



**PENTINGNYA PERAWATAN *LIFEBOAT* DI MT SEI
PAKNING GUNA MENUNJANG KESELAMATAN *CREW***

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

AGUNG PRASETYO

561911137153 N

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2023**



**PENTINGNYA PERAWATAN *LIFEBOAT* DI MT SEI
PAKNING GUNA MENUNJANG KESELAMATAN *CREW***

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

AGUNG PRASETYO

561911137153 N

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2023**

HALAMAN PERSETUJUAN

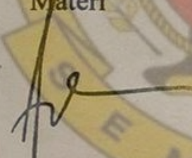
**PENTINGNYA PERAWATAN *LIFEBOAT* MT. SEI PAKNING GUNA
MENUNJANG KESELAMATAN *CREW*
DISUSUN OLEH : AGUNG PRASETYO**

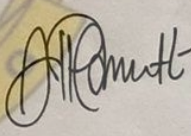
NIT. 561911137153 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,

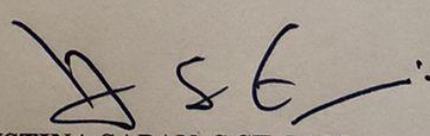
Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodelogi dan Penulisan


Capt. AKHMAD NDORI, S.ST
M.M., M.Mar
Penata Tk I (III/d)
NIP. 19770410 201012 1 002


PRITHA KURNIASIH, M.Sc
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831220 201012 2 003

Mengetahui
Ketua Program Studi Nautika


YUSTINA SAPAN, S.ST, M.M
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul **“PENTINGNYA PERAWATAN *LIFEBOAT GUNA*
MENUNJANG KESELAMATAN CREW” karya,**

Nama : Agung Prasetyo

NIT : 561911137153 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik
Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal2023

Semarang,2023

PENGUJI

Penguji I : **YUSTINA SAPAN, S.ST., M.M.**
Penata Tk. I (III/d)
19771129 200502 2 001

Penguji II : **CAPT. AKHMAD NDORI, S.Si.T., M.M., M.Mar.**
Penata Tk. I (III/d)
19721228 199803 1 001

Penguji III : **FATIMAH, S. Pd., M.Pd.**
Penata (III/c)
19850518 201012 2 005

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. TRI CAHYADI, M.H., M.Mar.
Pembina Tk.I (IV/b)
19730704 199803 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Agung Prasetyo

N I T : 561911137153 N

Program studi : Nautika

Skripsi dengan judul “**PENTINGNYA PERAWATAN *LIFEBOAT* DI MT SEI PAKNING GUNA MENUNJANG KESELAMATAN *CREW*”**

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat dan 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,



AGUNG PRASETYO
NIT. 561911137153 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

Moto :

1. Cukuplah Allah menjadi penolong kami dan Allah adalah sebaik-baik penolong. (Q.S Ali Imran:173)
2. Karena sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan. (Q.S Al-Insyirah:5-6)

Persembahan :

1. Kepada kedua orang tua tercinta, Bapak Suhardi dan Ibu Rini Dwi Oktaviani yang senantiasa memberikan dukungan dan doa.
2. Dr.Capt. Akhmad Ndori, S.ST.,M.M., M.Mar. selaku dosen pembimbing I.
3. Pritha Kurniasih, M.Sc. selaku dosen pembimbing II.
4. Seluruh dosen pengajar dan Civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
5. Keluarga besar MT Sei Pakning yang selalu memberikan bimbingan dan pengalaman berharga.
6. Diri sendiri yang sudah berjuang dan pantang menyerah hingga detik ini.

PRAKATA

Alhamdulillah, puji dan syukur peneliti panjatkan kepada Allah SWT atas segala limpahan nikmat, karunia dan rahmat-Nya, sehingga peneliti diberi kemudahan dalam menyelesaikan penelitian yang berjudul **“PENTINGNYA PERAWATAN *LIFEBOAT* DI MT SEI PAKNING GUNA MENUNJANG KESELAMATAN *CREW*”**.

Penulisan skripsi ini disusun bertujuan untuk memenuhi persyaratan pendidikan sebagai tugas akhir (semester VIII) dalam memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) pada program pendidikan Diploma IV program studi Nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

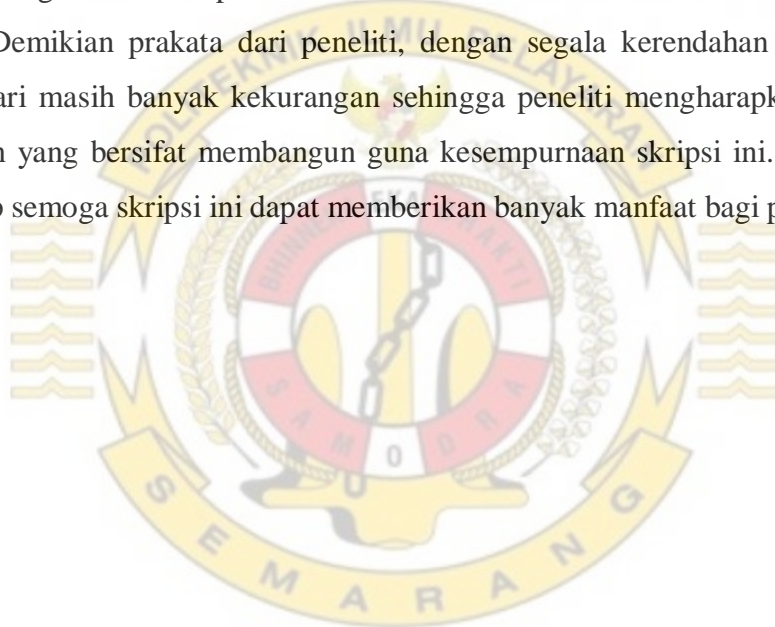
Dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini, peneliti mendapat banyak dukungan, bimbingan, dan bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dengan penuh rasa hormat peneliti menyampaikan banyak ucapan terima kasih kepada :

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi M.H., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Yustina Sapan, S.Si.T,M.M selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Dr.Capt. Akhmad Ndori, S.ST.,M,M., M.Mar. selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab memberikan dukungan, bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi.
4. Ibu Pritha Kurniasih, M. Sc. selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan yang dengan sabar dan tanggung jawab memberikan dukungan, bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi.
5. Seluruh Jajaran Dosen, dan Staf Pengajar Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan ilmu yang bermanfaat dalam penyusunan skripsi ini.
6. Ibu Rini Dwi Oktaviani dan Bapak Suhardi selaku orang tua tercinta yang senantiasa memberikan dukungan penuh kepada peneliti, terimakasih untuk selalu mengiringi langkah perjuangan ini dengan untaian do'a dan dukungan yang tak pernah terputus.

7. Keluarga besar MT Sei Pakning yang mendukung penelitian ini, terkhusus pada Capt. Dona Kurnia dan *Chief* Abdul Jalal serta *Second* Wegig Wiratmoko, yang telah memberi banyak bimbingan, bantuan dan kepercayaan penuh untuk belajar.
8. Seluruh rekan seperjuangan batch LVI.
9. Seluruh pihak yang telah membantu dan memberikan kontribusi dalam penyelesaian skripsi ini yang tidak dapat peneliti sebutkan satu per satu.

Semoga segala bantuan yang telah diberikan kepada peneliti menjadi amalan yang akan mendapatkan balasa dari Allah SWT.

Demikian prakata dari peneliti, dengan segala kerendahan hati, peneliti menyadari masih banyak kekurangan sehingga peneliti mengharapkan saran dan masukan yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi ini. Peneliti juga berharap semoga skripsi ini dapat memberikan banyak manfaat bagi para pembaca.



Semarang,

2023

Penulis

AGUNG PRASETYO

561911137153 N

ABSTRAKSI

Prasetyo, Agung NIT. 561911137153 N, 2023, “Pentingnya perawatan *lifeboat* di MT Sei Pakning guna menunjang keselamatan *crew*”, Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Penguji I II: Pritha Kurniasih, M. Sc.

Munculnya permasalahan pada saat melakukan proses perawatan sekoci yang tidak sesuai prosedur yang ada akan mempengaruhi kelancaran proses penggunaan sekoci. Permasalahan ini disebabkan karena kurangnya pengetahuan dalam perawatan dan proses penurunan sekoci. Dalam hal ini sangat dihindari ketidaklancaran penurunan sekoci dan tidak berfungsinya sekoci yang pada akhirnya mengakibatkan kecelakaan pada awak kapal pada saat keadaan darurat.. Namun pada dasarnya segala musibah yang terjadi disebabkan oleh karena (human error) / kesalahan manusia. Untuk mencegah hal tersebut maka perlu dipersiapkan pengetahuan serta pengawasan perawatan sekoci yang sesuai dengan prosedur perawatan sekoci yang telah ada, penelitian ini bertujuan untuk lebih memaksimalkan pengecekan pada sekoci penolong agar menghindari kerusakan saat digunakan dalam keadaan darurat diatas kapal.

Penelitian ini dilaksanakan di MT. Sei Pakning saat praktek layar, sumber data yang diperoleh langsung dari kapal, dengan menggunakan metode kualitatif dengan melakukan wawancara, observasi, serta dokumentasi. Data yang didapat kemudian dianalisa menggunakan metode *fishbone*

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa kurangnya kedisiplinan anak buah kapal dalam melakukan pekerjaan, kurang telitinya anak buah kapal dalam mengecek sekoci penolong yang mengakibatkan sekoci penolong tidak bekerja dengan maksimal saat keadaan darurat terjadi.

Kata kunci : Perawatan, Pengecekan, Sekoci Penolong, Keadaan Darurat

ABSTRACT

Prasetyo, Agung , NIT. 561911137153 N, 2023, “The importance of lifeboat maintenance at MT Sei Pakning to support crew safety”, Thesis, Diploma IV Program, Nautical Department, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Supervisor (I): Dr.Capt. Akhmad Ndori, S.ST.,M.M.,M.Mar., Supervisor (II): Pritha kurniasih, M. Sc.

The emergence of problems when carrying out the process of maintaining lifeboats that are not in accordance with existing procedures will affect the smooth process of using lifeboats. This problem is caused by a lack of knowledge in the lifeboats and the non-functioning of the lifeboats will be avoided, which in the end will result in an accident for the crew during an emergency. However, basically all disasters that occur are caused by (human error) / human error. To prevent this, it is necessary to prepare knowledge and supervision of lifeboat maintenance in accordance with existing lifeboat maintenance procedures. This study aims to maximize checking on lifeboats to avoid damage when used in an emergency on board. The source is data obtained directly from the research location using observation and descriptive analysis methods related to the thesis title.

This research was conducted at MT. Sei Pakning during sailing practice, the data source was obtained directly from the ship, using qualitative methods by conducting interviews, observations, and documentation. The data obtained was then analyzed using the fishbone method.

The results obtained from this study indicate that the lack of discipline of the ship's crew in carrying out their work, the lack of thoroughness of the crew in checking the lifeboat which results in the lifeboat not working optimally when an emergency occurs.

