

Analisis Perawatan Sekoci di MV. SAKTI

Endang Lestari¹⁾, Subehana Rachman²⁾, Muh. Syafril Sunusi³⁾, Muhammad Rifani⁴⁾

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Program Studi Nautika

Jln. Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode Pos. 90172
Email: endanglestari@gmail.com¹⁾, anarachman78@gmail.com²⁾,
muhammad021180@gmail.com³⁾, rifawingchun@gmail.com⁴⁾

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pelaksanaan perawatan sekoci di kapal *MV. Sakti* dan mengevaluasi kesesuaiannya dengan prosedur yang tercantum dalam *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974*. Jenis data yang digunakan adalah data kualitatif, yang diperoleh melalui observasi langsung, studi pustaka, dan wawancara dengan awak kapal. Penelitian ini dilakukan selama praktik berlayar (*Prala*) selama kurang lebih 10 bulan, terhitung sejak tanggal 10 Desember 2020 hingga 10 September 2022, saat penulis bertugas di atas *MV. Sakti*.

Metode analisis yang digunakan adalah deskriptif kualitatif, dengan fokus pada evaluasi perawatan dan pengoperasian sekoci sebagai salah satu alat keselamatan utama di atas kapal. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kegiatan *lifeboat drill* di *MV. Sakti* belum sepenuhnya dilaksanakan sesuai dengan ketentuan SOLAS 1974. Selain itu, kegiatan perawatan seperti pemberian pelumas (*grease*) dan penghilangan karat belum dilakukan secara menyeluruh terhadap seluruh komponen sekoci. Hal ini ditunjukkan dengan ditemukannya karat pada bagian *hook plate* sekoci, yang berdampak pada penurunan kinerja sekoci dalam keadaan darurat.

Penelitian ini menekankan pentingnya pemeliharaan berkala dan pelaksanaan latihan sekoci secara rutin guna menjamin keselamatan pelayaran dan kepatuhan terhadap regulasi internasional.

Kata kunci: sekoci, SOLAS 1974, perawatan kapal, keselamatan pelayaran, *MV. Sakti*

1. PENDAHULUAN

Angkutan laut memegang peran yang sangat penting terhadap pengiriman barang-barang bagi Negara kita yang merupakan Negara maritim. Angkutan laut mempunyai daya angkut yang relatif besar dan banyak. Jarak yang di tempuh lebih jauh dan bisa menjangkau daerah-daerah yang tidak bisa dijangkau oleh kendaraan darat maupun kendaraan udara. Selain itu, tarif angkutannya lebih murah serta lebih aman.

Dalam operasionalnya bisnis pelayaran bukanlah bisnis yang tanpa resiko, salah satu resiko yang sering terjadi adalah kecelakaan kapal, baik yang disebabkan oleh faktor dari dalam maupun dari luar seperti cuaca buruk. Setiap perusahaan pelayaran saling berlomba-lomba untuk meningkatkan kegiatan pelayanannya dalam upaya menarik perhatian para

konsumen. Dalam hal ini ketersediaan dan kesiapan peralatan alat keselamatan di atas kapal merupakan hal yang sangat menunjang dalam meningkatkan mutu pelayanannya.

Sekoci penolong merupakan salah satu alat keselamatan di atas kapal, alat penolong ini berupa perahu yang pada umumnya mempunyai motor penggerak dan berkapasitas angkut lebih banyak apabila dibandingkan dengan alat penolong lainnya, Sesuai dengan aturan SOLAS (*Safety of life at sea*).

