



**OPTIMALISASI DAN PENGOPERASIAN SEKOCI  
SEBAGAI PENUNJANG KESELAMATAN CREW DI  
MV. MARE MAS**

**SKRIPSI**

HASIL KARYA TUGAS

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

Oleh

**AFIF MAULANA**

**551811236880 T**

**PROGRAM STUDI TEKNIKA DIPLOMA IV**

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN**

**SEMARANG**

**2023**

## HALAMAN PERSETUJUAN

"OPTIMALISASI DAN PENGOPERASIAN SEKOCI SEBAGAI  
PENUNJANG KESELAMATAN CREW DI M.V. MARE MAS"

DISUSUN OLEH :

AFIF MAULANA

NIT. 551811236880 T

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan  
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang  
Semarang, 09 Februari 2023

Dosen Pembimbing I  
Materi

Dosen Pembimbing II  
Metodologi dan penulisan

  
Dr. E. PAMUDI WIDIATMAKA, ST, MT

Pembina (IV/a)

NIP. 19641126 199903 1 002

  
Fitriya S. Rjama, MT, M.Mar.E

Penata Muda Tingkat I, (III/b)

NIP. 19730208 199303 1 002

Mengetahui

Ketua Program Studi

Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

  
AHMAD NARTO, MT, M.Mar.E

Pembina (IV/a)

NIP. 19641112 199803 1 001

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "OPTIMALISASI DAN PENGEOPERASIAN SEKOCI  
SEBAGAI PENUNJANG KESELAMATAN CREW DI MYMARE MAS"

karya:

Nama : Añif Maulana

NIT : 5518112368801

Program Studi : Teknika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Program Studi Teknika

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari..... tanggal.....2023

Semarang, 2023

### PENGUJI

Penguji I : HERI SULARNO, M.H., M.Mar.E  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19661206 199903 1 001

Penguji II : Dr. E. PAMBUDE WIDIATMAKA, S.T., M.T.  
Pembina, IV/a  
NIP. 19641126 199903 1 002

Penguji III : ARYANTI ETHERIANINGSIH, S.T., M.T.  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19800807 200912 2 001

Mengetahui  
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

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

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Afif Maulana

NIT : 551811236880 T

Program Studi : Teknika

Skripsi dengan judul "OPTIMALISASI DAN PENGOPERASIAN SEKOCI SEBAGAI PENUNJANG KESELAMATAN CREW DI MV. MARE MAS"

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil 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, .....  
Yang membuat pernyataan,



  
AFIF MAULANA  
NIT. 551811236880 T

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

### “Berdoa dan Berusaha”

Dengan berdoa, kita akan selalu melibatkan Allah SWT pada setiap langkah yang kita lakukan dan dengan berusaha dapat menjadi sebuah ikhtiar kita untuk menggapai ridho-Nya.

### Persembahan:

1. Orang tua saya tercinta Bapak Sudarman dan Ibu Avi Sunani
2. Capt. Dian Wahdiana, M.M., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Dr.F. Pambudi Widiatmaka S.T.,M.T.
4. selaku Dosen Pembimbing I
5. Febria Surjaman M.T.,M.Mar.E selaku Dosen Pembimbing II
6. Rekan-rekan dan almamater saya, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

## PRAKATA



Alhamdulillah, segala puji dan syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala rahmat yang telah dilimpahkan kepada hamba-Nya sehingga skripsi penelitian ini dapat selesai tepat waktu dan tidak terhalang suatu kendala yang berarti. Sholawat serta salam senantiasa kita curahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita pada jalan yang benar.

Skripsi dengan judul “OPTIMALISASI DAN PENGOPERASIAN SEKOCI SEBAGAI PENUNJANG KESELAMATAN CREW DI MV. MARE MAS” dapat terselesaikan berdasarkan data-data yang telah diperoleh pada hasil penelitian pada saat melaksanakan praktek laut di MV. MARE MAS perusahaan PT. TEMAS Tbk.

Dalam usaha penyusunan skripsi ini, dengan penuh rasa hormat Peneliti ingin menyampaikan rasa terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan motivasi serta bimbingan yang membantu Peneliti lebih bersemangat dalam menyusun skripsi ini. Untuk itu pada kesempatan ini Peneliti menyampaikan terimakasih kepada yang terhormat:

1. Bapak dan ibu saya tercinta, Bapak Sudarman dan Ibu Avi Sunani yang telah tulus menjadi tempat bagi saya untuk menyampaikan segala keluh kesah, memberikan semangat, dan dorongan serta mendoakan saya selalu.
2. Capt. Dian Wahdiana, M.M., Selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan bagi saya untuk menuntut ilmu

di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

3. H. Amad Narto, M.Pd., M.Mar.E selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan bekal berupa ilmu yang bermanfaat dalam proses penyusunan skripsi ini.
4. Dr.F. Pambudi Widiatmaka. S.T., M.T. dan Febria Surjaman, M.T., M.Mar.E. yang telah sabar menyempatkan waktu untuk membimbing saya dalam penyusunan skripsi ini.
5. Kepada seluruh *crew* MV. MARE MAS yang telah banyak membimbing saya dengan memberikan ilmu dan pengalaman yang tak akan terlupakan.
6. Kepada seluruh rekan-rekan saya Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang angkatan 55 yang telah membantu memberikan kritik dan saran dalam proses penyusunan skripsi ini.
7. Kepada seluruh pihak yang membantu dalam proses penyusunan skripsi ini yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu.

Semoga Allah SWT membalas segala kebaikan dan ketulusan semua pihak yang telah membantu penyelesaian skripsi ini dengan baik. Saya menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna dan saya sangat mengharapkan saran atau koreksi yang membangun untuk membantu saya memperbaikinya.

Semarang, .....  
Penulis,

**AFIF MAULANA**  
**NIT. 551811236880 T**

## ABSTRAKSI

**Afif, Maulana**, 2023, NIT. 551811236880 T, “Optimalisasi dan pengoperasian sekoci sebagai penunjang keselamatan *crew* di MV. Mare Mas, Progam Diploma IV, Progam Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr.F.Pambudi Widiatmaka. S.T.,M.T. Pembimbing II: Febria Surjaman, M.T.,M.Mar.E.

Sekoci merupakan salah satu alat penolong keselamatan diatas kapal yang dapat digunakan untuk mengevakuasi seluruh *crew* kapal apabila kapal mengalami suatu kebakaran, kandas dan tenggelam karena memiliki konstruksi yang lebih kuat dari alat penolong lainnya. Masalah yang sering terjadi adalah kurang trampilnya *crew* kapal tentang perawatan dan pengoperasian sekoci yang sesuai dengan prosedur serta rendahnya perawatan sekoci di kapal MV. Mare Mas. Kemudian tujuan penelitian ini yaitu untuk mengetahui penyebab perawatan dan pengoperasian sekoci tidak berjalan secara optimal di kapal MV. Mare Mas.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dan menggunakan metode teknik analisis data yaitu SHEL *Software, Hardware, Environment, Liveware*, Dimana pemecahan masalah menggunakan analisis SHEL untuk mengidentifikasi dari faktor-faktor penyebab tidak optimalnya perawatan dan pengoperasian sekoci.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa faktor apa saja yang menyebabkan tidak optimalnya perawatan dan pengoperasian sekoci di kapal MV. Mare Mas adalah : 1] kualitas *spare part* [suku cadang] dan terlambatnya pengiriman bahan *spare part*. 2] kerusakan pada bagian sekoci. 3] faktor alam yang tidak menentu dan sering berubah-ubah.4] kurangnya pengetahuan dan kemampuan manusia atau *crew* kapal. Dampak dari tidak optimalnya perawatan dan pengoperasian sekoci adalah : 1] kurangnya persediaan suku cadang diatas kapal. 2] pengoperasian sekoci terganggu. 3] tidak optimalnya perawatan dan pengoperasian sekoci. Untuk mencegah faktor-faktor yang menyebabkan perawatan dan pengoperasian sekoci tidak berjalan secara optimal,Upaya yang harus dilakukan yaitu : 1] selalu mendata dan mengecek sisa *spare part* dan melaporkan kepada Perusahaan agar tidak terjadi keterlambatan proses pengiriman *spare part*. 2] melaksanakan perawatan dan pengoperasian sesuai dengan PMS[*plan maintenance system*] sesuai dengan prosedur dari Perusahaan.

**Kata kunci** : suku cadang,optimal,sekoci,SHEL



## ABSTRACT

**Afif, Maulana** 2023, NIT. 551811236880 T, “Optimization and operation of lifeboats as a support for crew safety on MV. Mare Mas”, Diploma IV Program, Engineering Study Program, Merchant Marine Polytechnic of Semarang, Advisor I : Dr.F. Pambudi Widiatmaka. S.T.,M.T. Advisor II : Febria Surjaman, M.T.,M.Mar.E.

Lifeboats are one of the safety aids on a ship that can be used to evacuate all crew members if the ship experiences a fire, runs aground and sinks because it has a stronger construction than other aids. The problem that often occurs is the lack of skill of the ship's crew regarding the maintenance and operation of lifeboats in accordance with procedures and the low maintenance of lifeboats on the MV. Mare Mas ship. Then the purpose of this research is to find out the causes of the maintenance and operation of lifeboats not running optimally on the MV. Mare Mas ship.

