



**OPTIMALISASI PERAWATAN SEKOCI PENOLONG  
DI KM DOBONSOLO**

**SKRIPSI**

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

**Oleh**

**WEJANG MIRYAN FEBRIVANTINO**

**NIT. 56191117058 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV**

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN**

**SEMARANG**

**2023**

HALAMAN PERSETUJUAN

OPTIMALISASI PERAWATAN SEKOCI PENOLONG DI KM DOBONSOLO

Disusun oleh:


WEJANG MIRYAN FEBRIVANTINO

NIT. 561911117058 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,.....2023

Dosen Pembimbing  
Materi



Dr. Capt. TRICAHYADI, M.H., M.Mar.

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19730704 199803 1 001

Dosen Pembimbing  
Metodologi dan Penulisan

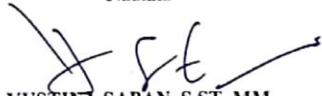


YOZAR FIRDAUS AMRULLAH, S.S., M.Hum.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19811007 200712 1 001

Mengetahui  
Ketua Program Studi  
Nautika



YUSTINA SAPAN, S.ST. MM

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19771129 200502 2 001

**PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI**

Skripsi dengan judul **“OPTIMALISASI PERAWATAN SEKOCI  
PENOLONG DI KM DOBONSOLO”** Karya,

Nama : WEJANG MIRYAN FEBRIVANTINO

NIT : 561911117058 N

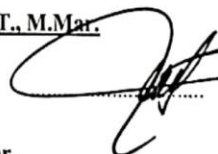
Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika,  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari .....,tanggal  
.....2023

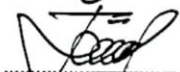
Semarang, .....2023

**PENGUJI**

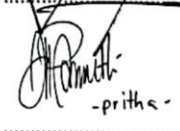
Penguji I : Capt. SEMUEL PALEMBANGAN, M.T., M.Mar.  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19710902 200212 1 001



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

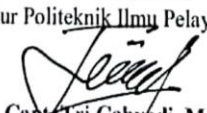


Penguji III : PRITHA KURNIASIH, M.Sc  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19831220 201012 2 003



-pritha-

Mengetahui,  
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang



Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar.  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19730704 199803 1 001

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

N a m a : WEJANG MIRYAN FEBRIVANTINO

NIT : 561911117058 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “Optimalisasi Perawatan Sekoci Penolong di KM Dobonsolo”

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 risiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang,.....2023

Yang membuat pernyataan,



**WEJANG MIRYAN FEBRIVANTINO**  
NIT. 561911117058 N

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

### Motto :

1. Apa yang melewatkanmu tidak akan pernah menjadi takdirku, dan apa yang ditakdirkan untukku tidak akan pernah melewatkanmu. -Umar bin Khattab
2. Memang tidak mudah untuk menjadi seseorang yang berbeda, namun tidak mustahil. -Ria Hermina Sari
3. Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan. -Q.S Al-Insyirah: 5-6

### Persembahan :

1. Kepada Bapak Tjasmita, Almh. Ibu Riyanti, dan Ibu Istikharoh yang telah merawat, mendukung, mendoakan, menasihati, dan mengupayakan apapun untuk masa depan peneliti dengan baik.
2. Kepada Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, teman-teman seperjuangan angkatan 56, khususnya dari kelas Nautika Alpha dan Nautika Delta, serta Kasta Galangan B2 yang telah merasakan suka duka bersama-sama, saling menyemangati dan membantu satu sama lain.
3. Kepada PT Peln, khususnya semua kru kapal KM Dobonsolo yang selalu baik, dan telah banyak membimbing serta mengarahkan peneliti pada saat melaksanakan Praktik Laut.

## PRAKATA

Assalamu'alaikum Warohmatullahi Wabarokatuh.

Alhamdulillah, segala puji syukur peneliti panjatkan kehadirat Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala rahmat dan hidayah-Nya, sehingga peneliti dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi ini yang berjudul “Optimalisasi Perawatan Sekoci Penolong di KM Dobonsolo”. Skripsi ini disusun dan diajukan untuk memenuhi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) dalam bidang Nautika Program Diploma IV (D-IV), di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

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

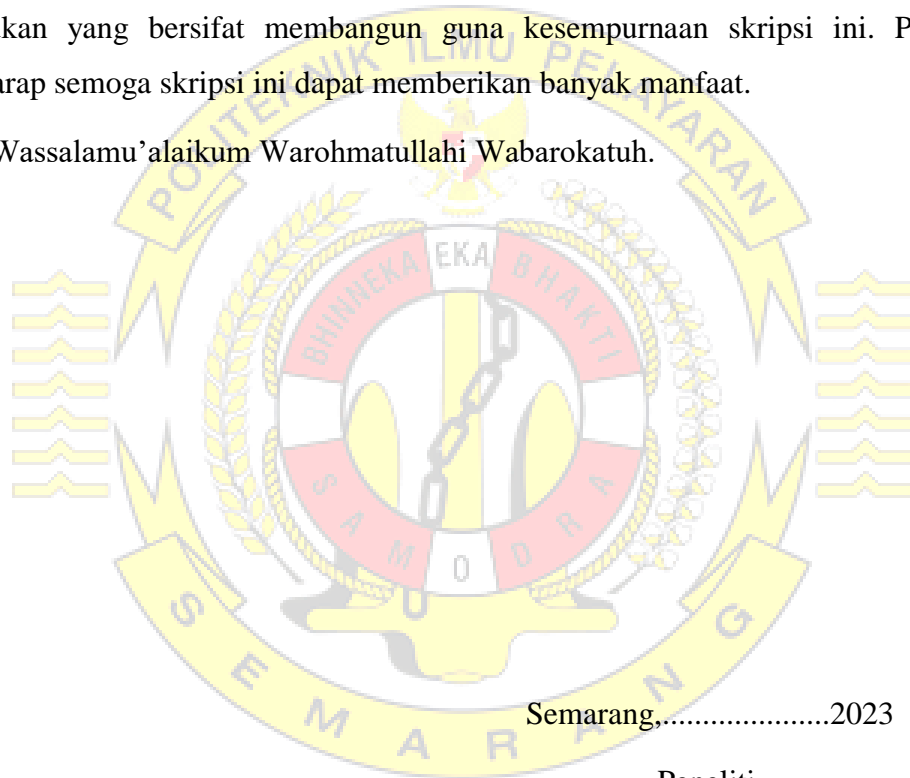
1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Yustina Sapan, S.ST, MM selaku Ketua Program Studi Nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar. selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab memberikan dukungan, bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi.
4. Bapak Yozar Firdaus Amrullah, S.S., M.Hum. selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan yang dengan sabar dan tanggung jawab memberikan dukungan, bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi.
5. Ibu dan bapak serta seluruh keluarga peneliti yang senantiasa memberikan doa, dukungan, dan motivasi kepada peneliti disetiap langkah untuk meraih keberhasilan.
6. Seluruh sahabat serta rekan-rekan Nautika Alpha dan Nautika Delta terimakasih telah memberikan dukungan dan motivasi dalam penyelesaian studi ini.
7. Seluruh dosen, perwira dan tenaga pengajar yang telah memberikan ilmu

pengetahuan yang bermanfaat kepada peneliti selama melaksanakan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

8. Seluruh kru KM Dobonsolo yang telah membantu peneliti dalam melaksanakan praktik laut dan juga penelitian.
9. Seluruh pihak yang telah membantu dalam penyelesaian penulisan skripsi yang tidak dapat peneliti sebutkan satu per satu.

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 berharap semoga skripsi ini dapat memberikan banyak manfaat.

Wassalamu'alaikum Warohmatullahi Wabarokatuh.



Semarang,.....2023

Peneliti,

**WEJANG MIRYAN FEBRIVANTINO**

**NIT 56191117058 N**

## ABSTRAKSI

**Febriviantino, Wejang Miryan.** NIT: 561911117058 N. “*Optimalisasi Perawatan Sekoci Penolong di KM Dobonsolo*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar., Pembimbing II: Yozar Firdaus Amrullah, S.S., M.Hum.

Penelitian ini dilatar belakangi oleh adanya perawatan sekoci penolong di atas kapal yang kurang optimal. Hal ini terbukti pada saat *Marine Inspector* melakukan pengecekan pada sekoci penolong di atas kapal di Laut Jawa pada 20 Maret 2022 setelah kapal tolak dari Pelabuhan Makassar menuju Pelabuhan Tanjung Perak, 2 dari 12 sekoci penolong di atas kapal tidak dapat dihibob, sehingga kapal mendapatkan *Non-Confirimity* (NC). Tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan perawatan sekoci penolong di KM Dobonsolo, kendala-kendala yang dijumpai dalam melaksanakan perawatannya, serta bagaimana upaya yang perlu dilakukan untuk mengatasi kendala-kendala tersebut.

Metode penelitian yang digunakan dalam penyusunan skripsi ini adalah deskriptif kualitatif dengan menggunakan triangulasi (observasi, wawancara, dan dokumentasi) dalam teknik pengumpulan data, serta menggunakan reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan dalam teknik analisis datanya.

Penelitian yang dilakukan mendapatkan hasil bahwa perawatan sekoci penolong di KM Dobonsolo belum optimal. Kendala-kendala yang dijumpai antara lain jumlah sekoci penolong yang cukup banyak, namun waktu perawatannya yang kurang karena jam kerja harian Mualim III Senior yang terbatas, kru kapal kurang mengerti prosedur perawatan sekoci penolong, serta tidak tersedianya *spare part* di atas kapal. Upaya-upaya yang perlu dilakukan antara lain membagi tugas perawatan sekoci penolong antara Mualim III Senior dengan Mualim III Junior, melakukan *safety meeting* dan pelatihan kepada kru terkait perawatan sekoci penolong sesuai prosedur, serta meminta *spare part* kepada perusahaan.

**Kata kunci:** Optimalisasi, Perawatan, Sekoci Penolong



## ABSTRACT

**Febriviantino, Wejang Miryan.** NIT: 561911117058 N. "*Optimization of Lifeboat Maintenance at KM Dobonsolo*". Thesis. Diploma IV Program, Nautical Study Program, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Supervisor I: Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar., Supervisor II: Yozar Firdaus Amrullah, S.S., M.Hum.

This research was motivated by the maintenance of lifeboats on board which was less than optimal. This was proven when the Marine Inspector checked the lifeboat on board in the Java Sea on March 20, 2022 after the ship departed from Makassar Port to Tanjung Perak Port, 2 of the 12 lifeboats on board could not be hobbled, so the ship received Non-Confirmity (NC). The purpose of this study is to find out how the implementation of lifeboat maintenance at KM Dobonsolo, the obstacles encountered in carrying out the treatment, and how efforts need to be made to overcome these obstacles.

The research method used in the preparation of this thesis is qualitative descriptive by using triangulation (observation, interviews, and documentation) in data collection techniques, as well as using data reduction, data presentation, and conclusion drawing in data analysis techniques.

The research conducted found that the maintenance of lifeboats at KM Dobonsolo was not optimal. The obstacles encountered include a large number of lifeboats, but the maintenance time is less due to the limited daily working hours of Senior Third Officer, the crew does not understand the lifeboat maintenance procedures, and the unavailability of spare parts on board. Efforts that need to be made include dividing the task of lifeboat maintenance between Senior Third Officer and Junior Third Officer, conducting safety meetings and training to the crew regarding the maintenance of lifeboats according to procedures, and asking for spare parts from the company.

**Keywords:** Optimization, Maintenance, Lifeboat

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN.....</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN.....</b>	<b>iii</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....</b>	<b>iv</b>
<b>HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....</b>	<b>v</b>
<b>PRAKATA.....</b>	<b>vi</b>
<b>ABSTRAKSI .....</b>	<b>viii</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	<b>xii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xiv</b>
<b>BAB I. PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian .....	5
C. Rumusan Masalah .....	5
D. Tujuan Penelitian.....	6
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	6
<b>BAB II. KAJIAN TEORI .....</b>	<b>8</b>
A. Deskripsi Teori.....	8
B. Kerangka Penelitian.....	17

<b>BAB III. METODE PENELITIAN .....</b>	<b>19</b>
A. Metode Penelitian.....	19
B. Tempat Penelitian.....	21
C. Sampel Sumber Data Penelitian .....	23
D. Teknik Pengumpulan Data.....	25
E. Instrumen Penelitian.....	28
F. Teknik Analisis Data Penelitian.....	29
G. Pengujian Keabsahan Data.....	31
<b>BAB IV. HASIL PENELITIAN.....</b>	<b>33</b>
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	33
B. Deskripsi Data .....	39
C. Temuan.....	41
D. Pembahasan Hasil Penelitian .....	49
<b>BAB V. SIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>65</b>
A. Simpulan.....	65
B. Keterbatasan Penelitian .....	66
C. Saran.....	67
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>68</b>
<b>LAMPIRAN-LAMPIRAN .....</b>	<b>69</b>

## DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Penelitian Terdahulu .....	33
Tabel 4.2 Tabel Pemeliharaan <i>Lifeboat</i> .....	50
Tabel 4.2 Realisasi Pelaksanaan Perawatan Sesuai SOP .....	54



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 <i>Fully Enclosed Lifeboat</i> .....	9
Gambar 2.2 <i>Semi Enclosed Lifeboat</i> .....	10
Gambar 2.3 <i>Free Fall Lifeboat</i> .....	11
Gambar 2.4 <i>Rocket Parachute Flares</i> .....	12
Gambar 2.5 Kerangka Penelitian .....	18
Gambar 4.1 PT Pelni .....	37
Gambar 4.2 KM Dobonsolo .....	38
Gambar 4.3 Pengecekan Sekoci oleh <i>Marine Inspector</i> .....	39
Gambar 4.4 Sekoci Penolong KM Dobonsolo .....	40
Gambar 4.5 Pembersihan Area Dalam Sekoci .....	43
Gambar 4.6 <i>Wire Rope</i> Rapuh .....	46
Gambar 4.7 <i>Safety Meeting</i> .....	49
Gambar 4.8 Penggantian <i>Lifeboat Markings</i> .....	56
Gambar 4.9 <i>Davit</i> Sekoci Penolong Berkarat .....	59
Gambar 4.10 Pelaksanaan <i>Drill</i> .....	64

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	<i>Crew List</i> KM Dobonsolo.....	69
Lampiran 2	<i>Ships Particulars</i> .....	71
Lampiran 3	Jadwal <i>Voyage</i> Kapal.....	72
Lampiran 4	<i>Muster List</i> .....	73
Lampiran 5	Transkrip Wawancara.....	74
Lampiran 6	PDAK <i>Mualim III</i> .....	81
Lampiran 7	<i>Lifeboat and Launching Arrangements</i> .....	82
Lampiran 8	Prosedur Penurunan Sekoci.....	91
Lampiran 9	Tabel Pemeliharaan <i>Lifeboat</i> .....	92
Lampiran 10	Laporan Pemeriksaan Inventaris Sekoci.....	94
Lampiran 11	Laporan Latihan Darurat Sekoci/Meninggalkan Kapal.....	96
Lampiran 12	<i>List</i> Permintaan Barang .....	97
Lampiran 13	Foto-foto .....	98

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Sekoci penolong merupakan perahu kecil dimana dirancang untuk memberikan bantuan dan pertolongan di laut dalam situasi darurat seperti evakuasi dari kapal yang terancam bahaya atau pencarian dan penyelamatan orang yang terdampar di laut. Menurut Rudiana et al. (2020), sekoci adalah alat penolong yang dirancang untuk menyelamatkan semua awak kapal dengan konstruksi yang lebih kuat daripada alat penolong lainnya. Tergantung pada ukurannya, sekoci dapat menampung hingga 150 orang sebagai kapasitas maksimalnya.

