



**OPTIMALISASI PELAKSANAAN *SATURDAY*
ROUTINE DALAM MENUNJANG KESELAMATAN
CREW DI ATAS KAPAL MV. NADHIF**

SKRIPSI

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

Oleh

**NOVA FEBRIANTO
NIT. 561911237379 T**

**PROGRAM STUDITEKNIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2024**

HALAMAN PERSETUJUAN

**OPTIMALISASI PELAKSANAAN *SATURDAY ROUTINE* DALAM
MENUNJANG KESELAMATAN CREW DI ATAS KAPAL MV. NADHIF**

Disusun Oleh :

NOVA FEBRIANTO

NIT. 561911237379 T

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang,.....2024

Dosen Pembimbing I
Materi



H. MUSTHOLIQ, MM, M.Mar.E
Pembina (IV/a)
NIP. 19650320 199303 1 002

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan



MOHAMMAD SAPTA HERIYAWAN, S.Kom., M.Si.
Penata (III/c)
NIP. 19860926 200604 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi Teknika



Dr. ALI MUKTAR SITOMPUL, M.T., M.Mar.E
Penata Tk.I (III/d)
NIP.19730331 200604 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “OPTIMALISASI PELAKSANAAN SATURDAY ROUTINE DALAM MENUNJANG KESELAMATAN CREW DI ATAS KAPAL MV. NADHIF” Karya,

Nama : NOVA FEBRIANTO

NIT : 561911237379 T

Program Studi : Teknika

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

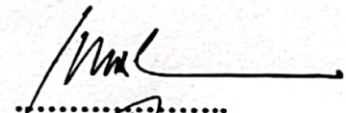
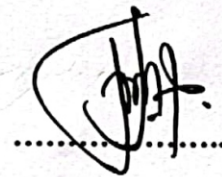
Semarang,

PENGUJI

Penguji I : Dr. DARUL PRAYOGO, M.Pd
Pembina (IV/a)
NIP.19850618 201012 1 001

Penguji II : H. MUSTHOLIQ, MM, M.Mar.E
Pembina (IV/a)
NIP.19650320 199303 1 002

Penguji III : IMAM SAFI'L, S.Si.T., M.Si.
Penata Tk. I (III/d)
NIP.19771222 200502 1 001



Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. SUKIRNO, M.MTr., M.Mar.
Pembina Tingkat. I (IV/b)
NIP.19671210 199903 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

N a m a : NOVA FEBRIANTO

NIT : 561911237379 T

Program Studi : Teknika

Skripsi dengan judul judul **“PENTINGNYA PELAKSANAAN SATURDAY ROUTINE DALAM MENUNJANG KESELAMATAN CREW DI ATAS KAPAL MV. NADHIF”**

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

Semarang, 31 Januari 2024

Yang membuat pernyataan,



NOVA FEBRIANTO
NIT. 561911237379 T

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Moto:

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

Persembahan:

1. Kepada yang terhormat Capt. Sukirno .M.MTr.,M.Mar sebagai direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Kepada yang terhormat Bapak Dr. Ali Muktar Sitompul, M.T., M.Mar.E sebagai kepala prodi Teknik Politeknik Ilmu Peayaran Semarang.
3. Yth. H. Mustholiq, MM, M.Mar.E selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
4. Yth. Mohammad Sapta Heriyawan, S.Kom., M.Si. selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.
5. Kepada para dosen civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang memberikan ilmu kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan lancar.
6. Kedua orang tua saya, Bapak Karmuji (Alm) dan Ibu Kuryati (Alm) yang senantiasa mendukung
7. Seluruh Crew kapal MV. NADHIF.

PRAKATA

Puji syukur peneliti panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya sehingga peneliti dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul “OPTIMALISASI PELAKSANAAN SATURDAY ROUTINE DALAM MENUNJANG KESELAMATAN CREW DI ATAS KAPAL MV. NADHIF”.

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

Dalam penyusunan skripsi ini peneliti banyak mendapatkan bimbingan, dukungan, saran serta bantuan dari berbagai pihak yang telah membantu menyelesaikan skripsi ini, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada:

1. Yth. Bapak direktur Capt. Sukirno, M.MTr., M.Mar. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Yth. Bapak Dr. Ali Muktar Sitompul, M.T., M.Mar.E. selaku Ketua Program Studi Teknika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Yth. Bapak H. Mustholiq, MM, M.Mar.Eselaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
4. Yth. Bapak Mohammad Sapt Heriyawan , S.Kom., M.Si.selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.

5. Yth. Seluruh Dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini.
6. Bapak Karmuji (Alm) dan Ibu Kuryati (Alm) beserta keluarga penulis sebagai pemberi motivasi kepada penulis.
7. Seluruh *crew* MV. Nadhif tahun 2022-2023 yang telah memberikan inspirasi dan dukungan dalam penyelesaian skripsi ini.
8. Rekan-rekanku angkatan LVI PIP Semarang yang telah membantu menyumbangkan dukungan dan pemikirannya untuk menyelesaikan skripsi ini.

Peneliti berharap bahwa skripsi ini bisa memberikan manfaat dan berguna dalam meningkatkan pengetahuan serta memberikan kontribusi pemikiran kepada para pembaca, terutama para Taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Jika ada kesalahan atau kekurangan dalam penulisan skripsi ini, para peneliti memohon maaf. Peneliti menyadari bahwa skripsi ini masih belum sempurna, oleh karena itu peneliti meminta agar pembaca bersedia memberikan kritik dan saran yang membangun.

Semarang, 18 Maret 2024

Peneliti



NOVA FEBRIANTO
NIT. 561911237379 T

ABSTRAKSI

Febrianto, Nova 561911237379 T” Optimalisasi Pelaksanaan *Saturday Routine* Dalam Menunjang Keselamatan *Crew* Di Atas Kapal MV. *Nadhif*” Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi, Teknik Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: H. Mustholiq, MM, M.Mar.E. Pembimbing II: Mohammad Sapta Heriyawan, S.Kom., M.Si.

Transportasi laut memainkan peran yang sangat penting dalam mendukung perdagangan nasional dan internasional. Pesatnya perkembangan di bidang pelayaran dan pengetahuan membuat banyak pedagang beralih ke angkutan laut untuk kegiatan usaha mereka. Keselamatan menjadi aspek utama dalam dunia maritim, dengan pemilik kapal menetapkan instruksi rutin pada hari Sabtu, yang mencakup pengujian mesin dan kontrol untuk memastikan perlengkapan keselamatan di kapal berfungsi optimal.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini melibatkan wawancara, observasi, dokumentasi, dan studi pustaka. Wawancara dengan masinis mengungkapkan kebutuhan penyesuaian jadwal pekerjaan dan *Saturday Routine Test*, sementara observasi praktik memberikan pemahaman lebih dalam tentang gangguan yang mungkin terjadi, seperti cuaca buruk dan pekerjaan berlebih. Studi pustaka dari *log book* menyoroti keterlambatan rutin dalam pelaksanaan *Saturday Routine Test*.