This study uses a qualitative descriptive method and uses data analysis techniques, namely SHEL [Software, Hardware, Environment, Liveware], where problem solving uses SHEL analysis to identify the factors that cause non-optimal maintenance and operation of lifeboats.

The results of this study indicate that what factors cause the maintenance and operation of lifeboats on the MV. Mare Mas ship to be not optimal are : 1] quality of spare parts and delays in delivery of spare parts. 2] damage to the lifeboats parts. 3] natural factors are uncertain and often change. 4] lack of knowledge and ability of humans or ship crew. The impacts of not optimal maintenance and operations of lifeboats are : 1] lack of supply of spare parts on board. 2] the operation of the lifeboats is interrupted. 3] the maintenance and operations of the lifeboats is not optimal. To prevent the factors that cause the maintenance and operation of lifeboats to not run optimally, efforts must be made, namely : 1] always record and check the remaining spare parts and report them to the company so that there are no delays in the delivery of spare parts. 2] carry out maintenance and operations in accordance with the PMS [ plan maintenance system] in accordance with the procedures of the company.

**Keyword** : spare parts,optimum,lifeboat,SHEL

## DAFTAR ISI

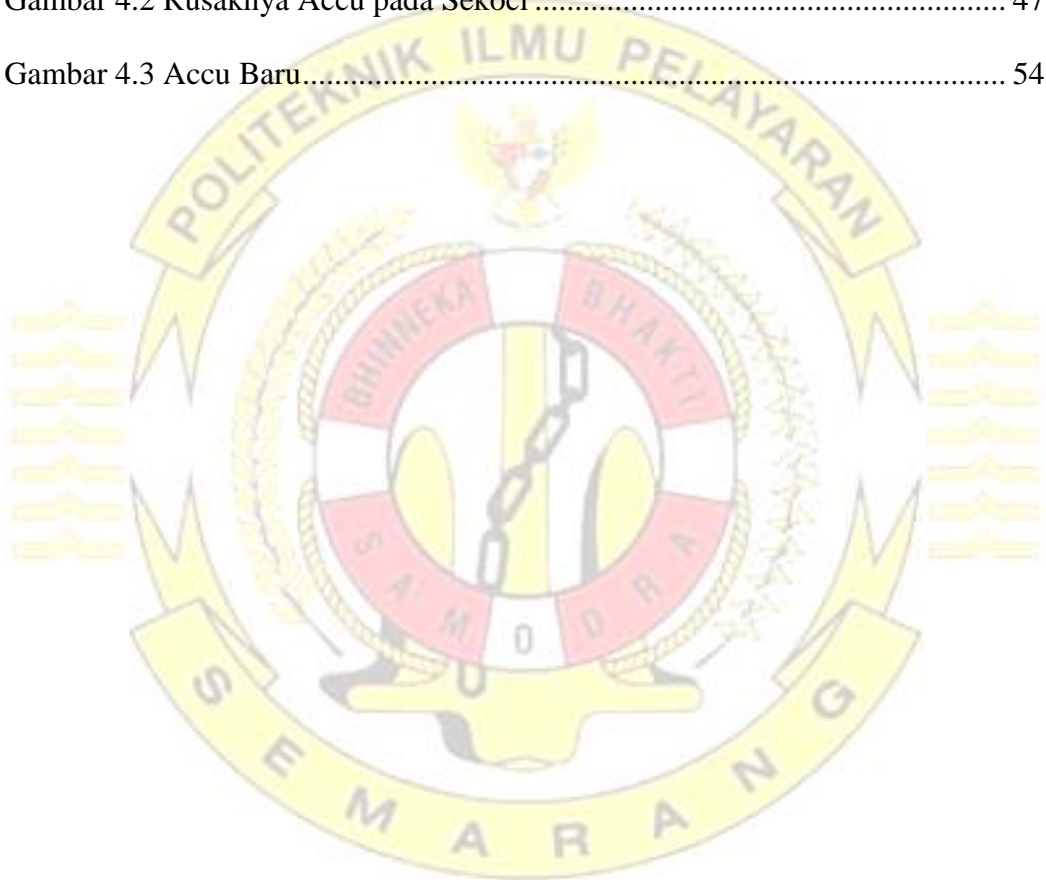
HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRACT.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Fokus Penelitian.....	3
C. Rumusan Masalah.....	4
D. Tujuan Penelitian.....	4
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	5
BAB II KAJIAN TEORI.....	7
A. Deskripsi Teori.....	7
1. Optimalisasi.....	7
2. Sekoci.....	8
3. Perawatan sekoci.....	10

4. <i>Crew</i> kapal .....	14
5. Keselamatan <i>crew</i> kapal .....	17
B. Kerangka Penelitian .....	18
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	19
A. Simpulan .....	19
B. Keterbatasan Penelitian.....	21
C. Saran.....	21
DAFTAR PUSTAKA .....	23
LAMPIRAN.....	24
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	34



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Sekoci Dayung .....	9
Gambar 2.2 Sekoci dengan baling-baling mekanis.....	10
Gambar 2.3 Kerangka Penelitian .....	19
Gambar 4.1 MV.Mare Mas .....	32
Gambar 4.2 Rusaknya Accu pada Sekoci .....	47
Gambar 4.3 Accu Baru.....	54



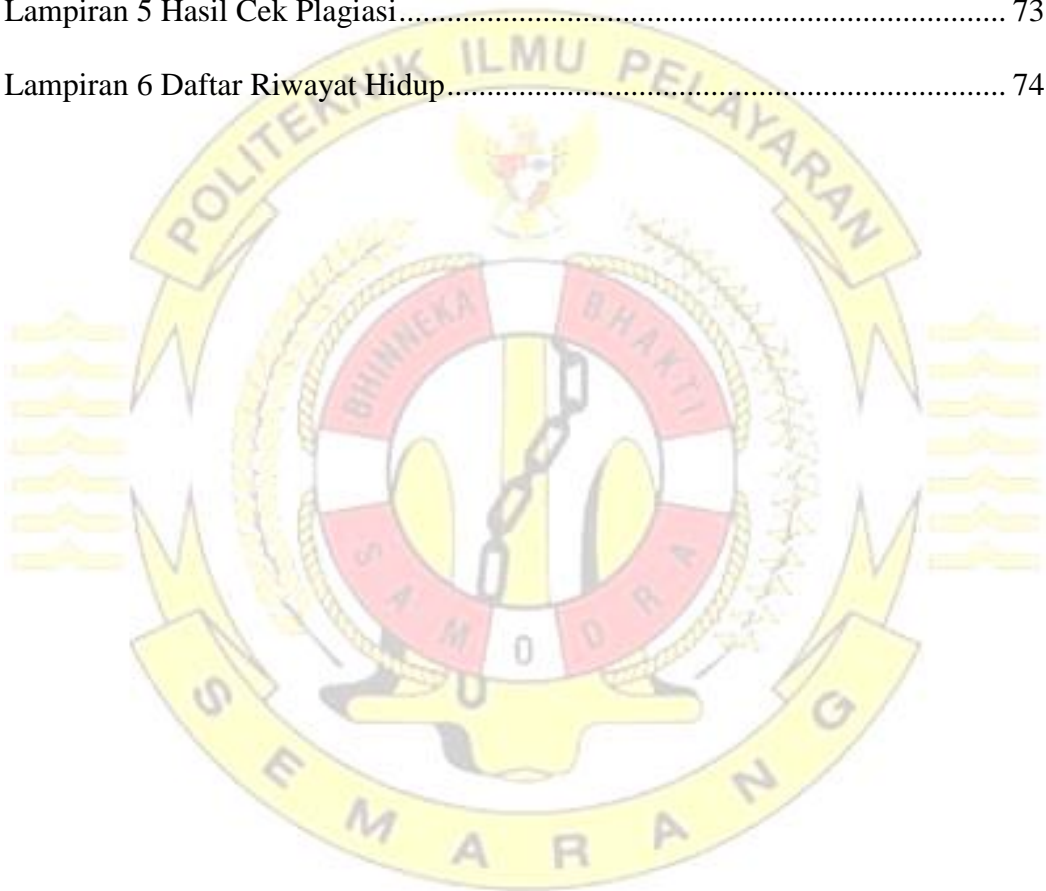
## DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Study Pustaka Kejadian Software .....	42
Tabel 4.2 Study Pustaka Kejadian Hardware.....	42
Tabel 4.3 Study Pustaka Kejadian Liveware .....	42
Tabel 4.4 Study Pustaka Kejadian Environment.....	43
Tabel 4.5 Jadwal Pengecekan Sekoci.....	55



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Transkrip Wawancara .....	64
Lampiran 2 Crew List .....	69
Lampiran 3 Ship Particular .....	70
Lampiran 4 Foto-foto Pendukung .....	71
Lampiran 5 Hasil Cek Plagiasi.....	73
Lampiran 6 Daftar Riwayat Hidup.....	74



# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Menurut Undang-Undang no 17 tahun 2008 tentang pelayaran, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, mekanik, dan energi lainnya. Di dalam kapal sendiri terdapat awak kapal atau anak buah kapal yang terdiri dari nahkoda yang berperan sebagai penanggung jawab atas semua awak kapal, *chief engineer* sebagai pemimpin di bidang permesinan atau kepala kamar mesin, *officer* jaga serta anak buah kapal. Dalam dunia pelayaran terdapat berbagai macam bahaya yang dapat mengancam jiwa awak kapal. Survei sudah membuktikan bahawa bahaya yang disebabkan tentang kecelakaan diatas kapal 75% disebabkan oleh faktor manusia itu sendiri, diantaranya yaitu seperti tubrukan, kobocoran, kebakaran, tenggelam, dan kandas. Selain faktor tersebut, bisa juga dari faktor alam seperti cuaca buruk, badai, dan struktur geografik laut karena hal tersebut dapat menimbulkan bahaya navigasi dikapal.