Sekoci penolong atau *lifeboat* merupakan bagian dari peralatan keselamatan di atas kapal. Alat ini berbentuk perahu yang berkapasitas muat lebih banyak dibandingkan dengan alat penolong lainnya. Sekoci penolong dibawa oleh kapal besar dengan tujuan sebagai alat penyelamat jiwa penumpang dan kru kapal apabila terjadi marabahaya di atas kapal dan mewajibkan seluruh penumpang dan kru kapal untuk meninggalkan kapal. Setiap kapal laut memiliki sekoci dengan bentuk dan kapasitas muat yang disesuaikan berdasarkan ukuran serta jumlah orang di atas kapal tersebut. Jumlah sekoci penolong pada sebuah kapal dapat lebih dari 1 (satu) menyesuaikan jumlah kru dan penumpang kapal. Mengacu pada aturan *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 Chapter*

*III Regulation 11* menerangkan bahwa peletakkan sekoci harus sedekat mungkin dengan akomodasi dan *service spaces*. Sekoci biasanya berada disamping kanan dan kiri badan kapal, namun tidak sedikit pula yang terletak di bagian belakang kapal. Sekoci pada awalnya terbuat dari logam ataupun kayu yang cukup berat, serta memerlukan perawatan khusus. Namun seiring dengan perkembangan teknologi khususnya pada bidang pelayaran, saat ini alat ini dibuat berdasarkan bahan yang ringan, kuat, dan tahan terhadap berbagai kondisi, seperti bahan *fiberglass*. Meskipun demikian, tidak berarti bahwa sekoci tidak memerlukan perawatan sama sekali, banyak bagian-bagian dari sekoci yang membutuhkan perawatan yang baik berdasarkan standar perawatan yang berlaku.

Perawatan atau pemeliharaan (*maintenance*) adalah sebuah aktivitas yang harus dilakukan kepada semua benda baik teknik yang mencakup sebuah material tersebut bisa digunakan serta beroperasi dengan baik dan sesuai dengan syarat standar internasional, ataupun non-teknik yang meliputi manajemen dan sumber daya manusia agar dapat berfungsi dengan baik (Widiatmaka, 2018:1). Merujuk pada Peraturan Dinas Awak Kapal (PDAK) PT Pelnis pasal 13 tentang tugas dan tanggung jawab Mualim III, salah satu tugas Mualim III adalah pemeliharaan perlengkapan alat-alat penolong (Sekoci Penolong, *Inflatable Life Raft*, *Lifebouy*, *Life Jacket*) sesuai dengan *Plan Maintenance System* (PMS) serta dilaporkan setiap bulan. Perawatan sekoci penting dilakukan sebagai tindak pencegahan apabila sewaktu-waktu terjadi keadaan darurat di atas kapal, dan mengharuskan seluruh kru untuk



meninggalkan kapal. Namun, seringkali perawatan sekoci terabaikan dan dianggap remeh, sehingga pada saat keadaan darurat terjadi, sekoci tidak bisa diturunkan ke laut dan tetap pada posisi *stationer*. Suatu realita di atas kapal dimana kecelakaan tidak dapat ditangani adalah karena ketidaktahuan awak kapal dalam menggunakan alat keselamatan di atas kapal dan kurang terawatnya alat keselamatan tersebut sehingga tidak dapat digunakan pada saat dibutuhkan. Seperti yang peneliti alami pada saat melakukan Praktik Laut (Prala) di KM Dobonsolo pada tahun 2021/2022, kurangnya perawatan sekoci yang ada di atas kapal mengakibatkan dua dari dua belas sekoci tidak bisa dihibob ketika *Marine Inspector* melakukan pengecekan di atas kapal di Laut Jawa pada 20 Maret 2022 setelah kapal tolak dari Pelabuhan Makassar menuju Pelabuhan Tanjung Perak, sehingga kapal mendapatkan *Non-confirmity* (NC).

KM Dobonsolo merupakan kapal penumpang tipe 2.000 yang mengambil nama salah satu gunung di Papua, Indonesia. Dikutip dari (<https://www.marinetraffic.com>) KM Dobonsolo dibuat pada tahun 1993 di Galangan Jos L. Meyer, Papenburg, Jerman. Kapal yang memiliki *call sign* YEVX dengan panjang 146,5 meter dan lebar 23,4 meter ini sanggup membawa penumpang dengan kapasitas muat 1.046 orang. Selain membawa penumpang, kapal ini juga dapat mengangkut kendaraan di dek 3, serta dapat mengangkut 63 kontainer dengan ukuran 20 *feet* yang terbagi atas 15 kontainer di palka depan dan 48 kontainer di palka belakang. KM Dobonsolo berlayar dengan rute yang tetap dari Pelabuhan Tanjung Priok ke Pelabuhan Jayapura PP dengan menempuh perjalanan selama kurang lebih dua minggu

dengan kecepatan rata-rata 15 *knot*. KM Dobonsolo adalah salah satu kapal milik PT Pelayaran Nasional Indonesia atau PT Pelni (Persero).

PT Pelni adalah BUMN dalam bidang pelayaran yang berdiri pada 28 April 1952 berlandaskan SK Menteri Perhubungan No. M2/1/2. Berkantor pusat di Jakarta Pusat, perusahaan ini menyediakan jasa berupa angkutan penumpang dan barang, agen pelayaran, pergudangan, ekspedisi muatan, angkutan penyeberangan, pemeliharaan dan perbaikan kapal, serta perhotelan. Yayasan Penguasaan Pusat Kapal-Kapal (PEPUSKA) merupakan cikal bakal PT Pelni yang berdiri dengan berlandaskan SK Bersama Menteri Perhubungan dan Menteri Pekerjaan Umum pada 5 September 1950. PT Pelni memiliki kapal-kapal yang berlayar di 94 pelabuhan yang ada di Indonesia baik kapal penumpang maupun kapal barang. Kapal penumpang yang PT Pelni miliki terdiri dari kapal dengan daya angkut penumpang sebanyak 3.000, 2.000, 1.000, dan 500 orang, serta kapal Ro-Ro dan kapal feri.

Melalui *United Nation Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS 1982) pada tanggal 10 Desember 1982 di Montego Bay, Jamaica, dunia internasional mengakui Indonesia sebagai negara kepulauan dengan wilayah laut seluas 3.257.357 km<sup>2</sup>, dengan pulau yang dimiliki sebanyak 17.508 pulau. Hal ini menerangkan bahwa Indonesia menjadi negara kepulauan paling besar di dunia (*the biggest Archipelago in the World*). Sebagai negara kepulauan, tentu Indonesia membutuhkan sarana transportasi yang efisien untuk menghubungkan antara satu pulau dengan pulau lainnya. Moda transportasi yang efisien dalam mengangkut barang maupun penumpang dalam jumlah

yang banyak adalah kapal. Oleh karena moda transportasi yang digunakan, dan perlunya alat-alat untuk menunjang keselamatan jiwa kru dan penumpang, sebuah kapal wajib memiliki sekoci penolong dan melaksanakan perawatannya sesuai dengan prosedur yang ditetapkan oleh SOLAS 1974.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka peneliti tergerak untuk melakukan penelitian yang berjudul **“Optimalisasi Perawatan Sekoci Penolong di KM Dobonsolo”**

## **B. Fokus penelitian**

PT Pelni merupakan sebuah perusahaan yang besar. Oleh sebab itu, perusahaan ini tentu mempunyai banyak area kerja, dimana setiap area tersebut dapat memiliki banyak masalah. Jumlah masalah yang dihadapi tentu bermacam-macam, maka dari itu diperlukan sebuah pembatasan. Untuk membatasi kajian agar tidak terlalu luas, peneliti membatasi tentang masalah perawatan sekoci penolong di KM Dobonsolo yang dimiliki oleh PT Pelni.

## **C. Rumusan Masalah**

Selama menjalani Prala di KM Dobonsolo, peneliti banyak mengamati tentang kurangnya perawatan sekoci penolong, baik karena kurangnya jam kerja Muallim yang bertanggungjawab tentang perawatan sekoci penolong, maupun kondisi sekoci yang sudah tua dan perlu pergantian. Oleh sebab itu, peneliti mengidentifikasi pokok-pokok permasalahan, antara lain:

1. Bagaimana pelaksanaan perawatan sekoci penolong di KM Dobonsolo?
2. Kendala-kendala apakah yang dijumpai dalam pelaksanaan perawatan sekoci penolong di KM Dobonsolo?
3. Bagaimana upaya yang dilakukan awak kapal untuk mengatasi kendala-kendala dalam pelaksanaan perawatan sekoci penolong di KM Dobonsolo?

#### **D. Tujuan Penelitian**

Dari uraian tersebut di atas, tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan perawatan sekoci penolong di KM Dobonsolo.
2. Untuk mengetahui kendala-kendala apakah yang dijumpai dalam pelaksanaan perawatan sekoci penolong di KM Dobonsolo.
3. Untuk mengetahui bagaimana upaya awak kapal untuk mengatasi kendala-kendala dalam pelaksanaan perawatan sekoci penolong di KM Dobonsolo.

#### **E. Manfaat Hasil Penelitian**

Berdasarkan permasalahan dan tujuan yang telah dijelaskan, maka peneliti berharap adanya manfaat-manfaat yang dapat diperoleh, yaitu:

1. Secara Teoritis
  - a. Bagi Peneliti

Dengan diadakannya penelitian ini, peneliti dapat memahami dan menambah wawasan, serta menerapkan ilmu perawatan sekoci yang di dapat sewaktu melakukan Prala selama kurang lebih 12 bulan.

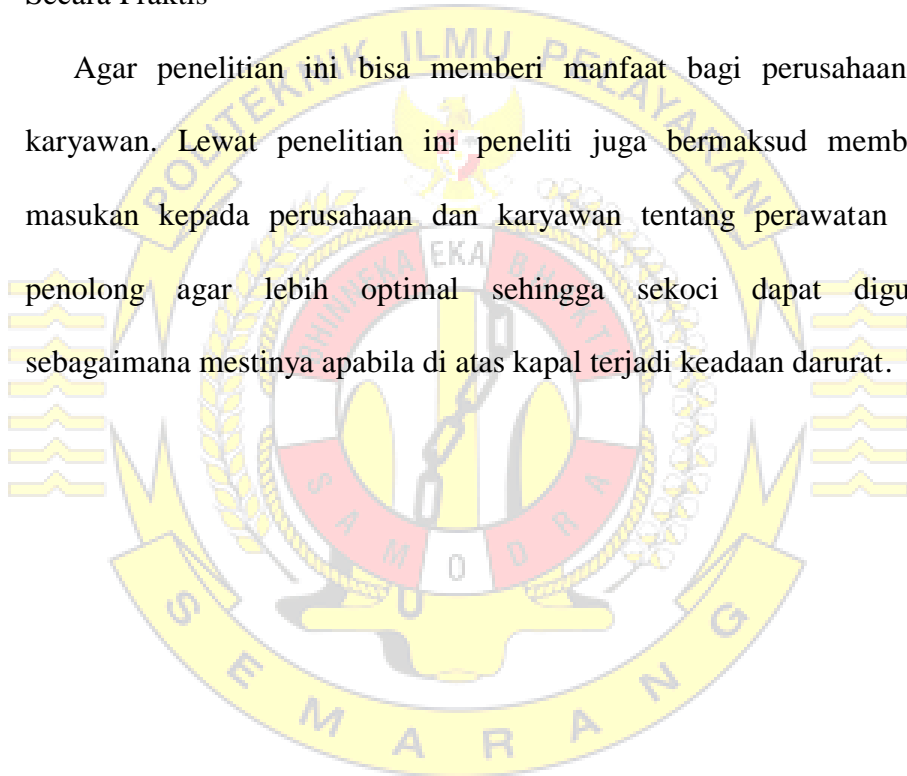
Penelitian ini juga merupakan syarat kelulusan program Diploma IV.

b. Bagi Institusi

Agar penelitian ini dapat memberi manfaat dan memuat gambaran tentang kegiatan penelitian bagi taruna-taruni mendatang, memperluas wawasan taruna-taruni, serta turut menambah referensi bagi Civitas Academica Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

2. Secara Praktis

Agar penelitian ini bisa memberi manfaat bagi perusahaan serta karyawan. Lewat penelitian ini peneliti juga bermaksud memberikan masukan kepada perusahaan dan karyawan tentang perawatan sekoci penolong agar lebih optimal sehingga sekoci dapat digunakan sebagaimana mestinya apabila di atas kapal terjadi keadaan darurat.



## BAB II

### KAJIAN TEORI

#### A. Deskripsi Teori

Kajian teori adalah suatu proses analisis terhadap suatu konsep, teori atau kerangka pemikiran yang terkait dengan bidang studi atau disiplin ilmu tertentu. Kajian teori merupakan pandangan mengenai suatu pokok bahasan, seperangkat definisi, serta konsep, yang disusun secara sistematis dan jelas. Mempelajari teori merupakan salah satu hal terpenting dalam penelitian. Karena hal inilah yang menjadi dasar atau basis penelitian. Tujuan dari kajian teori adalah untuk memberikan pemahaman dan mengevaluasi konsep atau teori tersebut dengan cara mengidentifikasi, menganalisis, dan menafsirkan data serta keterangan yang terkait dengan teori tersebut.

Pada Bab II, peneliti menggunakan teori yang dijadikan sebagai dasar pada penelitian yang didapat dari berbagai sumber, baik itu jurnal ilmiah, buku, maupun artikel dari internet.

#### 1. Sekoci Penolong

Sekoci adalah alat penolong yang dirancang untuk menyelamatkan semua awak kapal dengan konstruksi yang lebih kuat daripada alat penolong lainnya. Tergantung pada ukurannya, sekoci dapat menampung hingga 150 orang sebagai kapasitas maksimalnya. Sekoci penolong mempunyai beberapa jenis, antara lain: sekoci terbuka (*open lifeboat*), sekoci tertutup sebagian (*partially enclosed lifeboat*), sekoci tertutup

sebagian secara otomatis (*self righting partially enclosed lifeboat*), sekoci tertutup (*totally enclosed lifeboat*), sekoci dengan sistem udara otomatis (*self-contained air support system*), serta sekoci dengan pelindung tahan api (*fire protected*). Sedangkan berdasarkan tenaga penggerak, sekoci penolong dibedakan menjadi tiga, yaitu sekoci dengan penggerak dayung dan layar, sekoci mekanik dengan tenaga penggerak mekanik dan bukan motor, serta sekoci motor (Rudiana *et al.*, 2020).