Seperti kejadian pada saat kapal berlabuh jangkar di pelabuhan muat *Biringkassi Port*, Pangkep, Sulawesi Selatan pada bulan Februari 2021, dimana sekoci akan diperiksa oleh *Marine Inspector* (MI), namun satu hari sebelum pemeriksaan, dilakukan *drill* oleh kru kapal dan ternyata didapati *hook plate* sekoci tidak dapat berfungsi saat dioperasikan. Masalah yang terjadi adalah terjadinya kemacetan pada *hook plate* sekoci yang diakibatkan oleh karat yang tebal sehingga *hook plate* tersebut tidak dapat dilepas dari badan sekoci. Karat yang tebal terbentuk akibat dari debu muatan semen dan tidak diadakan pembersihan setelahnya sehingga terbentuk karat yang tebal pada *hook plate* sekoci. Jika dilihat dari masalah yang terjadi maka kemacetan pada *releash hook* sekoci di atas kapal karena belum dilaksanakannya perawatan yang optimal sehingga mengakibatkan *hook plate* sekoci menjadi macet. Sekoci yang ada diatas kapal harus selalu dipastikan dalam keadaan siap pakai dan harus bekerja dengan baik. Perawatan secara berkala harus dilakukan, baik dari perawatan mesin sekoci, bagian-bagian yang menunjang kelengkapan sekoci seperti semua peralatan *releash* maupun adanya penggantian peralatan yang sudah tidak layak pakai dengan peralatan baru yang tersedia di atas kapal. Dengan tidak bekerjanya perawatan optimal, yang tanggung jawabnya dipegang oleh Mualim I dan Mualim III, maka sekoci selalu jadi prioritas utama dalam inspeksi-inspeksi yang dilakukan oleh inspektur baik dari *Marine Inspector* pelabuhan yang disinggahi maupun inspeksi oleh kelas kapal dan perusahaan itu sendiri.

Kerusakan yang sering terjadi pada sekoci penolong adalah pada bagian *releashing hook* yang mengalami kemacetan dan tidak bekerja secara optimal pada saat sekoci akan dioperasikan ketika *drill* ataupun pada saat adanya inspeksi yang dilakukan oleh *Marine Inspector* (MI). Kerusakan pada sekoci penolong dan peralatan pendukungnya dapat menyebabkan tidak optimalnya operasional sekoci pada saat keadaan darurat.

Dengan adanya kejadian serta kondisi yang terjadi di atas maka penulis mengambil judul penelitian mengenai **“Analisis Perawatan Sekoci di MV. Sakti”**

2. TINJAUAN PUSTAKA

Pemeliharaan atau perawatan (*Maintenance*) adalah serangkaian aktivitas untuk menjaga fasilitas dan peralatan agar senantiasa dalam keadaan siap pakai untuk melaksanakan produksi secara efektif dan efisien sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan dan berdasarkan standar (fungsi dan kualitas). Istilah perawatan berasal dari bahasa Yunani yaitu *terein* yang artinya merawat, menjaga, dan memelihara. Pemeliharaan merupakan sistem yang terdiri dari beberapa elemen berupa fasilitas (*machine*), penggantian komponen atau material (*sparepart*), biaya pemeliharaan (*money*), perencanaan kegiatan pemeliharaan (*method*) dan eksekutor pemeliharaan (*man*).

Menurut Sehwat dan Narang (2001), pemeliharaan adalah sebuah pekerjaan yang dilakukan secara berurutan untuk menjaga atau memperbaiki fasilitas yang ada sehingga sesuai dengan standar. Menurut Kurniawan (2013), pemeliharaan adalah suatu kombinasi dari berbagai tindakan yang dilakukan untuk menjaga suatu barang dalam, atau memperbaikinya sampai suatu kondisi yang bisa diterima.

Perawatan secara umum berfungsi untuk memperpanjang umur ekonomis dari mesin dan peralatan keselamatan yang ada serta mengusahakan agar mesin dan peralatan keselamatan tersebut selalu dalam keadaan optimal dan siap pakai untuk pelaksanaan proses produksi. Menurut Ahyari (2002), fungsi perawatan adalah sebagai berikut :

- a. Mesin dan peralatan keselamatan yang ada dalam perusahaan akan digunakan dalam jangka waktu panjang.
- b. Pelaksanaan proses produksi dalam perusahaan yang bersangkutan berjalan dengan lancar.
- c. Dapat menghindarkan diri atau dapat menekan sekecil mungkin terdapatnya kemungkinan kerusakan-kerusakan berat dari mesin dan peralatan keselamatan selama proses produksi berjalan.
- d. Peralatan produksi yang digunakan dapat berjalan stabil dan baik, maka proses dan pengendalian kualitas harus dilakukan dengan baik pula.
- e. Dapat dihindarkannya kerusakan-kerusakan total dari mesin dan peralatan keselamatan yang digunakan.
- f. Apabila mesin dan peralatan keselamatan berjalan dengan baik, maka proses penyelamatan diri dapat berjalan dengan baik.