Untuk mengantisipasi terjadinya hal tersebut SOLAS Amandemen 2009 telah mengatur semuanya bahwasanya kapal harus dilengkapi dengan adanya alat-alat keselamatan diatas kapal. Dalam Chapter 3 SOLAS Amandemen 2009 (*Life-Saving Appliances and Arrangements*) semua alat keselamatan yang harus ada diatas kapal yaitu seperti *lifeboat* atau sekoci, *liferaft*, *lifejacket*, *lifebuoy* dan alat-alat keselamatan lainnya. Dalam situasi darurat yang membahayakan jiwa anak buah kapal maka nahkoda dapat mengambil keputusan untuk meninggalkan

kapal (*abandon ship*). Dengan mempertimbangkan keselamatan awak kapalnya. jika dalam situasi tersebut untuk bertahan hidup di laut setelah meninggalkan kapal alat keselamatan yang paling efektif yaitu sekoci.

Salah satunya yaitu pentingnya menjaga alat keselamatan utama yaitu *lifeboat* atau *sekoci*. mengingat bahwa sekoci merupakan alat keselamatan bagi semua *crew* kapal apabila kapal mengalami keadaan darurat atau kecelakaan di laut yang mungkin bisa saja membuat kapal akan tenggelam atau *abandon ship* maka semua awak kapal harus meninggalkan kapal secepatnya. Maka dari itu disinilah pentingnya anak buah kapal dalam menjaga dan melakukan perawatan sekoci dengan benar dan maksimal supaya sekoci dapat beroperasi dengan lancar tanpa adanya suatu kendala kerusakan. karena alat keselamatan tersebut harus siap beroperasi setiap saat ketika terjadi suatu kecelakaan atau kapal dalam keadaan darurat (*abandon ship*) guna menyelamatkan semua anak buah kapal.

Oleh karena itu, pemerintah serta organisasi-organisasi internasional seperti IMO (*international maritime organization*) menghimbau kepada perusahaan-perusahaan pelayaran untuk selalu memperhatikan keselamatan tentang peraturan-peraturan yang terkait tentang keselamatan di kapal antara lain:

1. SOLAS 1974, mengenai tentang persyaratan keselamatan kapal.
2. *International safety management code*, yaitu mengatur tentang kode internasional tentang management keselamatan pengoperasian kapal dan pencemaran lingkungan.
3. *Life saving appliances (LSA) code*, yaitu sebuah standard keselamatan yang harus dipenuhi sebuah kapal, untuk menjamin keselamatan anak buah kapal



bilamana terjadi bencana atau kecelakaan kapal. Maka dari itu *lifeboat* atau sekoci harus dikonstruksi dengan benar dan harus memiliki bentuk dan proporsi sedemikian rupa sehingga memiliki stabilitas yang cukup memadai. Jadi untuk mendukung upaya dari organisasi pelayaran internasional tersebut maka semua anak buah kapal khususnya masinis terakhir, sebagai penanggung jawab utama atas alat keselamatan sekoci harus melakukan perawatan terhadap mesin sekoci dengan baik dan benar agar pengoperasiannya dapat berjalan dengan lancar apabila suatu saat nanti terjadi kecelakaan kapal *abandon ship* sebagai alat keselamatan untuk bertahan hidup.

Tidak semua alat keselamatan yang ada di kapal MV. Mare Mas dalam keadaan baik dan siap beroperasi. seperti halnya kejadian yang saya alami di kapal, tepatnya tanggal 28 juni 2021. Ketika masinis IV akan melakukan *Saturday routine test* pada alat keselamatan sekoci mesin tidak mau menyala beberapa kali mencoba untuk start engine namun tetap tidak mau menyala. Ini menunjukkan bahwa kurang adanya perawatan sekoci yang maksimal sehingga mengganggu proses kelancaran pengoperasian sekoci. dari uraian diatas maka penulis tertarik mengambil penelitian dengan judul **“Optimalisasi Dan Pengoperasian Sekoci Sebagai Penunjang Keselamatan Crew Di MV. Mare Mas.”**

## **B. Fokus Penelitian**

Mengingat luasnya pembahasan pada masalah ini, penulis menyadari keterbatasan ilmu serta pengetahuan yang dimiliki. Maka dalam pembahasan ini

penulis tidak membahas keseluruhan tetapi hanya fokus membahas tentang optimalisasi dan pengoperasian sekoci sebagai penunjang keselamatan *crew* di MV. Mare Mas sebagaimana penelitian yang dilakukan selama taruna melaksanakan praktek laut di kapal MV.Mare Mas.

### **C. Rumusan Masalah**

Karena pentingnya alat keselamatan sekoci sebagai penunjang keselamatan *crew* di kapal, maka perlu perhatian dan perawatan yang serius dan berkala pada sekoci agar dapat dioperasikan dengan normal dan maksimal tanpa ada kendala yang serius.

Berdasarkan uraian latar belakang masalah diatas maka penulis dapat mengambil beberapa rumusan masalah yang membutuhkan jawaban dalam penelitian ini, yang akan dibahas pada bab selanjutnya. Adapun rumusan permasalahan dalam penelitian ini yaitu:

1. Faktor apa saja yang menyebabkan tidak optimalnya pengoperasian sekoci?
2. Dampak apa saja yang diakibatkan oleh tidak optimalnya pengoperasian sekoci?
3. Upaya apa saja yang dilakukan untuk mengoptimalkan pengoperasian sekoci?

### **D. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk dapat mengetahui faktor yang menjadi penyebab tidak optimalnya pengoperasian sekoci di MV.Mare Mas.
2. Untuk mengetahui dampak yang diakibatkan oleh tidak optimalnya pengoperasian sekoci di MV.Mare Mas.

3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan untuk mengoptimalkan pengoperasian sekoci di MV.Mare Mas.

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

Berdasarkan hasil penelitian ini, diharapkan nantinya dapat membawa manfaat sebagai berikut :

##### 1. Manfaat teoritis

- a. Untuk memperdalam pengetahuan penulis dan sebagai tambahan pengetahuan di kampus PIP Semarang tentang pentingnya optimalisasi pengoperasian sekoci sebagai penunjang keselamatan *crew* di kapal.
- b. Sebagai tambahan informasi dan wawasan untuk bahan acuan penelitian berikutnya agar nantinya dapat menghasilkan suatu penelitian yang sempurna.
- c. Untuk menambah wawasan ilmu pengetahuan dibidang permesinan dan untuk melengkapi sumber pengetahuan di perpustakaan.

##### 2. Manfaat praktis

Dalam penilitian ini diharapkan nantinya dapat memberikan manfaat kepada semua pihak sebagai ilmu pengetahuan untuk memecahkan suatu permasalahan yang sedang dihadapi, misalnya :

- a. Supaya para masinis dikapal dapat mengambil keputusan yang tepat dalam *memanagement* perawatan sekoci, agar pengoperasian sekoci dapat optimal ketika dalam keadaan *emergency*.
- b. Sebagai bahan masukan untuk perusahaan pelayaran, khususnya tbk.Temas Line sehingga dapat bermanfaat untuk kemajuan perusahaan

dimasa mendatang. Untuk agar lebih memperhatikan keselamatan *crew* diatas kapal.



## BAB II

### KAJIAN TEORI

#### A. Deskripsi Teori

Sekoci merupakan perangkat penyelamat jiwa kolektif aktif utama yang dirancang untuk menyelamatkan *crew* kapal. Pada kapal yang baru dibangun, sebagai suatu peraturan, sekoci harus dari jenis penyembuhan sendiri, tertutup sepenuhnya dan harus bermotor. Pada motor harus mampu secara mekanis dan manual memulai, menjalankan atau mati secara otomatis dan sebaliknya. Serta kecepatan sekoci di air yang tenang dengan muatan penuh harus melaju setidaknya 6 knot.

Jumlah sekoci diatas kapal ditentukan oleh area navigasi, jenis kapal dan jumlah orang didalamnya. Kapal kargo dengan area navigasi tak terbatas dilengkapi dengan sekoci yang menyediakan seluruh *crew* kapal dari setiap sisi kiri dan kanan kapal. Rata-rata sekoci dapat menampung sekitar 20-24 orang pada tiap-tiap sekoci.