Berdasarkan Bab III SOLAS 1974 Amandemen 2014 terdapat tiga jenis sekoci penolong yang umum digunakan, antara lain:

- a. Sekoci tertutup penuh (*fully enclosed lifeboat*)



*Gambar 2.1 Fully Enclosed Lifeboat*  
 Sumber: <https://www.etwinternational.com>

Sekoci tertutup penuh merupakan sekoci yang populer dan banyak digunakan di atas kapal, karena selain dapat mengamankan kru kapal dari air laut, angin kencang, dan cuaca buruk, sekoci ini memiliki integritas air ketat lebih tinggi, serta dapat kembali tegak apabila terguling oleh gelombang. Sekoci ini umumnya lebih banyak dipakai

pada kapal *tanker* dan kontainer.

b. Sekoci terbuka (*semi enclosed lifeboat*)



*Gambar 2.2 Semi Enclosed Lifeboat*

Sumber: <https://deyuanmarine.com>

Sekoci ini merupakan jenis sekoci yang tidak memiliki atap dan menggunakan tenaga manual dalam menggerakannya. Untuk propulsi, kompresi motor bakar juga dapat ditambahkan. Namun seperti namanya, sekoci terbuka kurang banyak menolong pada saat hujan atau cuaca buruk karena air dapat masuk ke sekoci ini. Oleh karena aturan keselamatan yang ketat, sekarang ini sekoci terbuka sudah jarang digunakan, tetapi masih bisa ditemukan di kapal-kapal tua.

c. Sekoci jatuh bebas (*free fall lifeboat*)

Sekoci ini memiliki kemiripan dengan sekoci tertutup penuh, namun berbeda dalam proses peluncurannya. Pada saat diluncurkan, sekoci ini dapat menerobos air dengan aman tanpa merusak badan sekoci. Sekoci ini diletakkan di bagian belakang kapal, dimana lokasi



tersebut tersedia area yang luas untuk jatuh bebas. Sekoci jenis ini biasanya hanya ada satu di masing-masing kapal.



Gambar 2.3 Free Fall Lifeboat  
Sumber: <https://acidcow.com>

Peralatan-peralatan yang seharusnya ada di dalam sekoci penolong, meliputi: *Rowlock* (sangkutan di tepi perahu), *Bilge Pump* (pompa buang), *Search Light* (senter), *Compass* (kompas), *Fire Extinguisher* (pemadam api), *Socket for Power Source* (soket sumber listrik), *Bucket* (ember), *Survival Manual* (manual untuk bertahan hidup), *Sea Anchor* (jangkar laut), *Painter Line* (tali painter), *Hatchet* (kapak), *Fresh Water* (air tawar), *Dipper* (gayung), *Food-Ration* (makanan), *Rocket Parachute Flare*, *Hand Flare*, *Bouyant Smoke Signal*, *Waterproof Electric Torch* (senter anti air), *Daylight Signalling Mirror* (cermin sinyal siang hari), *Instruction for Lifesaving Signals* (instruksi sinyal keselamatan), *Signal Whistle* (peluit), *First Aid Kit* (pertolongan pertama), *Anti Sea Sickness Medicine* (obat anti mabuk laut), *Jack Knife* (kapak), *Tin Opener* (pisau pembuka kaleng), *Fishing Tackle* (alat memancing), *Engine Tools &*

*Spare Part* (alat mesin dan suku cadang), *Radar Reflector*, *Bouyant Oar* (dayung apung), *Thermal Protective Aids* (alat pelindung dingin), *Boarding Ladder* (tangga naik), *Rain Collector*, *Fall Preventive Device* (alat pencegah sekoci jatuh), *Spare Battery & Spare Bulb* (baterai cadangan dan bolam cadangan).



Gambar 2.4 Rocket Parachute Flares  
Sumber: <https://safetymartindonesia.com>

## 2. Perawatan

Menurut KBBI, perawatan merupakan proses, cara, perbuatan merawat atau pemeliharaan atau penyelenggaraan atau pembelaan. Perawatan sendiri berasal dari kata rawat yang berartielihara, urus atau jaga.

Perawatan atau pemeliharaan (*maintenance*) merupakan tindakan yang harus dilakukan terhadap berbagai objek, baik yang bersifat non-teknis seperti manajemen dan sumber daya manusia, maupun teknis seperti benda atau material yang bergerak atau tidak bergerak. Tujuannya adalah agar objek tersebut dapat berfungsi dengan baik dan selalu memenuhi standar internasional yang ditetapkan (Widiatmaka, 2018:1).

Dari beberapa definisi di atas, dapat ditarik kesimpulan bahwa perawatan ialah sebuah aktivitas yang dilakukan dengan tujuan mencegah suatu fasilitas agar tidak mengalami resiko kerusakan fisik selama periode tertentu sehingga dapat digunakan sesuai dengan keinginan pengguna atau pemakai. Perawatan adalah tindakan atau proses menjaga dan memelihara sesuatu agar tetap dalam keadaan baik dan berfungsi dengan optimal. Perawatan adalah rangkaian tindakan atau upaya untuk menjaga atau memperbaiki kondisi dan kinerja suatu peralatan, mesin, atau sistem agar dapat berfungsi dengan baik dan aman. Perawatan meliputi pemeriksaan, pemeliharaan, perbaikan, dan penggantian komponen yang rusak atau aus.

Pada sekoci penolong, beberapa hal yang perlu dilakukan perawatan, yaitu Sekoci penolong (*Lifeboat*), Dewi-dewi sekoci penolong (*Davits*), dan alat-alat sekoci penolong. Pelaksanaan perawatan tersebut dapat dilakukan tiap minggu, tiap bulan, serta tiap tahun.

*Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974* dan *Plan Maintenance System (PMS)* menjadi rujukan seorang perwira di atas kapal yang mengemban tanggung jawab terhadap perawatan sekoci penolong untuk melakukan perawatan sekoci penolong sesuai dengan ketentuan. PMS amat penting dalam pelaksanaan kegiatan perawatan. PMS terbagi atas dua pemeliharaan yang terencana, yaitu *Preventive Maintenance* dan *Predictive Maintenance*. Walaupun sama-sama terencana, keduanya memiliki masing-masing faktor pelaksanaan yang berbeda. *Preventive Maintenance* mengacu pada waktu dan umum disebut *Time Based*

*Maintenance* (TBM), lain halnya dengan *Predictive Maintenance* yang didasarkan pada keadaan alat-alat atau permesinan yang dioperasikan atau *Conditional Based Maintenance* (CBM).

a. *Preventive Maintenance*

Kegiatan pemeliharaan preventif berupa rangkaian kegiatan yang bertujuan mencegah alat-alat yang dimiliki agar tidak mengalami kerusakan dan kegagalan fungsi sehingga tidak mengganggu operasional suatu kegiatan perawatan. Kegiatan pemeliharaan ini sifatnya adalah inspeksi atau perawatan yang dilakukan secara berkala.

*Preventive maintenance* merupakan tata kelola penyusunan sebuah perencanaan aktivitas perawatan yang digunakan sebagai rujukan dengan rentang waktu tertentu, baik rencana jangka pendek ataupun rencana jangka panjang. Rencana jangka panjang berisikan agenda tahunan yang mana rencana per minggunya dijabarkan dalam program jangka pendek yang disesuaikan dengan keadaan di lapangan. Program tadi dijalankan secara teratur dan konsisten. Apabila terjadi suatu kendala, program tersebut tidak boleh dijalankan secara kaku dan dimungkinkan dilakukan penyesuaian. Penundaan pelaksanaan perawatan ini tidak boleh terjadi karena dapat mengakibatkan kerusakan, walau pelaksanaan kegiatan perawatan ini bersifat fleksibel dalam waktu. Tahap-tahap yang harus dilakukan berdasarkan prosedur yang diuraikan, yaitu menghimpun segala informasi pemeliharaan, membuat ketentuan pemeliharaan peralatan, menyusun prosedur

pengerjaan, serta menentukan plot pada program tahunan.

Pelaksanaan perawatan dengan metode ini tidak terlalu sulit sebab merujuk pada jadwal pemeriksaan untuk mengetahui tanda-tanda kerusakan yang ada. Pemeriksaan dilaksanakan secara berkala dengan dibuat sedemikian rupa sehingga tidak terlalu banyak maupun kurang.

b. *Predictive Maintenance*

*Predictive maintenance* adalah cara untuk menjaga peralatan dalam kondisi optimal dengan menggunakan data dan sensor untuk mendeteksi masalah sebelum terjadi kegagalan. Kegiatan ini biasanya memakai peralatan *diagnostic* untuk mengamati dan mendiagnosis keadaan mesin pada saat digunakan. Kegiatan pemeliharaan ini tidak mengacu pada jadwal pemeliharaan, melainkan mengacu ke *Conditional Based Maintenance* (CBM) yang ditentukan oleh keadaan peralatan yang sebenarnya.

*Predictive maintenance* diartikan sebagai inspeksi-inspeksi yang berjalan menggunakan peralatan berteknologi tinggi untuk mengetahui kemungkinan waktu terjadinya kegagalan fungsi. Peralatan tersebut bisa bermanfaat dalam memberi kita waktu yang cukup untuk terjun dan terlibat langsung sebelum terjadi kegagalan.

Untuk memperpanjang masa pakai kapal, perawatan dengan *predictive maintenance* juga merupakan salah satu hal yang penting. Namun dengan mahalnya biaya perawatan dengan metode tersebut, tidak jarang membuat orang menunda pelaksanaan perawatan.

Beberapa target yang ingin dicapai dari perawatan kapal, antara lain: kapal bisa beroperasi dengan aman, peningkatan kemampuan kapal, biaya pengoperasian yang efisien, menjaga kontinuitas perawatan, sistem tetap berjalan walau kru berbeda, sebagai umpan balik perawatan selanjutnya, sebagai sarana informasi, kesiapan, dan sistem inventaris suku cadang, sebagai penjamin bahwa peralatan keselamatan, intens dirawat dan baik pemeliharaannya oleh perwira yang bertanggung jawab dalam perawatan peralatan keselamatan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Perusahaan harus membuat prosedur, yaitu dengan diadakannya pemeriksaan atau inspeksi yang dilaksanakan dalam jangka waktu yang tepat terhadap alat-alat keselamatan tersebut.

### 3. Optimalisasi

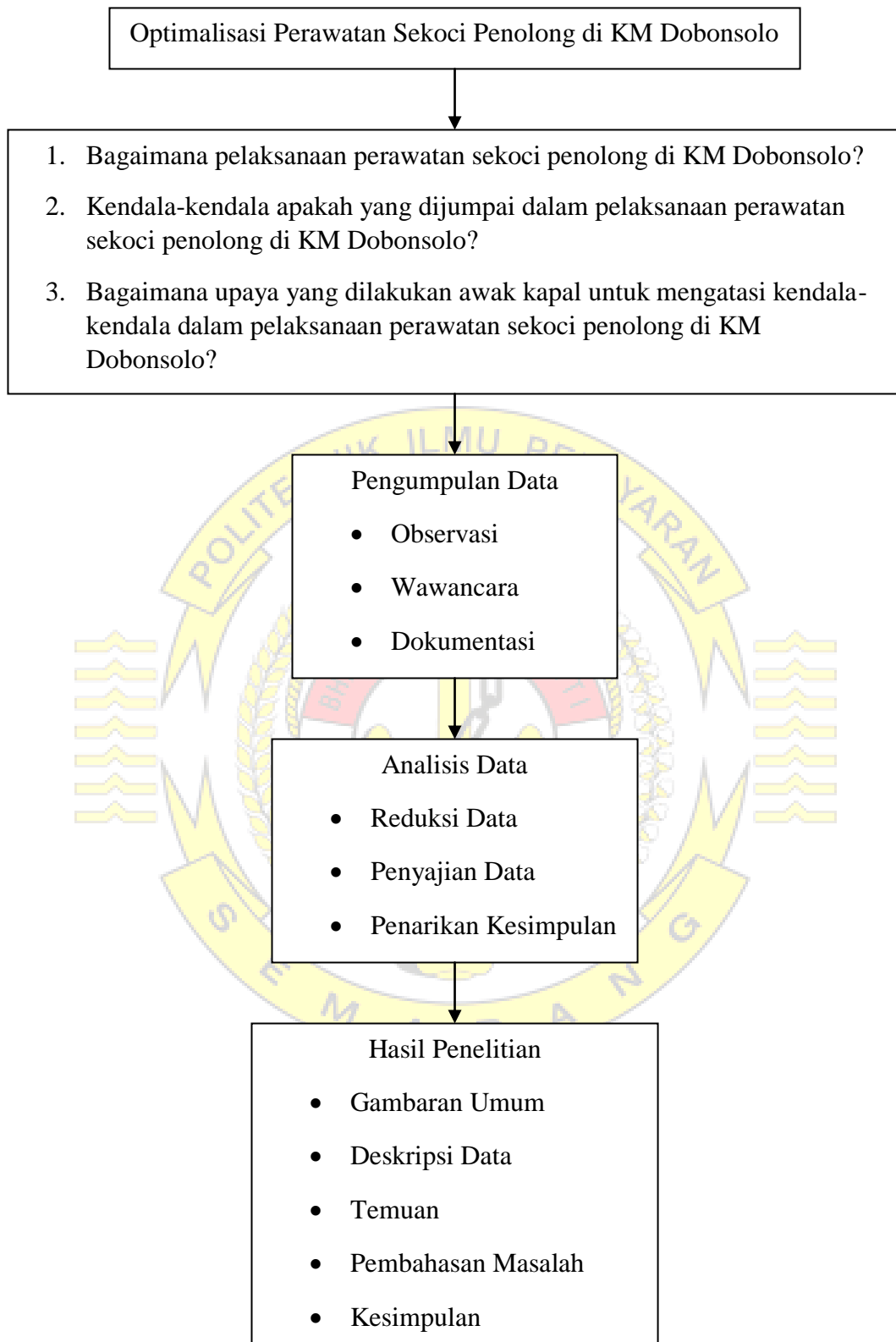
Optimalisasi berasal dari kata optimal, yaitu terbaik atau tertinggi atau paling menguntungkan. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), optimalisasi berarti pengoptimalan, yaitu proses, cara, perbuatan mengoptimalkan (menjadikan paling baik, paling tinggi, dan sebagainya). Menurut Pratama et al. (2022), optimalisasi adalah suatu proses untuk menemukan solusi terbaik atau paling optimal dalam suatu masalah dengan memanfaatkan teknik-teknik matematika dan algoritma komputer. Sedangkan Rudiana et al. (2020) berpendapat bahwa optimalisasi adalah suatu proses untuk mencari solusi terbaik atau paling optimal dalam suatu masalah dengan memanfaatkan teknik-teknik matematika dan komputasi.