Keywords: Treatment, Checking, Lifeboat, Emergencies

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
ABSTRAKSI	viii
ABSTRACT.....	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Fokus Penelitian	3
C. Rumusan Masalah	4
D. Tujuan Penelitian	4
E. Manfaat Penelitian.....	4
BAB II KAJIAN TEORI	
A. Deskripsi Teori.....	6
B. Kerangka Penelitian.....	20
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Metode Penelitian.....	22
B. Tempat Penelitian	23
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan	24
D. Teknik Pengumpulan Data.....	25
E. Instrumen Penelitian	28
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	28
G. Pengujian Keabsahan Data	32

BAB IV HASIL PENELITIAN

A. Gambaran Konteks Penelitian..... 34
B. Deskripsi Data..... 38
C. Temuan 39
D. Pembahasan Hasil Penelitian 56

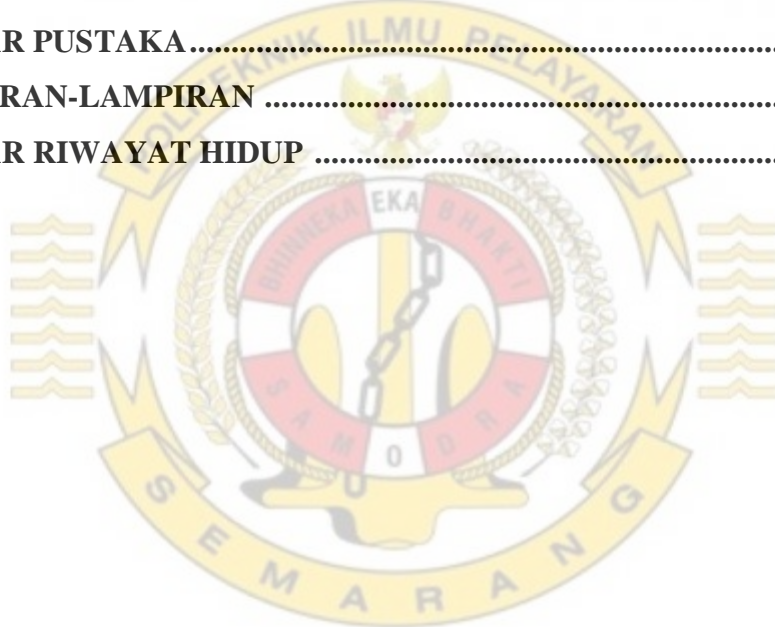
BAB V SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan 65
B. Keterbatasan Penelitian..... 66
C. Saran 66

DAFTAR PUSTAKA..... 68

LAMPIRAN-LAMPIRAN 70

DAFTAR RIWAYAT HIDUP 85



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Perbandingan Penelitian Terdahulu Dengan Penelitian Sekarang	35
Tabel 4.2 <i>Ship Particular</i> MT. Sei Pakning	37
Tabel 4.3 <i>Crew List</i> MT. Sei Pakning	38
Tabel 4.4 Penjelasan Diagram <i>Fishbone Analysis</i>	42
Tabel 4.5 Jadwal Perawatan <i>Lifeboat</i>	51

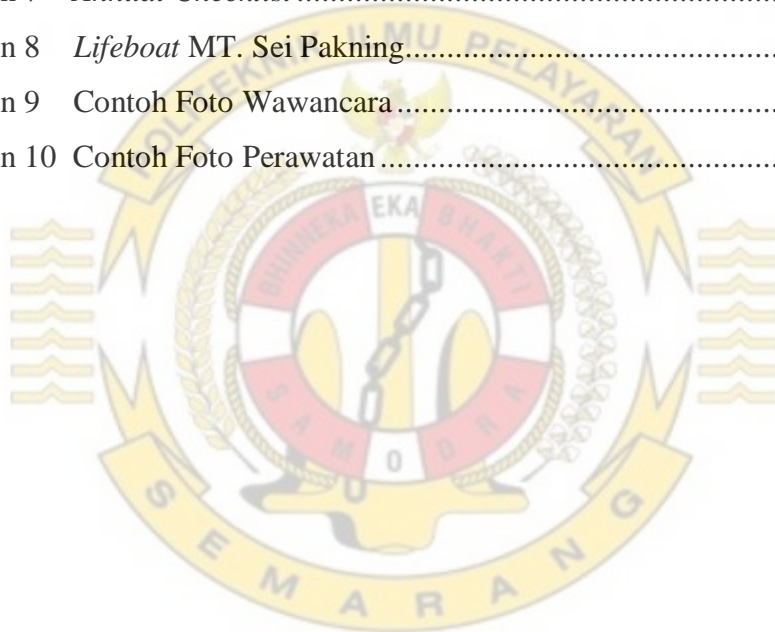


DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 <i>Free Fall Launching Lifeboat</i>	9
Gambar 2.2 <i>Lifeboat</i> Dayung	10
Gambar 2.3 Sekoci Bermotor	10
Gambar 2.4 Sekoci Dengan Baling-Baling Mekanis	11
Gambar 2.5 Kerangka Pikir	21
Gambar 3.1 Triagulasi Metode	33
Gambar 4.1 MT. Sei Pakning	38
Gambar 4.2 Diagram <i>Fishbone Analysis</i>	41
Gambar 4.3 Tabel Jadwal Perawatan <i>Lifeboat</i> MT. Sei Pakning	53
Gambar 4.4 Penurunan <i>Lifeboat</i> MT. Sei Pakning Saat <i>Drill</i>	56
Gambar 4.5 Penurunan <i>Lifeboat</i> MT. Sei Pakning Saat <i>Drill</i>	63
Gambar 4.6 Pemeriksaan <i>Lifeboat</i> MT. Sei Pakning Saat <i>Drill</i>	63
Gambar 4.7 Percobaan Penurunan <i>Lifeboat</i> MT. Sei Pakning	64

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	<i>Ship Particular</i> MT. Sei pakning.....	70
Lampiran 2	<i>Crew List</i> MT. Sei pakning.....	71
Lampiran 3	Daftar Responder	72
Lampiran 4	SOP Penurunan <i>Lifeboat</i>	78
Lampiran 5	Equipment <i>Lifeboat</i>	79
Lampiran 6	<i>Statement of Conformity</i>	80
Lampiran 7	<i>Annual Checklist</i>	81
Lampiran 8	<i>Lifeboat</i> MT. Sei Pakning.....	82
Lampiran 9	Contoh Foto Wawancara	83
Lampiran 10	Contoh Foto Perawatan.....	84



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Untuk mencapai pelayaran yang baik dan berkualitas perlu dilakukan peningkatan pengembangan sumber daya manusia perusahaan, sehingga pelayanan angkutan kargo dari satu tempat ke tempat lain dapat meningkat semaksimal mungkin. Industri maritim bukanlah bisnis yang bebas risiko, salah satu risiko yang terjadi adalah kecelakaan kapal yang disebabkan oleh faktor eksternal dan internal seperti gelombang tinggi, cuaca buruk atau kebakaran yang menyebabkan kapal tenggelam.

Perlengkapan keselamatan sangat penting bagi *crew* kapal dan penumpang yang menggunakan jasa laut sebagai sarana pengangkutan barang dan penumpang. Seiring dengan perkembangan teknologi khususnya di dunia maritim, hal ini menyebabkan terjadinya beberapa perubahan pada perlengkapan atau peralatan kapal, salah satunya adalah sekoci.

Sekoci adalah salah satu alat keselamatan kapal berbentuk perahu, yang biasanya memiliki mesin penggerak dan memiliki daya angkut yang lebih besar dibandingkan dengan alat bantu lainnya, yang perannya untuk meninggalkan kapal saat keadaan darurat. Sekoci tidak lagi terbuat dari kayu atau logam yang cukup berat dan membutuhkan perawatan khusus, namun sekoci saat ini terbuat dari bahan sintesis seperti *fiberglass* atau bahan lain yang kuat, ringan dan tahan cuaca. Sekoci harus dirawat dengan baik sesuai dengan prosedur perawatan yang ditetapkan.

Kegagalan untuk menanggulangi suatu kecelakaan di atas kapal disebabkan oleh kondisi peralatan keselamatan itu sendiri, terutama sekoci yang kurang terawat sehingga tidak dapat digunakan untuk latihan darurat dan situasi darurat. Adanya tragedi kecelakaan yang dialami oleh sebuah kapal memberikan informasi bahwa setiap kasus tersebut dipengaruhi oleh aspek-aspek yang konsisten, aspek tersebut berasal dari alat, lingkungan dan orang-orang yang ada di kapal. Untuk mencegah kecelakaan tersebut, keselamatan awak kapal dan faktor-faktor yang mempengaruhi *crew* harus diperhatikan.

Hal ini dapat dicapai dengan menjaga keselamatan di atas kapal. Kapal memiliki berbagai alat yang membantu dalam keselamatan di atas kapal. Namun, elemen alat ini membutuhkan pemeliharaan dan pemantauan yang cukup untuk mendukung operasi ketika memenuhi standar yang ditetapkan. Keselamatan yang wajib diikuti berbagai kapal dalam upaya memberikan perlindungan pada awak kapal pada saat terjadi hal yang tidak diinginkan yaitu dengan menggunakan LSA (*Life Saving Appliance*). Pengecekan alat LSA agar dapat di gunakan dengan baik guna memberikan keselamatan di atas kapal.

Kapal harus memiliki alat LSA yaitu sekoci yang digunakan untuk menyelamatkan *crew* (*abandon delivery*). Sekoci adalah alat keselamatan yang berperan penting di atas kapal dan digunakan untuk mengevakuasi *crew* dalam keadaan darurat. Namun, jika tidak memiliki prosedur perawatan yang penting, alat dapat berhenti bekerja, sehingga alat tetap memerlukan perawatan untuk keselamatan. Pada sekoci, bagian perawatan yang terpenting adalah mesin,

karena jika mesin tidak bekerja maka sekoci tidak dapat diturunkan. Perangkat harus siap digunakan setiap saat untuk memastikan keselamatan. Misalnya, jika seorang awak kapal mengalami kebakaran, kandas, kapal tenggelam dan mengharuskan mereka untuk segera meninggalkan kapal.

Dalam industri pelayaran, kapal dapat memberikan keuntungan yang besar, sehingga industri pelayaran terkadang kurang memperhatikan aspek keselamatan. Aspek tersebut dapat berupa pemeliharaan, galangan kapal, dan pengawakannya. Pemeliharaan kapal memiliki keterkaitan dengan keselamatan dan pada akhirnya *Port State Control* (PSC) diberikan tugas untuk menguji kelayakan kapal salah satunya adalah *Safety of Life at Sea* (SOLAS).