Berdasarkan hasil analisis dengan metode *fishbone*, penelitian menyimpulkan bahwa faktor-faktor seperti cuaca buruk, aktivitas berlebih, campur aduknya kegiatan bunkering dan *ship store*, serta kegiatan tidak terjadwal menjadi penyebab utama ketidak konsistenan *Saturday Routine Test*. Dampaknya mencakup keselamatan awak kapal, waktu perawatan, keterhambatan kegiatan, dan keterlambatan spare part. Solusi yang diajukan melibatkan penjadwalan ulang, penanganan masalah perbaikan mesin, penundaan *Saturday Routine Test*, dan pengaturan ulang tugas-tugas agar aktivitas tersebut dapat terkoordinasi dengan baik.

Kata kunci : Transportasi laut, keselamatan, *Saturday Routine Test*, performa

ABSTRACT

Febrianto, Nova 561911237379 T” Optimalisasi Pelaksanaan *Saturday Routine* Dalam Menunjang Keselamatan *Crew* Di Atas Kapal MV. *Nadhif*”Technika Study Program, Polytechnic of Shipping Science Semarang, Supervisor I: H. Mustholiq, MM, M.Mar.E. Supervisor II: Mohammad Sapta Heriyawan, S.Kom., M.Si.

Maritime transportation plays a crucial role in supporting national and international trade. Rapid developments in shipping and knowledge have led many traders to shift to maritime transport for their business activities. Safety is a paramount aspect in the maritime world, with ship owners establishing routine instructions on Saturdays, including testing engines and controls to ensure safety equipment on board functions optimally.

The research methods employed include interviews, observations, documentation, and literature review. Interviews with engineers reveal the need for adjustments to work schedules and Saturday Routine Tests, while practical observations provide a deeper understanding of potential disruptions, such as adverse weather conditions and excessive work. Literature review from log books highlights routine delays in conducting Saturday Routine Tests.

Based on the fishbone analysis, the study concludes that factors such as adverse weather, excessive activities, the mix of bunkering and ship store activities, and unscheduled tasks are the main causes of inconsistency in the Saturday Routine Test. The impacts encompass the safety of the ship's crew, maintenance time, activity delays, and delayed spare parts. Proposed solutions involve rescheduling, addressing engine repair issues, delaying the Saturday Routine Test, and reorganizing tasks for better coordination.

Keywords: Maritime transportation, safety, Saturday Routine Test

DAFTAR ISI

COVER	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI	viii
<i>ABSTRACT</i>	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian	3
C. Rumusan Masalah	3
D. Tujuan Penelitian.....	4
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	4
BAB II KAJIAN TEORI.....	6
A. Deskripsi Teori	6
B. Kerangka Penelitian.....	18
BAB III METODE PENELITIAN	Error! Bookmark not
A. Metode Penelitian.....	Error! Bookmark not
B. Tempat Penelitian	Error! Bookmark not
C. Teknik Pengumpulan Data	Error! Bookmark not
D. Instrumen Penelitian.....	Error! Bookmark not
E. Pengujian Keabsahan Data.....	Error! Bookmark not
BAB IV HASIL PENELITIAN	Error! Bookmark not
A. Gambaran Konteks Penelitian	Error! Bookmark not

B. Temuan	Error! Bookmark not
C. Pembahasan Hasil Penelitian.....	Error! Bookmark not
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	20
A. Kesimpulan.....	20
B. Keterbatasan Penelitian	21
C. Saran	22
DAFTAR PUSTAKA	23
LAMPIRAN.....	24
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	32



DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 *Ship's Particular* MV.Nadhif.....**Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4. 2 Kegiatan *Saturday Routine Test* MV. Nadhif **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4. 3 Sebab (*Man, Management, Methode Mother nature,*)**Error! Bookmark not defined.**



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka penelitian.....	18
Gambar 3. 1 <i>fishbone Diagram</i>	Error! Bookmark not defined.
Gambar 3. 2 Diagram Triangulasi.....	33
Gambar 4. 1 Kapal MV Nadhif.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 2 Pengecekan pada baterai	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 3 Kegiatan <i>overhaul main engine</i>	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 4 Diagram <i>fishbone</i>	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 5 <i>Ship store</i>	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 6 <i>Bunkering</i>	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 7 Perbaikan permesinan diatas kapal ...	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 8 <i>Fane pump</i> pada <i>crane</i> nomor 4.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 9 Kondisi cuaca buruk.....	Error! Bookmark not defined.

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Hasil Wawancara Dengan <i>Chief Engineer</i>	24
Lampiran 2 Hasil Wawancara Dengan <i>Second Engineer</i>	25
Lampiran 3 <i>Ship Particular</i> MV. Nadhif	26
Lampiran 4 <i>Crew List</i> MV. Nadhif.....	27
Lampiran 5 Pengecekan EMG Generator.....	28
Lampiran 6 Pengecekan EMG <i>Fire pump</i>	29
Lampiran 7 Dokumentasi perilisan <i>life boat</i>	30
Lampiran 8 Dokumentasi <i>Emergency Steering Gear Test</i>	31



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi laut memegang peranan penting dalam lingkup perdagangan nasional dan internasional. Perkembangan ilmu pengetahuan di dunia pelayaran dan perkembangan yang pesat khususnya di bidang pelayaran membuat banyak pedagang semakin memilih jasa angkutan laut dalam kegiatan usahanya. Oleh sebab itu, adanya keselamatan menjadi faktor utama dalam dunia maritim. Keselamatan merupakan keadaan aman agar terhindar dari berbagai faktor risiko. Berdasarkan pemaparan tersebut dikembangkan perlengkapan dan peralatan pendukung keselamatan di atas kapal serta alat-alat yang digunakan dalam keadaan darurat.

Suatu keadaan darurat biasanya terjadi sebagai akibat tidak bekerjanya secara normal suatu sistem, baik secara prosedural ataupun karena gangguan alam. Berbagai upaya dilakukan untuk menghindari terjadinya keadaan darurat yang mungkin terjadi di atas kapal, peningkatan kesiapan alat-alat untuk mengatasi keadaan darurat harus dilakukan secara teratur, agar saat terjadi kejadian yang sesungguhnya, diharapkan awak kapal akan menjadi lebih terampil dan terbiasa serta peralatan yang dapat digunakan dalam penanggulangan keadaan darurat selalu dalam kondisi yang baik dan siap pakai.

Saturday routine di kapal merujuk pada serangkaian kegiatan rutin yang dilakukan setiap hari Sabtu untuk memastikan keselamatan, perawatan, dan

kelancaran operasional kapal. Fungsinya adalah untuk menjaga kondisi kapal dan peralatan, memastikan kesiapan dalam situasi darurat, serta memenuhi standar keselamatan dan peraturan yang berlaku dalam dunia maritim. Melalui kegiatan ini, kapal dapat dioperasikan dengan efisien dan aman di laut. Perusahaan pelayaran yang bersakutan pelaksanaan angkutan laut dengan pengangkut untuk menyimpan alat-alat tersebut. Perusahaan mengintruksikan kegiatan tersebut rutin dilaksanakan pada hari sabtu. Pelaksanaan tersebut merupakan salah satu kegiatan perawatan rutin peralatan dalam menunjang keselamatan yang terjadwal dalam mengikuti jadwal pelaksanaan *saturday routine* kapal.