Dari beberapa pengertian optimalisasi di atas, dapat ditarik kesimpulan

bahwa optimalisasi ialah suatu proses, cara dan aktivitas pencarian solusi terbaik dari sekumpulan masalah, dengan solusi terbaik yang memenuhi kriteria tertentu. Tujuan optimalisasi adalah untuk meningkatkan kualitas, kuantitas, kecepatan, ketepatan, dan efisiensi dari sistem atau proses yang ditingkatkan, sehingga dapat memberikan manfaat yang lebih besar dan mengurangi biaya atau risiko yang terkait.

## **B. Kerangka Penelitian**

Berdasarkan data-data yang terkumpul, peneliti mendapati bahwa perawatan sekoci di atas kapal KM Dobonsolo kurang optimal. Hal ini ditunjukkan ketika *Marine Inspector* melaksanakan pengecekan, sekoci tidak dapat dioperasikan dan tidak berfungsi dengan baik. Berikut adalah gambaran tentang uraian kerangka pikir yang diambil oleh peneliti guna memudahkan pemahaman mengenai optimalisasi perawatan sekoci penolong di KM Dobonsolo. Peneliti menggunakan diagram berikut sebagai penggambarannya:



Gambar 2.4 Kerangka Penelitian



## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### A. Simpulan

Sewaktu peneliti melaksanakan Prala di KM Dobonsolo, peneliti menjumpai secara langsung adanya perawatan yang kurang optimal pada sekoci penolong di atas kapal. Pada saat *Marine Inspector* melaksanakan pengecekan sekoci di atas kapal di Laut Jawa pada 20 Maret 2022 setelah kapal tolak dari Pelabuhan Makassar menuju Pelabuhan Tanjung Perak, 2 dari 12 sekoci tidak dapat dihibob sehingga kapal mendapatkan *Non-confirmity* (NC). Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh, serta uraian pembahasan mengenai “Optimalisasi Perawatan Sekoci Penolong di KM Dobonsolo”, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Pelaksanaan perawatan sekoci penolong di KM Dobonsolo

Pelaksanaan perawatan sekoci penolong di KM Dobonsolo belum dilaksanakan secara optimal sesuai dengan ketentuan *Safety of Life at Sea* (SOLAS) 1974, serta *Plan Maintenance System* (PMS) yang ada di atas kapal, sehingga belum dapat beroperasi dengan efektif pada saat *drill* maupun terjadi keadaan darurat di atas kapal yang mengharuskan seluruh kru maupun penumpang untuk meninggalkan kapal.

2. Kendala-kendala yang dijumpai dalam pelaksanaan perawatan sekoci penolong

- a). Banyaknya jumlah sekoci penolong dan waktu perawatan sekoci

penolong yang kurang karena jam kerja harian Mualim III Sr. yang sedikit.

- b). Kru kapal kurang mengerti tentang prosedur perawatan sekoci penolong.
  - c). Tidak tersedianya *spare part* di atas kapal.
3. Upaya awak kapal untuk mengatasi kendala-kendala dalam pelaksanaan perawatan sekoci penolong
- a). Pembagian tugas perawatan sekoci penolong antara Mualim III Sr. dengan Mualim III Jr.
  - b). Melaksanakan *safety meeting* dan pelatihan kepada kru terkait perawatan sekoci penolong yang sesuai dengan prosedur perawatan.
  - c). Meminta *spare part* kepada perusahaan.

## **B. Keterbatasan Penelitian**

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, terdapat beberapa keterbatasan yang dapat membuat beberapa gangguan dan kurang maksimalnya hasil penelitian ini. Beberapa keterbatasan yang ada dalam penelitian ini dapat menjadi acuan dan sumber informasi pada penelitian di kemudian hari, keterbatasan ini mencakup hal-hal berikut:

1. Keterbatasan waktu peneliti, karena penelitian dilaksanakan selama Prala membuat data penelitian kurang maksimal. Hal tersebut mempengaruhi keakuratan dan kesempurnaan hasil penelitian.
2. Keterbatasan cakupan, karena penelitian hanya dilakukan pada satu lokasi

saja, yaitu di KM Dobonsolo yang merupakan kapal milik PT Pelni, sehingga hasilnya tidak dapat melibatkan lokasi yang lebih luas atau berbeda.

3. Keterbatasan penelitian ini yang dirasa belum sepenuhnya sempurna.

### C. Saran

Sesuai dengan permasalahan yang telah dibahas dalam skripsi ini peneliti ingin memberikan beberapa saran yang mungkin dapat bermanfaat untuk mengatasi permasalahan yang terjadi. Adapun saran-saran tersebut sebagai berikut:

1. Sebaiknya perawatan sekoci penolong dilaksanakan sesuai dengan ketentuan SOLAS 1974 dan *Plan Maintenance System* (PMS) yang ada di atas kapal. Perawatan dilakukan dengan teratur tiap minggu, tiap bulan, dan tiap tahun sesuai dengan rencana perawatan yang ada.
2. Sebaiknya perwira yang bertugas melaksanakan perawatan sekoci penolong meminta bantuan ke kru kapal yang lain agar perawatan yang dilakukan dapat berjalan lebih cepat dan membutuhkan waktu yang lebih sedikit.
3. Sebaiknya perusahaan menyediakan *spare part* secepatnya sebelum terjadi hal yang tidak diinginkan.
4. Dengan adanya keterbatasan pada penelitian ini, untuk sebaiknya dilakukan penelitian lanjutan guna menciptakan penelitian yang lebih sempurna.

## DAFTAR PUSTAKA

- Hardani, Andriani, H., Ustiawaty, J., Fatmi Utami, E., Rahmatul Istiqomah, R., Asri Fardani, R., Juliana Sukmana, D., & Hikmatul Auliya, N. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif & Kuantitatif*. Yogyakarta: CV. Pustaka Ilmu.
- International Maritime Organization. (2014). *SOLAS Consolidated Edition 2014 (6th Edition)*. London: International Maritime Organization.
- International Maritime Organization. (2017). *STCW Convention and STCW Code 2017 Edition*. London: International Maritime Organization.
- Pratama, K., Arleiny, A., & Nugroho Widjatmoko, E. (2022). *Optimalisasi Perawatan Sekoci Penolong Sebagai Penunjang Keselamatan Awak Kapal*. *Dinamika Bahari*, 3(2).
- Rudiana, Safitri W, Rr Retno, & Junita, R. (2020). *Optimalisasi Perawatan dan Pengoperasian Alat Keselamatan Sekoci Sebagai Penunjang Keselamatan di MV Kartini Baruna*. *Prosiding Seminar Pelayaran dan Teknologi Terapan*, 2(1), 197–202. <https://doi.org/10.36101/pcsa.v2i1.142>
- Sahide. (2019). *Buku Ajar Metodologi Penelitian Sosial: Keahlian Minimum Untuk Teknik Penulisan Ilmiah*. Makassar: Fakultas Kehutanan Universitas Hasanuddin.
- Saksono, H. (2013). *Ekonomi Biru: Solusi Pembangunan Daerah Berciri Kepulauan Studi Kasus Kabupaten Anambas*. Jakarta.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2021). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D (3rd Ed.)*. Alfabeta.
- Syahza, A. (2021). *Metodologi Penelitian (Edisi Revisi Tahun 2021)*. Pekanbaru: UR Press Pekanbaru.
- Widiatmaka, F. Pambudi, 2018, *Manajemen Perawatan dan Perbaikan Kapal*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- [Online] <https://www.kbbi.web.id/rawat>. Diakses pada 6 Juli 2023.
- [Online] <https://www.kbbi.web.id/optimal>. Diakses pada 6 Juli 2023.
- [Online] <https://www.marinetraffic.com>. Diakses pada 6 Juli 2023.
- [Online] <https://www.pelni.co.id/tentang-kami>. Diakses pada 6 Juli 2023.

## LAMPIRAN

Lampiran 1

## CREW LIST


**PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (Persero)**  
 ( PELNI )

Nama Kapal : KM. DOBONSOLO

CREW LIST VOY.05/2022

Pel.Pendaftarai : JAKARTA

Bendera : INDONESIA

Call Sign : Y E V X

Pemilik : PT. PELNI

08 APRIL 2022 S/D 25 APRIL 2022

Isi Kotor : 14.403 GT

Line Trayek : NP - 12

Isi Bersih : 5.323 NT

Nakhoda : Capt. MUHARY WIDIONO

ANT-I / 2016

NO. IMO : 9032147

NO	N A M A	NRP	SIJIL	JABATAN	UASAH	No. BUKU PELAUT	MASA BERLAJU	KODE PELAUT
1	Capt. Muhary Widiono	05999	-	Nakhoda	ANT - I / 2016	F 096290	12-Feb-2025	6200026430
2	Agus Santopo. M	06010	761	Mualim - I	ANT - I / 2016	D 084219	12-Jul-2022	6200002590
3	Asep Sudrajat	05327	616	Mualim - II Sr	ANT - II / 2018	E 009153	15-Dec-2022	6200069350
4	Okky Awang Marjat S	N 14373	762	Mualim - II Yr	ANT - II / 2017	F 3143754	08-Mei-2023	6201654791
5	Aris Setiawan	08146	498	Mualim - III Sr	ANT - III / 2016	F 165363	03-Dec-2023	6200098991
6	Taufiq Akbar Tompo	N 14235	763	Mualim - III Yr	ANT - III / 2015	F 279737	02-Okt-2022	6201339939
7	Hengki Valeni Porobaten	05038	741	Markonis - I	SRE - II / 2019	G 020304	25-Agu-2023	6202005443
8	Didit Lanono Mulyo	N 14447	679	Markonis - II	SRE-II / 2020	F 083934	03-Okt-2023	6200521571
9	Agus Setiawan	07654	440	P U K - I	B S T	F 140615	21-Mei-2023	6201030266
10	M u l y a d i	07371	736	P U K - II	B S T	F 047768	02-Agu-2022	6200026677
11	Bambang Wijonarko	07496	747	P U K - III	B S T	F 296426	21-Nov-2022	6200419448
12	Andilan Samuel	06156	610	Jenang - I	B S T	G 006081	04-Mei-2023	6200419107
13	Warsono	06664	664	Jenang - II	B S T	F 117523	12-Sep-2024	6200413949
14	Enceng Saripudin	05247	652	Perawat	B S T	G 017375	30-Sep-2023	6200419859
15	Rama Mayendra	08419	573	Perawat	B S T	F 069143	23-Jan-2023	6201330987
16	F i r m a n	05928	745	K K M	ATT - I / 2021	F 212381	18-Jan-2024	6200318507
17	Denny Armansyah	06095	751	Masinis - I Sr	ATT - I / 2020	F344083	03-Jun-2023	6200043338
18	Gilang Romadhon	08675	606	Masinis - I Yr	ATT-III / 2015	F 120844	06-Jul-2023	6201640679
19	Anang Wicaksono	08649	763	Masinis - II	ATT - III / 2015	F 131925	17-Mei-2023	6201398622
20	T o l i p	06642	740	Masinis - III Sr	ATT - III / 2019	G 138600	07-Feb-2025	6200075874
21	Imron Mashadi	07082	752	Masinis - III Yr	ATT - III / 2019	G 139667	08-Mar-2025	6200072177
22	Satino	07102	551	Masinis - IV Sr	ATT - IV / 2019	F 152183	16-Apr-2024	6200401267
23	Lukman Edy Priyanto	05419	667	Masinis - IV Yr	ATT - IV / 2014	F 005105	22-Mar-2024	6200075033
24	Edison	07188	625	A. Listrik - I	ETO / 2018	F 066779	06-Sep-2022	6200140040
25	Didu Amarullah	07876	593	A. Listrik - II	B S T	F 117564	05-Sep-2024	6200416631
26	Tri Yuwono	07194	746	A. Listrik - III	ETO / 2018	F 028725	18-Jul-2022	6200427658
27	Bayu Nugroho	06596	739	Juru Motor	B S T	F 032050	11-Jul-2022	6200067842
28	Iyang Sutisna	06317	627	Juru Motor	ATT - V / 2016	E 108423	15-Agu-2023	6200416048
29	Udin Syamsudin	06627	658	Juru Motor	B S T	F 292004	10-Okt-2022	6200043318
30	Totok Suprpto	04798	737	Serang	ANTD - 2003	E 035105	22-Nov-2022	620155829
31	Lasmin	07987	685	Tandil	ANTD - 2010	F 068779	05-Dec-2022	6200426786
32	Zuhardi Bonggie	05932	703	Kasap Dek	ANTD - 2001	F 294350	22-Okt-2022	6200043012
33	Harry Prabowo S.W	06230	696	Mistri - I	B S T	F 050027	30-Nov-2022	6200271858
34	Supangat	07157	629	Mistri - II	ANTD - 2002	F 132517	04-Jun-2023	6200093917
35	Hermawan	07582	753	Juru Mudi	ANTD - 2003	D 079344	19-Mei-2022	6211414340
36	Saprudin	07727	612	Juru Mudi	RATINGS	G 041950	21-Jan-2024	6200093964
37	Ismail	N11066	728	Juru Mudi	RATINGS	F 147885	07-Mei-2022	6201596559
38	Budi Karyanto	07227	677	Juru Mudi	ANTD - 2002	F 096490	01-Mar-2023	6200158486
39	Ahmad Sodikin	07621	683	Panjarwala	B S T	F 336565	03-Jun-2023	6200159795
40	Mulyono	06264	613	Kelasi	B S T	E 118816	29-Nov-2023	6200026728
41	Arief Fadilah	05639	686	Kelasi	B S T	F 115259	08-Feb-2023	6200253986
42	Dedi Suwardi	04925	684	Kelasi	B S T	F 068644	13-Nov-2022	6200274009
43	Mahmudin	05831	754	Mandor Mesin	B S T	G 013419	14-Sep-2023	6200022856
44	Endang	07079	704	Pandai Besi	ATTD - 2006	F 041952	13-Jul-2022	6200401266
45	Muh. Syariful Arif	08261	659	Kasap Mesin	RATINGS	H 000239	08-Mar-2025	6200412688
46	Agus Haryadi	07117	674	Juru Minyak	B S T	G 017378	30-Sep-2023	6200072188
47	Herry Wibowo	06981	666	Juru Minyak	RATINGS	F 165243	14-Nov-2023	6200410364
48	Syafrudin Basar	04891	598	Juru Minyak	ATTD - 2002	F 069228	07-Feb-2023	6200415835
49	Muhammad Nur	07609	755	Juru Minyak	ATTD - 2011	G 017663	08-Okt-2023	6201115899
50	Dendi Ferdinan	N11397	656	Botlier	B S T	G 035227	03-Dec-2023	6211562929
51	Laode Djakir	03966	609	Botlier	B S T	E 035103	22-Nov-2022	6200428159
52	Madin	07321	639	Botlier	B S T	F 183189	17-Jul-2022	6200267557
53	Sudarsono	04596	597	Perakit Masak	B S T	G 015388	17-Jul-2023	6211549184
54	Dede Rachmat	06410	765	Perakit Masak	B S T	G 070093	01-Okt-2024	6200010103
55	Hartoyo	N11468	515	Juru Masak	B S T	G 000015	23-Jun-2023	6202099171
56	Ahmad Rodhina Al Farikhi	N11233	749	Juru Masak	B S T	E 068375	28-Mar-2023	6200497890
57	Agus Salim	06784	680	Juru Masak	B S T	F 156917	20-Jul-2023	6201580813
58	Makli Rea Ujung Manik	06761	756	Juru Masak	B S T	F 069216	05-Feb-2023	6200523433
59	Syaiful Anwar	04600	642	Juru Masak	B S T	F 117634	02-Nov-2024	6200411679
60	Budi Antoni	07130	668	Juru Masak	B S T	D 056156	14-Apr-2022	6200484599
61	Ihsan Prasetyo	N11580	552	Juru Masak	B S T	F 090951	07-Feb-2023	6211563655