Untuk mengantisipasi keadaan darurat, *Safety of Life at Sea* (SOLAS) 1974 telah mengatur akan kewajiban kapal untuk menjaga ketersediaan alat-alat keselamatan di atas kapal. Menurut aturan *Safety of Life at Sea* (SOLAS) 1974, *Chapter 3 (Life Saving Appliances and Arrangements)* alat-alat keselamatan yang harus ada di atas kapal yaitu *lifeboat, liferaft, lifebouy, lifejacket, immersion suit* dan alat keselamatan lainnya.

Dengan adanya kondisi di atas maka peneliti melakukan penelitian tentang, pentingnya perawatan *lifeboat* di MT Sei Pakning guna menunjang keselamatan *crew*.

B. Fokus Penelitian

Penelitian ini berfokus pada “Pentingnya Perawatan *Lifeboat* di MT Sei Pakning Guna Menunjang keselamatan *Crew*”.

Berdasarkan uraian tersebut penulis mendapatkan fokus penelitian antara lain:

1. Prosedur perawatan *lifeboat* di MT Sei Pakning.
2. Faktor penyebab tidak terlaksananya perawatan alat keselamatan *lifeboat*.
3. Memaksimalkan saat pelaksanaan *drill* di MT Sei Pakning.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan tersebut maka rumusan masalah yang diangkat adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana prosedur perawatan *lifeboat* di MT Sei Pakning agar berfungsi dengan baik?
2. Apakah kendala penyebab gagalnya penurunan *lifeboat* di MT Sei Pakning?
3. Bagaimana upaya agar penurunan *lifeboat* di MT Sei Pakning berjalan dengan baik?

D. Tujuan Penelitian

Berikut ini adalah tujuan dari peneliti dalam melakukan penelitian berkaitan dengan masalah yang terjadi di atas kapal selama praktik berlayar, yaitu:

1. Untuk mengetahui prosedur yang menjadi dasar dilaksanakannya perawatan *lifeboat* di MT Sei Pakning.
2. Untuk mengetahui kendala dari penurunan *lifeboat* di MT Sei Panking.
3. Untuk mengetahui upaya penurunan *lifeboat* di MT Sei Pakning berjalan dengan baik

E. Manfaat Penelitian

Pada studi ini diharapkan manfaat yaitu:

1. Manfaat Teoritis:

- a. Menjadi rujukan bagi Taruna di PIP Semarang terkait urgensi pemeliharaan *lifeboat* yang berperan sebagai pendukung keselamatan awak kapal.
 - b. Menjadi bahan keterangan dan data serta wawasan yang berfungsi untuk menjadi referensi dalam upaya meningkatkan penelitian selanjutnya.
 - c. Menjadi pemahaman untuk individu yang sedang membaca, termasuk instansi terkait dan diharapkan penelitian ini dapat memberikan masukan yang dapat berguna untuk pembangunan sumber daya manusia dan personal *soft skill* sehingga siap menghadapi dunia kerja di bidang kemaritiman.
2. Manfaat Praktis :
- a. Memberikan kontribusi bagi para mualim dan taruna PIP Semarang dalam meningkatkan keterampilan dan pengetahuan dalam hal pentingnya keselamatan kerja di atas kapal.
 - b. Penelitian ini diharapkan memberi manfaat praktis bagi beberapa pihak yang terlibat dalam perawatan sekoci, yaitu sebagai upaya pengemudi untuk segera mempersiapkan sekoci yang berperan penting dalam keadaan darurat.
 - c. Menjadi masukan bagi industri untuk meningkatkan kualitas dan kemudahan perawatan perlengkapan tersebut.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Perawatan (*Maintenance*)

Menurut Rosyidi, dll (2015), pengertian perawatan (*maintenance*) mesin merupakan kegiatan rutin bagi perusahaan, khususnya industri. Karena spesifikasi tiap mesin berbeda, potensi kerusakannya juga berbeda-beda.

Adapun pengertian perawatan (*maintenance*) menurut para ahli:

- a. Ansori dan Mustajib (2013), mendefinisikan perawatan sebagai konsep semua tindakan yang diperlukan untuk mempertahankan kualitas sistem/mesin agar dapat berfungsi dengan baik dalam kondisi aslinya.
- b. Menurut Rachman, dll (2017), perawatan (*maintenance*) adalah kombinasi dari berbagai operasi yang dilakukan untuk menjaga dan memelihara serta perbaikan mesin hingga mencapai kondisi yang diinginkan.
- c. Menurut Widiatmaka (2017), perawatan atau pemeliharaan (*maintenance*) adalah suatu aktifitas atau kegiatan yang perlu dilaksanakan terhadap seluruh obyek baik non-teknik meliputi manajemen dan sumber daya manusia agar dapat berfungsi dengan baik, maupun teknik meliputi suatu material atau benda yang bergerak ataupun benda yang tidak bergerak, sehingga material tersebut dapat

dipakai dan berfungsi dengan baik serta selalu memenuhi persyaratan standar internasional.

- d. Dalam menjabarkan pemeliharaan merupakan elemen untuk meningkatkan dan melindungi pada keadaan khusus yang berorientasi pada efektifitas. Atau pemeliharaan bisa disebut sebagai berbagai aktivitas pencegahan terjadinya resiko yang buruk dalam rentang waktu khusus. Pemeliharaan merupakan aspek utama yang mempunyai urgensi yang tinggi sebagai bentuk adaptasi dengan digitalisasi, akan tetapi di beberapa elemen yang memaikan fungsi dari pemeliharaan yaitu di bidang pelayaran, maksud dari pemeliharaan kapal yaitu:

- 1) Bisa beroperasi dengan sistematika dan terjaminnya keselamatan.
- 2) Tingginya kualitas yang dimiliki oleh kapal.
- 3) Dikelola dengan harga yang minim.
- 4) Adanya hubungan pemeliharaan untuk perawatan selanjutnya.
- 5) Kapal tetap dapat dikelola meski adanya perubahan awak kapal.
- 6) Menjadi informasi untuk pemeliharaan selanjutnya.
- 7) Sebagai fungsi fasilitas atas penyediaan, pengelolaan inventaris suku cadang dan keterangan lainnya.

- e. Ada 3 prinsip utama dalam sistem perawatan *lifeboat* yaitu:

- 1) Melakukan pemeliharaan rutin yang direncanakan jadwal kapal.
- 2) Melakukan kegiatan terencana *Plan Maintenance System* (PMS).
- 3) Melaksanakan pengujian terhadap alat permesinan yang berhubungan dengan keselamatan.

f. Pemeriksaan *lifeboat* sebagai berikut:

1) Pemeriksaan tiap minggu

- a) Seluruh perlengkapan, *lifeboats*, dan alat lainnya diperiksa agar terjaminnya kondisi alat untuk digunakan.
- b) Seluruh mesin *lifeboat* wajib dapat digerakkan mundur dan maju dalam waktu 3 menit dan adanya ketentuan suhu yang disyaratkan untuk menyalakan mesin.
- c) Sistem alarm keadaan darurat umum harus diuji coba.

2) Pemeriksaan tiap bulan

Pemeriksaan tiap bulan pada perlengkapan yang berfungsi sebagai media penyelamat wajib dilaksanakan tiap bulan dengan memanfaatkan daftar pengecekan, untuk menjamin lengkapnya peralatan dan siap digunakan. Keterangan dari hasil pemeriksaan harus dilampirkan pada buku harian pemeriksaan.

2. *Lifeboat*

Lifeboat merupakan sebuah alat dalam upaya penyelamatan orang yang ada di atas kapal dan digunakan menjadi media untuk menyelamatkan awak kapal jika kapal mengalami keadaan darurat seperti kandas, tenggelam dan terbakar (Suzuki Tips & Trik, 2021). Sekoci adalah kapal yang mempunyai dimensi yang kecil dan ditaruh di kapal dan dicukupi dengan bantuan perlengkapan lain untuk mempermudah sekoci diturunkan dengan cepat dari kapal berupa davits dan dukungan alat mekanik berupa

free fall launching lifeboat.



Gambar 2. 1 *Free Fall Launching Lifeboat*

(Sumber: Free-fall lifeboat (wartsila.com))

a. Elemen dari *Free Fall Launching Lifeboat*, yaitu:

- 1) *Launching Ramp*, merupakan sisi yang menghubungkan rel horizontal dan peluncuran *lifeboat* pada keadaan siap diluncurkan dengan apal pada keadaan *evenkeel*.
- 2) *A-frame*, digunakan sebagai kerangka yang bertujuan agar sekoci bisa diluncurkan.
- 3) *Hydraulic cylinder*, merupakan elemen yang bertindak untuk menyalurkan kekuatan yang berasal dari pompa dengan cara mekanik.
- 4) *Boat winch*, dimanfaatkan untuk mengangkat *lifeboat* dari air.
- 5) *Boat fall*, merupakan tali untuk mengangkat *lifeboat* dari air.
- 6) *Roller*, dimanfaatkan menjadi roda supaya *lifeboat* bisa berjalan dengan baik.

b. Tipe sekoci sesuai dengan alat yang menggerakannya adalah sebagai berikut:

- 1) *Lifeboat* dayung, adalah tipe *lifeboat* yang digerakkan oleh daya dayung manual.



Gambar 2.2 *lifeboat* dayung

(Sumber : Pemeriksaan Alat Keselamatan Kapal Perintis |

ANTARA Foto)

- 2) *Lifeboat* bermotor tingkat A yang memiliki kecepatan 6 mil/jam, adalah *lifeboat* yang digerakkan oleh motor.



Gambar 2.3 Sekoci bermotor

(Sumber : Dokumen Primer MT. Sei Pakning)

- 3) *Lifeboat* bermotor tingkat B yang memiliki kecepatan 4 mil/jam, adalah *lifeboat* yang digerakkan oleh motor dengan kecepatan 4 mil/jam.

- 4) *Lifeboat* baling-baling digerakkan oleh mesin diesel dengan cara mekanis.



Gambar 2.4 Sekoci dengan baling-baling mekanis

(Sumber : <http://docplayer.info/186446855->

[perawatan-lifeboat-sebagai-penunjang-terhadap-keselamatan-crew-di-mv-sendang-mas.html](http://docplayer.info/186446855-perawatan-lifeboat-sebagai-penunjang-terhadap-keselamatan-crew-di-mv-sendang-mas.html))

c. Kegunaan *lifeboat* yaitu:

- 1) Menjadi sarana pendukung yang dimanfaatkan untuk membantu orang yang berada di kapal ketika keadaan darurat.
- 2) Menjadi sarana untuk menyeberangkan dan dimanfaatkan untuk menyeberangkan orang dari laut lepas ke pesisir pantai.
- 3) Menjadi sarana untuk melakukan pemindahan barang yang berat untuk pemeliharaan kapal.

d. Sistematika *lifeboat* ada dua sesuai dengan jenisnya adalah sebagai model *free fall launching lifeboat*:

- a) Pada keadaan normal prosedur kerjanya adalah:
 - a) Taruh tuas kontrol mesin ke posisi netral.
 - b) Letakkan kemudi ke paralel perahu.

