin atau peralatan yang lebih tinggi. Penelitian ini bertujuan untuk mengeksplorasi penyebab tidak konsistennya kegiatan Saturday routine test di MV. Meratus Kendari 1, serta untuk menemukan solusi yang dapat mengatasi masalah ini. Dalam penelitian ini, akan digunakan metode kualitatif untuk mengumpulkan data melalui wawancara dan observasi. Analisis data akan dilakukan dengan menggunakan metode *Fishbone* dan kerangka pikir yang dikemukakan dalam tinjauan pustaka. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang jelas mengenai masalah tidak konsistennya kegiatan *Saturday routine test* di MV. Meratus Kendari 1, serta memberikan solusi yang dapat diterapkan untuk mengatasi masalah tersebut. Yang akan menghasilkan faktor-faktor penyebab dari kejadian tersebut.

Dampak dari tidak konsistennya kegiatan Saturday routine test di MV. Meratus Kendari 1 mungkin dapat menyebabkan kondisi kapal yang tidak aman dan risiko kerusakan mesin atau peralatan yang lebih tinggi. Karena itu, perlu dilakukan upaya atau usaha untuk menanggulangi masalah tersebut. Beberapa contoh upaya yang dapat dilakukan adalah dengan meningkatkan komunikasi

antara crew dan manajemen kapal, menyediakan pelatihan yang cukup untuk crew, dan menetapkan prosedur yang jelas dan mudah diikuti untuk *Saturday routine test*.

Setelah upaya penanganan masalah dilakukan, diharapkan kegiatan Saturday routine test dapat dilakukan secara konsisten kembali dan kondisi kapal dapat kembali aman dalam melakukan pelayaran menuju pelabuhan yang dituju. Hal ini sangat penting untuk menjamin keselamatan kru dan penumpang, serta melindungi lingkungan laut dari potensi kerusakan yang diakibatkan oleh kondisi kapal yang tidak aman.



BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan pada bab sebelumnya, peneliti menyimpulkan sebagai berikut :

1. Faktor yang membuat tidak konsistennya kegiatan *saturday routine test* adalah :
 - a. Diakibatkan terjadi cuaca buruk ketika berada di atas kapal.
 - b. Penyebab yang diakibatkan segala jenis kegiatan yang dilakukan secara berlebihan..
 - c. Penyebab yang diakibatkan terjadinya pelaksanaan *bunkering* dan *ship store* pada saat bersamaan dengan kegiatan *Saturday routine*
 - d. Penyebab yang diakibatkan kegiatan diatas kapal yang tidak terjadwal.
2. Dampak yang akan ditimbulkan jika kegiatan *saturday routine test* tidak dilakukan secara konsisten yaitu :
 - a. Dampak yang ditimbulkan pada Saat cuaca di laut sedang tidak baik-baik saja, maka para masinis dan *crew* tidakdiperbolehkan untuk bekerja di bagian *deck* kapal karena akan membahayakan keselamatan mereka.
 - b. Dampak yang ditimbulkan pada lamanya waktu perawatan oleh masinis pada mesin yang ada diatas kapal dapat menyita waktu dengan menyibukan pada kegiatan tersebut dan kegiatan lainnya terbengkalai.

- c. Dampak yang ditimbulkan oleh Proses yang harus menyita tenaga dan waktu seluruh *crew* menyebabkan kegiatan yang lain tertunda.
 - d. Dampak yang ditimbulkan dikarenakan Keterlambatan *spare part* yang mengakibatkan kegiatan yang terjadwal menjadi tidak terjadwal.
3. Penyelesaian permasalahan yang dilakukan untuk mengatasi tidak konsistennya kegiatan *saturday routine* adalah :
- a. Mengatasi permasalahan dengan melakukan kegiatan *saturday routine* di hari lain guna mengganti waktu yang telah ditentukan supaya kegiatan tersebut tetap dapat dilaksanakan.
 - b. Mengatasi permasalahan dengan melakukan pengaturan ulang pada jadwal-jadwal perawatan dan perbaikan untuk keseluruhan permesinan di atas kapal agar segala bentuk kegiatan dapat terkoordinasi dan terlaksana dengan baik.
 - c. Mengatasi permasalahan dengan melakukan kegiatan *Saturday routine test* apabila pelaksanaan *bunkering* atau *ship store* telah selesai, apabila tidak memungkinkan dapat mengganti hari selanjutnya untuk tetap melaksanakan kegiatan *Saturday routine test* tersebut.
 - d. Mengatasi permasalahan dengan melakukan pengaturan ulang dan membagi tugas untuk menyempatkan pelaksanaan *Saturday routine*.