NO	NAMA	NRP	SUIL	JABATAN	UASAH	No. BUKU PELAUT	MASA BERLAKU	KODE PELAUT
58	Makli Rea Ujung Manik	06761	756	Juru Masak	B S T	F 069216	05-Feb-2023	6200523433
59	Syaiful Anwar	04600	642	Juru Masak	B S T	F 117634	02-Nov-2024	6200411679
60	Budi Antoni	07130	668	Juru Masak	B S T	D 056156	14-Apr-2022	6200484599
61	Ihsan Prasetyo	N11580	552	Juru Masak	B S T	F 090951	07-Feb-2023	6211563655
62	Achmad Jamhari	07019	560	Pelayan	B S T	G 000018	23-Jun-2023	6200001428
63	Asgari	06408	607	Pelayan	B S T	E 117042	07-Sep-2023	6200006407
64	Cep Ilman	06600	449	Pelayan	B S T	F 080897	20-Okt-2022	6200401248
65	Dede Komara	N11310	643	Pelayan	B S T	G 076693	25-Mei-2024	6200477488
66	Achmad Zaidin	06233	730	Pelayan	B S T	G 138472	07-Feb-2025	6200001615
67	Fransiskus SP Manik	07502	654	Pelayan	B S T	G 138878	15-Feb-2025	6201109213
68	Mulyono	06706	714	Pelayan	B S T	F 047883	27-Agu-2022	6200411677
69	Nuriman	07718	750	Pelayan	B S T	G 019215	17-Nov-2023	6200196635
70	Rahmat Sayid	07414	700	Pelayan	B S T	F 057195	14-Agu-2022	6200030166
71	Reiner	08031	730	Pelayan	B S T	G 138879	15-Feb-2025	6201593236
72	Didi Supardi	07128	697	Pelayan	B S T	F 103188	16-Mar-2023	6200264409
73	M. Arpah	04867	731	Pelayan	B S T	F 080545	10-Okt-2022	6200403535
74	Taufik Nooryadi	05528	757	Pelayan	B S T	F 322334	03-Mar-2023	6200411670
75	Arip Nugraha	N11392	709	Pelayan	B S T	F 069146	23-Jan-2023	6201320420
76	Asep Supriatna	07294	713	Pelayan	B S T	F 032051	11-Jul-2022	6200405397
77	Riyanto	N11354	682	Pelayan	B S T	F 017761	02-Mei-2022	6201012359
78	Sugiman	07379	681	Pelayan	B S T	F 134803	03-Mei-2022	6200409622
79	Sukanta	07176	615	Pelayan	B S T	F 000709	30-Mar-2023	6200036134
80	Irpan Firmansyah	N11455	707	Pelayan	B S T	F 168151	06-Sep-2023	6201036405
81	Taryo	06996	171	Pelayan	B S T	F 187761	26-Okt-2023	6200410369
82	Achmad Rusydi	06365	708	Pelayan	B S T	E 073565	16-Mar-2023	6200419857
83	Zainal Arifin	N11568	710	Pelayan	B S T	E 128875	27-Dec-2023	6200417053
84	Agus Kusnida	06377	705	Pelayan	B S T	E 141606	30-Dec-2022	6200002414
85	Sucipto	N11255	716	Pelayan	B S T	E 138682	23-Dec-2023	6201006204
86	Agus Setiawan	07690	734	Pelayan	B S T	G 068687	14-Mar-2024	6211583310
87	Yatman	05575	563	Penatu	B S T	G 017243	30-Sep-2023	6200038001
88	Ahmad Sidik	06976	732	Penatu	B S T	D 052123	07-Mar-2022	6211524622
89	Laode Abdul Muis Gani	P I D C	723	Dan Satpam	B S T	F 086277	12-Dec-2022	6200467177
90	Pahala Raja Siburian	P I D C	758	S a t p a m	B S T	G 137144	05-Jan-2025	6200486584
91	Miftahul Huda	P I D C	557	S a t p a m	B S T	D 077926	16-Jun-2022	6200356185
92	Sunardi	P I D C	759	S a t p a m	B S T	E 141876	27-Dec-2023	6201027126
93	Hedy Nugroho	P I D C	738	S a t p a m	B S T	F 199328	03-Dec-2023	6201654271
94	Indra Giri Rahmat Irawan	P I D C	742	S a t p a m	B S T	F 240872	12-Jun-2022	6201349365
95	Mukholadun Syurur	P I D C	748	S a t p a m	B S T	G 079216	13-Agu-2024	6201584402
96	Andreas Franoto	P I D C	760	S a t p a m	B S T	F 069156	24-Jan-2023	6211529224
97	Wejang Miryan Febriviantino	Prola	734	Kadet Deck	B S T	G 059340	19-Apr-2024	6212016699
98	Muhamad Rizky	Prola	761	Kadet Deck	B S T	G 105330	16-Sep-2024	6211853260
99	Jeviani Resvia	Prola	762	Kadet Deck	B S T	G 104804	02-Sep-2024	6212009891
100	Riza Darmawan	Prola	744	Kadet Mesin	B S T	G 081052	11-Jul-2024	6212023086

Jumlah Crew Termasuk Nakhoda: 100

KM. DOBONSOLO, 09 April 2022  
NAKHODA,



**Capt. Muhary Widiono**  
Nrp. 05999.

## Lampiran 2

## SHIPS PARTICULARS

## SHIPS PARTICULARS

01	NAME OF VESSEL	:	MV. DOBONSOLO
02	CALL SIGN	:	YEVX
03	NATIONALITY	:	INDONESIA
04	PORT OF REGISTRY	:	JAKARTA
05	REGISTRY NUMBER	:	34.437
06	IMO NUMBER	:	9032147
07	TANDA SELAR	:	GT. 14.403 No. 2891/Ba
08	GROSS TONNAGE	:	14.403 GT
09	NET TONNAGE	:	5.323 NT
10	DEAD WEIGHT	:	3.450 DWT
11	LENGTH OVER ALL	:	146,50 M
12	LENGTH BETWEEN PERPENDICULARS	:	130,00 M
13	BREADTH EXTREME OUTSIDE	:	23,40 M
14	DEPTH TO DECK 5	:	13,40 M
15	SHIP YARD / NEW BUILD	:	JOS. L MEYER PAPENBURG - EMS / 632
16	YEAR OF BUILD	:	13-08-1992
17	DATE OF DELIVERY	:	10-10-1993
18	DATE OF OPERATIONAL	:	08-11-1993
19	MAIN ENGINE	:	KRUPP MAK 6 M 601 C OUTPUT : 6400 KW 428 RPM TYPE : VTR - 454 - 11.
20	PROPULSION POWER	:	2 X 6.400 KW AT.428 RPM
21	PROPELER	:	LIPPS 4 DAUN DIAMETER 4,100 mm CONTROLLABLEPITCH
22	TRANSVERSAL THRUSTROP	:	LIPPS - BV - 736 KW - 1.470 RPM
23	SPEED CRUSING	:	20,30 KNOT
24	BUNKER CAPASITY	:	894 TON
25	FRESH WATER	:	1.054 TON
26	DESIGN DRAFT	:	5,89 M
27	PASSANGER	:	1.046 PERSONS
28	CARGO CAPASITY	- CONTAINER	: 43 TEUS
		- CAR	: 12 TRUCKS
			: 40 CARS
29	COMPLEMENT	:	OFFICER & CREW INCL. MASTER 109 PERSON
30	OWNWER	:	DIRECTORATE GENERAL OF SEA COMMUNICATION
31	OPERATOR	:	PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA
32	NUMBER OF DECK	:	10 ( TEN ) DECKS
33	TYPE	:	RORO PASSENGER CARGO SHIPS
34	LUB OIL CAPASITY	:	67 TON
35	SPESIFIKATION OF PASSANGER	:	1 St CLASS = 44 PERSONS
	FACILITY	:	2 Nd CLASS = 88 PERSONS
		:	3 Rd CLASS = 272 PERSONS
	ECONOMI CLASS	:	DECK No. 5 = 266 PERSONS
		:	DECK No. 4 = 254 PERSONS
		:	DECK No. 3 = 122 PERSONS
		:	DECK No. 2 = 0 PERSONS
		:	TOTAL = 1046 PERSONS

MV. DOBONSOLO, 05 FEBRUARI 2022

CAPT. MUHARY WIDIONO

NRR. 05999.

## Lampiran 3

## JADWAL VOYAGE KAPAL



Lampiran Surat Penugasan



Melaksanakan Perjalanan Kapal (Emplooi)

Nomor : 12.17/08/S-B/010/2021

Tanggal : 17 Desember 2021

**RUTE DAN JADWAL KM. DOBONSOLO  
VOYAGE 01.2022**
**VOYAGE 01.2022**

NO	PELABUHAN	ETA			ETD		
		Hari	Tanggal	Jam	Hari	Tanggal	Jam
1	Tg.Priok	Jum'at	31-Dec-21	20:00	Sabtu	1-Jan-22	08:00
2	Surabaya	Minggu	2-Jan-22	12:00	Minggu	2-Jan-22	16:00
3	Makassar	Selasa	4-Jan-22	00:01	Selasa	4-Jan-22	04:00
4	Bau-Bau	Selasa	4-Jan-22	21:00	Selasa	4-Jan-22	23:00
5	Ambon	Kamis	6-Jan-22	03:00	Kamis	6-Jan-22	07:00
6	Sorong	Jum'at	7-Jan-22	07:00	Jum'at	7-Jan-22	11:00
7	Serui	Sabtu	8-Jan-22	12:00	Sabtu	8-Jan-22	14:00
8	Jayapura	Minggu	9-Jan-22	12:00	Minggu	9-Jan-22	19:00
9	Serui	Senin	10-Jan-22	20:00	Senin	10-Jan-22	22:00
10	Sorong	Rabu	12-Jan-22	01:00	Rabu	12-Jan-22	04:00
11	Ambon	Kamis	13-Jan-22	04:00	Kamis	13-Jan-22	07:00
12	Bau-Bau	Jum'at	14-Jan-22	11:00	Jum'at	14-Jan-22	13:00
13	Makassar	Sabtu	15-Jan-22	06:00	Sabtu	15-Jan-22	09:00
14	Surabaya	Minggu	16-Jan-22	18:00	Minggu	16-Jan-22	21:00
15	Tg.Priok	Selasa	18-Jan-22	02:00			

 VP Operasi Kapal  
 Penumpang & Perintis

**Notes:**

- Kepada Nakhoda agar menyampaikan Laporan Perjalanan kapal ( Bagian deck ), tabel silang penumpang & muatan dan kendala operasional pada setiap akhir voyage kepada:
  - Divisi Pemasaran Angkutan Penumpang (div.pemasaran@pelni.co.id)
  - Divisi Pemasaran Barang Kapal Penumpang dan Perintis (div.pkb@pelni.co.id & passenger&feeder.cargo@pelni.co.id)
  - Divisi Operasi Kapal Penumpang & Perintis (divisioperasikapal@pelni.co.id)
  - Pusat Reservasi (reservasi@pelni.co.id)



Lampiran 4

MUSTER LIST

MUSTER LIST		NOMOR TUGAS A.B.K.															
SEKOCI			SEKOCI			SEKOCI											
MASINIS IV YR	MASINIS IV SR	JENANG I	MUALIM III YR	MUALIM II YR	MUALIM I YR	1. KOMANDAN SEKOCI PENOLONG	1. PUK I	MASINIS III YR	MASINIS III SR	MASINIS II	MASINIS I SR	MASINIS I SR					
BOTLIER I	BOTLIER II	LISTRIK II	JR. MOTOR II	JR. MOTOR I	JR. MOTOR III	2. WAKIL KOMANDAN DAN AREA SEKOCI; JALANKAN MOTOR LEPAS BLOK	JENANG II	PRK MASAK I	TANDIL	PUK - III	MDR MESIN	MDR MESIN					
JR. MUDI 1	JR. MUDI 2	PJR. WALA 1	JR. MASAQ 5	JR. MASAQ 4	JR. MASAQ 3	3. LEPAS KABEL AKI DAN PENAHAN SEKOCI; ATUR PERAPAT DEPAN	JR. MOTOR III	JR. WALA 4	KASAP MESIN	JR. MUDI 3	JR. MUDI 4	MISTRI 2					
JR. MASAQ 1	JR. MASAQ 2	JR. MASAQ 3	PELAYAN 5	PELAYAN 4	PJR. WALA 3	4. LEPAS KABEL AKI DAN PENAHAN SEKOCI; ATUR PERAPAT BELANGKANG	KELAS I 2	PELAYAN 7	KELAS I 3	TK. ANSUR I	PELAYAN 10	JR. MINYAK 1					
PELAYAN 1	PELAYAN 2	PELAYAN 3	PELAYAN 16	PELAYAN 15	JR. MASAQ 6	5. IKAT DAN LEPAS PAINTER; AREA TANGGA TALI; ATUR PENUMPANG	PELAYAN 6	PELAYAN 18	PELAYAN 8	PELAYAN 9	PELAYAN 21	JR. MINYAK 2					
PELAYAN 13	PELAYAN 14	PELAYAN 25	PELAYAN 23	PELAYAN 24	KELAS I 1	6. BUKA TUTUP SEKOCI; AREA TALIM MONYET; PERIKSA PROP	PELAYAN 17	PELAYAN 24	PELAYAN 19	PELAYAN 20	PELAYAN 28	JR. MINYAK 3					
1	2	3	4	5	6		7	8	9	10	11	12					
<b>REGU PENOLONG</b> KOMANDAN PENOLONG WAKIL KOMANDAN KONTROL LISTRIK LISTRIK III PUK II PEAWAT I SATPAM 2 SATPAM 3 SATPAM 7 SATPAM 8 PELAYAN 12 PELAYAN 22 PELAYAN 27 MADET MESIN 1 MADET MESIN 2 MADET DEK 1 MADET DEK 2 MADET DEK 3 MADET DEK 4						<b>RAKIT OTOMATIS BELKANG</b> KEMANDAN PEROMAHAN WAKIL KOMANDAN TAHAN API BAJU TAHAN API LENGKAP BAJU TAHAN API LENGKAP SUKAP PELUTAN PK SUKAP PELUTAN PK SUKAP PELUTAN PK AMBIL SELANG AMBIL SELANG AMBIL SELANG AMBIL SELANG KONTROL LOGAM KONTROL LOGAM KONTROL LOGAM						<b>REGU DARURAT</b> MUALIM I BEBANG SMITH MISTRI KASAP DEK TK. ANSUR 2 KELAS I 4 SATPAM 1 SATPAM 4 SATPAM 5 SATPAM 6 PELAYAN 11 MADET DEK 1 MADET DEK 2 MADET MERAH 3					
<b>REGU PENYELAMAT-2</b> MASINIS IV YR BOTLIER I JR. MUDI 1 JR. MASAQ 1 PELAYAN 1 PELAYAN 13						<b>REGU PENYELAMAT-1</b> MASINIS III YR MASINIS III SR MASINIS II MASINIS I SR MASINIS I SR MASINIS I SR						<b>KEBAKARAN</b> MASINIS I SR MDR MESIN MISTRI 2 JR. MINYAK 1 JR. MINYAK 2 JR. MINYAK 3					
1. KOMANDAN REGU PEMADAM KEBAKARAN WAKIL KOMANDAN; MENYIAPKAN BAJU TAHAN API TERDEKAT PAKAI BAJU TAHAN API TERDEKAT LENGKAP KONTROL IRING-IRUNG; VENTILASI; PINTU KEDAP API/AIR AMBIL BOTOL PEMADAM API TERDEKAT AMBIL SELANG PEMADAM API TERDEKAT						<b>KEBAKARAN</b> MASINIS I SR MDR MESIN MISTRI 2 JR. MINYAK 1 JR. MINYAK 2 JR. MINYAK 3											