Selama rutinitas *saturday routine*, semua mesin dan kontrol yang terkait dengan sistem keamanan disimpan dalam kondisi aslinya. Hal ini dilakukan untuk menunjang keselamatan pengoperasian kapal. Selama kegiatan ini berlangsung, pengujian dan inspeksi dilakukan oleh pengawas tugas atau otoritas pengawas pelabuhan. Kemudian saat melakukan tes dan selama inspeksi, inspektur(BKI) mengunjungi kapal untuk memeriksa perangkat keselamatan. Apabila ditemukan keterlambatan dalam jadwal perawatan yang direncanakan, perawatan yang tidak dilaksanakan dengan baik hingga menimbulkan masalah pada peralatan keselamatan yang ada, inspektur dapat memberikan sanksi seperti melabuhkan kapal di pelabuhan atau sanksi lainnya.

Terkait dengan sanksi yang diberikan, surveyor memiliki kewenangan untuk melakukannya. Ditinjau dari keadaan yang terjadi di lapangan, tidak semua alat keselamatan di kapal dapat bekerja dan dipelihara dengan baik,

sehingga penulis tertarik untuk meneliti pekerjaan rutin hari sabtu, mengangkat judul “Optimalisasi pelaksanaan *saturday routine* dalam menunjang keselamatan crew di atas kapal MV. Nadhif ”

B. Fokus Penelitian

Mengingat begitu banyaknya pembahasan masalah yang dibahas oleh peneliti sangat luas, keterbatasan informasi serta keterbatasan waktu maka yang dimiliki peneliti, maka peneliti tidak membahas masalah secara keseluruhan melainkan, hanya membahas mengenai kegiatan *saturday routine* yang biasa dilakukan di kapal pada saat penulis melaksanakan latihan dengan MV. Nadhif misalnya, Gelombang. Hal ini untuk menghindari kesalahpahaman dan penyimpangan dalam pembahasan penelitian ini.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, beberapa rumusan tanya jawab masalah dapat diadopsi untuk menjawab penelitian ini, yang akan dibahas dalam bab-bab berikutnya dari tesis ini. Mengenai rumusan masalah, yaitu:

1. Faktor apa yang menyebabkan tidak konsistennya kegiatan *Saturday routine*?
2. Bagaimana dampak yang terjadi akibat tidak konsistennya kegiatan *saturday routine*?
3. Apa saja upaya yang dilakukan untuk memastikan konsistensi dalam kegiatan *saturday routine*?

D. Tujuan Penelitian

Saat mempelajari masalah yang muncul, tujuan peneliti adalah sebagai berikut:

1. Identifikasi faktor-faktor yang menyebabkan perilaku tidak konsisten *saturday routine*.
2. Temukan dampak kegiatan *saturday routine* tidak dilakukan secara konsisten.
3. Cari solusi agar kegiatan *saturday routine* bisa dilakukan secara konsisten

E. Manfaat Hasil Penelitian

Diharapkan data hasil penelitian yang peneliti laksanakan ini, dapat memberikan manfaat kepada pihak-pihak yang tertarik dengan dunia maritim, ilmiah, dan informasi, serta individu seperti keuntungan secara teoritis maupun praktis dalam pengembangan pengetahuan bahari, khususnya terkait pelaksanaan kegiatan *saturday routine* di atas kapal. Adapun manfaat dan hasil penyusunan penelitian ini antara lain yaitu:

1. Manfaat Teoretis

Mengembangkan ilmu pengetahuan didunia kemaritiman khususnya terkait pentingnya pelaksanaan kegiatan *saturday routine* di atas kapal. Agar keselamatan dalam berlayar dapat berlangsung secara optimal. Sebagai upaya dalam meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal bukan hanya ditujukan pada *crew* akan tetapi, kepada seluruh awak kapal agar dapat meningkatkan keselamatan pelayaran berlangsung dengan optimal.

2. Manfaat Praktis

a. Masinis Kapal

Bagi masinis kapal dapat memanfaatkan hasil penelitian ini sebagai pengetahuan terkait dengan *saturday routine* di atas kapal.

b. Pembaca umum

Memberikan informasi yang bermanfaat kepada masyarakat umum mengenai kegiatan rutin hari Sabtu di universitas, akademi pelayaran, dan peminat umum lainnya mengenai ujian rutin hari Sabtu. Bertujuan untuk meningkatkan pengetahuan dan pembelajaran bagi pembaca serta menjadikan tulisan ini sebagai panduan atau standar untuk pelaksanaan ujian rutin hari Sabtu yang efektif, dengan kemampuan untuk mengatasi masalah jika terjadi kejadian serupa di masa mendatang, dan mengurangi kemungkinan terjadinya situasi darurat yang tidak diinginkan.

c. Akademi

Bagi Akademi dapat menjadikan hasil penelitian ini sebagai tolak ukur pembelajaran calon taruna/calon taruni sebelum menempuh pelatihan diatas kapal.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. *Saturday Routine*

a. Pengertian

Pengertian *Saturday Routine Test* menurut Clarita (2022) merupakan suatu kegiatan yang wajib dilakukan secara rutin bagi suatu perusahaan. Karena data teknis tiap mesin berbeda-beda, maka potensi kerusakannya pun berbeda-beda. Menurut Assauri (1999), *Saturday routine* diartikan sebagai pemeliharaan tempat dan melaksanakan perbaikan, penyesuaian atau penggantian untuk menjaga agar tempat tetap teratur. kegiatan produksi sesuai dengan rencana. Dengan demikian, penulis menyimpulkan dari rangkuman yang diterima oleh beberapa ahli bahwa *Saturday routine* merupakan pemeliharaan terencana (*plan maintenance system*), yang meliputi kegiatan rutin hari Sabtu yang harus dilakukan secara konsisten untuk mencapai hasil yang maksimal dan menghindari permasalahan yang tidak diinginkan.

Menurut (Marine Inside Vol.3, 2021, 2), pengangkutan barang melalui laut harus sampai dengan aman, akurat, ekonomis, dan pelayanan yang memuaskan. Untuk mencapai tujuan tersebut, kapal harus memenuhi persyaratan yang ditentukan. Sistem perencanaan pemeliharaan sangat penting untuk memastikan seluruh peralatan

utama dan bantu yang ada di kapal dapat bekerja dengan baik.

Sistem pemeliharaan terjadwal, atau *Maintenance Plan System*, menjadi sarana yang sangat penting dalam perencanaan dan pelaksanaan pemeliharaan preventif dan korektif peralatan di kapal. Tujuannya adalah untuk memastikan pengoperasian kapal yang aman dan efisien. Hal ini memiliki peran krusial dalam menjaga perjalanan kapal yang aman, mengurangi risiko kerusakan peralatan, serta mengatasi potensi masalah keselamatan yang dapat muncul. Sistem perencanaan pemeliharaan menyediakan jadwal dan prosedur untuk inspeksi rutin, pemeliharaan, dan pengujian peralatan, membantu dalam identifikasi dan pencegahan masalah potensial sebelumnya. Selain itu, sistem ini memastikan bahwa semua peralatan memenuhi persyaratan dan standar peraturan.