Pada bagian bab ini, memiliki tujuan untuk mendeskripsikan pengertian dan informasi yang terkait, untuk mempermudah pembaca dalam memahami skripsi dengan judul “Optimalisasi Pengoperasian Sekoci Sebagai Penunjang Keselamatan *Crew* di MV.MARE MAS”. Maka dari itu dikemukakan beberapa deskripsi teori sebagai berikut:

##### 1. Optimalisasi

Berdasarkan pengertian dari judul diatas, optimalisasi yaitu memaksimalkan, melaksanakan suatu program yang telah direncanakan

dengan terencana untuk mencapai atau menggapai suatu tujuan yang maksimal atau memenuhi target. Sehingga dapat meningkatkan kinerja sesuatu secara optimal. Jadi dapat disimpulkan bahwa optimalisasi yaitu suatu upaya atau proses, cara bagaimana kita dapat meningkatkan kinerja suatu benda dalam rangka mencapai tujuan atau target secara maksimal dengan menggunakan sumber-sumber yang dimiliki dalam rangka untuk mencapai kondisi yang terbaik atau optimal yang diinginkan dan tentunya bisa menguntungkan.

## 2. Sekoci

Sekoci yaitu sebuah alat keselamatan yang ada diatas kapal yang berfungsi sebagai alat penolong atau keselamatan yang dapat digunakan untuk evakuasi seluruh awak kapal karena sekoci memiliki konstruksi yang lebih kuat dari alat penolong lainnya, apabila kapal mengalami kecelakaan yang dapat mengakibatkan kapal tenggelam, kandas atau terbakar. jadi, maka dari itu sekoci dapat berfungsi sebagai alat tempat tinggal sementara untuk semua *crew* kapal sampai datang pertolongan. bentuk dan jumlah sekoci kapal selalu disesuaikan dengan ukuran setiap kapal laut. Hal ini berkaitan dengan kapasitas kapal dan kebutuhan penyelamatan yang berbeda. Letak sekoci sendiri biasanya ada di sisi badan kapal, baik di kiri maupun kanan.

- a. Jenis-jenis sekoci berdasarkan alat penggeraknya terbagi menjadi 4 yaitu:

- 1). Sekoci dayung, merupakan salah satu jenis sekoci yang tenaga penggeraknya digerakkan oleh tenaga *manual* yaitu dengan menggunakan dayung.



Gambar 2.1 Sekoci dayung

Sumber: <https://www.antarafoto.com/mudik/v1494749107/pemeriksaan-alat-keselamatan-kapal-perintis>

- 2). Jenis sekoci penolong bermotor kelas A dengan kecepatan 6 mil/jam, yaitu sekoci dimana tenaga penggeraknya digerakkan oleh motor dengan kapasitas kecepatan 6 mil/jam.
- 3). Sekoci penolong bermotor kelas B dengan kecepatan rata-rata 4 mil/jam. Yaitu sekoci dimana tenaga penggeraknya menggunakan tenaga motor dengan kapasitas kecepatan 4 mil/jam.
- 4). Sekoci penolong baling-baling yang digerakkan secara mekanis. Yaitu sekoci yang digerakkan dengan baling-baling dari tenaga mekanis yang berasal dari mesin *diesel*.



Gambar 2.2 Sekoci dengan baling-baling mekanis  
 Sumber: <https://vietnamese.alibaba.com/product-detail/widely-used>

Di MV. Mare Mas jenis sekoci yang digunakan yaitu menggunakan jenis sekoci bermotor kelas A dengan kecepatan rata-rata yaitu 6 mil/jam.

b. Fungsi alat keselamatan sekoci yaitu sebagai berikut:

- 1). Sebagai alat penolong yang digunakan untuk menolong semua *crew* kapal bilamana kapal mengalami atau terjadi kecelakaan.
- 2). Sekoci sebagai alat penyebrang yang digunakan untuk mengantar atau mengangkut *crew* kapal dari tengah laut menuju ke tepi pantai atau sebaliknya.
- 3). Sekoci digunakan sebagai media untuk memindahkan atau mengangkut barang-barang perlengkapan yang dibutuhkan kapal.

### 3. Perawatan sekoci

Perawatan permesinan adalah suatu kegiatan pemeliharaan rutin yang dilakukan oleh *crew* kapal yang telah direncanakan atau mengikuti jadwal kapal. semua permesinan dan alat kontrol dipertahankan sesuai keadaan awal unit. Kegiatan perawatan terencana atau *plan maintenance*



*system* ini, termasuk dalam kegiatan *Saturday routine test*. Mengetahui bahwa perawatan ini sangat penting untuk menjaga performa mesin dan mencegah kerusakan pada mesin sekoci. *Plant maintenance system* itu sendiri yaitu sistem perawatan yang dilakukan oleh pemilik kapal untuk melakukan perawatan dan pemeliharaan dalam interval yang telah ditentukan sesuai dengan jadwal pelaksanaannya. Dalam melaksanakan perawatan ini harus dilakukan pula dokumentasi sesuai dengan sistem yang telah disetujui oleh biro klasifikasi yang nantinya akan digunakan sebagai bukti bahwa sudah dilaksanakan perawatan atau *maintenance*.

Kegiatan *maintenance* ini tentu sudah direncanakan dan disetujui oleh pihak *owner* kapal atau pemilik kapal. Karena kegiatan ini bertujuan untuk menciptakan keadaan kapal yang aman dan terkendali untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan dari situasi bahaya atau *emergency situation* yang dapat muncul dari berbagai faktor. Maka dari itu perlu dilaksanakannya pengujian terhadap alat permesinan yang berhubungan dengan keselamatan. Maka dari itu perawatan atau *maintenance* harus dilakukan secara rutin dan teratur agar alat tersebut dapat bekerja secara optimal, demikian pula dengan mesin sekoci atau *lifeboat engine*.

Mesin sekoci yaitu suatu komponen mesin yang digunakan untuk mengoperasikan sekoci penolong dengan adanya kompresi pada mesin dan diatur sedemikian rupa sehingga harus dalam keadaan siap pakai, mesin dapat menyala segera dalam kondisi apapun, bahan bakar pada tanki

tersedia dengan cukup untuk 24 jam beroperasi dengan *speed* 6 mil/jam. Mesin dan peralatannya harus tertutup dengan baik untuk menjamin pengoperasian apabila dalam situasi cuaca buruk, dan mesin harus bisa bergerak maju mundur.

Pada umumnya mesin sekoci menggunakan mesin 4 tak dimana penyalaan kompresi melalui aki untuk memutar poros engkol mesin sehingga terjadi langkah kompresi. Aki yang terdapat dalam sekoci terdiri dari dua aki yang kondisinya dalam keadaan baik dan mempunyai *power* yang cukup untuk *start engine*. Jika aki sedang tidak dipakai maka harus di *charge* sehingga nantinya aki dapat digunakan lagi setiap saat.

a. Adapun bagian-bagian mesin sekoci yang harus sering dilakukan pengecekan dan perawatan agar sekoci dapat beropersai secara maksimal yaitu :

1) *Accu*

Pada sekoci aki biasanya ada dua buah dan masing-masing harus dalam kondisi baik dan siap digunakan. Untuk mengetahui kondisi aki masih baik atau tidak dapat dilakukan pengetesan dengan cara mencoba untuk menyalakan mesin sekoci.

2) Radiator

Yaitu alat untuk mendinginkan mesin apabila terjadi *overheating*. radiator yang kita kenal pada umumnya digunakan pada setiap permesinan yang bekerja dalam kondisi yang lama dan salah satunya adalah mesin sekoci.

### 3) Minyak lumas atau oli

Oli berfungsi sebagai pelumas pada mesin agar mesin dapat berjalan dengan baik. selain itu oli berfungsi sebagai pendingin, penyekat dan peredam. didalam oli terdapat lapisan-lapisan halus yang berfungsi untuk mencegah dan mengurangi terjadinya benturan serta gesekan antar logam pada komponen mesin. Dan juga untuk mengurangi keausan akibat gesekan. Pengecekan terhadap volume dan kualitas minyak lumas pada mesin perlu dilakukan agar dapat mengetahui apakah minyak lumas pada mesin masih mencukupi dan dapat digunakan atau perlu diganti. Jika oli tidak pernah diganti maka viskositasnya akan menurun dan tentunya pelumasan pada mesin menjadi kurang optimal.

### 4) Bahan bakar

Pengecekan harus dilakukan pada tanki bahan bakar untuk memastikan bahan bakar dalam tangki terisi penuh atau sudah mencukupi. Apabila bahan bakar kurang maka harus dilakukan pengisian bahan bakar.

#### b. Cara pengoperasian manual sekoci :

Sebelum menjalankan mesin sekoci disarankan terlebih dahulu untuk melakukan familiarisasi tentang penempatan komponen-komponen mesin seperti filter bahan bakar, filter udara, pompa bahan bakar serta letak minyak lumas yang dituangkan kedalam mesin dan

letak tombol utamanya yang harus dipahami oleh semua *crew* kapal, terutama *engine departmen*.

Adapun persiapan sebelum *start* mesin adalah :

- 1) *Check* oli pada mesin sekoci.
- 2) Pastikan bahan bakar sudah terisi penuh.
- 3) *Check* keadaan *battery* apakah sudah terisi.
- 4) Lakukan pengecekan daun kemudi dengan cara digerakkan kekiri dan kekanan.
- 5) Apabila semuanya sudah siap, mesin sekoci dapat di *start* dengan menekan tombol *start* pada panel kemudi.