- c) Putar berlawanan arah jarum jam pelat pengunci pengaman.
 - d) Putar searah jarum jam dengan tuas tekanan pompa tangan hidraulik.
 - e) Pompa dengan tuas pompa tangan hidraulik hingga lifeboat/sekoci mulai meluncur jatuh bebas (pompa manual sekitar 16-25 kali).
- b) Pada keadaan darurat prosedur kerjanya adalah:
- a) Putar searah jarum jam *pressure cock* dari dongkrak tangan dengan pegangannya
 - b) Masukkan pegangan dongkrak ke lubang operasi dongkrak.
 - c) Pompa dengan pegangan dongkrak sampai *lifeboat* mulai meluncur (pompa manual sekitar 70-80 kali).
- e. Model dewi-dewi/*davits* prosedur kerjanya adalah:
- 1) *Painter* masih terikat dengan benar di sekoci dari railing kapal dan tidak kencang atau tegang tertambat di railing agar penurunan sekoci tidak tertahan.
 - 2) Lepaskan pengunci *hand brake* pada *boat winch* dengan cara mencabut *toggle pinnya*.
 - 3) Semua awak kapal naik dan masuk ke dalam *lifeboat* kecuali orang yang memiliki tugas untuk menurunkan *lifeboat*.
 - 4) Berdiri dengan benar pada tahap untuk melepaskan *cradle stopper handle* dari penahannya dengan cara mencabut *toggle pin*.

- 5) Lepaskan *trigger line* dan *lashing line* dari *release hook* terhadap badan *lifeboat* agar tidak tersangkut.
- 6) Orang yang bertugas menurunkan *lifeboat* selanjutnya naik dan masuk ke dalam *lifeboat*, kemudian menutup semua pintu *lifeboat*.
- 7) Tarik tali *remote control wire* dari dalam *lifeboat* untuk memutar keluar dan menurunkan *lifeboat*. Dalam penarikan tali *remote control wire* harus dilakukan dengan hati-hati dengan menariknya secara perlahan karena hal ini akan menyebabkan *lifeboat* oleng. Akibatnya dapat membahayakan orang yang berada di dalam *lifeboat* tersebut.
- 8) Ketika *lifeboat* hampir sampai di permukaan laut, tarik tali *remote* untuk mengurangi kecepatan penurunan dengan cara sedikit mengendurkan tarikan terhadap tali *remote* hingga *lifeboat* bersentuhan langsung dengan permukaan air laut.
- 9) Setelah *lifeboat* berada di atas permukaan air laut segera lepaskan tali *remote control wire* dari dalam *lifeboat*.
- 10) Lepaskan *lifeboat* dari kedua *boat hook* dan lepaskan juga *lifeboat* dari *painter*.

f. 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:

- 1) Pemeliharaan alat keselamatan jiwa.

- 2) Pemeliharaan peralatan penurunan.
- 3) Persediaan suku cadang dan perlengkapan perbaikan.
- 4) Inspeksi mingguan.
- 5) Inspeksi bulanan.
- 6) Perawatan untuk rakit penolong dan perahu penyelamatan yang dapat dikembangkan.

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

:

- 1) Ada personil yang terlatih dalam jumlah yang cukup untuk melayani alat-alat keselamatan dan membantu orang-orang yang tidak terlatih.
- 2) 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.
- 3) Sedikitnya ada seorang perwira atau orang yang memiliki kualifikasi setara untuk memimpin penurunan dan pengoperasian tiap-tiap alat penolong. Perwira tersebut harus memiliki daftar nama orang yang masuk pada alat penolong yang menjadi tanggung

jawabnya dan meyakinkan bahwa setiap anggota memahami tugasnya masing-masing.

a) Pengecekan *lifeboat*

Menurut (Bakhri, 2019), pengecekan yang dilakukan terhadap *lifeboat* penolong yaitu :

- 1) *Officer* yang bertanggung jawab (Mualim 3) harus bertugas sehari-hari terhadap kesiapsiagaan yang mendadak dari *lifeboat* penolong.
- 2) Bagian-bagian yang dapat bergerak atau berputar harus terbebas dari karat dan tidak terhalang.
- 3) Makanan serta air minum *emergency* harus berada dalam sekoci dan siap untuk di gunakan.
- 4) Motor atau mesin dari sekoci penolong harus dapat bekerja segera setelah sekoci berada di atas air.
- 5) Minimal sekali dalam empat bulan sekoci diturunkan ke air dan dinyalakan mesin serta diperiksa apakah ada kebocoran.
- 6) Di dalam sekoci penolong tidak diperbolehkan menyimpan barang-barang lain yang tidak termasuk dalam perlengkapan sekoci.

b) *Planned Maintenance System* (PMS) Pemeliharaan Kapal Secara Terencana.

Pemeliharaan kapal adalah kegiatan perawatan dan

perbaikan kapal yang dilaksanakan sendiri atau pihak lain baik pada masa operasi atau di luar masa operasi kapal, dalam rangka mempertahankan kelayakan kapal sehingga dapat beroperasi secara maksimal. Para pemilik kapal pada saat ini dalam melakukan penjadwalan pemeliharaan kapal menggunakan sistem yang bernama *Planned Maintenance System*. *Planned Maintenance System* atau Sistem Pemeliharaan Terencana adalah sistem berbasis kertas atau perangkat lunak yang memungkinkan pemilik atau operator kapal untuk melakukan pemeliharaan kapal dalam jangka waktu tertentu yang berdasarkan pada persyaratan pabrikan dan badan klasifikasi kapal. Tujuan dari penggunaan *Planned Maintenance System* diantaranya:

- 1) Memastikan semua pemeliharaan kapal dilakukan dengan interval waktu yang sesuai dan sesuai dengan jadwal yang dibuat oleh sistem.
- 2) Untuk memelihara dan menjaga semua permesinan dan komponen di kapal tetap berfungsi dengan baik setiap saat.
- 3) Untuk menghindari adanya gangguan pada saat kapal beroperasi.
- 4) Untuk meminimalkan *downtime* dari kemungkinan terjadi kerusakan.

- 5) Untuk memberikan batasan yang jelas antara pemeliharaan di kapal atau di darat.
- 6) Untuk meningkatkan keamanan dan kehandalan dari kapal.

3. Crew

Menurut Undang-Undang RI No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 40, Crew (Awak Kapal) adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji". Semua posisi di kapal dari Kapten sampai Messboy

Kapten Merupakan manajerial teratas pada kapal. Kewajiban terhadap awak kapal, keselamatan kapal, angkutan dan lingkungan menjadi tanggung jawabnya. Selain itu master mempunyai kewajiban untuk menilai apakah kapal itu dapat beroperasi dengan baik dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

a. *Chief officer* / Mualim I

Merupakan seorang yang berkewajiban terhadap keamanan dan pelatihan awak kapal serta berkewajiban atas *deck department*. *Chief officer* bertanggung jawab sebagai guru atas semua hal di *deck department*, termasuk perencanaan dan pelaksanaan semua operasi muatan dan ballast.

b. *Second Officer* / Mualim II

Merupakan *watchkeeping officer* yang berkewajiban atas perlengkapan navigasi anjungan.

c. *Third Officer* / Mualim III

Merupakan *watchkeeping officer* yang berkewajiban untuk melindungi ketertiban kapal, perlengkapan kebakaran, tabung, dan administrasi dasar.

d. *Boatswain* / Bosun

Merupakan awak kapal yang paling tinggi di elemen *deck department*, serta bertugas atas keamanan kapal.

e. *AB* / Jurumudi

Merupakan seseorang yang mendorong *deck officer* di berbagai elemen anjungan, barang dan aplikasi pengetahuan terkait perjalanan dan dikontrol oleh *boatswain* dan *deck officer*.

f. *Chief Engineer* / KKM

Merupakan orang yang berkewajiban atas *engine department*, serta berkewajiban atas perawatan secara teknis perlengkapan.

g. *First Engineer* / Masinis I

Merupakan orang yang berkewajiban terhadap fungsi mesin pada kapal.

h. *Second Engineer* / Masinis II

Merupakan orang yang berkewajiban terhadap keadaan dan perawatan pompa muatan, generator dan minyak pelumas serta bahan

bakar kapal.

i. *Third Engineer / Masinis III*

Merupakan *engineer watchkeeping* yang berkewajiban atas keadaan dan perawatan generator air tawar, mesin sekoci, *boiler* dan kompresor udara. Kemudian juga berkewajiban atas perlengkapan pereda kebakaran dan perlengkapan lainnya bersama *third officer*.

j. Mandor

Merupakan orang yang berkewajiban melapor kepada *first engineer* serta mengontrol kinerja *olier* dan juga merekomendasikan aktivitas yang dikontrol oleh *first engineer*.

k. *Oiler*

Merupakan orang yang mendorong *engine officer* pada berbagai kewajiban *engine watchkeeping*, perawatan mesin pada kapal.

l. Juru Masak

Merupakan orang yang berada di kapal yang memiliki kewajiban atas pengelolaan pesanan, mengadu kepada *master* dan mengontrol *mess boy* di berbagai elemen. Juru masak adalah ketua yang mengelola urusan makan yang dilaksanakan sesuai dengan acuan makanan dalam batasan yang ditentukan oleh industri, menyediakan pilihan makanan yang banyak dan berkewajiban masak untuk semua awak kapal.