PADA WAKTU TERJADI KEBAKARAN ML, III SR & KKM  
SEGERA MENYIAPKAN SISTEM PEMADAM CO2

Lampiran 5

**TRANSKIP WAWANCARA****A. DAFTAR RESPONDEN**

NAMA	JABATAN	KETERANGAN
Capt. Muhary Widiono	Nakhoda	Responden 1
Meiardi Baruna Negara	Mualim I	Responden 2
Aris Setiawan	Mualim III Senior	Responden 3
Satino	Masinis IV Senior	Responden 4

**B. HASIL WAWANCARA**

## 1. Responden 1

Wawancara yang peneliti lakukan dengan Nakhoda KM Dobonsolo pada saat melaksanakan praktik laut adalah sebagai berikut:

Cadet : Selamat sore Capt.

Nakhoda : Sore det, gimana?

Cadet : Siap Capt. izin bertanya tentang perawatan sekoci penolong.

Nakhoda : Silakan det.

Cadet : Izin Capt. dalam melaksanakan perawatan sekoci penolong di atas kapal apakah ada kendala yang dijumpai?

Nakhoda : Tentu ada det. Seringkali dalam pelaksanaan perawatan sekoci penolong terdapat kru kapal yang kurang

sepenuhnya paham tentang cara perawatan sekoci penolong.

Cadet : Lalu upaya apa Capt. yang dapat diambil guna mengatasi masalah tersebut?

Nakhoda : Upaya yang diambil bisa dengan cara memberikan pelatihan kepada para kru mengenai cara perawatan sekoci penolong dengan baik dan benar yang mengacu pada prosedur perawatan yang digunakan. Lalu *safety meeting* mengenai perawatan sekoci penolong sesuai dengan prosedur perawatan perlu dilakukan agar sekoci penolong selalu dalam kondisi prima dan siap digunakan.

Cadet : Memangnya perawatan sekoci penolong yang baik dan benar itu seperti apa Capt?

Nakhoda : Perawatan sekoci penolong seharusnya dilakukan sesuai dengan prosedur perawatan yang telah ditetapkan SOLAS 1974 dan sesuai dengan perawatan dari perusahaan. Sehingga nantinya tidak terjadi masalah dan sekoci penolong selalu dalam kondisi siap untuk digunakan untuk latihan dan pada saat terjadi keadaan darurat di atas kapal.

Cadet : Siap Capt. lalu untuk penurunan sekoci sendiri apakah ada hal yang harus diperhatikan Capt?

Nakhoda : Jelas ada dong, hal yang harus diperhatikan itu antara lain

keadaan sekoci dan alat pendukung yang ada di dalam sekoci, sumber daya manusia dalam pengoperasian sekoci, juga keamanan awak kapal pada saat penurunan sekoci.

Cadet : Siap Capt. terimakasih waktunya Capt. izin melanjutkan kegiatan.

Nakhoda : Baik.

## 2. Responden 2

Wawancara yang peneliti lakukan dengan Mualim I KM Dobonsolo pada saat melaksanakan praktik laut adalah sebagai berikut:

Cadet : Selamat pagi Chief.

Mualim I : Iya det.

Cadet : Izin Chief saya ingin bertanya tentang perawatan sekoci penolong.

Mualim I : Apa itu?

Cadet : Izin Chief apakah penggunaan sekoci penolong dalam latihan sudah maksimal?

Mualim I : Belum, karena sering terjadi kemacetan ketika penurunan sekoci sehingga membutuhkan waktu yang lama, seharusnya perawatan dilakukan secara rutin sesuai aturan.

Cadet : Untuk perawatan sekoci penolong sendiri apakah sudah baik Chief?

- Mualim I : Belum, biasanya perawatan dilakukan hanya ketika akan diadakan *vetting* di atas kapal, agar lolos dari pengecekan.
- Cadet : Apakah ada kendala yang dijumpai Chief dalam pelaksanaan perawatannya?
- Mualim I : Ada det. Kendalanya adalah karena jumlah sekoci penolong yang banyak, tapi waktu kerja harian Mualim yang bertanggung jawab dalam pelaksanaan perawatannya terbatas. Waktu kerja harian Mualim III Sr. kurang lebih cuma sekitar 4 jam, yaitu dari jam 07.30 – 11.30. Kamu tau sendiri kalau Mualim III Sr. jaga di anjungan jam 12.00 – 16.00. Padahal, agar perawatan dapat dilaksanakan dengan optimal membutuhkan waktu yang cukup.
- Cadet : Lalu apa upayanya Chief untuk mengatasi masalah tersebut?
- Mualim I : Upayanya dapat dengan cara membagi tugas dalam melaksanakan perawatan sekoci penolong antara Mualim III Sr. dengan Mualim III Jr. Mualim III Sr. juga bisa meminta bantuan ke kru dek atau kadet dek jika perawatan sekoci penolong dalam keadaan *urgent*. Dengan demikian, perawatan sekoci penolong dapat berjalan dengan maksimal.
- Cadet : Memangnya bagaimana seharusnya pelaksanaan

perawatan sekoci penolong Chief?

Mualim I : Sekoci penolong itu perlu dilakukan perawatan yang sesuai dengan *Plan Maintenance System* (PMS) yang ada di atas kapal. PMS diperlukan karena dapat menghindari proses perawatan yang dapat membahayakan keselamatan para kru kapal, serta membantu menciptakan perawatan yang efektif dan efisien.

Cadet : Siap Chief. Terimakasih atas waktu dan kesempatannya, izin melanjutkan kegiatan. Selamat pagi Chief

Mualim I : Oke det, selamat pagi.

### 3. Responden 3

Wawancara yang peneliti lakukan dengan Mualim III Sr. KM Dobonsolo menggunakan *Zoom Meeting* adalah sebagai berikut:

Cadet : Selamat malam Third, izin bertanya.

Mualim III Sr. : Gimana det?

Cadet : Izin Third, bagaimana si perawatan sekoci penolong yang baik?

Mualim III Sr. : Perawatan sekoci penolong harus dilakukan sesuai SOLAS 1974 dan PMS yang ada di atas kapal. Perawatan biasanya dilakukan setiap minggu, setiap bulan, dan setiap tahun.

Cadet : Lalu bagaimana seharusnya tindakan perwira dalam melaksanakan PMS dan perawatan alat sekoci?

Mualim III Sr. : Sebelum melakukan perawatan seorang perwira lebih dulu membaca PMS dengan benar. Pastikan juga kondisi perlengkapan dalam keadaan yang aman dan layak laut.

Cadet : Adakah kendala Third dalam melaksanakan perawatan sekoci penolong?

Mualim III Sr. : Ada det, seringkali tidak tersedia suku cadang di atas kapal. Padahal suku cadang sangat penting dalam kelancaran pelaksanaan perawatan.

Cadet : Lalu upaya apa Third yang dapat diambil?

Mualim III Sr. : Upayanya adalah dengan meminta pengadaan barang ke perusahaan. Peralatan maupun perlengkapan yang akan atau sudah habis masa berlakunya, dan yang tidak tersedia di atas kapal dibuatkan *list* permintaan, kemudian *list* permintaan tersebut dikirimkan ke kantor atau perusahaan agar barang yang dibutuhkan dapat segera dikirim dari darat.

Cadet : Siap Third terimakasih waktunya Third, izin melanjutkan kegiatan. Selamat malam.

Mualim III Sr. : Selamat malam.

#### 4. Responden 4

Wawancara yang peneliti lakukan dengan Masinis IV Sr. KM Dobonsolo pada saat melaksanakan praktik laut adalah sebagai berikut:


Cadet : Selamat sore Bass.

- Masinis IV Sr. : Sore kadet.
- Cadet : Izin Bass, saya izin bertanya Bass tentang perawatan mesin sekoci penolong.
- Masinis IV Sr. : Silakan det.
- Cadet : Bagaimana pelaksanaan perawatan mesin sekoci penolong Bass?
- Masinis IV Sr. : Yang jelas pelaksanaan perawatan mesin sekoci penolong harus sesuai dengan jadwal rencana perawatan sekoci. Pada saat menghidupkan mesin sekoci pastikan kalau mesin sekoci berjalan minimal 3 menit.
- Cadet : Apakah ada kendala Bass dalam melaksanakan perawatan mesin sekoci penolong?
- Masinis IV Sr. : Ada det, kendalanya karena kadang-kadang pekerjaan di engine room itu banyak, sehingga pelaksanaan perawatan mesin sekoci penolong tidak sesuai dengan jadwal perawatan.
- Cadet : Upaya dalam mengatasi hal tersebut seperti apa Bass?
- Masinis IV Sr. : Upayanya dapat dengan menambah tenaga kerja dalam pelaksanaan perawatan mesin sekoci penolong, seperti Oiler atau kadet mesin untuk membantu melaksanakan perawatan.
- Cadet : Siap Bass, terimakasih atas waktunya.
- Masinis IV Sr. : Oke det.



## Lampiran 6

## PDAK MUALIM III

	<b>PERATURAN DINAS AWAK KAPAL</b> <b>PT. PELNI (Persero)</b>	Hal : 65 - 206
		Status : Terkendali
		Versi : 0.3

**Pasal 13****Mualim III****1. Kapal Penumpang****a. Tipe 2000 / 3000****1). Mualim III Senior**

- a). Dalam melaksanakan tugas dibawah koordinasi Mualim I dan bertanggung jawab kepada Nakhoda.
- b). Melaksanakan tugas jaga laut / navigasi.
- c). Pada saat olah gerak kapal bertugas di haluan.
- d). Membantu Mualim I melaksanakan hal-hal sebagai berikut:
  - (1). Pemeliharaan perlengkapan alat-alat penolong (Sekoci Penolong, *Inflatable Life Raft, Lifebouy, Life Jacket*) sesuai dengan PMS (*Plan Maintenance System*) serta dilaporkan setiap bulan.
  - (2). Mengawasi kebersihan Dek penumpang Kelas dan atau Ekonomi, pemeriksaan tiket, embarkasi dan debarkasi penumpang.
- e). Bekerja sama dengan ahli listrik atau *Electro Technical Officer (ETO)* dalam pemeliharaan *Smoke Detector*, Panel Alarm, pintu-pintu kedap air dan kedap api secara periodik.
- f). Membuat program latihan keadaan darurat diatas kapal dan dicatat dalam Buku Jurnal Harian Kapal serta dilaporkan sesuai dengan form yang telah ditetapkan pada setiap akhir *voyage*.

**2). Mualim III Yuniior**

- a). Dalam melaksanakan tugas dibawah koordinasi Mualim I dan bertanggung jawab kepada Nakhoda.
- b). Melaksanakan tugas jaga laut / navigasi.
- c). Pada saat olah gerak bertugas atas perintah Nakhoda (di Haluan).
- d). Membantu Mualim I melaksanakan hal-hal sebagai berikut:

Lampiran 7

LIFEBOAT AND LAUNCHING ARRANGEMENTS



**PT. GLOBAL MARINEDO SAFETY INDONESIA**

Office & Workshop: Jln. Agung Utara 1 Blok A 2 No. 40  
 Sunter Agung - Jakarta Utara  
 Telp. +62 21 4391 0429  
 Email: gmsi@gmsi.co.id Website: www.gms.com.sg  
 Company Registration No. 33.10.1.46.05709 Tax Ref. No. 02.485.399.6-044.001

**STATEMENT (LIFEBOAT & LAUNCHING ARRANGEMENT)**

This is to confirm that the following lifeboat & davit/winch arrangements have been carried out periodic maintenance by the undersigned licensed service engineer in accordance with IMO RESOLUTION MSC 402(96) and that these lifeboat & davit/winch arrangements have been found to fit for purpose.