Pelaksanaan *Saturday Routine Test* di kapal didasarkan pada sistem yang dikembangkan oleh pemilik atau operator kapal untuk menjaga situasi yang aman dan terkendali di atas kapal. Tujuan dari tindakan ini adalah untuk mencegah kemungkinan situasi darurat yang dapat timbul karena berbagai faktor di kapal. Oleh karena itu, pemeliharaan dan pengujian mesin keselamatan dilakukan secara rutin di atas kapal. Perawatan ini dilakukan secara berkala untuk memastikan pengoperasian peralatan dengan baik.

Awak kapal, termasuk perwira dan personel yang memiliki kualifikasi yang sesuai, bertanggung jawab untuk melaksanakan pekerjaan pemeliharaan dan pengujian di galangan kapal setiap hari

Sabtu. Kegiatan ini biasanya diawasi oleh *Chief Engineer* atau Departemen Pemeliharaan, sesuai dengan jadwal dan rencana perawatan kapal yang disiapkan oleh pemilik atau operator kapal. *Saturday Routine Test* sering melibatkan inspeksi, pembersihan, dan pemeliharaan perangkat keselamatan serta sistem lainnya di kapal, dengan tujuan untuk memastikan bahwa seluruh peralatan berada dalam kondisi baik.

b. Pembagian tugas

Sebelum menjalankan *Saturday routine test*, Perwira mesin yang bertanggung jawab harus memahami dengan baik berbagai tugas dan tanggung jawab yang harus dikuasainya agar dapat melaksanakan perannya sebagai perwira mesin di kapal. Tugas ini mencakup pemeliharaan peralatan keselamatan serta pemahaman tentang mesin, sistem kapal, sistem kelistrikan, peraturan dan standar terkait, serta prosedur pemeliharaan, pengujian, dan penyelesaian masalah yang sesuai. Mekanik juga perlu memiliki pelatihan dan kualifikasi yang diperlukan, serta pemahaman tentang rencana pemeliharaan dan jadwal kapal. Kerjasama efektif dengan anggota tim lainnya juga penting untuk memastikan bahwa semua aktivitas pemeliharaan dan pengujian dilaksanakan dengan aman dan efisien. Rincian pekerjaan untuk setiap mesin di atas kapal melibatkan:

- 1) *Second engineer, second engineer* pada kegiatan *Saturday routine* meliputi pemeriksaan alat-alat keselamatan seperti:
 - a) Inspeksi dan pemeliharaan ruang, botol, dan sistem CO₂

- b) Inspeksi peralatan udara dan busa (*Air and foam equipment*)
 - c) Periksa perangkat darurat/pengisian ulang (*Emergency/remote gear*)
 - d) Pemeriksaan perangkat kemudi darurat (*Emergency Steering gear*)
 - e) Pemeriksaan katup buang *overboard*
- 2) *Third engineer*, tugas utama *third engineer* pada *Saturday routine* meliputi pengecekan peralatan keselamatan, misalnya:
- a) Inspeksi generator darurat
 - b) Pemeriksaan katup pengaman ketel
 - c) Inspeksi kompresor udara darurat
 - d) Pemeriksaan pemisah air minyak dan detektor 15 ppm (dilakukan bersama *electrician*)
- 3) *Fourth engineer*, tugas pokok *fourth engineer* pada *Saturday routine* meliputi pemeriksaan alat-alat keselamatan, seperti:
- a) Memeriksa keamanan mesin bantu
 - b) Pemeriksaan pompa kebakaran darurat
 - c) Pengendalian mesin sekoci
 - d) Kontrol katup hisap darurat lambung kapal
- 4) *Electrician*, tugas utama seorang *electrician* pada *Saturday routine* adalah memeriksa alat-alat keselamatan, misalnya:
- a) Memeriksa sistem deteksi kebakaran
 - b) Inspeksi sistem alarm umum

- c) Memeriksa baterai cadangan
- d) Pengendalian lampu keamanan
- e) Pemeriksaan alat pengaman mesin utama (biasanya dengan mekanik)

Berdasarkan pembagian tugasnya, setiap perwira mesin memiliki tanggung jawab spesifik yang melibatkan pemastian pemeliharaan yang baik dari seluruh peralatan keselamatan di kapal. Hal ini mencakup perawatan yang sesuai dengan prosedur operasional yang benar untuk setiap peralatan. Dengan pendekatan ini, masinis dapat mengembangkan pemahaman yang lebih mendalam tentang karakteristik dan operasi setiap peralatan, yang pada gilirannya, mendukung kelancaran operasional kapal. Tugas dan tanggung jawab yang diberikan kepada setiap masinis secara khusus juga memungkinkan manajemen yang efektif terhadap pemeliharaan umum dan keselamatan kapal, dengan pengawasan yang cermat guna mengurangi risiko kegagalan peralatan atau keadaan darurat.

c. Perawatan dan pemeliharaan

Pemeliharaan atau *maintenance* dalam bahasa Indonesia adalah suatu kegiatan untuk menjamin kondisi fisik suatu alat atau tanaman agar dapat terus berjalan dalam waktu yang diinginkan dan tidak menimbulkan masalah di kemudian hari. Hal ini dilakukan melalui pemeriksaan dan perbaikan berkala untuk memastikan peralatan atau pabrik berada dalam kondisi optimal. Perawatan juga dapat mencakup pembersihan, penggantian suku cadang yang rusak, dll. Sudrajat

(2018)

Pemeliharaan atau *maintenance* dapat diartikan sebagai rangkaian kegiatan yang diperlukan untuk menjaga atau menjaga kualitas suatu fasilitas agar dapat berfungsi dengan baik dan siap digunakan. Ini termasuk inspeksi, perbaikan, pembersihan, pemeliharaan preventif terjadwal atau sesuai kebutuhan, dll. Tujuan pemeliharaan adalah untuk mengidentifikasi dan menyelesaikan masalah sebelum menyebabkan kerusakan atau kegagalan, dan untuk memastikan pengoperasian fasilitas yang aman dan efisien.

d. Tujuan perawatan dan pemeliharaan

Menurut (Sudrajat, 2018), tujuan pemeliharaan adalah untuk menjaga atau menjaga kualitas fasilitas agar dapat berfungsi dengan baik dan siap digunakan. Pemeliharaan harus dilakukan secara efektif, efisien dan dengan biaya rendah. Dengan perawatan yang berkala maka mesin produksi dapat digunakan sesuai rencana dan dapat mengurangi resiko kerusakan atau downtime selama jangka waktu tertentu yang direncanakan. Hal ini dapat membantu meningkatkan efisiensi kerja, mengurangi biaya perawatan dan meningkatkan keselamatan kerja. Beberapa tujuan utama pemeliharaan meliputi:

- 1) Perawatan yang optimal menunjang kelancaran pelayaran, sehingga mengurangi resiko kerugian dalam penundaan ataupun pembatalan.
- 2) Meningkatkan kepercayaan terhadap perusahaan dan membantu meningkatkan operasional kapal.