B. Keterbatasan Penelitian

Penelitian yang dilaksanakan oleh penulis dengan metode kualitatif dan menggunakan data primer yang dilakukan secara langsung oleh peneliti tanpa

melalui perantara orang lain. Keterbatasan pada penelitian ini meliputi subyektifitas yang ada pada peneliti. Untuk mengurangi bias maka dilakukan proses triangulasi, yaitu triangulasi sumber dan teknik. Triangulasi sumber yaitu menggali kebenaran informasi tertentu dengan menggunakan berbagai sumber data seperti dokumen, arsip, hasil wawancara, hasil observasi atau juga dengan mewawancarai lebih dari satu subjek yang dianggap memiliki sudut pandang yang berbeda, sedangkan triangulasi teknik dilakukan dengan cara *cross check* data dengan fakta dari informan yang berbeda dan dari hasil penelitian lainnya.

C. Saran

1. Agar para masinis dapat melaksanakan kegiatan *saturday routine test* setelah cuaca buruk selesai atau mengganti hari pada hari berikutnya. dapat bekerja dengan baik sebagai mana mestinya.
2. Penulis menyarankan untuk para masinis agar melaporkan seluruh kegiatan *saturday routine test* yang telah dilakukan ataupun yang belum dilakukan terhadap *chief engginer*.

DAFTAR PUSTAKA

- Alvaro, Robert, 2021, *Marine Inside Vol.3*, McGraw-Hill,Hamburg
- Sugiyono, 2017, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*,
ALFABETA,Bandung
- ristiansen, Svein, 2005, *Maritime Transportation Safety Management
and RiskAnalysis*, National Research Council, New York
- Sudrajat, 2018, Preventive Maintenance dan Reability Centered Maintenance
(RCM). Yogyakarta.
- Sudrajat, 2018, Perawatan Dan Perbaikan Mesin, in Universitas Negeri
Yogyakarta.
- Ansori, 2017, Teknik Manajemen Pemeliharaan. Jakarta : Erlangga
- YuliantyJufri, 2020, Metodologi Penelitian Kualitatif. Bandun,: Pustaka
Setia.
- Engine Log Book Maintenance of Safety Equipment

LAMPIRAN 1

Crew list

Name Of Vessel / Nama Kapal : MV. Meratus Kendari 1
 Gross Tonnage / GT Kapal : 5737 T
 Agent In Port / Keagenan : PT. Meratus Line
 Owner's / Pemilik : PT. Meratus Line
 Date Of Arrival / Tanggal tiba : OCTOBER 2021
 Date Of Departure / Tanggal berangkat : OCTOBER 2021

IMMIGRATION REGULATIONS CREW LIST

Last Port / Pelabuhan Sebelumnya :
 Next Port / Pelabuhan Selanjutnya :
 SURABAYA
 SURABAYA