Ship Name	KM DOBONSOLO	Class	BKI
Port of Registry	JAKARTA	Ship Owner	PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA
IMO Number	9032147	Service Location	JAKARTA
Type Ship	PASSENGER SHIP	Boat Location	BOAT DECK STBD SIDE

PORT  STBD

LIFEBOAT	TYPE:	PARTIALLY ENCLOSED
	MANUFACTURER:	FR.FASSMER.CO
	DATE OF MANUFACTURE:	1993
	SERIAL NUMBER:	1912898
RELEASE GEAR	TYPE:	ON LOAD RELEASE
	MANUFACTURER:	FR.FASSMER.CO
	DATE OF MANUFACTURE:	1993
	SERIAL NUMBER:	N/A
DAVIT	TYPE:	GRAVITY HINGE DAVIT
	MANUFACTURER:	FR.FASSMER.CO
	DATE OF MANUFACTURE:	1993
	SERIAL NUMBER:	N/A
WINCH	TYPE:	ELECTRIC MOTOR DRIVEN
	MANUFACTURER:	FR.FASSMER.CO
	DATE OF MANUFACTURE:	1993
	SERIAL NUMBER:	N/A
DATE OF SERVICING : 22.02.2022		PORT OF SERVICING : TANJUNG PRIOK - JAKARTA
TYPE OF SERVICING: <input type="checkbox"/> REPAIR <input checked="" type="checkbox"/> ANNUAL <input type="checkbox"/> 5 YEARLY		
NOTICE: NEXT INSPECTION DUE ON : 21.02.2023 CAPACITY : 150 PERSONS		

MENGETAHUI	SERVICE ENGINEER	SERVICE COMPANY : PT. Global Marinedo Safety Indonesia
AN. KA. KANTOR KESYAHBANDARAN DAN PERHUBUNGAN LAUT KAB. STATUS HUKUM DAN SERTIFIKASI	NAME: Muhammad Yusuf SIGNATURE	CERTIFICATE NUMBER: PTGMS/JKT/000651/02/22 DATE OF SERVICING: 22.02.2022

NIP: 197604012006041001



**PT. GLOBAL MARINEDO SAFETY INDONESIA**

Office & Workshop: Jln. Agung Utara 1 Blok A 2 No. 40  
 Sunter Agung - Jakarta Utara  
 Telp. +62 21 4391 0429  
 Email: gmsi@gmsi.co.id Website: www.gms.com.sg  
 Company Registration No. 33.10.1.46.05709 Tax Ref. No. 02.485.399.6-044.001

**MAINTENANCE CHECKLIST**

PORT  STBD  
**LIFEBOAT (1/6)**

**(1) LIFEBOAT**

No	ITEM	RESULTS OF INSPECTION AND SERVICING				REMARKS
1	Outside Hull	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
2	Outside Canopy	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
3	Buoyant Lifeline	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
4	Enclosure Structure	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
5	Inside Structure	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
6	Painter Release Device	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
7	Door & Hatches	<input type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input checked="" type="checkbox"/> N.A	
8	Window	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
9	Steering Gear	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
10	Stern Tube	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
11	Propeller & Propeller Guard	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
12	Breather Valve	<input type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input checked="" type="checkbox"/> N.A	FP LIFEBOAT
13	High Pressure Line for Air Supply Sys	<input type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input checked="" type="checkbox"/> N.A	FP LIFEBOAT
14	Air Cylinder	<input type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input checked="" type="checkbox"/> N.A	FP LIFEBOAT
15	Sprinkler System	<input type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input checked="" type="checkbox"/> N.A	FP LIFEBOAT
16	Boarding Ladder	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
17	Drain Valve & Plug	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
18	Rain Water Collector & Vessel	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
19	Hand Pump	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
20	Seat Belt	<input type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input checked="" type="checkbox"/> N.A	
21	Equipment	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	

NOTES: FIRE PROTECTED LIFEBOAT - "FP LIFEBOAT"

 CAPTAIN SIGNATURE	SERVICE ENGINEER	SERVICE COMPANY : PT. Global Marinedo Safety Indonesia
	NAME: Muhammad Yusuf SIGNATURE:	CERTIFICATE NUMBER: PTGMSC/JKT/000651/02/22 DATE OF SERVICING: 22.02.2022



**PT. GLOBAL MARINEDO SAFETY INDONESIA**

Office & Workshop: Jln. Agung Utara 1 Blok A 2 No. 40  
 Sunter Agung - Jakarta Utara  
 Telp. +62 21 4391 0429  
 Email: gmsi@gmsi.co.id Website: www.gms.com.sg  
 Company Registration No. 33.10.1.46.05709 Tax Ref.No. 02.485.399.6-044.001

**MAINTENANCE CHECKLIST**

PORT  STBD

LIFEBOAT (2/6)

(2) RELEASE GEAR

No	ITEM	RESULTS OF INSPECTION AND SERVICING				REMARKS
1	RESET CONDITION	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
2	RELEASE HANDLE UNIT	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
3	CONTROL CABLE	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
4	HOOK UNIT	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
5	INTERLOCK UNIT	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
6	HOOK FASTENING	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
7	RELEASE GEAR DYNAMIC OPERATION TEST	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	ANNUAL
8	RELEASE GEAR DYNAMIC OPERATION TEST	<input type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input checked="" type="checkbox"/> N.A	1.1 TIMES LOAD (5-YEARLY)

NOTES:

 CAPTAIN SIGNATURE	SERVICE ENGINEER NAME: Muhammad Yusuf	SERVICE COMPANY : PT. Global Marinedo Safety Indonesia
	SIGNATURE	CERTIFICATE NUMBER: PTGMS/JKT/000651/02/22 DATE OF SERVICING: 22.02.2022



# PT. GLOBAL MARINEDO SAFETY INDONESIA

Office & Workshop: Jln. Agung Utara 1 Blok A 2 No. 40  
 Sunter Agung - Jakarta Utara  
 Telp. +62 21 4391 0429  
 Email: gmsi@gmsi.co.id Website: www.gms.com-sg  
 Company Registration No. 33.10.1.46.05709 Tax Ref. No. 02.485.399.6-044.001

## MAINTENANCE CHECKLIST

PORT  STBD

LIFEBOAT (3/6)

(3) ENGINE / ELECTRIC

No	ITEM	RESULTS OF INSPECTION AND SERVICING				REMARKS
1	GENERAL	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
2	ENGINE OIL	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
3	CLUTCH OIL	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
4	FUEL OIL TANK	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
5	FUEL OIL TANK	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
6	F.W COOLER	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
7	C.W PIPE	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
8	F.W PUMP	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
9	S.W PUMP	<input type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input checked="" type="checkbox"/> N.A	
10	GAUGE PANEL	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
11	SPARE PARTS	<input type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input checked="" type="checkbox"/> N.A	
12	TOOL	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	

No	ITEM	RESULT OF INSPECTION AND SERVICING				REMARKS
1	BATTERY	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
2	INTERIOR LIGHT	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
3	CANOPY LIGHT	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
4	SEARCH LIGHT	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
5	COMPASS LIGHT	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
6	BELT OF GENERATOR	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
7	ELECTRIC WIRING	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	

NOTES:

<p>CAPTAIN SIGNATURE</p>	<p>SERVICE ENGINEER</p> <p>NAME: Muhammad Yusuf</p>	<p>SERVICE COMPANY : PT. Global Marinedo Safety Indonesia</p>
	<p>SIGNATURE</p>	<p>CERTIFICATE NUMBER: PTGMSC/JKT/000651/02/22</p> <p>DATE OF SERVICING: 22.02.2022</p>



**PT. GLOBAL MARINEDO SAFETY INDONESIA**

Office & Workshop: Jln. Agung Utara 1 Blok A 2 No. 40  
 Sunter Agung - Jakarta Utara  
 Telp. +62 21 4391 0429  
 Email: gmsi@gmsi.co.id Website: www.gms.com.sg  
 Company Registration No. 33.10.146.05709 Tax Ref. No. 02.485.399.6-044.001

**MAINTENANCE CHECKLIST**


PORT  STBD

LIFEBOAT ( 4/6 )

(4) LIFEBOAT EQUIPMENT

No	ITEM	QTY	UNIT	BRAND / CONDITION	EXPIRY DATE	SOLAS REQUIREMENT	REMARKS
1	Buoyant Oars	1	pcs	GOOD	-	DO/LB	
2	Thole Pins/Crutches/Ports	1	pcs	GOOD	-	DO/LB	
3	Boat - Hooks	2	pcs	GOOD	-	2	
4	Buoyant Bailer	1	pcs	GOOD	-	1	
5	Buckets	2	pcs	GOOD	-	2	
6	Survival Manual	1	pcs	GOOD	-	1	
7	Compass	1	pcs	GOOD	-	1	
8	Sea- Anchor	1	pcs	GOOD	-	1	
9	Painters	1	pcs	GOOD	-	2	
10	Hatchets	2	pcs	GOOD	-	2	
11	Watertight Receptacles	-	pcs	-	-	1	
12	Rustproof Dipper	1	pcs	GOOD	-	1	
13	Rustproof Graduated Drinking Vessel	1	pcs	GOOD	-	1	
14	Food Ration	150	pcs	SURYA SEGARA	04 / 2024	1000 kj/per	
15	Rocket Parachute Flares	4	pcs	PAINS WESSEX	01 / 2023	4	
16	Hand Flares	6	pcs	PAINS WESSEX	01 / 2023	6	
17	Buoyant Smoke Signals	2	pcs	PAINS WESSEX	03 / 2023	2	
18	Waterproof Electric Torch	1	pcs	GOOD	-	1	
19	Daylight Signaling Mirror	1	pcs	GOOD	-	1	
20	Life-Saving Signals Card	1	pcs	GOOD	-	1	
21	Whistle	1	pcs	GOOD	-	1	

NOTES:

 CAPTAIN SIGNATURE	SERVICE ENGINEER NAME: Muhammad Yusuf	SERVICE COMPANY : PT. Global Marinedo Safety Indonesia
	SIGNATURE	CERTIFICATE NUMBER: PTGMSC/JKT/000651/02/22 DATE OF SERVICING: 22.02.2022



## PT. GLOBAL MARINEDO SAFETY INDONESIA

Office & Workshop: Jln. Agung Utara 1 Blok A 2 No. 40  
 Sunter Agung - Jakarta Utara  
 Telp. +62 21 4391 0429  
 Email: gmsi@gmsi.co.id Website: www.gms.com.sg  
 Company Registration No. 33.10.1.46.05709 Tax Ref. No. 02.485.399.6-044.001

### MAINTENANCE CHECKLIST

PORT  STBD

LIFEBOAT ( 5/6 )

#### (5) LIFEBOAT EQUIPMENT

No	ITEM	QTY	UNIT	BRAND / CONDITION	EXPIRY DATE	SOLAS REQUIREMENT	REMARKS
22	First Aid Outfit	1	set	BCB	-	1	
23	Anti-Seasickness Medicine	900	tab	ANTIMO	-	6 dos/per	
24	Seasickness Bag	150	pcs	GOOD	-	1/per	
25	Jack Knife	1	pcs	GOOD	-	1	
26	Tin Opener	3	pcs	GOOD	-	3	
27	Buoyant Rescue Quilt	2	pcs	GOOD	-	2	
28	Manual Pump	1	pcs	GOOD	-	1	
29	Fishing Tackle	1	set	GOOD	-	1	
30	Tool Kit	1	set	GOOD	-	1	
31	Portable Fire Extinguisher	1	pcs	GOOD	-	1	
32	Searchlight	1	pcs	GOOD	-	1	
33	Radar Reflector	1	pcs	GOOD	-	1	
34	Thermal Protective Aids	15	pcs	GOOD	-	10% cap or 2	
35	Buoyant Lifeline	2	set	GOOD	-	1	
36	Canvas Cover for Engine	-	pcs	-	-	1	OTLB
37	Food Container	1	pcs	GOOD	-	1	
38	Ladder	1	set	GOOD	-	1	
39	Plug Drain	1	pcs	GOOD	-	1	
40	Protection Cover	1	pcs	GOOD	-	1	OTLB
41	Repair Kit for FRP/GRP	1	pcs	GOOD	-	1	
42	Spare Tiller	1	pcs	GOOD	-	1	

NOTES: OPEN TYPE LIFEBOAT - " OTLB "

 <p>CAPTAIN SIGNATURE</p>	 <p>SERVICE ENGINEER          NAME: Muhammad Yusuf          SIGNATURE</p>	<p>SERVICE COMPANY : PT. Global Marinedo Safety Indonesia          CERTIFICATE NUMBER: PTGMS/JKT/000651/02/22          DATE OF SERVICING: 22.02.2022</p>
--	--	--







## PT. GLOBAL MARINEDO SAFETY INDONESIA

Office & Workshop: Jln. Agung Utara 1 Blok A 2 No. 40

Sunter Agung – Jakarta Utara

Telp. +62 21 4391 0429

Email: gmsi@gmsi.co.id Website: www.gms.com.sg

Company Registration No. 33.10.1.46.05709 Tax Ref. No. 02.485.399.6-044.001

### MAINTENANCE CHECKLIST

PORT

STBD

BOAT DAVIT

No	ITEM	RESULTS OF INSPECTION AND SERVICING				REMARKS
1	FRAME	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
2	DAVIT ARM	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
3	HINGE	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
4	SHEAVE	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
5	SUSPENSION BLOCK	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
6	DAVIT ARM STOPPER	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
7	TRIGGER HOOK	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
8	BOAT FALL	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
9	TURN BUCKLE	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
10	LASHING WIRE ROPE	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
11	DECK OPERATION DEVICE	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
12	REMOTE CONTROL DEVICE	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
13	RECOVERY STRAP	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
14	MAINTENANCE PENDANT	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
15	SPARE PART	<input type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input checked="" type="checkbox"/> N.A	
16	WELDING PART ON DECK	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
17	ELECTRIC MOTOR	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
18	PUSH BUTTON BOX, PLUG, RECETABLE	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
19	DYNAMIC LAUNCHING TEST	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	ANNUAL
20	DYNAMIC LAUNCHING TEST	<input type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input checked="" type="checkbox"/> N.A	1.1 Times load(5-Yearly)
21	SPARE PART	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	

 CAPTAIN SIGNATURE	SERVICE ENGINEER NAME: Muhammad Yusuf	SERVICE COMPANY : PT. Global Marinedo Safety Indonesia
	SIGNATURE	CERTIFICATE NUMBER: PTGMSC/JKT/000651/02/22 DATE OF SERVICING: 22.02.2022



## PT. GLOBAL MARINEDO SAFETY INDONESIA

Office & Workshop: Jln. Agung Utara 1 Blok A 2 No. 40  
 Sunter Agung - Jakarta Utara  
 Telp. +62 21 4391 0429  
 Email: gmsi@gmsi.co.id Website: www.gms.com.sg  
 Company Registration No. 33.10.1.46.05709 Tax Ref. No. 02.485.399.6-044.001

### MAINTENANCE CHECKLIST

PORT  STBD

BOAT WINCH

No	ITEM	RESULTS OF INSPECTION AND SERVICING				REMARKS
1	GEAR BOX	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
2	LUBRICATION OIL	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
3	GEAR BOX	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
4	BEARING	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
5	OIL SEAL	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
6	HAND BRAKE DEVICE	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
7	GOVERNOR BRAKE DEVICE	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
8	CAM CLUTCH	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
9	MANUAL HANDLE	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
10	WIRE DRUM	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
11	SPEED CHANGE LEVER	<input type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input checked="" type="checkbox"/> N.A	
12	ELECTRIC MOTOR	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
13	STARTER	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
14	LIMIT SWITCH	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
15	PUSH BUTTON, PLUG, RECEPTACLE	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	
16	DYNAMIC WINCH BRAKE TEST	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	ANNUAL
17	DYNAMIC WINCH BRAKE TEST	<input type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input checked="" type="checkbox"/> N.A	1.1 TIMES LOAD (5 YEARLY)
18	SPARE PARTS	<input checked="" type="checkbox"/> GOOD	<input type="checkbox"/> PART EXCHANGE	<input type="checkbox"/> REPAIR	<input type="checkbox"/> N.A	