- 3) Pencapaian tingkat biaya pemeliharaan yang efektif dan efisien secara menyeluruh sangat penting untuk kelangsungan operasional perusahaan.
 - 4) Menjamin keselamatan bagi orang-orang yang menggunakan fasilitas tersebut merupakan aspek krusial dalam menjalankan operasional perusahaan.
- e. Jenis pemeliharaan

Menurut Ansori (2017), konsep pemeliharaan dibagi menjadi dua kategori, yaitu pemeliharaan preventif dan pemeliharaan korektif. Berikut ini gambaran tentang jenis-jenis pemeliharaan:

1) *Preventive Maintenance*

Preventive Maintenance adalah pemeliharaan dan kegiatan yang sering disebut dengan pemeliharaan berkala. Pemeliharaan dilakukan untuk mencegah kerusakan yang tidak diharapkan dan menemukan kondisi yang dapat merusak alat atau mesin. Pemeliharaan preventif menjamin fasilitas produksi berjalan dengan lancar dan selalu siap digunakan sehingga rencana dan jadwal pemeliharaan dan servis yang cermat serta rencana produksi yang lebih akurat dapat dibuat.

2) *Corrective Maintenance*

Corrective maintenance merupakan perawatan yang dilakukan setelah suatu komponen mengalami kerusakan atau rusak total. Tujuannya adalah mengembalikan mesin ke kondisi normal melalui pekerjaan perbaikan atau penyesuaian. Hal ini

berbeda dengan pemeliharaan preventif yang dilakukan secara berkala sebelum terjadi kerusakan. *Corrective Maintenance* dibagi menjadi dua (dua) jenis, yaitu:

a) *Repair and Adjustment*

Repair and Adjustment adalah tipe perawatan yang dilakukan untuk menjaga agar mesin atau perangkat tetap berfungsi dengan baik dan mencegah kerusakan lebih lanjut atau pemrosesan lebih lanjut. Perawatan ini bersifat berkala dan terencana, bertujuan untuk memastikan bahwa mesin atau peralatan selalu berada dalam kondisi optimal. Perbaikan dan penyesuaian juga dapat dilakukan berdasarkan hasil pemeriksaan atau evaluasi sebelumnya untuk menilai kondisi mesin atau peralatan pada saat itu.

b) *Breakdown Maintenance*

Breakdown maintenance adalah bentuk pemeliharaan yang dilakukan setelah suatu mesin atau perangkat mengalami kerusakan dan tidak dapat digunakan. Kerusakan ini umumnya terjadi karena kerusakan yang terus-menerus diabaikan tanpa perbaikan. Pemeliharaan ini dilakukan untuk memperbaiki kerusakan dan mengembalikan mesin atau peralatan ke kondisi normal secepat mungkin. Meskipun pemeliharaan *breakdown* (kerusakan) tidak dapat dihindari karena tidak ada sistem yang sempurna, upaya preventif dan pemeliharaan terus-menerus dapat membantu mengurangi jumlah.

c) Proses perawatan dan pemeliharaan

Perawatan tidak bisa dilakukan sembarangan karena akan berakibat fatal, karena ada beberapa cara atau proses perawatan agar suatu alat atau mesin dapat berfungsi dengan baik. Proses atau aliran tersebut adalah:

i. Identifikasi masalah

Identifikasi masalah terkait alat atau mesin. Agar tidak terjadi kesalahan dalam pendeteksian kerusakannya, sehingga tidak terjadi kesalahan dalam perawatan alat atau mesin tersebut.

ii. Pemeriksaan alat

Setelah menemukan masalahnya, periksa kembali alat atau mesin yang rusak tersebut. Untuk kerusakan ringan, perlu memahami cara memperbaiki alat atau mesin tersebut. Dan jika kerusakannya tidak dapat disembuhkan, maka bagian yang tidak dapat diperbaiki tersebut harus diganti, agar tidak terjadi kerusakan yang sama dan menjadi sia-sia sehingga mengurangi waktu pengerjaan.

iii. Koreksi/Perbaikan

Memahami cara memperbaiki suatu alat atau mesin. Agar alat atau mesin tersebut tidak merusak bagian lainnya.

iv. Suku cadang

Memastikan ketersediaan suku cadang sebelum dilakukan servis agar servis tidak tertunda dan juga dapat mengurangi waktu penyelesaian.

v. Menentukan atau merencanakan penyelesaian

Tentukan waktu yang tepat untuk melakukan perawatan. Hal ini dikarenakan alat atau mesin tersebut digunakan kembali untuk pekerjaan jika pekerjaan tersebut tidak selesai dalam waktu yang dijadwalkan sehingga tidak mengganggu pekerjaan atau aktivitas lainnya.

vi. Pengumpulan data

Pada akhir pemeliharaan, informasi tentang semua suku cadang bekas, peralatan dan penyelesaian pekerjaan harus dilakukan secara berkala. Jangan memulai proses yang sudah selesai agar tidak mengganggu pemeliharaan di kemudian hari.

f. Badan Pengawas

IMO (Organisasi Maritim Internasional) adalah organisasi khusus PBB yang bertanggung jawab untuk menetapkan standar keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan internasional dalam pelayaran internasional.

Tujuannya adalah untuk memastikan bahwa standar yang ditetapkan diterapkan secara universal dan efektif serta adil dan

diterapkan oleh semua pihak yang terlibat dalam kegiatan maritim. IMO juga bertanggung jawab untuk mengoordinasikan dan mengatur berbagai aspek pelayaran, termasuk konvensi dan peraturan maritim.

1) *The International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention* (ISM Code) adalah kode internasional yang dikembangkan oleh IMO, yang mengatur tentang pengoperasian kapal yang aman dan perlindungan lingkungan laut. Konvensi ini berlaku untuk semua jenis kapal yang beroperasi di laut, termasuk kapal Negara Anggota IMO. Kode ini terdiri dari beberapa bab dimana Bab XI-1 berisi tentang ISM Code.

2) Tugas beberapa badan pengawasan internasional dan nasional adalah memeriksa seluruh sistem kapal untuk memastikan bahwa kapal tersebut memenuhi persyaratan ISM Code. Pihak berwenang ini juga bertanggung jawab untuk menerbitkan sertifikat keselamatan untuk kapal yang diperlukan untuk perdagangan internasional. diantaranya adalah:

a) PSC (*Port State Control*)

Port State Control (PSC) adalah otoritas pengawasan negara pelabuhan yang dikendalikan oleh pemerintah negara pelabuhan untuk memantau kepatuhan terhadap ketentuan Konvensi yang berlaku di bidang keamanan maritim dan perlindungan lingkungan laut. Bagian dari pemeriksaan yang dilakukan oleh *Port State Control* (PSC)

adalah kondisi kapal, perlengkapan di atas kapal, awak kapal dan pengoperasian kapal, terlepas dari apakah kapal tersebut mematuhi peraturan/perjanjian internasional atau tidak.