- g. Dengan adanya kelancaran penggunaan mesin dan peralatan keselamatan dalam perusahaan, maka pembebanan mesin dan peralatan keselamatan yang ada semakin baik.

Menurut SOLAS (2009 : 355-357) Chapter III regulation 19 berlaku untuk semua kapal, bahwa kesiapan semua peralatan jiwa dalam keadaan baik dan siap untuk digunakan secara mendadak, untuk itu diperlukan kegiatan perawatan yang meliputi Inspeksi (*inspection*), Teknik (*engineering*), Produksi (*production*), Administrasi (*clerical work*).

Perawatan sekoci adalah faktor mutlak sehingga sebelum kapal meninggalkan pelabuhan dan selama perjalanan sekoci harus dapat bekerja dan setiap saat dapat digunakan. Menurut SOLAS 1974 *Consolidated Edition 2014 Chapter III Regulation 36* instruksi perawatan sekoci harus mudah dimengerti, diilustrasikan dan harus mempunyai *Checklist* yang digunakan saat pemeriksaan, instruksi perawatan dan perbaikan, jadwal periode perawatan, diagram *lubrication print* dengan *lubricant* yang direkomendasikan, daftar penggantian alat, daftar sumber *spare part* serta catatan inspeksi dan perawatan.

Pemeriksaan dan perawatan secara rutin serta catatannya dilakukan oleh awak kapal. Perbaikan dan penggantian suku cadang juga harus dilakukan sesuai dengan persyaratan dan standar pabrik pembuatnya. Beberapa item yang penting untuk di tes dan diperiksa kondisi dan operasionalnya adalah :

- a. Pemeriksaan pada sekoci
 - 1) Kondisi struktur *lifeboat* termasuk peralatannya yang tetap maupun tidak tetap.
 - 2) Mesin dan sistem propulsi.
 - 3) Sistem *sprinkler*.
 - 4) Sistem air *supply*.
 - 5) Sistem kendali.
 - 6) Sistem baling-baling.
- b. Alat pelepasan beban (*release gear*) sekoci penolong, termasuk sistem pelepasan *free-fall lifeboat* harus dipastikan :
 - 1) Terawat sesuai dengan petunjuk untuk pemeliharaan di atas kapal sebagaimana yang diharuskan dalam SOLAS *regulation 36*.
 - 2) Mengikuti pemeriksaan menyeluruh dan tes operasional selama survei tahunan yang dipersyaratkan oleh regulation I/7 dan I/8 oleh personil terlatih yang telah tersertifikasi.

- 3) Secara operasional diuji dengan muatan 1,1 kali total massa sekoci penolong ketika diisi dengan lengkap dengan orang dan peralatannya setiap kali perlengkapan *release gear* diperbaharui. Seperti over-hauling dan pengujian berlebihan harus dilakukan setidaknya sekali setiap lima tahun.

c. Syarat penyimpanan sekoci

- 1) Jauh dari Haluan dan buritan kapal;
- 2) Bisa diturunkan ketika kapal kosong, kapal miring 15° , dari sisi yang tinggi;
- 3) Harus bisa diturunkan dengan waktu yang singkat.

Setiap pemeriksaan dilakukan, sekoci harus dapat bekerja seperti sebagai berikut :

- a) Dengan mesin pembakaran kompresi, harus bisa di *start* setiap saat;
- b) Bahan bakar paling sedikit harus cukup 24 jam dengan kecepatan penuh dan terus menerus;
- c) Harus bisa bergerak mundur;
- d) Mesin dan alat-alatnya harus terlindungi pada saat digunakan dalam keadaan cuaca buruk;
- e) Kecepatan maju dengan kecepatan penuh pada air tenang 6 knots.
- f) Harus mempunyai tenaga yang cukup untuk segera menjauh dari lambung kapal ketika sekoci diturunkan dan harus bisa mempertahankan Haluan dalam segala cuaca.

d. Pemeriksaan pada *release gear*

- 1) Pengoperasian perangkat untuk aktivasi *release gear*.
- 2) Hidrostatik sistem *interlock*.
- 3) Kabel pengontrol dan pelepasan.
- 4) *Hook* pengait.