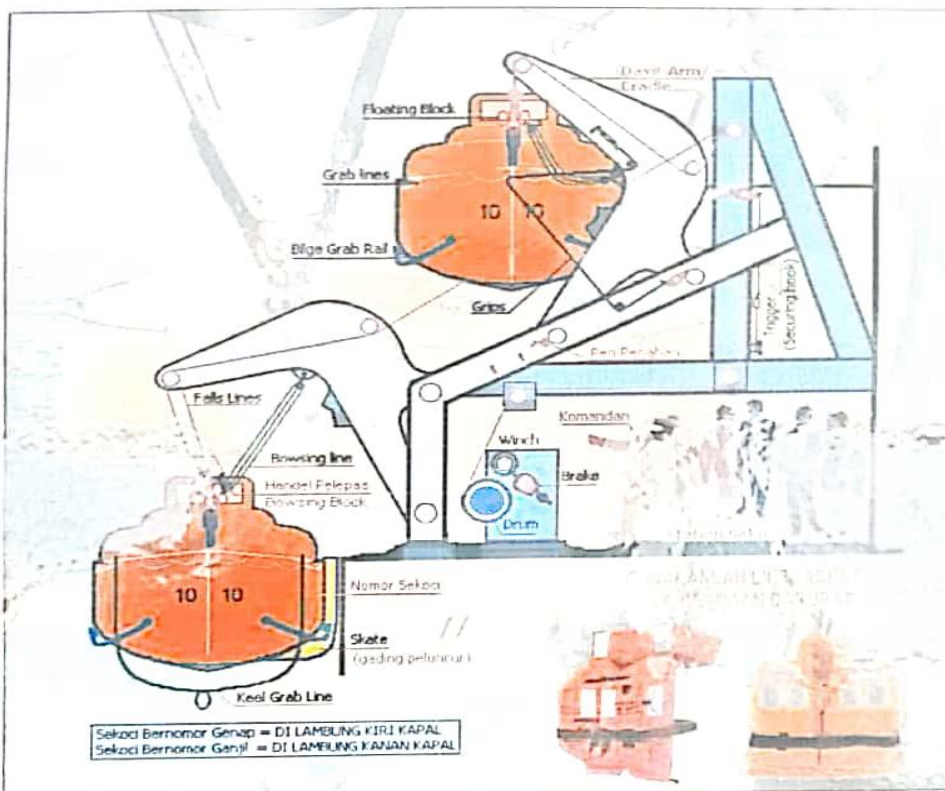
NOTES:

 CAPTAIN'S SIGNATURE	SERVICE ENGINEER	SERVICE COMPANY : PT. Global Marinedo Safety Indonesia
	NAME: Muhammad Yusuf SIGNATURE	CERTIFICATE NUMBER: PTGMSC/JKT/000651/02/22 DATE OF SERVICING: 22.02.2022

## Lampiran 8

## PROSEDUR PENURUNAN SEKOCI


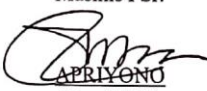

## PROSEDUR PENURUNAN SEKOCI



## KOMANDAN SEKOCI MEMERIKSA DAN MEMASTIKAN SEKOCI DALAM SIAP PAKAI

1. **PERSIAPAN** : BUKA TENDA, PASANG PROP, BUKA TALI MONYET, LEPAS KABEL ACCU, LET-GO "GRIPES" & LEPAS "PEN PENAHAN".
2. **AREA SAMPAI DI DECK EMBARKASI** : REM (BRAKE) DIBUKA SEDIKIT DAN SEKOCI TURUN MELUNCUR PERLAHAN SAMPAI TERGANTUNG DAN SANDAR RATA / RAPAT DI LAMBUNG KAPAL.
3. **JALANKAN MESIN DAN PERIKSA PERLENGKAPAN** (SELIMUT, MAKANAN DLL) DILANJUTKAN DENGAN MENAIKKAN PENUMPANG (EMBARKASI).
4. **AREA BOWSING LINES Muka & Belakang** : LEPAS PEN PENGAMAN HANDEL, UNTUK AREA BOWSING LINES HANDEL AREA DIANGKAT PELAN-PELAN SECARA BERSAMAAN (UNTUK MENAHAN BOWSING LINES HANDEL AREA DITEKAN KE BAWAH & DITAHAN), AREA BOWSING SAMPAI SEKOCI TERGANTUNG BEBAS PADA FALLS LINES.
5. **LEPAS BOWSING LINES Muka & Belakang** : (YAKINKAN BAHWA SEKOCI SUDAH TERGANTUNG BEBAS PADA FALLS LINE, DAN BOWSING KEADAAN SLACK / KENDOR). SELANJUTNYA LEPAS PEN PENGAMAN HANDEL, PELEPAS BLOCK BOWSING, SECARA BERSAMAAN HANDEL TERSEBUT DITARIK / DISENTAK (PERINGATAN : PETUGAS BERADA DI PINTU / JENDELA & BERPEGANGAN PADA BLOK SEKOCI / FLOATING BLOCK => JANGAN BERPEGANGAN PADA BLOK BOWSING ATAU MENAHANNYA). SEKARANG KEADAAN SEKOCI BERGANTUNG BEBAS PADA FALLS LINES, SIAP UNTUK DI AREA KE AIR.
6. **AREA SEKOCI** : HANDEL REM DIBUKA DAN SEKOCI TURUN PERLAHAN-LAHAN HINGGA SAMPAI DI ATAS PERMUKAAN AIR (USAHAKAN FALLS LINES MASIH DALAM KEADAAN SPAN / TEGANG).
7. **LET GO FALLS** : BUKA SLOT PENGAMAN HANDEL PENARIK DI RUANG KEMUDI, TARIK HANDLE KE BELAKANG HINGGA FLOATING BLOCK TERBUKA. DUA ORANG BERDIRI DI MUKA & BELAKANG UNTUK MELEPAS TALI DAN MENDORONG SEKOCI UNTUK MENJAUH DARI KAPAL.
8. **JAUHKAN SEKOCI DARI LAMBUNG KAPAL DENGAN DAYUNG.**



1. <i>Brake lining</i>	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
2. Motor Sekoci	A	C	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
3. Bahan bakar & minyak lumas	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
4. <i>Accu</i>	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
5. <i>Charges accu</i>	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
6. <i>Tools for engine lifeboat</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7. <i>Solar cell</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8. Tangki LO dewi-dewi	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
9. Engkel sekoci	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10. <i>Star charge</i>	A	D	A	A	A	A	A	A	A	D	A	C
11. LO Filter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12. FO Filter	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Tanda Tangan												
Mengetahui, Muallim I  <u>MEIARDI BARUNA N.</u> Nrp. 07783			Pelaksana, Masinis I Sr.  <u>APRIYONO</u> Nrp. 07520			Tgl 10 Desember 2021 Muallim III Sr.  <u>ARIS SETIAWAN</u> Nrp. 08146						

Lampiran 10

LAPORAN PEMERIKSAAN INVENTARIS SEKOCI

PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA  
(PELNI)

LAPORAN PEMERIKSAAN INVENTARIS SEKOCI PENOLONG

Dilaporkan ke divisi Nautika setiap bulan

Nama Kapal : KM. DOBONSOLO  
Tanggal : 10 Maret 2022

NO	NAMA BARANG	Satuan	JUMLAH												KONDISI		KETERANGAN			
			NO.1	NO.2	NO.3	NO.4	NO.5	NO.6	NO.7	NO.8	NO.9	NO.10	NO.11	NO.12	Baik	Rusak				
01	Duyung Sekoci	Buah	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	Baik	Lengkap	
02	Ganco Sekoci	Buah	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	Baik	Lengkap
03	Air Minum Danurat (Emergency Drinking Water)	Buah	900	900	900	900	900	900	900	900	900	900	900	900	360	360	360	360	Baik	Exp. 01/2023 & 04/2024
04	Gayung Plastik bertali	Buah	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	Baik	Lengkap
05	Ember plastik bertali	Buah	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	Baik	Lengkap
06	Kompas Magnet	Buah	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	Baik	Lengkap
07	Jangkar Apung	Buah	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	Baik	Lengkap
08	Tali tambat muka/delakang	Buah	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	Baik	Lengkap
09	Tali pegangan / Grab line	Buah	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	Baik	Lengkap
10	Kampak	Buah	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	Baik	Lengkap
11	Gelas plastik untuk Minum	Buah	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	Baik	Lengkap
12	Korek Api Kedap Air	Buah	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	Baik	Lengkap
13	Parachute Signal	Buah	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	Baik	Ex 01 / 2023
14	Red Hand Flare	Buah	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	Baik	Ex 01 / 2023
15	Smoke Signal	Buah	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	Baik	Ex 03 / 2023
16	Cermin Isyarat	Buah	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	Baik	Lengkap
17	Buku Guide of Signal	Buah	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	Baik	Lengkap
18	Pulut /Sempritan	Buah	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	Baik	Lengkap
19	Kotak P3K	Buah	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	Baik	Exp. 08/2023
20	Lentera/Lampu minyak	Buah	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	Baik	Lengkap
21	Pisau lipat	Buah	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	Baik	Lengkap
22	Lampu Senter 2 Battery	Buah	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	Baik	Lengkap
23	Tali Penolong Life Line	Buah	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	Baik	Lengkap



## Lampiran 11

## LAPORAN LATIHAN DARURAT SEKOCI/MENINGGALKAN KAPAL



PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (Persero)

LD-1

Daftar yang Wajib Diisi pada Setiap

Diadakan Latihan Sekoci/ Meninggalkan Kapal

Nama Kapal : KM. DOBONSOLO  
 Nahkoda : Capt. Muhary Widiono  
 KKM : Firman  
 Mualim I : Meiaridi Baruna Negara  
 Mualim II : Asep Sudrajat  
 Mualim III : Aris Setiawan

Posisi Kapal : GPS 05° 40.1 S / 117° 07.0 E / Selat Makassar  
 Tanggal/Waktu/tempat : 17 Agustus 2022 / 16.00 s/d 16.40 WITA

- a. Jika kapal penumpang apakah waktu latihan dilakukan diberikan pengarah-pengarahan dan petunjuk - petunjuk kepada para penumpang?
- b. Langkah-langkah scenario meninggalkan kapal :
1. Pengumuman bahwa kapal harus ditinggalkan
  2. ABK Sesuai Mustar list siapkan alat-alat penolong
  3. Satpam, Jenang dan Perwira semua membantu penumpang menuju sekoci, memakai *lifejacket* yang benar dan memastikan tidak ada penumpang yang tertinggal
  4. Mengarahkan penumpang ke *Station* masing-masing?
  5. Mengarahkan penumpang naik pada sekoci sesuai dengan lift jacketnya
  6. Turunkan sekoci/ *inflatable liferaft*, meninggalkan kapal menunggu perintah Nahkoda
- c. Catatan latihan :
- Setelah alarm dibunyikan, seluruh ABK kecuali yang berdinam jaga, segera menuju kesekocinya masing- masing dan disiapkan untuk diturunkan
  - Mesin-mesin sekoci dicoba dan peralatan lainnya diperiksa
  - Komandan komandan sekoci melaporkan keadaan sekocinya dan absen anggotanya
  - Tanya jawab dengan penumpang sekitar alat-alat keselamatan kapal
- d. Kondisi latihan

No. Sekoci	Diturunkan ke air, deck embarkasi, Stationary	Kondisi Sekoci/ Dewi Dewi	Reep Sekoci	Perlengkapan Sekoci	Keterampilan Awak Kapal	Keterangan
1	Deck Embarkasi	Baik	Baik	Cukup/Baik	Cukup Trampil	Mesin Baik
2	Stationary	Baik	Baik	Cukup/Baik	Cukup Trampil	Mesin Baik
3	Stationary	Baik	Baik	Cukup/Baik	Cukup Trampil	Mesin Baik
4	Stationary	Baik	Baik	Cukup/Baik	Cukup Trampil	Mesin Baik
5	Stationary	Baik	Baik	Cukup/Baik	Cukup Trampil	Mesin Baik
6	Stationary	Baik	Baik	Cukup/Baik	Cukup Trampil	Mesin Baik
7	Stationary	Baik	Baik	Cukup/Baik	Cukup Trampil	Mesin Baik
8	Stationary	Baik	Baik	Cukup/Baik	Cukup Trampil	Mesin Baik
9	Stationary	Baik	Baik	Cukup/Baik	Cukup Trampil	Mesin Baik
10	Stationary	Baik	Baik	Cukup/Baik	Cukup Trampil	Mesin Baik
11	Stationary	Baik	Baik	Cukup/Baik	Cukup Trampil	Mesin Baik
12	Stationary	Baik	Baik	Cukup/Baik	Cukup Trampil	Mesin Baik

KM. DOBONSOLO, 17 Agustus 2022

NAKHODA  
 Capt. Muhary Widiono  
 Nrp : 05999





## Lampiran 13

## FOTO-FOTO

Gambar 1: *Accu Sekoci*Gambar 2: *As Lock Roda Sekoci*Gambar 3: *Block Kupu-Kupu Sekoci*Gambar 4: *Proof Sekoci*Gambar 5: *Manual Pump*Gambar 6: *Kaca Sekoci*



Gambar 7: *Lashing* Sekoci



Gambar 8: Pipa Pemberat Terpal Sekoci



Gambar 9: *Recharge Accu* Sekoci



Gambar 10: Tali Perapat Sekoci



Gambar 11: Plat Dewi-Dewi Sekoci No. 4



Gambar 12: Segel D Sekoci



Gambar 13: Perbaikan *Floating Block* Sekoci



Gambar 14: *Lifeboat Drill*



Gambar 15: Pengecatan Ulang Badan Sekoci



Gambar 16: Pembersihan Area Dalam Sekoci



Gambar 17: *Zoom Meeting*

### DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : WEJANG MIRYAN FEBRIVIANANTINO
2. Tempat, Tanggal lahir : Pekalongan, 14 Februari 2001
3. Alamat : Dusun Kalimade 002/002, Ds. Kalimade,  
Kec. Kesesi, Kab. Pekalongan, Jawa Tengah, 51162
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
  - a. Ayah : Tjasmita
  - b. Ibu : Almh. Riyanti
6. Riwayat Pendidikan
  - a. SDN Kalimade ( 2007 – 2013 )
  - b. SMPN 1 Kesesi ( 2013 – 2016 )
  - c. SMAN 1 Kesesi ( 2016 – 2019 )
  - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang ( 2019 – 2023 )
7. Pengalaman Praktek Laut
  - a. Nama Kapal : KM Dobonsolo
  - b. Jenis Kapal : *Passanger Ship*
  - c. Perusahaan : PT. PELNI (Persero)
  - d. Alamat : Jl. Gajah Mada No. 14, Jakarta Pusat, 10130, DKI  
Jakarta, Indonesia