No	Name / Nama Awak	Sex / Jenis Kelamin	Date of Birth / Tanggal Lahir	Nationality / Keagenan	Travel Document No / No Baku Pindah	Doc Of Travel Exp / Y / Berkas Baku Pindah	Port of Issue / Tempat	Position / Jabatan	Signature Code / Kode Pindah	No. Reg.	Date of Sign On	Certificate / Sertifikat Imbas Pindah	Certificate No / No. Sertifikat Imbas Pindah
1	Capt. A. Santoso	M	28 03 1980	Indonesia	E 087843	10-Jun-2023		Master	620012130	622/PRL SBAN/2021	11.02.2021	ANT - I	620012128/N/10116
2	Ugi Subehan	M	07 06 1978	Indonesia	E 028843	10-Jun-2023		Chief Off	6200105078	488/PRL SBAN/2021	23.07.2021	ANT - II	6200105078/2021
3	Arduha Eka Prana	M	22 11 1988	Indonesia	F 132844	16-Jul-2023		2nd Off	6200204717	7/PRL SBAN/2021	14.09.2021	ANT - II	620102417/N/09517
4	Moh Nurul Mulhaqqin	M	24 12 1993	Indonesia	Q 031814	1-Nov-2022		CH Eng	6200018916	097/PRL SBAN/2021	29.08.2021	ANT - II	6202018916/N/0517
5	Heri Kuswanto	M	28 04 1974	Indonesia	E 159702	1-Nov-2022		3rd Eng	620001510	977/PRL SBAN/2021	28.10.2021	ANT - I	620001510/101020
6	Harvi Sugianto	M	10 10 1970	Indonesia	F 607202	7-Nov-2022		3rd Eng	620001510	685/PRL SBAN/2021	28.10.2021	ANT - I	620001510/101020
7	Aryand Ulin Naha	M	03 03 1994	Indonesia	F 340717	23-Jun-2023		4th Eng	620001252	215/PRL SBAN/2021	11.09.2021	ANT - II	620001252/102021
8	Lingga Widjanto	M	22 09 1994	Indonesia	F 022502	7-Nov-2022		Asst Electr	620101905	287/PRL SBAN/2021	02.10.2020	RA5D	620101905/102021
9	Suryadi	M	21 03 1993	Indonesia	D 048302	14-Jun-2022		Asst Electr	620101910	135/PRL SBAN/2021	13.02.2020	RA5D	620101910/102021
10	Mullid	M	06 10 1994	Indonesia	G 025311	14-Jun-2022		Asst Electr	620101910	111/PRL SBAN/2021	06.07.2021	RA5D	620101910/102021
11	Abdul Zahir Shihab	M	02 07 1993	Indonesia	F 027802	6-Feb-2023		Asst Electr	6200105103	288/PRL SBAN/2021	30.05.2021	RA5D	6200105103/05016
12	Jamri	M	26 10 1970	Indonesia	E 124733	7-Nov-2022		Chief	6201019056	443/PRL SBAN/2021	27.07.2020	RA5E	6201019056/05016
13	Sahlan Laka	M	27 10 1992	Indonesia	D 051802	5-Dec-2021		Chief	6200159261	280/PRL SBAN/2021	19.05.2021	RA5E	6200159261/05016
14	Abdul Fathur Rozaq	M	14 01 1924	Indonesia	G 006108	17-Jun-2023		Cook	620015582	288/PRL SBAN/2021	28.06.2020	BST	620015582/05016
15	Selen	M	01 03 1992	Indonesia	G 045137	22-Jul-2024		Cook	6212011816	-	27.07.2021	BST	6200158620/05016
16	Pradipta Kemasayah	M	01 03 1992	Indonesia	G 045137	22-Jul-2024		Deck Cadet	6212011816	-	14.10.2021	BST	6200158620/05016
17	Muhammad Amir Darmak	M	05 02 1998	Indonesia	G 011681	6-Jul-2023		Engine Cadet	6211927533	-	12.12.2020	BST	6211927533/05016

Catatan : Jumlah awak kapal 19 orang termasuk Nakhoda.

Admankendari
 Harbour Master



LAMPIRAN 2

Ship Particular

MERATUS ASSET DIVISION	SHIP PARTICULARS INTERNAL	No Form : AST-SPI-4.2-01-56
	MV.MERATUS KENDARI 1	Revisi : 0 Tgl Revisi : 05/01/2015 Halaman : 1

Ex. : DAGMAR.MSC Camargue.Ville de Mijo
Owner : Mandiri Abadi Sentosa
Operator : PT Meratus Line
Registry : Surabaya
IMO : 9064695
Call Sign : P N W H
Class : BKI
Flag : Indonesia
Official No : 2011 Ka.No 4439/ L
Class Notation : Klasifikasi Indonesia (K.I)

Built (years / shipyard / hull.no) : 1993.MA WEI SHIPYARD, China Hull NR: VMV 427-1



PRINCIPAL DIMENSIONS							
LOA	: 120.16 m	LBP	: 110.82 m	B (mld)	: 19.60 m	Draft (S)	: 6.16 m
H (mld)	: 8.00 m	Ballast Draft	: 3195.0 m	Air Draft	: 31.60 m	Light Draft	: 2.10 m