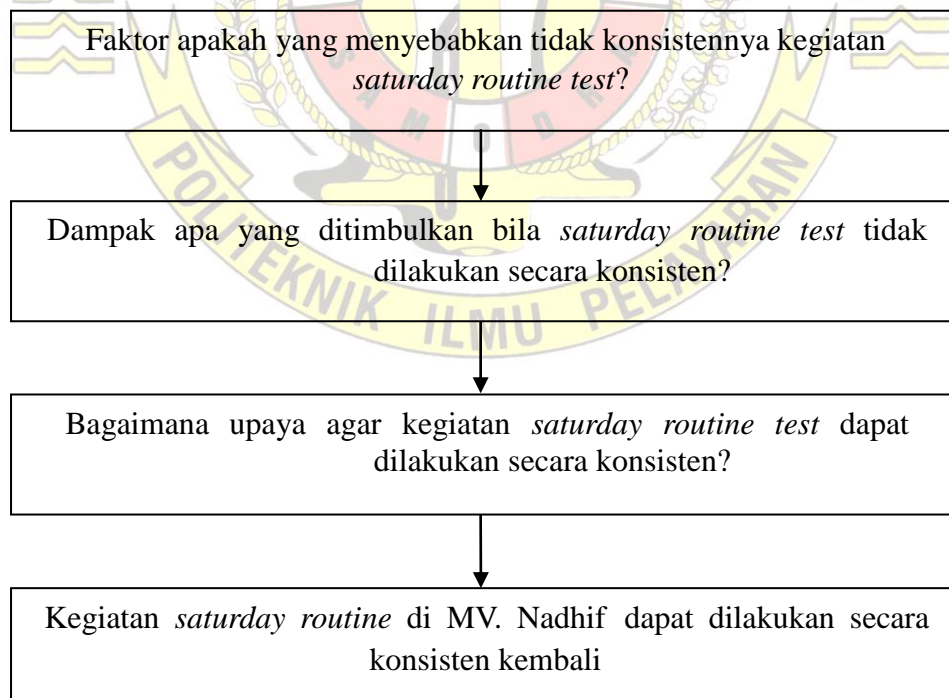
b) Biro Klasifikasi

Biro Klasifikasi adalah suatu badan hukum di bidang jasa yang tujuannya berlaku terhadap kapal yang sedang dibangun, dibangun, atau dioperasikan dalam hal-hal yang berkaitan dengan pembuatan kapal, mesin kelautan, termasuk mesin bantu. BKI juga ditunjuk secara resmi oleh pemerintah Indonesia untuk mengklasifikasikan kapal-kapal yang berlayar di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia ke dalam kapal berbendera Indonesia atau kapal asing dan melakukan pemeriksaan berkala terhadap kapal-kapal yang sudah bertugas untuk menilai kelaikan laut kapal tersebut.

- i. Pengujian perlengkapan dan perlengkapannya berkaitan dengan kelas kapal, baik dari segi lambung maupun mesinnya.
- ii. Pengambilan laporan pada waktu tertentu atau waktu yang dipesan, seperti tinjauan tahunan, laporan kerugian.
- iii. Penerbitan sertifikat kelas yang sangat berguna untuk pencarteran kapal, jual beli asuransi kapal.

B. Kerangka Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk memahami penyebab tidak konsistennya kinerja uji periodik *Saturday routine* di MV. Nadhif, serta mencari solusi permasalahan tersebut. Dalam penelitian ini, metode kualitatif digunakan untuk mengumpulkan data dengan observasi awal. Analisis data dilakukan dengan metode *fishbone* dalam kerangka pikir yang disajikan dalam tinjauan literatur. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan yang jelas mengenai tidak konsistennya kegiatan *Saturday routine* di MV. Nadhif, selain memberikan solusi yang dapat digunakan untuk mengatasi permasalahan tersebut, yang akan menghasilkan faktor dari penyebab masalah yang terjadi. Untuk mempermudah penelitian ini, maka penulis memaparkan kerangka pikir penelitian dalam bentuk bagan sederhana.



Gambar 2. 1 Kerangka penelitian
Sumber : Dokumen pribadi, 2022

Kerangka yang diusulkan, topik dari dibahas dalam penelitian ini seringkali adalah aktivitas eksperimen yang tidak konsisten dalam MV. Nadhif. Kegiatan *Saturday Routine Test* merupakan kegiatan rutin yang dilakukan setiap hari sabtu untuk memeriksa status kejiwaan dan memastikan seluruh peralatan kembali berfungsi. Namun, dalam kasus MV. Nadhif, operasi ini tidak terjadwal dan tidak dilakukan secara konsisten. Hal ini menyebabkan kondisi kapal tidak normal dan risiko kegagalan dan perbaikan mesin lebih tinggi.

Dalam hal ketidakkonsistenan kegiatan *Saturday routine* di MV. Nadhif dapat menyebabkan kondisi kapal tidak normal dengan risiko kerusakan atau kerusakan mesin yang lebih tinggi. Dari penanggulangan ini, perlu melakukan suatu upaya untuk melewati masalah ini. Ada beberapa contoh pengujian yang dapat dilakukan dengan meningkatkan komunikasi internal kru dalam manajemen Kapal, memberikan pelatihan yang memadai bagi kru, dan menetapkan prosedur yang jelas dan mudah diikuti untuk menguji kegiatan *Saturday routine*.

Usai pemeriksaan pemeliharaan, dilakukan pemeriksaan *Saturday routine test*, setelah kembali ke kapal, dalam keadaan stabil, kemudian dapat kembali, kemudian melakukan pelatihan ke pelabuhan tujuan. Hal ini penting untuk menjamin keselamatan awak dan penumpang, serta melindungi lingkungan transportasi dari potensi kerusakan akibat kondisi kapal tidak stabil

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan pada bab sebelumnya, peneliti memberikan kesimpulan sebagai berikut:

1. Faktor penyebab ketidak konsistenan *Saturday Routine Test* sebagai berikut
 - a. Disebabkan karena situasi cuaca buruk ketika terjadi masalah di atas kapal
 - b. Penyebab karena berbagai aktivitas yang berlebihan.
 - c. Penyebab akibat terjadinya kegiatan *bunkering* dan *ship store* saat dikapal yang bercampur dengan kegiatan *saturday routine*
 - d. Penyebabnya karena kegiatan di kapal yang tidak terjadwal
2. Dampak yang ditimbulkan jika *Saturday Routine Test* tidak dilakukan secara konsisten, yaitu:
 - a. Dampak pada saat cuaca di laut yang sedang tidak baik-baik saja, maka para masinis dan *crew* tidak diperbolehkan mengerjakan di bagian *deck* kapal yang dapat membahayakan keselamatan mereka
 - b. Dampaknya terhadap waktu perawatan masinis untuk mesin di atas kapal dapat memakan waktu karena masinis sibuk melakukan tugas-tugas ini dan mengabaikan tugas-tugas lainnya
 - c. Proses yang memerlukan tenaga dan waktu seluruh awak kapal menyebabkan terhambatnya kegiatan lainnya

- d. Dampak ini disebabkan oleh keterlambatan *spare part* sehingga menyebabkan kegiatan yang direncanakan terlaksana tidak terjadwal
3. Pemecahan masalah untuk mengatasi aktivitas *Saturday Routine Test* yang tidak konsisten adalah sebagai berikut:
- a. Jalankan aktivitas berulang pada hari sabtu yang lain untuk menggantikan waktu yang dijadwalkan dan selesaikan masalah tersebut, serta biarkan aktivitas tersebut terus berlanjut.
 - b. Untuk mengatasi permasalahan tersebut dengan melakukan penjadwalan ulang pemeliharaan dan perbaikan seluruh mesin di kapal agar segala jenis kegiatan dapat terkoordinasi dan terlaksana dengan baik
 - c. Mengatasi permasalahan dengan melakukan kegiatan *Saturday routine test* apabila pelaksanaan *bunkering* atau *ship store* telah selesai, apabila tidak memungkinkan dapat mengganti hari selanjutnya untuk tetap melaksanakan kegiatan *Saturday routine test* tersebut.
 - d. Mengatasi masalah dengan mengatur ulang dan membagi tugas-tugas sehingga mempunyai waktu untuk melakukan *saturday routine*.

B. Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini dilakukan penulis dengan menggunakan metode kualitatif dan menggunakan data primer yang dilakukan langsung oleh peneliti tanpa melibatkan orang lain sebagai perantara keterbatasan penelitian ini meliputi subjektivitas peneliti proses triangulasi sumber dan teknik dilakukan untuk

mengurangi bias Triangulasi sumber adalah proses menentukan kebenaran informasi tertentu dengan menggunakan berbagai sumber data, seperti dokumen, arsip, wawancara, observasi, dan lain-lain, atau dengan mewawancarai beberapa orang yang diyakini mewakili sudut pandang berbeda Triangulasi teknis dilakukan dengan cara membandingkan data dengan fakta dari berbagai sumber dan temuan penelitian lainnya.

C. Saran

1. Memungkinkan masinis melakukan *Saturday Routine Test* setelah cuaca buruk atau menunda hari itu ke hari berikutnya dapat berfungsi normal
2. Penulis menyarankan Masinis bekerja sesuai PMS (*Plant Maintenance System*) supaya kegiatan berjalan dengan baik
3. Penulis menyarankan penjagaan bungkering secara bergantian supaya pengecekan *Saturday Routine Test* tetap berjalan
4. KKM menyarankan kegiatan *Saturday routine* tetap dilaksanakan guna untuk keselamatan seluruh crew di atas kapal

DAFTAR PUSTAKA

- Ansori. 2017. *Teknik Manajemen Pemeliharaan*. Jakarta: Erlangga.
- Assauri, Sofjan. 1999. *Manajemen Produksi Dan Operasi* Edisi Keempat. Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.
- Clarita Adisukmawati, D., & Setiafindari, W. 2022. *Analisis Efektifitas Mesin AI Line Menggunakan Integrasi Overall Equipment Effectiveness Dan Failure Mode And Effect Analysis Di Pt Indonesia Thai Summit Auto* (Doctoral dissertation, University of Technology Yogyakarta).
- Darmalaksana, W. 2020. *Metode penelitian kualitatif studi pustaka dan studi lapangan*. Pre-Print Digital Library UIN Sunan Gunung Djati Bandung.
- Fadli, M. R. 2021. *Memahami desain metode penelitian kualitatif*. Humanika, Kajian Ilmiah Mata Kuliah Umum, 21(1), 33-54.
- Moleong, Lexy J. 2018. *Metodologi Penelitian Kualitatif* (Edisi Revisi). Jakarta: Pustaka Pelajar.
- Paul. 2017. *Teori Akuntansi*. Jakarta: Erlangga.
- Purwanto, Erwan dan Dyah Ratih Sulistyastuti. 2018. *Metode Penelitian Kuantitatif, Untuk Administrasi Publik, Dan Masalah-masalah Sosial*. Yogyakarta: Gaya Media.
- Sudrajat. 2018. *Perawatan Dan Perbaikan Mesin*. Universitas Negeri Yogyakarta.
- Sudrajat. 2018. *Preventive Maintenance dan Reability Centered Maintenance (RCM)*. Yogyakarta.
- Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta, CV.
- Sugiyono. 2019. *Metodelogi Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif Dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. 2020. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Yusanto, Y. 2020. *Ragam Pendekatan Penelitian Kualitatif*. *Journal of Scientific Communication(JSC)*

LAMPIRAN

Lampiran 1 Hasil Wawancara Dengan *Chief Engineer*

Hasil wawancara dilakukan peneliti dengan *chief engineer* kapal MV.

Nadhif yang dilakukan saat prala (praktek laut) sebagai berikut:

Nama : Teguh Toto Atmojo

Jabatan : *Chief engineer*

Kapal : MV. Nadhif

Transkrip wawancara :

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

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

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

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

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

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

Chief Engineer

Teguh Toto Atmojo

Lampiran 2 Hasil Wawancara Dengan *Second Engineer*

Hasil wawancara dilakukan peneliti dengan *second engineer* kapal MV. Nadhif yang dilakukan saat prala (praktek laut) sebagai berikut:

Nama : Sugiarto

Jabatan : *Second Engineer*

Kapal : MV. Nadhif

Transkrip wawancara :

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

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


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

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

Second Engineer

Sugiarto

Lampiran 3 Ship Particular Mv. Nadhif

		SHIP PARTICULAR		PT. GURITA LINTAS SAMUDERA Jl. Tomang Raya 47 E, Jakarta-11440 Ph +62-21-5686369 Fax +62-21-5600683 ops@glship.com www.glship.com	
Name of Vessel	MV NADHIF	P & I Club	The Standard		
Call Sign	Y B P X 2	H & M Insurance	PT Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo)		
Nationality	Indonesia	MMSI	525120002		
Type of vessel	Bulk Carrier	IMN C Tlx no			
IMO Number	9 2 5 4 5 5 1	IMN FBB Telephone	Satelite : +8821669310645		
Port of Registry	Jakarta	Fleet broadband	NADHIF@fleetmail.inmarsat.com		
Keel Laid	March 29th, 2002	Main Engine	Mitsui-Man B&W		
Delivery date	January 016th, 2003	Capacity Output	6S50MC-C x 1 set		
Builder	Imabari Shipbuilding	MCR : 9.480 kW x 127.0 rpm	NCR : 8.060 kW x 120.0 rpm		
GRT (International)	30.000	Kind of FO	H.F.O. (380 cst)		
NRT (International)	18.467	Main Diesel Generator	Yanmar 6N18L-SV x 3 sets		
DWT (summer / tropical / winter)	53.125 / 51.711 / 54.544 mt	Engine Output	440 kW x 720 rpm		
Draft (summer / tropical / winter)	12.30 / 12.556/ 12.044 m	Generator	Drip-Proof, Self-Vent, Brushless		
Summer Displacement	61952 mt	Emergency Generator	Mitsui-Deutz BF6L913 x 1 sets		
Freeboard (summer/tropical/winter)	5.037 / 4.781 / 5.293	Engine Output	72 kW x 1,800 rpm		
Light Ship	8.827 mt	Generator	Drip-Proof, Self-Vent, Brushless		
Classification	Nippon Kaiji Kyokai (NKK)	Fuel Oil IFO 380 cst			
Length Over All (LOA)	189.94 m	Main Engine : Laden, at 13.5 knt = 29.5 mt/day			
Length (P. P.)	182.00 m	Ballast, at 13.5 knt = 29.0 mt/day			
Breadth moulded	32.26 m	Eco speed : Laden, at 11.5knt = 25.0 mt/day			
Depth moulded	17.30 m	Ballast at 11.5 knt = 24.0 mt/day			
Designed load draft moulded	12.30 m	Capacity of Cargo Hold	Capacity		
Summer TPC basis full draft	55.3	Frame / Coam	Hold	cbm	cbf
Hatches / Holds	5 (Five)	169 - 203	#1	13,160.50	464,763.1
Hatches dimensions (LxB) #1 ~ 5	21.12 m x 17.60 m	135 - 169	#2	14,074.80	497,051.6
Hold size (LxBxH) #1	29.92 x 21.42 (fwd) / 32.07 (aft) x 16.28 m	101 - 135	#3	14,094.90	497,761.4
#2 - #5	29.92 x 32.26 x 16.28 m	67 - 101	#4	14,147.20	499,608.4
Flat Tanktop dimensions #1	29.92 x 8.00 (fwd) / 24.10 (aft) m	33 - 67	#5	13,450.00	474,986.8
#2 - #4	29.92 x 24.10 m	Cargo Hold Grand Total	68,927.40		
#5	29.92 m x 24.10 (fwd) / 8.00 (aft) m	Fuel Oil (SG 0.95) cap= 2,123.43 cbm/100% full=2,017.3 mt			
Hatch Covers	Folding Type, Weather Tight Steel	Diesel Oil (SG 0.88)cap=167.60 cbm/100 % full = 147.49 mt			
Allowable Load Strength	Homogenous	Lub Oil (SG 0.92) capa = 18.6 cbm / 100 % full = 17.11 mt			
Double Bottom No.1 Hold	21.44 mt / m2	Fresh Water tank capa = 408.4 cbm / 408.4 mt			
No.2 & 4 Hold	18.00 mt / m2	W.Ballast (SG 1.025) tank=14,569.83 cbm/14,934.08 mt			
No.3 Hold	24.18 mt / m2	(include cargo hold 3) 28,673.26 cbm / 29,390.07 mt			
No.5 Hold	21.08 mt / m2	Deck Crane 4 x Electro Hydraulic			
Upper Deck	0.67 mt / m2	Lifting Capacity (SWL) 30.5 mt / Max Work radius 26 m			
Cargo Hatch Cover #1	2.080 mt / m2	Grab Capacity up to 12 cbm			
#2 - #5	1.750 mt / m2				
Height from keel to top of antenna :	45.80 m				
Distance from sea water line to top of hatch coaming (metres):	6.3 m				