#### 4. *Crew* kapal

*Crew* kapal yaitu seseorang yang dipekerjakan atau bekerja diatas kapal oleh pemilik atau *owner* kapal untuk melakukan tugas atau tanggung jawab sesuai dengan jabatan yang diduduki. adapun *crew* kapal terdiri dari:

##### a. Kapten (nahkoda)

Yaitu wakil dari perusahaan dan merupakan jabatan tertinggi diatas kapal, yang bertanggung jawab penuh atas semua *crew* yang ada diatas kapal, kelancaran operasional kapal, keamanan kapal, dan muatan kapal.

##### b. *Chief officer* (mualim 1)

Mualim 1 bertanggung jawab atas keselamatan dan pelatihan *officer* kapal serta mempunyai tanggung jawab terhadap *deck departement*. Termasuk dalam perencanaan kerja serta pelaksanaan

semua operasi muatan dan *ballast*.

c. *Second officer* (mualim II)

Yaitu perwira jaga yang mempunyai tanggung jawab terhadap peralatan navigasi anjungan, perencanaan perjalanan, perlengkapan medis serta peralatan radio.

d. *Third officer* (mualim III)

Yaitu perwira jaga yang bertanggung jawab untuk semua peralatan keselamatan seperti alat pemadam kebakaran, tabung co<sub>2</sub>, serta administrasi umum.

e. Bosun

Merupakan anak buah kapal (bukan perwira kapal) paling senior pada *deck departement* yang bertanggung jawab atas komponen-komponen serta lambung kapal.

f. Juru mudi (AB)

Merupakan anak buah kapal yang membantu perwira jaga *deck departement* dalam semua aspek di anjungan. Serta membantu bosun dalam merawat kapal khususnya pada bagian *deck* kapal dan lambung kapal.

g. KKM (*chief engineer*)

Yaitu perwira yang bertanggung jawab pada *engine departement* KKM bertanggung jawab penuh pada pemeliharaan permesinan untuk kelancaran operasional kapal baik permesinan yang ada di *engine*

*room* maupun di *deck*.

h. *First engineer* (masinis I)

Yaitu *engineer* yang bertanggung jawab penuh terhadap operasi permesinan yang ada di engine room, dan mempunyai tugas sebagai kepala kerja *engine officer* dan *engine crew*. serta menjaga mesin induk bekerja secara optimal untuk kelancaran operasional kapal.

i. *Second engineer* (masinis II)

Yaitu perwira jaga yang mempunyai tanggung jawab penuh terhadap pemeliharaan serta kondisi generator kapal, bahan bakar serta minyak lumas.

j. *Third engineer* (masinis III)

Perwira jaga yang mempunyai tanggung jawab diatas kapal terhadap pemeliharaan kompressor, boiler, *fresh water generator*, pompa-pompa, serta mesin sekoci. Dan bertanggung jawab terhadap alat kebakaran dan peralatan keselamatan dengan *third officer*.

k. Mandor (*foreman*)

Yaitu anak buah kapal (bukan *officer*) yang bertugas membantu kepala kerja (masinis I) menyampaikan pekerjaan *plan working* kepada *oiler* seperti yang diarahkan, serta mengawasi kerja *oiler*.

l. *Oiler*

Yaitu anak buah kapal selain *officer* yang mendukung dan membantu perwira mesin dalam melaksanakan tugas dinas jaga, pemeliharaan serta perbaikan mesin kapal.

m. *Chief cook* (koki)

Yaitu anak buah kapal yang bertanggung jawab penuh atas *catering departement*, melaporkan kepada nahkoda pengeluaran anggaran belanja, serta mengawasi *mess boy* dalam hal kedisiplinan dan kebersihan. Merencanakan variasi menu makanan serta bertanggung jawab memasak untuk semua anak buah kapal.

n. *Mess boy* (pelayan)

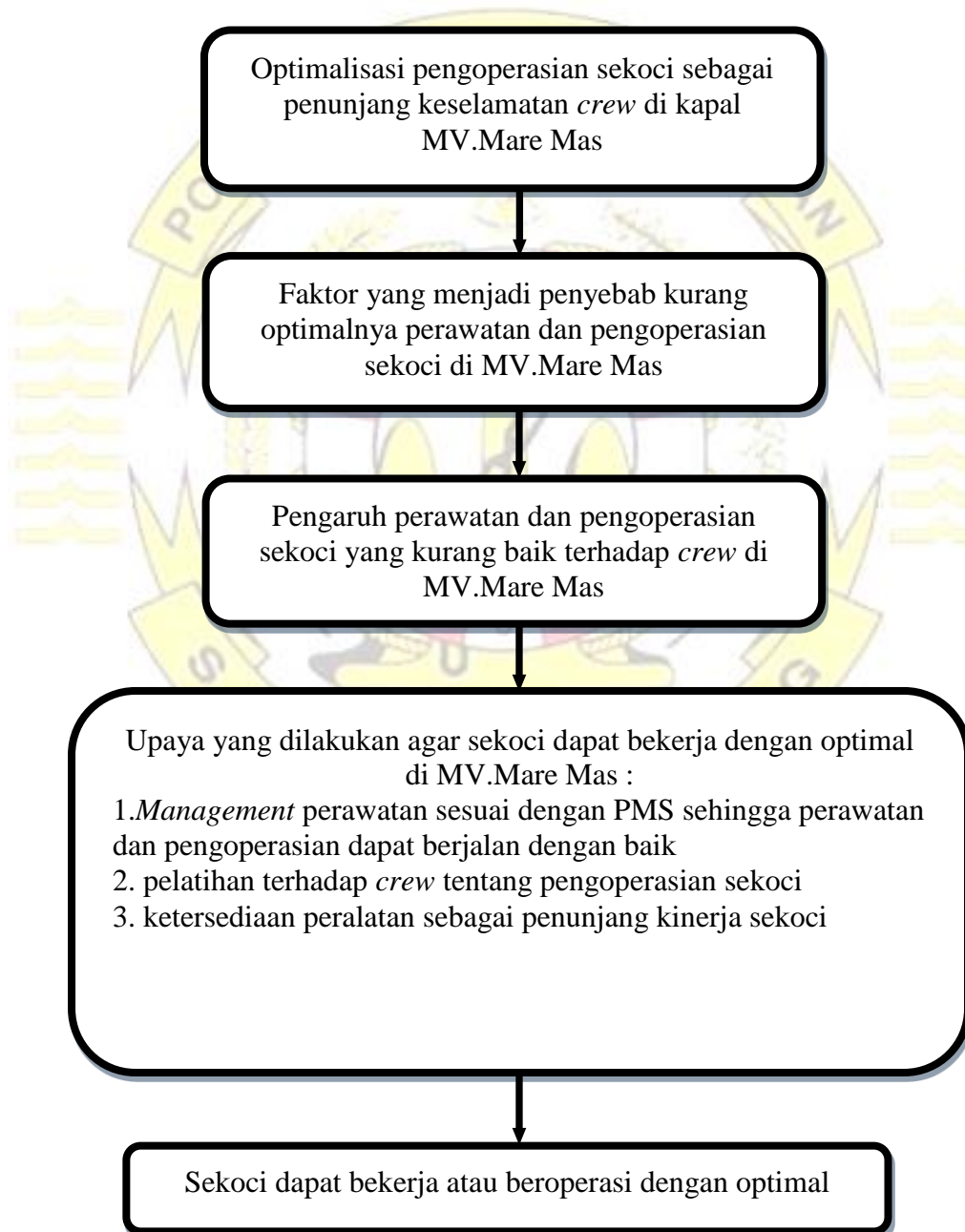
Yaitu anak buah kapal selain *officer* yang bertanggung jawab membantu koki dalam menyiapkan makanan untuk semua *crew* kapal dan melakukan pembersihan.

5. Keselamatan *crew* kapal

Keselamatan kerja secara umum memiliki arti selamat dalam melakukan pekerjaan apa saja dan selamat dari bahaya kecelakaan kerja yang mengakibatkan cedera dan kecacatan permanen pada pekerja yang menyebabkan kerugian bagi pekerja dan perusahaan. Hananto Soewedo (Majalah Figur, Edisi XIV/2007,hal 13) mengatakan bahwa “Keselamatan pelayaran merupakan faktor yang sangat penting ketika seorang nahkoda menjalankan tugasnya menahkodai kapal dalam pelayaran mengarungi samudera.”Salah satunya adalah sekoci atau *lifeboat* yang berfungsi sebagai alat untuk menyelamatkan diri bagi anak buah kapal apabila kapal mengalami kecelakaan yang mengakibatkan kapal tenggelam,kandas dan terbakar.

## B. Kerangka Penelitian

Kerangka penelitian merupakan suatu konsep yang digunakan dalam suatu penelitian untuk dijadikan sebagai acuan dalam memecahkan suatu permasalahan yang sedang diteliti secara logis dan sistematis. Dengan demikian, hal ini dapat mempermudah pembaca untuk memahami rangkaian penelitian karena disampaikan secara selaras.





## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### A. Simpulan

Berdasarkan hasil pengolahan data yang telah didapatkan melalui suatu penelitian dan pembahasan pada bab sebelumnya, maka penulis dapat menarik kesimpulan mengenai faktor penyebab pengoperasian sekoci tidak optimal adalah sebagai berikut :

1. Faktor yang menyebabkan optimalisasi dan pengoperasian sekoci tidak optimal adalah kurangnya *spare part* (suku cadang) kerana keterlambatan proses pengiriman *spare part* (suku cadang), rusaknya bagian sekoci, terkendala karena faktor alam yang tidak menentu, serta kurangnya pengetahuan dan skill manusia.
2. Dampak yang diakibatkan oleh faktor yang menyebabkan optimalisasi dan pengoperasian sekoci yang tidak optimal adalah kurangnya bahan *spare part* (suku cadang) karena terlambatnya proses pengiriman *spare part* yang mengakibatkan terganggunya proses perawatan dan pengoperasian sekoci, kemudian rusaknya bagian sekoci akan mengakibatkan pengoperasian sekoci dapat terganggu sehingga mengakibatkan pengoperasiannya tidak berjalan secara optimal. Faktor alam yang tidak menentu akan mengakibatkan proses perawatan dan pengoperasian sekoci dapat terganggu dan sangat berbahaya apabila tetap dilaksanakan, kemudian kurangnya pengetahuan dan skill manusia akan

mengakibatkan proses perawatan dan pengoperasian sekoci tidak sesuai dengan prosedur sehingga kinerja pompa kurang optimal.

3. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi faktor dari penyebab tidak optimalnya pengoperasian sekoci yaitu kurangnya *spare part* (suku cadang) karena terlambatnya proses pengiriman suku cadang yaitu dengan mendata dengan baik permintaan *spare part* serta memperhatikan data jumlah *spare part* yang masih ada diatas kapal sehingga tidak akan terjadi kehabisan suku cadang. Dan juga harus selalu melaporkan kepada perusahaan melalui cek list *spare part* agar tidak terjadi keterlambatan dalam proses pengiriman *spare part*. Kemudian rusaknya bagian sekoci yaitu dengan melakukan perawatan dan perbaikan sesuai dengan PMS (*plant maintenance system*) yang berlaku diatas kapal agar pengoperasian sekoci dapat berjalan dengan lancar. Untuk faktor alam yang tidak menentu seperti badai, gelombang tinggi maka harus menunggu situasi cuaca membaik dan kondusif, karena apabila tetap dilaksanakan maka akan sangat berbahaya bagi keselamatan jiwa awak kapal. Serta kurangnya keahlian dan pengetahuan dari manusia upaya yang harus dilakukan yaitu dengan memberikan *training* serta ujian kepada *crew* kapal sebelum melaksanakan *on board* di kapal serta melakukan familirisasi permesinan, agar masinis atau officer benar-benar menguasai semua tanggung jawabnya diatas kapal. Dengan demikian semua permasalahan akan dapat terselesaikan dengan baik, tanpa ada keragu-raguan dalam proses perawatan, maupun perbaikan serta pengoperasian.

## B. Keterbatasan Penelitian

Keterbatasan penelitian berdasarkan hasil dari kajian penelitian ini ditemukan beberapa keterbatasan pada saat peneliti melakukan penelitian yaitu:

1. Penelitian ini hanya membahas tentang faktor, dampak, dan upaya akan optimalisasi dan pengoperasian sekoci sebagai penunjang keselamatan crew di MV.Mare Mas.
2. Penelitian ini dilakukan selama kurang dari satu tahun di MV.Mare Mas, selebihnya penelitian ini dilakukan dengan sumber dari buku-buku dan penelitian dari peneliti terdahulu.
3. Penelitian yang dilakukan untuk optimalisasi dan pengoperasian sekoci sebagai penunjang keselamatan crew di kapal MV.Mare Mas berdasarkan pada *manual book* dan pengumpulan data secara observasi, wawancara, dan studi pustaka.

## C. Saran

Dalam masalah kurang optimalnya pengoperasian sekoci peneliti memiliki beberapa saran yang mungkin bisa memberi manfaat untuk mengatasi permasalahan tersebut :

1. Selalu melakukan koordinasi tentang penyediaan *spare part* (suku cadang) terutama pada bagian-bagian sekoci agar *engineer* diatas kapal dapat melakukan pemeliharaan dan perawatan sekoci sesuai dengan jadwal perawatan yang ada.

2. Supaya melakukan pengecekan dan perawatan *weekly checklist* maupun *monthly checklist* sesuai dengan PMS (*Plan maintenance system*) yang baik pada bagian-bagian sekoci serta komponen-komponen pendukung lainnya, seperti halnya harus selalu mengecek accu dalam kondisi bagus dan terisi, melakukan perawatan dan pengoperasian pada *Saturday routine test* dan selalu mengecek oli pada mesin sekoci, hal tersebut harus dilakukan sesuai dengan instruksi manual book, dikarenakan *manual book* adalah pedoman masinis dalam melakukan perawatan, perbaikan serta pengoperasian.
3. Lebih meningkatkan pengetahuan serta keberanian dalam mengungkapkan pendapat maupun masalah yang terjadi di kamar mesin maupun permesinan yang berada dibagian *deck* kepada masinis atau *officer*, dan juga agar lebih teliti dan berhati-hati dalam melaksanakan perawatan, perbaikan serta pengoperasian. Hal ini bertujuan untuk terciptanya perawatan maupun perbaikan serta pengoperasian yang optimal.

## DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. (2019). *Prosedure Penelitian*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Dumitru,I.M.,& Boscoianu,M. (2013). *Human Factors Contribution To Aviation Safety*.
- Moleong, Lexy J.(2007). *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: Penerbit PT Remaja Rosdakarya Offset.
- Nazir, Moh. (2014). *Metode Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D*. Bandung: PT Alfabet.
- Tim penyusun pusat kamus, Tahun 2007, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi III, Balai Pustaka Jakarta.
- <https://azharnasri.blogspot.com/2015/04/sumber-data-jenis-data-dan-teknik.html>. Diakses 20 Oktober 2018
- <https://eko-winn.blogspot.com> “Kegiatan Perawatan”1987,Diakses 22 Oktober 2018.
- <https://rimantho.blogspot.com> “,Maintenance Engineering Handbook, sixth edition”2002, Diakses 9 November 2018
- <https://id.scribd.com/doc/190313034/Keselamatan-Dan-Kesehatan-KerjaTerhadap-Motivasi-Kerja-Awak-Kapal-Sv>. Diakses 10 November 2018.

## LAMPIRAN

### Transkrip Wawancara

Berikut hasil wawancara peneliti dengan masinis tentang optimalisasi dan pengoperasian sekoci sebagai penunjang keselamatan crew di MV. Mare Mas. Peneliti menggunakan teknik wawancara untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi.

#### DAFTAR NAMA-NAMA NARASUMBER

Narasumber	Nama	Kebangsaan	Jabatan
I	Arfin Mandi	Indonesia	Masinis IV
II	Rosif	Indonesia	Mualim III

#### A. Hasil Wawancara

Wawancara dengan perwira kamar mesin di MV.Mare Mas

Teknik : Wawancara

Penulis : Afif Maulana

Tempat : *Engine control room*

Wawancara dengan masinis IV sebagai berikut:

Penulis : “selamat pagi bass”

Masinis IV : “selamat pagi det, ada apa det?”

Penulis : “mohon ijin bass, saya mau bertanya tentang perawatan dan pengoperasian sekoci bass, faktor apa saja bass yang mempengaruhi pengoperasian sekoci tidak berjalan secara optimal?”

Masinis IV : “ada banyak faktor det.”

- Penulis : “kalau boleh tahu faktornya apa saja ya bass..?”
- Masinis IV : “salah satunya yaitu det, sering terjadi kerusakan pada mesin sekoci karena PMS (*Plan Maintenance System*) yang tidak berjalan sesuai prosedur yang berlaku”
- Penulis : “terus bagaimana bass upaya yang dilakukan untuk mengatasi hal tersebut?”
- Masinis IV : “cara mengatasinya yaitu det dengan melaksanakan PMS (*Plan Maintenance System*) sesuai prosedur, melakukan perawatan mesin sekoci secara berkala, agar sekoci dapat beroperasi dengan lancar dan maksimal tanpa ada kendala, salah satu yang paling *simple* det aki pada sekoci harus selalu terisi penuh apabila ada kerusakan harus segera diperbaiki det, bila perlu harus diganti dengan yang baru det.”
- Penulis : “baik bass, tapi bass bila ada *spare part* yang harus diganti sedangkan *stok spare part* yang ada di *store spare part* sangat kurang bass, bahkan ada yang tidak ada *spare nya bas*.”
- Masinis IV : “nah itu det, juga salah satu faktornya det, kalau pengiriman *spare part* atau suku cadang telat juga susah untuk melakukan perawatan atau melakukan penggantian *spare part* det, apalagi kualitas *spare part* dari kantor kadang juga barang-barang KW det maksudnya bukan yang aslinya atau original, bahkan kadang juga tidak sesuai dengan aslinya.”
- Penulis : “siap bass.”
- Masinis IV : “besok det kalau karmi sudah jadi perwira jangan

lupa tanggung jawabmu sebagai masinis terakhir, perawatan dan pengoperasian sekoci merupakan salah satu tanggung jawabmu dengan mualim 3, jadi kamu harus rajin dalam merawat sekoci, karena ini sangat penting det, jika kapal mengalami keadaan darurat sekoci harus siap dioperasikan karena sebagai alat penolong utama bagi keselamatan *crew* kapal. Jangan sampai mesin sekoci tidak mau di *start*.”