TONNAGE			
GT	: 5737 MT	NT	: 2962 MT
Displacement (S/T)			: 10946 MT/
Light Ship			: 2859 MT

DEADWEIGHT & CAPACITIES							
Deadweight (S)	: 7416 MT		Deadweight (T)	: 5539 MT		TPC (S/T)	: 18.38 MT
Container Capacity	1 st tier	2 nd tier	3 rd tier	4 th tier	5 th tier	6 th tier	Total
Deck	20'	90	94	94	84		362 Teus
	40'	44	44	44	36		168 Feus
Hold	20'	64	70	70			204 Teus
	40'	30	30				60 Feus
Ship After	20'						
	40'						
Total	20'						
	40'						
Reefer Container	23						23 Teus
Homogeneous at 14 Ton			390				Teus

DECK & HATCHES				
Hatch Cover :				
Permissible Load	Tank Top	Tween Deck	Main Deck	Hatch Cover
General				
Container 20' / Stack	60	Nil	Nil	40

Dibuat :		
Asset Evaluator	Asset Coordinator	
Status Dok	No. Kontrol	

No. Form : AST-FRM-4.2-01-06
 Revisi : 0
 Tgl Revisi : 15/09 2014

Dokumen ini tidak dapat diperbanyak tanpa izin tertulis dari PT Meratus Kendari 1

LAMPIRAN 3

Ship Particular

MERATUS ASSET DIVISION		SHIP PARTICULARS INTERNAL MV.MERATUS KENDARI 1		No Form : AST-SPI-4.2-01-56 Revisi : 0 Tgl Revisi : 05/01/2015 Halaman :
Life Raft 3 (S)	6 Person	Life Raft 4 (S)	-	
Life Buoy	10 Pcs	Life Jacket	27 Pcs	
CO2 Fixed System	117 Pcs	Emergency Fire Pump	3 Pcs	
Man Over Board	2 Pcs Exp. 09-2020	Fireman Outfit	3 Pcs	
Line Throwing App.	4 Pcs Exp. 08-2020	Parachute Signal	10 Pcs Exp. Jan 2021	
EEBD	8 Pcs Next. 10-09-2019	CO2 Portable	8 Pcs	
Chemical Fire Fighting	-	Fire detection system	67 Pcs Heat and Smoke Detector	
Immersion Suits	22 Pcs	Orange Smoke Signal	4 Pcs EXP. 01- 2021	
Red Hand Flare	12 Pcs			

ENGINE					
Engine	Main Engine	A/E STB	A/E Center	A/E Port	A/E Emergency
Maker	MAK	MAN	NA	MAN	MAN
Type	9M 453 C	D 2540 MLE	NA	D 2840 LE	D2866 LE
No/Year	27129/1991	453514864101H/1991	NA	9112804-S 10355 A/1991	39066130614101 / 1991
Power/rpm	3300 KW/600	302 KW/1500	NA	302 KW/1500	219 KW/1500
Bore/stroke	320 MM/420 MM	128/142 MM	NA	128/142 MM	128/155 MM
Generator	AVK/DKBN 80/580	STAMFORD/MHC 534 D 23	NA	STAMFORD/MHC 534 D 23	STAMFORD/MHC 434 D 23
KVA/RPM	550/1500	377.5/1500	NA	377.5/1500	210/1500
Volt/Hz/Amp	400V / 50 / 794	400V / 50 / 545	NA	400V / 50 / 545	400V / 50 / 303
T/Charge	Merk/type	No seri	Specification		
M/E	NAPIER/NA 355				
A/E STB	KKK GERMANY	7209 / K.28			
A/E CTR	NA				
A/E PS	KKK GERMANY	7209 / K.28			