m. *Mess boy*

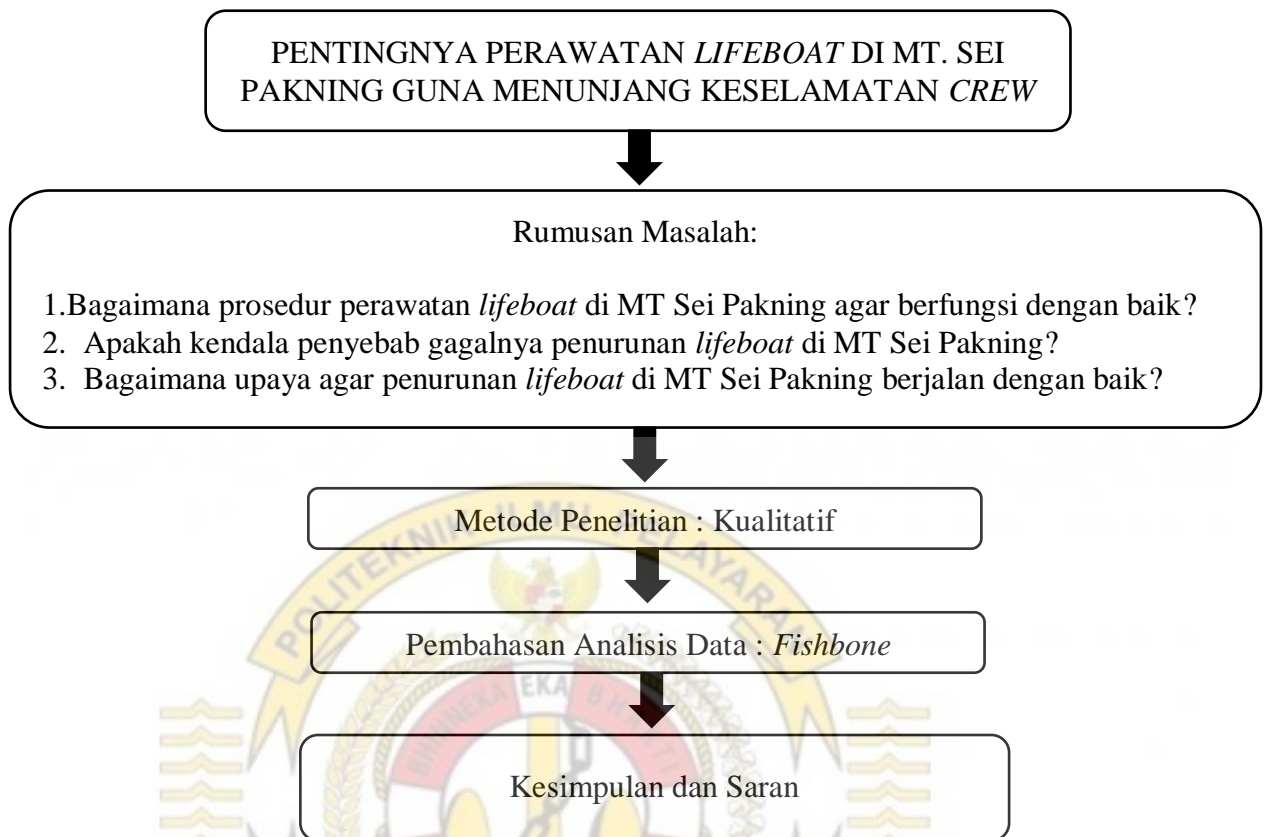
Anak buah kapal selain *officer* yang berkewajiban untuk memberikan jasa ketika makan, dan membantu juru masak untuk membersihkan area yang ada.

4. Keselamatan

Menurut Mathis dan Jackson dalam Djatmiko (2016), keselamatan adalah merujuk pada perlindungan terhadap kesejahteraan fisik seseorang terhadap cedera yang terkait dengan pekerjaan. Hananto Soewedo (Majalah Figur, Edisi XIV/2007, hal 13) menjelaskan mengenai keselamatan pelayaran adalah aspek yang memiliki urgensi besar pada saat pengemudi melakukan kewajibannya untuk mengemudi kapal dalam pelayaran di samudera. *Lifeboat* yang berperan sebagai media penyelamat bagi diri orang yang berada di kapal ketika mengalami kondisi yang darurat.

B. Kerangka Pikir Penelitian

Alur berpikir pada studi merupakan bagan dari sebuah algoritma berpikir atas hal yang diketahui agar dapat berfungsi sebagai pedoman dalam menyelesaikan masalah yang diamati secara ilmiah, sistematis dan logis. Algoritma berpikir ini disusun agar dapat mempermudah uraian studi terapan yang disimpul menjadi skripsi terkait usaha pemeliharaan *lifeboat* yang berperan sebagai pendukung atas keselamatan *crew*.



Gambar 2.5. Kerangka Pikir

BAB V

PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan pada hasil penelitian di lapangan serta dari hasil uraian pembahasan mengenai “Pentingnya perawatan *lifeboat* di MT Sei Pakning guna menjang keselamatan *crew*”, maka peneliti dapat menarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Pelaksanaan perawatan *lifeboat* agar maksimal di MT Sei Pakning

Lifeboat harus dilakukan perawatan sesuai dengan ketentuan dalam SOLAS 1974 dan PMS (*Plan Maintenance System*) yang ada di atas kapal untuk mendapatkan hasil yang maksimal dalam perawatan *lifeboat*.
2. Kendala-kendala yang dijumpai dalam pelaksanaan penurunan *lifeboat*
 - a. Kapal MT Sei Pakning sering berlayar *short voyage* atau alur pelayaran pendek yang menyebabkan sedikitnya waktu dalam pelaksanaan perawatan *lifeboat*.
 - b. Perwira *Deck* dan Perwira Mesin kurang memahami sepenuhnya tentang cara perawatan *lifeboat*.
 - c. Tidak adanya *spare part* atau suku cadang
3. Upaya untuk mengatasi kendala-kendala dalam penurunan perawatan *lifeboat*
 - a. Dengan cara membagi tugas dalam melaksanakan perawatan *lifeboat* antara Mualim 3 dan Mualim 4 dapat membuat pelaksanaan penurunan dapat berjalan dengan baik dalam keadaan darurat.

- b. Melakukan pelatihan terhadap *crew* terkait perawatan *lifeboat* yang baik dan benar sesuai dengan prosedur perawatan yang ada di SOLAS 1974 dan PMS (*Plan Maintenance System*) yang berada di kapal.
- c. Melakukan permintaan suku cadang kepada perusahaan agar dalam pelaksanaan perawatan *lifeboat* tidak mengalami hambatan.

B. Keterbatasan Penelitian

Pada saat penelitian yang dilakukan oleh peneliti, tentunya terdapat beberapa keterbatasan penelitian, yaitu sebagai berikut:

1. Dokumentasi pengamatan lapangan tidak lengkap, karena tidak ada *exploison proof camera* pada saat di atas kapal.
2. Tidak adanya wawancara terhadap masinis 4 terkait perawatan mesin *lifeboat*.

C. Saran

Sesuai dengan permasalahan yang dibahas dalam skripsi ini peneliti ingin memberikan sedikit saran yang mungkin dapat bermanfaat untuk mengatasi permasalahan tersebut. Adanya saran yang peneliti sampaikan adalah sebagai berikut:

1. Agar perawatan *lifeboat* bisa maksimal, sebaiknya perawatan dapat dilaksanakan sesuai dengan ketentuan SOLAS 1974 dan PMS (*Plan Maintenance System*) dari perusahaan, serta adanya *manual book* untuk perawatan *lifeboat*. Perawatan dilakukan secara rutin setiap minggu, setiap bulan sesuai dengan rencana perawatan yang telah diterapkan untuk

melakukan pengecekan kelengkapan dan keadaan *lifeboat*.

2. Dalam mengatasi kendala-kendala pelaksanaan perawatan *lifeboat* di MT Sei Pakning, sebaiknya perwira yang bertanggungjawab dalam perawatan *lifeboat* membagi tugas dapat membuat pelaksanaan perawatan *lifeboat* lebih cepat selesai dan waktu perawatan yang dibutuhkan lebih sedikit, sehingga perawatan *lifeboat* bisa maksimal.
3. Upaya untuk mengatasi kendala-kendala dalam pelaksanaan perawatan *lifeboat*. Sebaiknya perusahaan menyediakan suku cadang atau alat perbaikan segera mungkin atau perawatan *lifeboat* sebelum terjadi hal yang tidak diinginkan, memberikan arahan kepada *crew* kapal akan pentingnya *safety meeting* untuk keselamatan berlayar. Pada saat *safety meeting* kita bisa berdiskusi tentang masalah apa yang dihadapi dalam pelaksanaan perawatan, sehingga permasalahan tersebut bisa diatasi bersama. Perwira senior bertanggungjawab memastikan keadaan *lifeboat* dalam kondisi baik dan siap di gunakan.

DAFTAR PUSTAKA

- Ansori, N. & Mustajib M.I. 2013. *Sistem perawatan terpadu*. Graha Ilmu: Yogyakarta.
- Bakhri, Samsul. 2019. *Optimalisasi Perawatan Sekoci Penolong Jenis Totally Enclosed Space Untuk Keselamatan Pelayaran MV. HL Saijo*. Skripsi. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang: Semarang.
- Engkos Kosasih, Hananto soewedo. 2007. *Manajemen perusahaan pelayaran: suatu pendekatan praktis dalam bidang usaha pelayaran-Ed. 1-1-*. PT RajaGrafindo Persada: Jakarta.
- Fitrah, M., & Luthfiah. 2017. *Metodologi Penelitian; Penelitian Kualitatif, Tindakan Kelas & Studi Kasus*. CV Jejak: Sukabumi.
- IMO. 2001. *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 Consolidated Edition 2001*. IMO: London.
- Juliandi, Azuar. 2014. *Metodologi penelitian Bisnis*. Umsu Pers: Medan.
- Moleong, Lexy J. 2007. *Metodologi Penelitian Kualitatif. Edisi Revisi*. PT Remaja Rosdakarya: Bandung.
- Moleong, Lexy J. 2016. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. PT. Remaja Rosdakarya: Bandung.
- Noeralim, 2012. *Alat-alat Penyelamat*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang:Semarang
- Rachman, H., Garside, A.K.& Kholik, M.H. 2017. *Usulan Perawatan Sistem Boiler Dengan Metode Reliability Centered Maintenance (RCM)*. Jurnal Teknik Industri, Vol.18 No.01 : 86-93

- Randi. 2018. *Teori Penelitian Terdahulu*. Erlangga: Jakarta
- Rosyidi, Khafizh., Santoso, Purnomo Budi dan Sasongko, Mega Nur. 2015. *Peningkatan Efektifitas Perawatan Mesin Perontok Bulu Unggas Dengan Metode OEE dan FMEA. (Studi Kasus di Perusahaan Pengolahan Ayam Kampung Pasuruan)*. *Jemis Vol. 3 No.* Universitas Brawijaya: Malang.
- Sugiyono. 2016. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. PT Alfabet: Bandung.
- Sugiyono. 2018. *Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods)*. PT Alfabet: Bandung.
- (<https://www.suzuki.co.id/tipstrik/pelabuhan-pengertian-fungsi-dan-manfaat>)
Tentang Pelabuhan – 15 Mei 2023
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran
- Widiatmaka, F. Pambudi. 2018. *Manajemen Perawatan dan Perbaikan Kapal*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang: Semarang.
- Yaumi, M. 2014. *Pendidikan karakter: landasan, pilar dan implementasi*. Kharisma Putra Utama: Jakarta.
- Yusuf, A. Muri. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif & Penelitian Gabungan*. Prenadamedia group: Jakarta.