Penulis : “siapp bass, terimakasih bas atas ilmu yang diberikan bass..”

Wawancara dengan mualim 3

Penulis : “selamat siang 3rd”

Mualim 3 : “ya selamat siang det, ada apa det..?”

Penulis : “mohon ijin 3rd, mau tanya tentang perawatan dan pengoperasian sekoci.”

Mualim 3 : “iya silahkan det”

Penulis : “sebagai tanggung jawab mualim 3 terhadap sekoci, upaya apa yang 3rd lakukan untuk mengatasi tidak optimalnya perawatan dan pengoperasian sekoci di MV Mare Mas ini..?”

Mualim 3 : “baik det karena dikapal ini PMS (*Plan Maintenance System*) tentang sekoci tidak berjalan dengan baik, maka saya dan masinis IV berusaha menjalankan perawatan dan pengoperasian sekoci sesuai dengan pms yang berlaku.”

Penulis : “salah satunya apa itu 3rd..?”



- Mualim 3 : “salah satunya yaitu dengan melaksanakan *saturday routine test* det, ini dilakukan untuk memastikan bahwa sekoci dapat menyala dan siap dioperasikan kapan saja.”
- Penulis : “tapi 3rd kenapa sekoci di kapal ini tidak pernah dioperasikan ya 3rd, apa alasannya?”
- Mualim 3 : “jadi gini det, ada kendala pada mesin sekoci kelihatanya harus dilaksanakan *overhaul*, tapi kata bas IV kemaren ga ada pasokan suku cadang, sudah minta ke kantor tapi belum datang-datang juga det, katanya nanti sekalian waktu kapal masuk dokking, trus aki pada sekoci sudah soak det tidak ada *spare* aki. yang terakhir karena kurangnya perawatan yang maksimal sehingga pengoperasiannya juga terganggu det, selama saya dikapal ini belum pernah ada penurunan sekoci det.”
- Penulis : “saya lihat 3rd di *wire launching* sekoci juga banyak karat 3rd, upaya yang dilakukan apa 3rd..?”
- Mualim 3 : “gampang itu det, perawatannya tinggal kasih grease saja det, selama saya disini ini sudah mendingan det kondisi sekoci sudah terawat daripada sebelum saya naik kapal ini det.”
- Penulis : “baik 3rd terimakasih banyak 3rd atas ilmunya semoga bermanfaat.”
- Mualim 3 : “makanya det besok kamu kalau sudah jadi masinis yang rajin det terhadap perawatan dan perbaikan sekoci, karena ini merupakan tanggung jawabmu besok.”

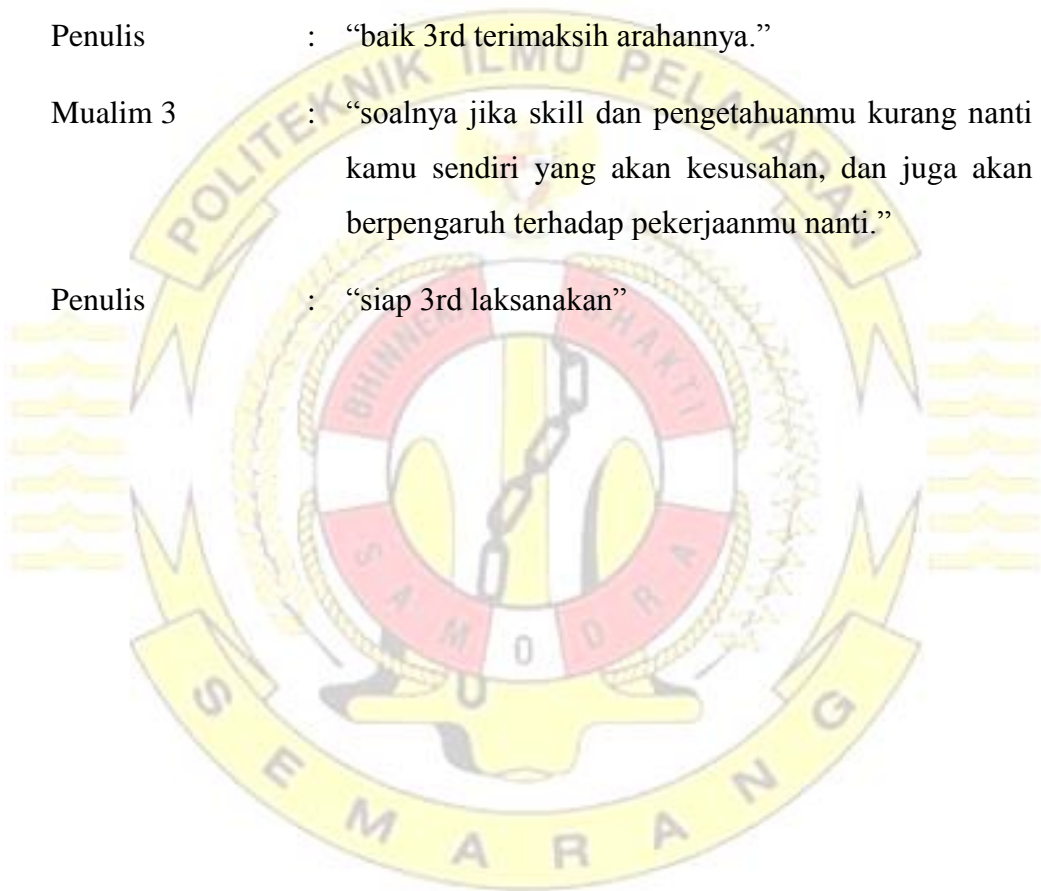
Penulis : “siap 3rd laksanakan”

Mualim 3 : “belajar yang rajin det, cari ilmu sebanyak-banyaknya, pelajari tentang perawatan sekoci jika kamu tidak paham jangan malu-malu tanya sama masinismu, jangan sampe nanti kamu sudah jadi masinis tidak tahu lagi bagaimana cara *start* sekoci, malu det sama oiler.”

Penulis : “baik 3rd terimakasih arahannya.”

Mualim 3 : “soalnya jika skill dan pengetahuanmu kurang nanti kamu sendiri yang akan kesusahan, dan juga akan berpengaruh terhadap pekerjaanmu nanti.”

Penulis : “siap 3rd laksanakan”