Dengan catatan :

- a) Pengaturan dan pemeliharaan peralatan pelepasan merupakan hal yang penting berkaitan dengan keselamatan operasional dari sekoci dan keselamatan operasional dari sekoci dan keselamatan personil dalam sekoci.
- b) Pengaturan atau *adjustment gear* tidak dapat dilakukan saat *hook* sedang menahan beban.
- c) *Release gear* harus diperiksa sebelum melakukan tes operasionalnya. *Release gear* juga diperiksa setelah tes operasional disertai tes rem dinamis pada *winch*.

Pastikan bahwa tidak ada kerusakan yang terjadi selama *winch* di uji coba terutama saat *hook* diikat.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan di atas kapal *MV. Sakti*, yang merupakan salah satu armada milik PT. Indobaruna Bulk Transport. Waktu pelaksanaan penelitian berlangsung selama ± 10 bulan, terhitung sejak 10 Desember 2020 hingga 10 September 2021, bertepatan dengan masa praktik laut (*praktek berlayar/Prala*) yang dijalani oleh peneliti.

Metode dalam pengumpulan data dan informasi yang diperlukan dalam penulisan proposal penelitian ini adalah :

- a. Observasi dilakukan secara langsung terhadap objek penelitian, yaitu peralatan keselamatan sekoci yang ada di atas kapal. Melalui metode ini, peneliti dapat memperoleh gambaran nyata mengenai kondisi fisik sekoci, proses perawatan, serta prosedur operasionalnya. Hasil pengamatan ini menjadi dasar dalam analisis terhadap kesesuaian pelaksanaan perawatan dengan standar yang ditetapkan oleh SOLAS 1974.
- b. Wawancara dilakukan dengan perwira dan anak buah kapal (ABK) yang terlibat langsung dalam proses perawatan sekoci. Teknik ini bertujuan untuk memperoleh informasi mendalam mengenai praktik pemeliharaan sekoci, pelaksanaan *lifeboat drill*, serta kendala yang dihadapi selama kegiatan tersebut.
- c. Studi pustaka dilakukan dengan membaca dan menelaah berbagai literatur, buku, dokumen, peraturan internasional (khususnya SOLAS 1974), dan referensi lainnya yang relevan dengan topik penelitian. Metode ini bertujuan untuk memperoleh dasar teoritis dan kerangka acuan dalam menganalisis permasalahan yang diteliti.

Adapun sumber data yang penulis gunakan adalah sebagai berikut

- a. **Data Primer**, yaitu data yang diperoleh secara langsung dari hasil observasi dan wawancara di lapangan selama praktik laut. Teknik survei digunakan untuk mencatat dan mendokumentasikan kondisi nyata di lokasi penelitian.
- b. **Data Sekunder**, yaitu data pendukung yang diperoleh dari sumber-sumber lain seperti dokumen perusahaan, bahan perkuliahan, gambar teknis, serta referensi lain yang berhubungan dengan perawatan alat keselamatan kapal.

Metode analisis yang digunakan adalah **analisis deskriptif**, yaitu teknik analisis yang bertujuan untuk menggambarkan secara sistematis dan faktual mengenai pelaksanaan

perawatan sekoci di atas kapal *MV. Sakti*. Analisis ini dilakukan dengan membandingkan praktik yang terjadi di lapangan dengan standar yang telah ditetapkan dalam konvensi SOLAS 1974.

4. HASIL PENELITIAN

Latihan dilaksanakan pada Februari 2021 pada saat kapal *MV. Sakti* berlabuh jangkar di *Biringkassi port*, Pangkep, Sulawesi Selatan. Peristiwa kemacetan *releasing hook* yang terjadi pada saat sekoci akan dioperasikan ketika *drill*. Pada saat proses penurunan sekoci semuanya berjalan lancar. Masalah kemudian terjadi pada saat pelepasan *releasing hook* yang mengalami kemacetan sehingga menyebabkan sekoci tidak dapat dilepaskan dari pengait yang terhubung dengan dewi-dewi. Kemudian Mualim III mengambil tindakan untuk memperbaiki bagian *releasing hook* dengan melakukan pengecekan dan perawatan secara bertahap guna kelancaran pada saat melaksanakan boat drill ataupun adanya pengecekan dari *Marine Inspector* (MI). Hal ini kemudian menjadi temuan bahwa akibat kurangnya pemahaman akan pentingnya perawatan pada semua bagian *release gear unit* dan semua komponen yang ada pada sekoci sehingga seharusnya hal tersebut tidak terjadi jika para kru mendapatkan pemahaman dan menyadari betapa pentingnya perawatan dan pemeliharaan alat keselamatan di atas kapal.