LAMPIRAN 1


Ship Particular MT. Sei Pakning

M.T. SEI PAKNING			
CALL SIGN	PODV	KEEL LAID	5-Jul-10
FLAG	INDONESIA	LAUNCHED	15-Oct-11
PORT OF REGISTRY	JAKARTA	DELIVERED	24-Aug-11
OFFICIAL NUMBER	CH - 0802	SHIPYARD	ZHEJIANG CHENYE SHIPBUILDING CO.LTD CHINA
IMO NUMBER	9509891	HULL NO	CH - 0802
CLASS SOCIETY	DNV / BKI	LCS-DC , CLEAN , VSC-2 , COAT-PSPC (B) , BWM-E (s)	
CLASS NOTATION			
P & I CLUB	NORTH OF ENGLAND P & I ASSOCIATION		
OWNERS	PT. PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING		
OPERATORS	PT. SAMUDERA INDONESIA SHIP MANAGEMENT, JL. KALI BESAR BARAT NO 39, JAKARTA 11230 INDONESIA TELP +62 21 6907130, FAX +62 21 6908348, E-mail : fleet.sism@samudera.id		
SATELLITE COMMUNICATION			
PHONE	INMARSAT-F	V-SAT	
452 502 145		62214932881	
FAX	+870773185635		
TELEX			
MMSI	525008069		
E-mail :	Seipakning@pertamina.com		
PRINCIPAL DIMENSIONS			
LOA	180.00 m		
LBP	173.00 m		
BREADTH (Moulded)	30.49 m		
DEPTH (moulded)	15.91 m		
HEIGHT (maximum)	44.27 m		
BRIDGE FRONT - BOW	145.90 m		
BRIDGE FRONT - STERN	34.10 m		
BRIDGE FRONT - M'FOLD	59.40 m		
TONNAGE			
NET	REGD	SUEZ	PANAMA
	7.251	23590.56	
GROSS	24.167	24700.70	
LOAD LINE INFORMATION			
	FREEBOARD	DRAFT	DWT
TROPICAL FRESH			
FRESH			
TROPICAL	6.740	9.200	30.677,16
SUMMER	6.920	9.000	29.754,30
WINTER	7.110	8.830	28.834,96
LIGHTSHIP	13.520	2.420	9.349,90
NORMAL BALLAST COND	9.380	6.580	18.230,52
PERCENTAGE OF SUMMER DWT WITH SBT ONLY	62.77%		
TANK CAPACITIES (cbm)			
CARGO TANKS (98 %)			
TANKS	100%	98%	FW Tanks
COT 1	5384.8	5277.1	100%
COT 2	7530.3	7379.7	(P) - 134.79
COT 3	7731.1	7576.4	(S) - 134.79
COT 4	7727.2	7572.6	
COT 5	7707.5	7553.3	TTL269.58MT
COT 6	5978.5	5859.0	
SLOP	1372.8	1345.391	
TOTAL	43,432,45	42563.5	
OTHER DETAILS			
FWA	199 mm	TOTAL	
TPC@Summer	49.6 MT	Level gauge	
Overfill Alarm	98%	H.Level alarm	95%
MACHINERY / PROPELLER / RUDDER			
MAIN ENGINE	HYUNDAI-MAN B&W 6S42MC-C		
M.C.R.	6480 kw @136 rpm 100%		
N.C.R.	6166 kw @ 131.3 RPM 90%		
GENERATOR (3 sets)	ANQING DAIHATSU 6DK26		
PROPELLER	FIXED PITCH 4 BLADES		
RUDDER	Semi spade area - 41.20 M3		
STEERING GEAR	Rotary Vane		
FW GENERATOR CAP	25 M3 / Day		
BUNKER MANIFOLDS	100 & 150 MM X 3 on each side		
CARGO AND BALLAST PUMPING SYSTEM - COP			
MAIN PUMPS	NO.	CAPACITY	HEAD
CARGO OIL P/P's	3	1300 M3/Hr	Pump room
STRIPPING PUMP	1	150 M3/Hr	Pump room
BALLAST PUMP	2	2 x 650 M3/Hr	25 m Pump room
EDUCTOR	1	200 M3/Hr	Pump room
TK CLNNG PUMP	1	120 M3/Hr	Pump room
TK CLNNG HTR	1	120 M3/Hr (20-70 Deg)	Pump room
Emerg Fire Pump	1	72 M3/Hr	St Rm
Fire/GS pump	1	120 M3/Hr @3564 rpm	E/R
BUNKER CAP IN M/T			
TANKS	98%	100%	
1 FOT (P)	195.19	199.17	
1 FOT (S)	195.19	199.17	
2 FOT (P)	188.1	192.0	
2 FOT (S)	309.67	316.0	
Ser. Tk	31.07	31.714	
Sett Tk	32.05	32.28	
TOTAL	959.32	970.33	
DOT(P)	19.07	19.46	
DOT(S)	19.07	19.46	
Serv. Tk	22.73	23.19	
H.P.U. Tk	16.99	17.33	
TOTAL	77.86	79.44	
WINDLASS / WINCHES / ROPES / EMERGENCY TOWING			
PARTICULARS			
WINCHES	2	2	16 Ts Heaving 15.0 m/min / 28 MPA BHC
MRG ROPE	4		Drum Teramax rope D 32mmx220 m BS 58 ton
MRG ROPE	4		Drum Neoflex rope D 64mmx220 m BS 58 ton
MRG ROPE	4		Fwd: Teramax - Aft: Neoflex
WINDLASS	2		Hvng Pwr: 25.4 ton, 9m/min BHL 183 tons
ANCHOR	2		Port - 12 Shackles / Stbd - 11 Shackles
EMG. TOWING	1		SWL - 2000 KN / Chain Stopper and Cable
	1		76 mm Chain
FIRE WIRE	1		SWL - 2000 KNT /80 mm steel wire 6x52 IWRC
	1		pick up rope D 40mmL 100 m
MANIFOLD ARRANGEMENT			
Distance of cargo manifold to cargo manifold		2500 mm	
Distance of cargo manifold to vpr. return manifold		410 mm	
Distance of manifolds to ship's rail		4425 mm	
Distance of spill tank grating to centre of manifold		900 mm	
Distance of main deck to centre of manifold		2100 mm	
Distance of main deck to top of rail		1600 mm	
Distance of top of rail to centre of manifold		737 mm	
Distance of manifold to ship side		4600 mm	
Parallel body at Lightship/Normal Blist/Summer draft		58.3995 07104.84	
LIFE BOAT			
DavitLaunch P&S (@30 Pers)			
LIFE RAFTS			
4 x 20 P + 1 x 6 P			
TK CLNG MACHINE			
14X30 M3			
CRANES			
Hose Crane		10 T	
Prov. Crane 2		0,9 T	
IMPORTANT DRAFTS			
Min Bow Draft: 6.2 m			
Blist Drft: 6.4, A/6.9 m			
Propeller Immersion: 5.80m			
FIRE FIGHTING SYSTEM			
E/RM	CO2 System + Water mist system		
PAINT ST	Sprinkler		
CARGO AREA	Green AFFF concentrates 3%		
MANIFOLD TYPE : ANSI			
REDUCER'S : 12X 16 - 8 Nos, 12 x 12 - 2 Nos, 12 x 10 - 5 Nos, 12x 8 - 1 Nos, 10 x 8 -3 Nos			
vapour - 12 x 12 - 1 Nos, Bunk. 4 x 6 - 2 Nos, 8 x 4 - 2 Nos			

LAMPIRAN 2

Crewlist MT. Sei Pakning

		PT PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING			FORM 503	
		CREW LIST			Page	1 of 1
Prepared: LPSQ/DPA		Approved: Director of Fleet Management			Revision: 0	Date: 15.06.21
Ship: MT SEI PAKNING		Port of Registry: JAKARTA			Arrival <input type="checkbox"/> Departure <input type="checkbox"/> (Please tick as appropriate)	
No.	Family name, given name	Rank / Rating	Nationality	Date / Place of birth	Passport No.	Date signed on
1	Capt. Dona Kurnia	Master	IDN	Pangandaran, 11 Juli 1982	C 5479872	10-Jun-22
2	Abdul Jalal	Chief Officer	IDN	Banyuwangi, 04 April 1982	C 6380834	27-May-22
3	Mukhamad Fakhruddin	Second Officer	IDN	Demak, 24 Juni 1985	C 8679839	6-Jun-22
4	Welly Aditia Atmaja	Third Officer	IDN	Kudus, 02 Oktober 1991	C 8593576	10-Jun-22
5	Didi Wahyudi	Fourth Officer	IDN	Mataram, 25 Januari 1995	C 5624507	27-May-22
6	Indratno Tito Subyantoro	Chief Engineer	IDN	Kab.Semarang, 22 Mei 1980	C 8100925	10-Jun-22
7	Agus Cahyono	Second Engineer	IDN	Pati, 08 Agustus 1983	B 9762615	14-Apr-22
8	Eko Hendriawan	Third Engineer	IDN	Cilacap, 29 March 1980	C 6860011	26-May-22
9	Emy Helmy Bahmid	Fourth Engineer	IDN	Banggai, 08 Juni 1979	C 0254022	27-May-22
10	Dona Rismanda Putra	Electrician	IDN	Tulung Agung, 05 Sept 1995	C 7087081	14-Apr-22
11	Nuri Chris Suminarsono	Boatswain	IDN	Surakarta, 03 January 1975	C 7574997	26-May-22
12	Hendrik Tonapa	Pumpman	IDN	Sarambu, 04 April 1981	B 9988134	28-Jul-22
13	Rudy Purnama	Quarter Master (A)	IDN	Plaju, 03 October 1971	C 4146636	27-May-22
14	Ari Wahyu Wantoro	Quarter Master (B)	IDN	Timor-Timur, 10 February 1986	C 6708831	27-May-22
15	Suharlis	Quarter Master (C)	IDN	Banyumas, 23 July 1978	C 7448638	2-Oct-21
16	Muhammad Ikram	Ord. Sailor (A)	IDN	Sampeang, 20 March 1994	C 9120736	26-May-22
17	Octavianus Suljandri	Ord. Sailor (B)	IDN	Jakarta, 05 October 1988	B 9189351	27-May-22
18	Sudarmadi	Foreman Engine	IDN	Jakarta, 27 Juli 1972	C 2354496	10-Jun-22
19	Yoga Septio Ramdika	Oiler (A)	IDN	Brebes, 14 September 1990	C 5793442	28-Jun-22
20	Fauzan Hasibuan	Oiler (B)	IDN	Air Batu, 09 July 1981	B 9592002	27-May-22
21	Ranto Situmorang	Oiler (C)	IDN	Jakarta, 29 Juli 1978	C 0750201	26-May-22
22	Hosman	Cook	IDN	Bangkalan, 10 Juli 1975	C 8676942	28-Jun-22
23	Muhammad Samin Riry	Mess Boy	IDN	Luhu, 11 November 1979	C 7310216	10-Jun-22
24	Agung Prasetyo	Deck Cadet	IDN	Bandar Lampung, 18 August 1999	C 7541799	6-Aug-21
25	Anggi Setiawan NST.	Engine Cadet	IDN	Medan, 20 August 2000	C 6810355	10-Sep-21



Capt. Dona Kurnia
Master

LAMPIRAN 3

DAFTAR RESPONDER

NAMA	JABATAN	KETERANGAN	TANDA TANGAN
Capt. Dona Kurnia	Master of MT. Sei Pakning	Responden I	
Abdul Jalal	Chief Officer MT. Sei Pakning	Responden II	
Jafar Sadik	Third Officer MT. Sei Pakning	Responden III	
Emy Helmy	Fourth Engineer MT. Sei Pakning	Responden IV	

Hasil Wawancara

Hasil wawancara dilakukan dengan responden pada saat peneliti melakukan praktek kelautan di MT Sei Pakning. Wawancara tersebut digunakan untuk memperoleh informasi dan bahan masukan untuk skripsi yang disusun oleh peneliti guna memperoleh informasi guna mendukung penelitian yang dilakukan oleh peneliti. Wawancara peneliti dengan responden adalah sebagai berikut:

1. Responden I (Nahkoda):

Hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti saat dengan *Master* Kapal MT Sei Pakning adalah sebagai berikut:

a. Bagaimana cara kerja perawatan sekoci di MT Sei Pakning?