039 CREW LIST

TEMAS SHIPPING		S		SET															
Name of Vessel : Flag / Bendira : Callign / Tanda Pangkalan : Arrival Date / Tanggal Tiba : Dep Date / Tgl Berangkat : Last Port of Call / Pel Aual :		Master Name : Owner / Operator : Charterer :		No. / No. of C. D. C															
Voy. No. Agent Details : Agent PIC Name : Ship Type / Tipe Kapal Email of ship: Next Port of Call / Pel Tujuan		011/21		No. of C. D. C															
Macro Mies INDONESIA PNBD		PT. TEMAS TBK MC. ERVIN CONTAINER		No. of C. D. C															
Date of Birth / Tanggal Lahir		Date of Sign On / Tanggal Naik Kapal		Nationality / Kebangsaan															
Rank / Jabatan		Date of Birth / Tanggal Lahir		Nationality / Kebangsaan															
Name / Nama		Date of Birth / Tanggal Lahir		Nationality / Kebangsaan															
1	CAPT ARFIN SANGALA	L	07-Feb-1977	09-Jul-2020	INDONESIA	6200070774NT.0145	No. Ijazah	0145	Masa Berlaku Peringkat	17-Jul-2025	Endorsement Expiry	17-Jul-2025	Illustrated No.	No. Sijil	Agreement No.	No. PKL	Expiry Date	No.	Expiry Date
2	PARIS MARSAJITLA S	L	May 26 1984	18-Jan-2020	INDONESIA	6200108618ND.0216			06-Jun-2021	06-Jun-2021		0	0	AL 526/7113GYB TPK.20	F 245172	19-Jul-2022	B 654 1933	20-Mar-2022	
3	RENDI ADITYA MUGRAHA	L	27-Sep-1980	07-Mar-2020	INDONESIA	6200030547PK.0417			06-May-2022	06-May-2022		4	4	PK 308/079/USYB.TPKK	D 006664	16-Sep-2021	CJ495112	20-May-2022	
4	ROGIF ABDUL HAMID MUDITO	L	10-Aug-1987	21-Aug-2020	INDONESIA	6211523038AN.0319			17-Apr-2023	17-Apr-2023		6	6	453PKL-SBA/III.2020	D 075079	05-Jun-2022	C 73078448	21-Jul-2023	
5	WADE AGUS A	L	10-Mar-1967	23-Oct-2020	INDONESIA	6200074688T.0117			08-Aug-22	08-Aug-22		22	22	AL 524/10001SYB.TPK.20	F 729400	02-Apr-2021	B 9990322	08-Apr-2023	
6	LEM MAN TONAPA	L	20-Jun-1981	23-Oct-2020	INDONESIA	6200413796T.0214			17-Jul-2024	17-Jul-2024		26	26	AL 524/10001SYB.TPK.20	F 755332	07-Nov-2021	B 62908555	31-Jan-2022	
7	ERFIN MANDI	L	10-Aug-1982	04-Oct-2019	INDONESIA	62013006047S.0216			01-Nov-2021	01-Nov-2021		74	74	3147PKL SDA/4.2019	F 055039	08-Aug-2022	C 53902017	27-Nov-2024	
8	EDI PRASETYO	L	17-Sep-1975	29-May-2020	INDONESIA	6200098653AK.0217			09-Nov-2021	09-Nov-2021		87	87	308/30810SYB.TPKK/18	F 584449	26-Jul-2022	C081129644	15-Jul-2023	
9	RICHMARTIHAJI	L	23-Jun-1976	23-Jun-2020	INDONESIA	62013006047S.0216			01-Nov-2021	01-Nov-2021		14	14	PK 308/5 SYB.TPKK/20	C 088652	27-Mar-2021	C 45484405	17-Sep-2024	
10	ARY WARYALIMAN	L	12-Jul-1982	04-Apr-2020	INDONESIA	6200064434K.0216			04-Jun-2022	04-Jun-2022		19	19	AL 524/1416SYB.TPK	E 091991	03-Jun-2021	C 04858119	07-May-2023	
11	MUHAMMAD RUSWANDI	L	12-Apr-1979	15-Nov-2019	INDONESIA	6200134137AK.0216			18-Jan-2022	18-Jan-2022		8	8	PK 308/1124SYB.TPKK/20	E 147115	21-Feb-2022	B 76870922	02-Aug-2022	
12	MUHAMMAD RUSWANDI	L	02-Feb-1988	12-Jun-2020	INDONESIA	6200574670AK.0217			01-May-2021	01-May-2021		15	15	PK 308/6 SYB.TPKK/20	E 126874	14-Oct-2021	B 88779417	19-Jan-2023	
13	MUHAMMAD KADAFI	L	01-Aug-1992	15-May-2019	INDONESIA	6201385249K.0517			06-Sep-2025	06-Sep-2025		76	76	308/1394SYB.TPKK-19	F 228795	13-Mar-2022	C19820711	12-Mar-2024	
14	RIFQI KHAKIM	L	23-May-1980	07-Aug-2019	INDONESIA	6202132003010115			09-Nov-2021	09-Nov-2021		84	84	308/41180SYB.TPKK/19	D 055867	12-Mar-2022	B 22469327	21-Oct-2020	
15	OKTUBETEN HARLIN MONTHIE	L	23-Jun-1980	23-Jun-2020	INDONESIA	6200192159K.0217			23-Dec-2021	23-Dec-2021		20	20	AL 524/1406SYB.TPK	F 302459	03-Feb-2023	B 85326859	14-Dec-2020	
16	JUMRI BULLAN	L	17-Aug-1966	07-Sep-2020	INDONESIA	6200257482AK.0217			11-Mar-2023	11-Mar-2023		21	21	AL 524/7140SYB.TPK.20	C 031715	21-May-2021	B 27762562	21-Dec-2020	
17	EDWIN SINAGA	L	20-May-2000	08-Aug-2020	INDONESIA	6211925106010519			12-Dec-2024	12-Dec-2024		18	18	PK 308/6SYB.TPKK/20	F 340109	26-Mar-2023	C 85932221	05-Mar-2025	
18	ANDRI GUNAWAN	L	16-Aug-1969	13-Jun-2020	INDONESIA	621184903002019			23-Apr-2022	23-Apr-2022		68	68		F 145286	22-Sep-2021	C 58308334	10-Dec-2024	
19	AFIF MAULANA	L	22-May-1999	07-Sep-2020	INDONESIA	6211938737010319			24-Oct-2021	24-Oct-2021		65	65		G 012279	01-Jul-2023	X 48933411	29-Dec-2022	



I Certify that the above information is to the best of my knowledge and belief, true in every particular /  
 Saya menjamin bahwa informasi tersebut di atas adalah benar dan sesuai dengan data yang valid di atas kapal  
 Date this / tanggal dibuat : 24-Apr-21

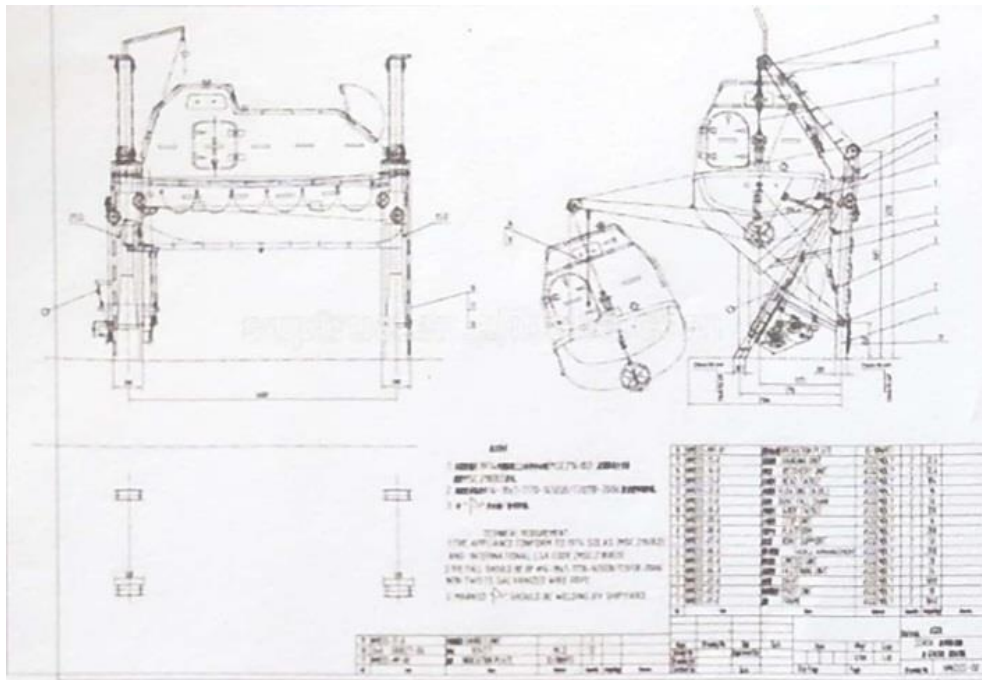
Note: \*) deleted as appropriate / hapus yang tidak sesuai

# SHIP PARTICULAR

NAME OF VESSEL	: MV, MARE MAS
FLAG	: INDONESIA
MMSI	: 525019510
CALL SIGN	: P N B D
PORT OF REGISTRY	: JAKARTA
IMO NO	: 9564061
CLASS	: BIRO KLASIFIKASI INDONESIA / 9564061
VESSEL TYPE	: CONTAINER
BUILDER / YARD NUMBER	: NINGBO BODA SHIIPING BUIDING - CINNA 08002 / AGUSTUS 2008
L O A	: 119.90 M
L B P	: 118.51 M
BREADHT MOULDED	: 21.80 M
DEPTH MOULDED	: 7.20 M
D W T	: 8100 T
G R T	: 6603 T
N R T	: 3516 T
DISPLACEMENT	: 11243 MT
SUMMER DRAFT	: 5.20 M
LIGHT SHIP	: 3045 MT
CONTAINER IN TAKE	: 537 TEUS
NUMBER OF HOLDS	: 3 HOLDS, ( 11 PONTON )
MAIN ENGINE	: G 8300 ZC 18B, 1765 KW, 2401 HP, 550 RPM NINGBO
GENERATOR	: 3 X CCFJ200J - WD, 200KW, SHANDONG
AVARAGE SPEEDS	: 10 KNOTS



# TEMAS LINE





**SURAT KETERANGAN HASIL CEK SIMILIARITY  
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING  
No. 1180/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/02/2023**

---

Petugas cek *similarity* telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : AFIF MAULANA  
NIT : 551811236880 T  
Prodi/Jurusan : TEKNIKA  
Judul : OPTIMALISASI DAN PENGOPERASIAN SEKOCI  
SEBAGAI PENUNJANG KESELAMATAN CREW DI MV.  
MARE MAS

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 16%\* (Enam Belas Persen).

Hasil cek *similarity* yang terdata di atas semata-mata hanya untuk mengecek duplikasi tulisan.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 13 Februari 2023

KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN



ABU MARYATI, SH

NIP. 19750119 199803 2 001

\*Catatan:

> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Afif Maulana
2. Tempat, Tanggal Lahir : Jakarta, 22 Mei 1999
3. N.I.T : 551811236880 T
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Laki-laki
6. Golongan Darah : -
7. Alamat : Desa Curug RT 05 RW 02 Kec. Tegowanu Kab.  
Grobogan
8. Nama Orang tua
  - Ayah : Sudarman
  - Ibu : Avi Sunani
9. Alamat : Desa Curug RT 05 RW 02 Kec. Tegowanu Kab.  
Grobogan
10. Riwayat Pendidikan :
  - SD : SDN Semanten, tahun 2006 - 2012
  - SMP : SMP N 2 Pacitan, tahun 2012 - 2015
  - SMA : SMA N 2 Pacitan, tahun 2015 - 2018
  - Perguruan Tinggi : PIP Semarang, tahun 2018 - 2023
11. Pengalaman Praktek Laut :
  - Perusahaan Pelayaran : PT. Temas Tbk
  - Nama Kapal : MV. Situ Mas & MV. Mare Mas
  - Jenis Kapal : Container
  - Alamat : Jl. Yos Sudarso Blok 33 Sunter Jaya Kec. Tj  
Priok, Jakarta Utara