Lampiran 4 Crew List MV. Nadhif

IMO CREW LIST

1 Name of Ship		2 Port of arrival		3 Date of Arrival / Dept...		Page No. 1 of 1			
MV.Nadhif									
4 Nationality of ship			5 Port arrived from			6 Nature and No. of identity document (seaman's book)		7 Expiry of Seamans Book	
Indonesia									
8.No	9. Family name, given names	10.Sex	11. Rank or rating	12.Nationality	13. Date and place of birth				
01	Capt. Teguh Wibowo	M	Master	INDONESIA	Sidomulyo , 06-May-1971		E 027544	06-Nop-2022	
02	Rudi	M	Chief Officer	INDONESIA	Tasikmalaya , 3-Feb-1969		F 309171	18-Mar-2023	
03	Anugrah Pratama A	M	2nd Officer	INDONESIA	Pasuruan , 3-Apr-1996		E 057362	31-Mar-2023	
04	Taufik Hermawan D P	M	3rd Officer	INDONESIA	Balikpapan , 17-Jan-1996		F 245189	01-Jul-2022	
05	Teguh Toto Atmojo	M	Chief Engineer	INDONESIA	Jakarta , 17-Jan-1974		G 015015	12-Jul-2023	
06	Sugiarto	M	2nd Engineer	INDONESIA	Maos,Cilacap , 15-Aug-1978		G 000788	08-Jul-2023	
07	Cahyo Fajar Ramadan	M	3rd Engineer	INDONESIA	Karanganyar , 7-Mar-1993		E 156097	15-Mar-2022	
08	Richat Nuyas N	M	4th Engineer	INDONESIA	Jakarta , 19-Aug-1996		F 055597	19-Aug-1996	
09	Sievanus Wahyu K	M	Electrician	INDONESIA	Temanggung , 10-Dec-1979		E 148757	25-Okt-2022	
10	Ismail	M	Boatswain	INDONESIA	Jakarta , 01-Jul-1969		F 276229	08-Sep-2022	
11	Irfan Fauzi	M	A/B-1	INDONESIA	Semarang , 19-Jul-1998		E 086972	19-Agust-2023	
12	Muhammad Ikhsan	M	A/B-2	INDONESIA	Jakarta , 24-Jul-1992		F 249613	05-Jul-2022	
13	Muhammad Sukirman	M	A/B-3	INDONESIA	Jakarta , 27-Agust-1962		F 342845	30-Mar-2023	
14	Dedi Sulanto	M	Eng Foreman	INDONESIA	Klaten , 21-Jul-1980		G 100141	26-Agust-2024	
15	Dedy Eko Susarito	M	Oiler - 1	INDONESIA	Medan , 8-Okt-1975		F 165488	26-Dec-2023	
16	Iskandar	M	Oiler - 2	INDONESIA	Bireuen , 15-Apr-1973		E 074910	31-Mar-2023	
17	Yamuhaimin	M	Oiler - 3	INDONESIA	Padang , 01 Jan 1993		G 039974	28-Sep-2024	
18	Wardiyo	M	Cook	INDONESIA	Klaten , 27-Okt-1976		F 068420	29-Sep-2022	
19	Armaya Fajri	M	Mess Boy	INDONESIA	Cirebon , 2-Mar-1990		E 028814	31-Mar-2023	
20	Iqbal Aji Mantovani	M	Deck/Cadet	INDONESIA	Tayan , 19-Feb-2000		G 022036	21-Sep-2023	
21	A Chandra amadhana S	M	Deck/Cadet	INDONESIA	Makassar , 3-Dec-2000		G 081538	23-Jul-2024	
22	Nova Febrianto	M	Eng/Cadet	INDONESIA	Rembang , 23-Nop-1998		G 059879	28-Apr-2024	
23	Dimas Yudha Pratama	M	Eng/Cadet	INDONESIA	Sragen , 21-Feb-2000		G 027245	08-Jan-2024	

14 Date and signature by master, authorized agent or officer



Capt.Teguh Wibowo
Nakhoda

Lampiran 6 Pengecekan EMG *Fire pump*

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



Lampiran 7 Dokumentasi perilsan *life boat*

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



Lampiran 8 Dokumentasi *Emergency Steering Gear Test*



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Nova Febrianto
2. Tempat, Tanggal lahir : Rembang, 23 November 1998
3. Alamat : Jl Ahmad Yani No 12 Desa Sawahan Rt 01 Rw
01 Kecamatan Rembang Kabupaten Rembang
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
 - a. Ayah : Karmuji
 - b. Ibu : Kuryati
6. **Riwayat Pendidikan**
 - a. SD N 2 Sumberjo
 - b. SMPN 1 Rembang
 - c. SMKN 1 Rembang
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. **Pengalaman Praktek Laut**
 - a. Nama Kapal : MV. Nadhif
 - b. Jenis Kapal : Bulk Carier
 - c. Perusahaan : PT. Gurita Lintas Samudera
 - d. Alamat : Jl. Tomang Raya No. 47 E, RT
12/RW.5, Tomang, Kec. Grogol petamburan, Kota
Jakarta Barat, Daerah Khusus Ibukota Jakarta
11440