Jawab: Untuk memaksimalkan perawatan *lifeboat*, perawatan *lifeboat* harus dilakukan penolong selalu dalam kondisi siap untuk digunakan dan tidak mengalami kendala pada saat digunakan Latihan dan pada saat terjadi keadaan darurat.

- b. Apakah kendala-kendala yang dijumpai dalam pelaksanaan perawatan sekoci penolong?

Jawab: Permasalahan yang sering terjadi pada perawatan *lifeboat* adalah seiringnya kapal MT Sei Pakning menempuh jarak pendek atau jalur pelayaran pendek. Perawatan *lifeboat* memerlukan waktu yang cukup agar perawatan dapat dilakukan secara optimal

- c. Bagaimana Upaya untuk mengatasi kendala-kendala dalam pelaksanaan perawatan sekoci penolong?

Jawab: Hambatan pemeliharaan yang disebabkan oleh alur pelayaran yang pendek atau jarak yang pendek diupayakan diatasi dengan membagi tugas perawatan sekoci antara Mualim 3 dan Mualim 4. Saat melakukan perawatan *lifeboat*, Mualim 3 juga dapat meminta bantuan dari *deck crew* jika *lifeboat* akan cek atau perlu dilakukan perawatan. Dengan demikian perawatan *lifeboat* dapat bekerja secara maksimal.

- d. Bagaimanakah cara menanggulangi kurang terampilnya *crew* dalam pengoperasian *lifeboat*?

Jawab: Dilakukan *safety meeting* atau *familiarization* kepada *crew* kapal tentang pentingnya penggunaan alat keselamatan sekoci dan melaksanakan latihan *drill* sesuai jadwal.

- e. Apa sajakah yang harus diperhatikan pada saat Latihan penurunan *lifeboat*?

Jawab: Keadaan *lifeboat* dan alat pendukungnya yang terdapat di dalam *lifeboat*, sumber daya manusia dalam pengoperasian *lifeboat* dan

perhatikan keamanan pada saat penurunan *lifeboat*.

1. Responden II (Mualim I):

Hasil wawancara yang dilakukan peneliti dengan Mualim I kapal MT Sei Pakning pada saat melakukan prala (praktek laut) adalah sebagai berikut:

- 1) Apa penyebab tidak dijalankannya PMS (*Plan Maintenance System*) di atas kapal?

Jawab: Sebenarnya PMS (*Plan Maintenance System*) telah dijalankan meskipun hanya beberapa point saja, hal ini terjadi karena begitu banyak pekerjaan yang harus dilakukan dengan segera sehingga *Plan Maintenance System* sering diabaikan.

- 2) Apakah penggunaan *lifeboat* penolong dalam Latihan sudah maksimal?

Jawab: Belum, karena peluncuran *lifeboat* sering menyebabkan kemacetan sehingga peluncurannya memakan waktu lama, pekerjaan pemeliharaan harus dilakukan secara rutin dan sesuai aturan.

- 3) Apakah perawatan yang dilakukan terhadap *lifeboat* penolong sudah baik?

Jawab: Belum, biasanya perawatan dilakukan hanya ketika akan diadakan *vetting* di atas kapal, agar lolos dari pengecekan.

- 4) Bagaimana pelaksanaan perawatan *lifeboat* penolong di MT Sei Pakning?

Jawab: Dalam melaksanakan perawatan *lifeboat* penolong harus sesuai dengan PMS (*Plan Maintenance System*) yang ada di atas kapal agar perawatan *lifeboat* maksimal. PMS (*Plan Maintenance System*) sangat dibutuhkan dan sangat membantu untuk menciptakan perawatan yang efektif dan efisien, serta untuk

menghindari proses perawatan yang dapat membahayakan keselamatan para pekerja.

- 5) Apakah kendala-kendala yang dijumpai dalam pelaksanaan perawatan *lifeboat*?

Jawab: Kendala yang sering terjadi dalam pelaksanaan perawatan *lifeboat* adalah Perwira Deck dan Perwira Mesin kurang memahami sepenuhnya tentang cara perawatan *lifeboat*. Dalam melaksanakan perawatan *lifeboat* harus sesuai dengan rencana perawatan yang ada di kapal. Mualim 3 harus mempunyai jadwal kapan perawatan akan dilaksanakan agar perawatan *lifeboat* dapat dilaksanakan secara maksimal.

- 6) Bagaimana Upaya untuk mengatasi kendala-kendala dalam pelaksanaan perawatan *lifeboat*?

Jawab: Upaya untuk mengatasi kendala yang terjadi dalam pelaksanaan perawatan yang diakibatkan karena Perwira Deck dan Perwira Mesin kurang memahami sepenuhnya tentang cara perawatan sekoci penolong adalah dengan cara melakukan pelatihan kepada crew terkait perawatan *lifeboat* yang baik dan benar sesuai dengan prosedur perawatan, serta dilakukannya safety meeting yang membahas tentang pentingnya perawatan *lifeboat* sesuai dengan prosedur perawatan agar *lifeboat* selalu dalam kondisi siap untuk digunakan. Pada saat dilaksanakan safety meeting Mualim I menjelaskan tentang bagian-bagian mana pada *lifeboat* yang harus dilaksanakan perawatan sesuai dengan jadwal perencanaan perawatan.

- 7) Apa sajakah yang harus diperhatikan pada saat pelatihan penurunan *lifeboat*?

Jawab: Prosedur penurunan *lifeboat* harus dilakukan dengan sebaik-baiknya

karena hal ini berhubungan dengan keselamatan jiwa crew kapal. Keadaan lifeboat harus diperhatikan dan alat pendukungnya harus digunakan dengan benar.

2. Responden III (Mualim 3):

Hasil wawancara yang dilakukan peneliti dengan Mualim III kapal MT Sei Pakning pada saat melakukan prala (praktek laut) adalah sebagai berikut:

a. Bagaimana pelaksanaan perawatan sekoci penolong di MT Sei Pakning?

Jawab: Perawatan lifeboat dilaksanakan sesuai dengan SOLAS 1974 dan PMS yang ada diatas kapal. Sebelum melaksanakan perawatan lifeboat harus sudah mengerti dan paham tentang prosedur dalam melaksanakan perawatan. Lifeboat dilaksanakan sesuai dengan rencana perawatan yang ada diatas kapal. Perawatan dilaksanakan setiap minggu, setiap bulan, dan setiap tahun.

b. Apakah kendala-kendala yang dijumpai dalam pelaksanaan perawatan *lifeboat*?

Jawab: Kendala yang sering terjadi dalam pelaksanaan perawatan adalah karena tidak adanya spare part atau suku cadang. Suku cadang sangat penting demi kelancaran dalam melaksanakan perawatan.

c. Bagaimana Upaya untuk mengatasi kendala-kendala dalam pelaksanaan perawatan *lifeboat*?

Jawab: Upaya untuk mengatasi kendala yang terjadi dalam pelaksanaan perawatan yang diakibatkan karena tidak adanya spare part atau suku cadang adalah dengan cara melakukan permintaan kepada perusahaan. Semua peralatan

yang tidak ada dikapal atau peralatan yang akan habis masa berlakunya di buatkan daftar barang-barang tersebut dijadikan satu daftar, setelah itu daftar tersebut dikirimkan ke kantor perusahaan agar barang yang kita butuhkan dikirim dari darat.

d. Apa sajakah yang menyebabkan sekoci tidak dapat diturunkan pada saat latihan?

Jawab: Tidak dijalankannya PMS (Plan Maintenance System) dengan baik dan benar dan kurangnya perawatan terhadap alat keselamatan sekoci, serta kurangnya pengetahuan crew kapal tentang pentingnya keterampilan menggunakan alat-alat keselamatan seperti lifeboat dan kurang optimalnya pelaksanaan drill.

e. Bagaimana seharusnya tindakan perwira dalam pelaksanaan PMS (*Plan Maintenance System*) dan perawatan alat keselamatan lifeboat?

Jawab: Sebelum melakukan perawatan terlebih dahulu seorang perwira membaca Plan Maintenance Sytem untuk menunjang perawatan lifeboat dengan tepat dan benar. Dan juga untuk memastikan kondisi perlengkapan dalam keadaan safety dan layak laut dan dilaksanakan perawatan alat keselamatan lifeboat yang rusak.

f. Apakah perawatan yang dilakukan terhadap *lifeboat* sudah baik?

Jawab: Belum, biasanya perawatan dilakukan hanya ketika akan diadakan vetting di atas kapal.

g. Bagaimana seharusnya tindakan perwira dalam pelaksanaan PMS (Plan Maintenance System) dan perawatan alat keselamatan lifeboat?

LAMPIRAN 4

SOP PENURUNAN *LIFEBOAT***SOP PENURUNAN SEKOCI**

1. BUKA CRANDLE STOPER DEPAN DAN BELAKANG

CRANDLE STOPER

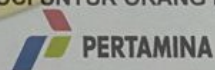


2. ANGKAT CENTRIFUGAL BRAKET UNTUK AREA SEKOCI



CENTRIFUGAL BRAKET

3. SETELAH SEKOCI BERADA DI ATAS AIR BUKA SLIP HOOK DEPAN DAN BELAKANG
4. LEMPAR TALI PAINTER DEPAN DAN BELAKANG UNTUK MENGIKAT SEKOCI KEKAPAL.
5. TURUNKAN TANGGA EMBARKASI SEKOCI UNTUK ORANG NAIK KE SEKOCI.