MACHINERIES			
No.	Machineries	Merk / Type	Specification
1	Injector Nozzle M/E	MAK / D4 / 2 Lpa 087	10 Hole
2	Reduction Gearbox	LOHMANN 2 STOLTERFOHT GCS 665	1257 / 1991 3300 KW, 600 1/min
3	Cooler Reduction Gearbox	OGLTECHNIK / FKS 531	Press: SHELL SIDE 10 BAR , 7 BAR , TEMP : 80°C ,CONTENT: 38 LTR , 14 LTR
4	Coupling M/E	VULKAN HERNE GERMAN Y RATO 3337, SERIES 2100	
5	Coupling A/E		
6	Lub Oil Filter M/E	BOLL KIRCH FILTER BALI GERMANY NO. 23254100 6.61.07 GR.10	PRESS : 10 BAR, TEMP : 80°C
7	Lub Oil Cooler	GE AHBORN GMBH & CO. PLATE STAINLESS 316 HEAT EXCHANGER VT40, LOA C 120 IS M	PRESS : 216 BAR, TEMP : 70° C, 50°
8	A/E Cooler	BOWMAN / 3071	
9	Nozzle Cooling water module		
10	Propeller	HUB SIZE : 86 KS / 4, DIA : 3500	NO. 4 BLADES
11	Propeller shaft seal	CEDERVALL SONER AB GOTEB TYPE : KR-702N / 200 KSM	ORG SWEDEN

Dibuat :		Disahkan :	
Asset Evaluator		Asset Coordinator	
Status Dok.		No. Kontrol	

No Form : AST-FRM-4.2-01-06
Revisi : 0
Tgl : 15/01/2014

Dokumen ini tidak dapat diperbanyak tanpa izin tertulis dari ASSET DIVISION

LAMPIRAN 4

Pengecekan EMG Generator

Untuk mencegah terjadinya kegagalan kerja emergency generator dengan melakukan perawatan rutin yang harus dilakukan di atas MV. Meratus Kendari 1. Perawatan rutin yang dilakukan adalah dengan menjalankan emergency generator. Di atas MV. Meratus Kendari 1 kegiatan perawatan emergency generator seperti melakukan running test setiap satu minggu sekali, dan tidak lupa mengecek sistem pendingin, sistem bahan bakar, sistem pelumasan dan bateray



LAMPIRAN 5

Pengecekan EMG *Fire pump*

Dibawah ini adalah kegiatan pengecekan terhadap EMG *fire pump* pengecekan ini dilakukan agar EMG *fire pump* berjalan dengan semestinya, yang dilakukan, ialah melakukan running test, pengecekan terhadap kopling, dan pengecekan terhadap presser gauge.



LAMPIRAN 6

Pengecekan *Quick closing valve*

Di bawah ini adalah pengecekan *Quick closing valve*, pengecekan *Quick closing valve* dimulai dari melihat secara fisik dan pemberian pelumasan, pengtesan biasanya dilakukan minimal 3 sampai 6 bulan sekali.



LAMPIRAN 7

Gambar Dinamo charger

Di bawah ini adalah dokumentasi dari Dinamo charger yang berudara pada *life boat* yang penulis dapatkan pada saat penulis melakukan penelitian di MV. Meratus Kendari 1.



LAMPIRAN 8

Gambar dinamo stater

Di bawah ini adalah dokumentasi dari dinamo stater *life boat* yang tidak dapat diperbaiki di atas kapal dan diharuskan dibawa ke darat untuk mendapatkan perbaikan



LAMPIRAN 9

Dokumentasi perilisan *life boat*

Di bawah ini adalah dokumentasi pelirisan *life boat* yang penulis dapat kan pada saat melakukan drill dan bertepatan dengan kegiatan *Saturday routine test*



LAMPRIAN 10

Lampiran wawancara

Wawancara *Chiefengineer*

Peneliti : Menurut *Chief* , apa yang menyebabkan pelaksanaan *Saturday routine test* tidak terlaksana sesuai jadwal ?

Chief engineer : Selama saya berada di atas kapal ada beberapa faktor yang Menyebabkan pelaksanaan *Saturday routine test* tidak Terlaksana sesuai jadwal

Peneliti : Apa faktor yang menyebabkan *Saturday routine test* itu terlaksana tidak sesuai jadwal *Chief* ?

Chief engineer : Yang pernah saya temui dikapal yaitu, pada saat terjadi cuaca yang kurang baik yang dapat menyebabkan kecelakaan kerja pada saat bekerja diluar atau di *deck*, dikarenakan ada beberapa alat-alat keselamatan yang berada di area *deck* maka pelaksanaannya harus mengikuti cuaca yang ada, jika cuaca tidak mendukung harus dilakukan penundaan pada kegiatan tersebut

peneliti : Selain faktor cuaca, apa kah ada faktor lain *Chief*?

Chief engineer : Ada, selain faktor yang sudah saya sebutkan tadi ada faktor
1 : lain, Seperti kegiatan perbaikan yang membutuhkan waktu

LAMPRIAN 11

Lampiran wawancara

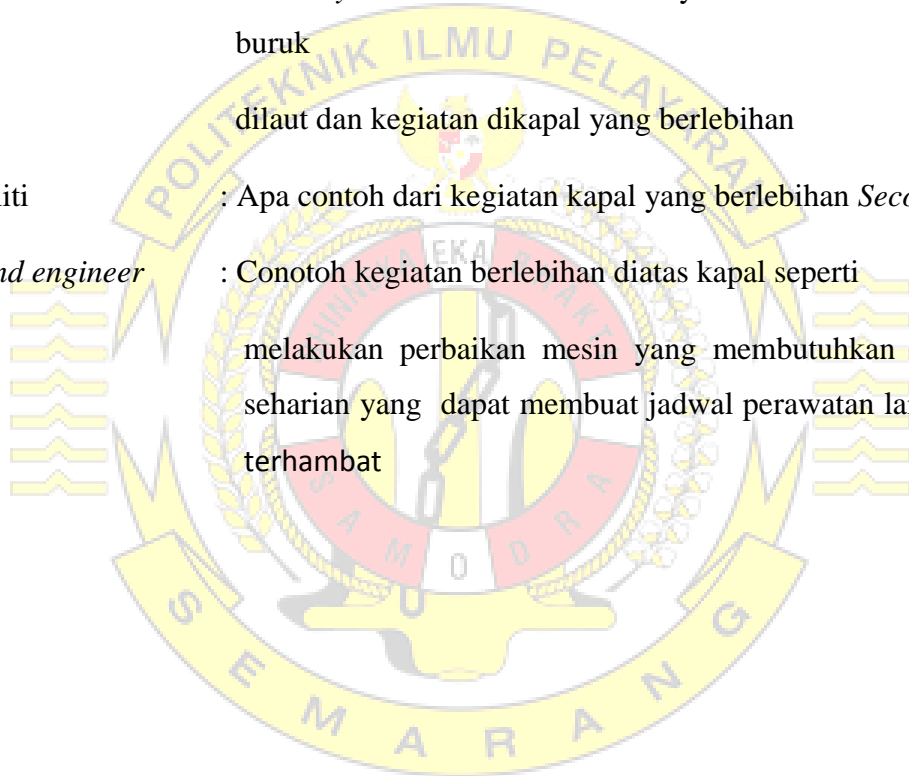
Wawancara *Second engineer*

Peneliti : Menurut *Second*, apa yang menyebabkan pelaksanaan *Saturday routine test* tidak terlaksana sesuai jadwal ?

Second engineer : Menurut saya ada beberapa hal yang membuat pelaksanaan *Saturday routine test* terhambat yaitu dikarenakan cuaca buruk dilaut dan kegiatan dikapal yang berlebihan

Peneliti : Apa contoh dari kegiatan kapal yang berlebihan *Second*?

Second engineer : Conotoh kegiatan berlebihan diatas kapal seperti melakukan perbaikan mesin yang membutuhkan waktu seharian yang dapat membuat jadwal perawatan lain jadi terhambat



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Muhammad Alwi Damanik
2. Tempat, Tanggal lahir : Medan, 5 Februari 1998
3. Alamat : JL Pancing 1 No 10a Lingk
IV Kel Besar Kec Medan
labuhan, Kota Medan



4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
 - a. Ayah : Amran Damanik
 - b. Ibu : Latifah Hanum

6. Riwayat Pendidikan

- a. SDS Al-Washliyah 29 Medan (2004 – 2010)
- b. SMPN 45 Medan (2010 – 2013)
- c. SMKN 2 Medan (2013 – 2016)
- d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2018 – 2023)

7. Pengalaman Praktek Laut

- a. Nama Kapal : MV. Meratus Kendari 1
- b. Jenis Kapal : Container
- c. Perusahaan : PT. Meratus Line
- d. Alamat : Jl. Aloon-Aloon Priok No.27, Perak Bar., Kec.
Krembangan, Kota SBY, Jawa Timur 60177