Capt. Dona

LAMPIRAN 5

EQUIPMENT LIFEBOAT



**PT. Garuda
Bentang
Nusantara**

**Service & Supply Alat Keselamatan Kapal & RIG
Liferaft, Lifeboat, Davit, Fire Extinguisher, Fixed System (LSA, FFA)**

Jl. Penyu No.150 Cilacap 53211, Jawa Tengah – Indonesia
Telp: 0857 2658 9555 Email: garudanusantara.cilacap@gmail.com

EQUIPMENT LIFEBOAT

Life boat Location : LIFEBOAT * 1 * Starboard Side						DATE INSPECTION
Serial Number : 11 -6A - 1218 (30 persons)						06-Sep-22
NO.	Name of Equipment	Quantity	Brand	Exp. Date	Solas Req	Remarks
1	Anti Seasickness Tablets	180	Tblts		6 tab/pers	RN
2	Bailer	1	Pcs		1	OK
3	Bilge Pump	1	Pcs		1	OK
4	Boat Hook	2	Pcs		Depend on LB	N/A
5	Bouyant Rescue Quit	2	Pcs		2	OK
6	Bouyant Life Line 25 Mtr	1	Pcs		2	OK
7	Bucket	1	Pcs		2	OK
8	Cover For Engine	1	Pcs		1	OK
9	Compass with Light	1	Pcs		1	OK
10	Crutch or Thole Pin / Rowing Port	--	Pcs		Depend on LB	N/A
11	Dipper with Lanyard	1	Pcs		1	OK
12	Drinking Cup	1	Pcs		1	OK
13	Drinking Water	180	Pack	SEGARA	April 2025	3.ltrs / pers
14	Engine Tool Kit	1	Set		1	OK
15	First Aid Kit	1	Pack	SEGARA	April 2025	1
16	Fishing Kit / Tackle	1	Set		1	OK
17	Food Container	1	Pcs		1	OK
18	Food Ration	30	Pack	SEGARA	April 2025	10.000 KJ / Pers
19	Hatches / Axe	2	Pcs		2	OK
20	Jack Knife	1	Pcs		1	OK
21	Ladder	1	Pcs		1	OK
22	Life Saving Signal Table	1	Pcs		1	OK
23	Oar	2	Pcs		Depend on LB	N/A
24	Parachute Signal	4	Pcs	Good Brother	Jan 2025	4
25	Plug Drain	1	Pcs		1	OK
26	Portable Fire Extinguisher	1	Cyl		Sept-2023	1
27	Protection Cover	--	Pcs		1	Open Type Lifeboat
28	Painter Line 50 mtrs	1	Pcs		1	OK
29	Radar Reflector	1	Pcs		1	OK
30	Red Hand Flares	6	Pcs	Good Brother	Des 2024	6
31	Repair Kit for FRP	--	Set		1	OK
32	Spare Tiller	1	Set		1	OK
33	Sart	--	Pcs		--	N/A
34	Sea Anchor	1	Pcs		1	OK
35	Sea Sickness Bag	30	Pcs		1 pcs / pers	OK
36	Search Light	1	Pcs		1	OK
37	Signaling Mirror	1	Pcs		1	OK
38	Smoke Signal	2	Pcs	Good Brother	Des 2024	2
39	Spare Batteries (AA)	4	Pcs		2	RN
40	Spare Bulb	1	Pcs		1	OK
41	Storm Lamp	--	Pcs		1	OK
42	Storm Oil	--	Ltrs		1	Open Type Lifeboat
43	Survival Manual	1	Pcs		5 ltrs	Open Type Lifeboat
44	Thermal Protective Aid	4	Pcs		1	OK
45	Tin Opener	3	Pcs		10 % from LB Cap	OK
46	Torch	1	Pcs		3	OK
47	Whistle	1	Pcs		1	OK
48	Safety Matches Water Proof	--	Pcs		1	OK

LAMPIRAN 6
STATEMENT OF CONFORMITY



30

Service & Supply Alat Keselamatan Kapal & RIG
Liferaft, Lifeboat, Davit, Fire Extinguisher, Fixed System (LSA, FFA)


Jl. Penyu No. 150 Cilacap 53211, Jawa Tengah – Indonesia
Telp: 0857 2658 9555 Email: garudanusantara.cilacap@gmail.com

STATEMENT OF CONFORMITY

This is to confirm that the following lifeboat arrangements have been carried out periodic maintenance by the undersigned licensed service engineer in accordance with SOLAS Regulation III 20.3.2 and MSC / Circular 1206 and that these lifeboat arrangements have been found to be fit for purpose.

Name of Ship/Platform	: MT SEI PAKNING	Flag	: INDONESIA
Lifeboat Number	: (1) Starboard Side	Class	: BKI

LIFEBOAT	Type	: BH-6A
	Capacity	: 30 PERSONS
	Seri Number	: 11-6A-1218
	Date of manufacture	: MEI - 2011
RELEASE	Manufacturer	: QINGDAO BEIHAI SHIPBUILDING HEAVY INDUSTRI Co.,Ltd
	Type	: YZHK 405
	Seri Number	: 16063
	Date of manufacture	: Agustus-2016
DAVIT	Manufacturer	: NINGBO ASIAN FRP BOAT Co.,LTD
	Type	: BW - HL69
	Seri Number	: 164
	Date of manufacture	: SEPT-2010
WINCH	Manufacturer	: QINGDAO BEHAI SHIPBUILDING HEAVY INDUSTRI Co.,Ltd
	Type	: BW-HR63
	Seri Number	: 034
	Date of manufacture	: SEPT - 2010
Date of servicing : 06 September 2022		Place of Servicing : CILACAP - INDONESIA
Kind of servicing :		Annual Inspection
Remarks : LIFEBOAT,DAVIT & WINCH GOOD CONDITION		

 Service Engineer : AHMAD RIZA	Certificate No. SP. 06600822
	DATE,06 September 2022



LAMPIRAN 7
ANNUAL CHECKLIST



**PT. Garuda
Bentang
Nusantara**

Service & Supply Alat Keselamatan Kapal & RIG
Liferaft, Lifeboat, Davit, Fire Extinguisher, Fixed System (LSA, FFA)

Jl. Penyu No. 150 Cilacap 53211, Jawa Tengah – Indonesia
Telp: 0857 2658 9555 Email: garudanusantara.cilacap@gmail.com

Annual Inspection Check List (1/2)
Lifeboat & Release General

Type of Lifeboat	: BH - 6A
Serial Number	: 11 - 6A - 1218
Date of manufacturer	: September - 2011
Manufacturer	: QINGDAO BEHAI SHIPBUILDING HEAVY INDUSTRI Co,Ltd
Lifeboat Location	: LB " 1 " Starboard Side
Service Location	: Cilacap - INDONESIA

No.	Items	Result of inspection and servicing			Remarks
01	Outside hull	<input checked="" type="checkbox"/> Good	<input type="checkbox"/> Part exchange	<input type="checkbox"/> Repair	
02	Outside canopy	<input checked="" type="checkbox"/> Good	<input type="checkbox"/> Part exchange	<input type="checkbox"/> Repair	
03	Buoyant life line	<input checked="" type="checkbox"/> Good	<input type="checkbox"/> Part exchange	<input type="checkbox"/> Repair	
04	Enclosure structure	<input checked="" type="checkbox"/> Good	<input type="checkbox"/> Part exchange	<input type="checkbox"/> Repair	
05	Inside structure	<input checked="" type="checkbox"/> Good	<input type="checkbox"/> Part exchange	<input type="checkbox"/> Repair	
06	Painter release device	<input checked="" type="checkbox"/> Good	<input type="checkbox"/> Part exchange	<input type="checkbox"/> Repair	
07	Door and hatche	<input checked="" type="checkbox"/> Good	<input type="checkbox"/> Part exchange	<input type="checkbox"/> Repair	
08	Window	<input checked="" type="checkbox"/> Good	<input type="checkbox"/> Part exchange	<input type="checkbox"/> Repair	
09	Ventilator	<input checked="" type="checkbox"/> Good	<input type="checkbox"/> Part exchange	<input type="checkbox"/> Repair	
10	Steering gear	<input checked="" type="checkbox"/> Good	<input type="checkbox"/> Part exchange	<input type="checkbox"/> Repair	
11	Stern tube	<input checked="" type="checkbox"/> Good	<input type="checkbox"/> Part exchange	<input type="checkbox"/> Repair	
12	Propeller and propeller guard	<input checked="" type="checkbox"/> Good	<input type="checkbox"/> Part exchange	<input type="checkbox"/> Repair	
13	Breather valve	<input checked="" type="checkbox"/> Good	<input type="checkbox"/> Part exchange	<input type="checkbox"/> Repair	
14	High pressure line for air supply sys	<input checked="" type="checkbox"/> Good	<input type="checkbox"/> Part exchange	<input type="checkbox"/> Repair	
15	Air cylinder	<input checked="" type="checkbox"/> Good	<input type="checkbox"/> Part exchange	<input type="checkbox"/> Repair	
	Air cylinder Data : W 533.546.537	Press. Cyl : 200 Bar		Last Tested : Sep 2021	
16	Sprinkler system	<input checked="" type="checkbox"/> Good	<input type="checkbox"/> Part exchange	<input type="checkbox"/> Repair	
17	Drain valve and plug	<input checked="" type="checkbox"/> Good	<input type="checkbox"/> Part exchange	<input type="checkbox"/> Repair	
18	Hand pump	<input checked="" type="checkbox"/> Good	<input type="checkbox"/> Part exchange	<input type="checkbox"/> Repair	
19	Seat belt	<input checked="" type="checkbox"/> Good	<input type="checkbox"/> Part exchange	<input type="checkbox"/> Repair	
20	Equipment	<input checked="" type="checkbox"/> Good	<input type="checkbox"/> Part exchange	<input type="checkbox"/> Repair	

RELEASE HOOK

No.	Items	Result of inspection and servicing			Remarks
01	Reset condition	<input checked="" type="checkbox"/> Good	<input type="checkbox"/> Part exchange	<input type="checkbox"/> Repair	
02	Release handle unit	<input checked="" type="checkbox"/> Good	<input type="checkbox"/> Part exchange	<input type="checkbox"/> Repair	
03	Hydraulic Release Lever	<input checked="" type="checkbox"/> Good	<input type="checkbox"/> Part exchange	<input type="checkbox"/> Repair	
04	Hook unit	<input checked="" type="checkbox"/> Good	<input type="checkbox"/> Part exchange	<input type="checkbox"/> Repair	
05	Interlock unit	<input checked="" type="checkbox"/> Good	<input type="checkbox"/> Part exchange	<input type="checkbox"/> Repair	
06	Hook fastening	<input checked="" type="checkbox"/> Good	<input type="checkbox"/> Part exchange	<input type="checkbox"/> Repair	

LAMPIRAN 8
LIFEBOAT MT. Sei Paking



LAMPIRAN 9
CONTOH FOTO WAWANCARA



LAMPIRAN 10
CONTOH FOTO PERAWATAN



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama Lengkap : Agung Prasetyo
2. Tempat / Tanggal Lahir : Lampung, 18 Agustus 1999
3. NIT : 561911138153 N
4. Alamat Asal : Komplek DIT Bekang – ad Jln. Sena 1
5. Agama : Islam
6. Jenis kelamin : Laki-laki
7. Golongan darah : B
8. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Suhardi
 - b. Ibu : Rini Dwi Oktaviani
 - c. Alamat : Komplek DIT Bekang – ad Jln. Sena 1
9. Riwayat Pendidikan
 - a. SD : SDN 1 Surabaya, Tahun (2006-2011)
 - b. SMP : SMP Negeri 2 Sukaraja, Tahun (2011-2014)
 - c. SMA : SMA Negri 1 Cibinong ,Tahun (2014-2017)
 - d. Perguruan Tinggi : PIP Semarang, Tahun 2019 - 2023
10. Pengalaman Pratek Laut :
 - a. Perusahaan Pelayaran : PT. Pertamina International Shipping
 - b. Nama Kapal : MT. Sei Pakning
 - c. Masa Layar : 06 Agustus 2021– 10 Agustus 2022