Berdasarkan deskripsi data yang telah dijelaskan, maka dapat dianalisa bahwa faktor yang menyebabkan terjadinya sekoci tidak dapat beroperasi pada saat latihan meninggalkan kapal adalah kurang optimalnya perawatan alat keselamatan yang ada di atas kapal terutama pada bagian *releasing hook* sekoci sehingga timbul permasalahan pada *hook plate* sekoci yaitu *hook plate* sekoci menjadi macet dan tidak dapat dibuka atau dilepaskan dari sekoci akibat dari karat yang tebal pada *hook plate*.

1. Perawatan Mingguan

Perawatan ini lebih kepada pengecekan visual, seperti :

- a. *Releasing hook*, *Launching appliance*, dan alat-alat lainnya yang menyangkut kelancaran proses penurunan sekoci dengan memberikan *grease* pada lubang *grease* dan *wire-wire* pada dewi-dewi sehingga memastikan sekoci berfungsi dengan baik.
- b. Melakukan pengetesan mesin sekoci, meliputi sistem kendali dan sistem baling-baling dilakukan pengetesan dengan menjalankan mesin selama tidak kurang dari 3 menit dan memastikan bahwa *gear box* dan *gear box train* bekerja dengan baik.
- c. Mengadakan pengetesan dan pengujian *general emergency alarm system*.

2. Perawatan Bulanan

Beberapa tes dan pemeriksaan yang harus dilakukan secara bulanan, yaitu :

- a. Menurunkan sekoci dari posisinya tanpa orang di dalamnya dengan syarat cuaca dan kondisi memungkinkan guna memastikan kesiapan seluruh komponen dalam proses penurunan sekoci ketika terjadi *emergency situation*.
- b. Melakukan pengecekan peralatan sekoci, seperti dayung, pompa bilge, jangkar sekoci, alat pancing, *lifeboat security seat belt*, dan lain-lain dengan memastikan semua peralatan sekoci tersebut berada pada tempatnya dan dalam kondisi yang baik sehingga siap digunakan setiap saat.
- c. Kondisi struktur *life boat* dengan melakukan pengecekan lambung sekoci dan tali keselamatan yang berada pada dinding luar sekoci.
- d. Melakukan pengecekan peralatan bertahan hidup di dalam sekoci, seperti air minum, obat-obatan dan makanan yang di simpan dalam kemasan anti air.
- e. Pengecekan dan pemeriksaan isyarat tanda bahaya yang ada di dalam sekoci, seperti red hand flare, parachute signal dan smoke signal. Pemeriksaan ini meliputi pengecekan kondisi dan tanggal kadaluarsa dari isyarat tanda bahaya tersebut sehingga apabila ditemukan ada peralatan yang akan kadaluarsa agar secepatnya diadakan permintaan kepada pihak perusahaan untuk penggantian.

3. Perawatan Tahunan

Pengecekan dan penggantian peralatan pendukung yang digunakan dalam pengoperasian sekoci.

- a. Inspeksi menyeluruh pada komponen sekoci. Meliputi perlengkapan keselamatan, perlengkapan bertahan hidup dan perlengkapan isyarat tanda bahaya.
- b. Penggantian peralatan atau komponen sekoci yang sudah tidak layak pakai. Meliputi semua release gear unit sekoci, kondisi mesin (overhaul) dan sistem kemudi sehingga memastikan semua kondisi peralatan dalam keadaan optimal.

Peneliti akan menguraikan langkah-langkah dalam memecahkan masalah mengenai pentingnya alat keselamatan dalam mewujudkan keselamatan pelayaran dan terwujudnya keberhasilan penyelamatan jiwa di laut pada kapal MV. Sakti dari penyebab permasalahan yang terjadi. Berdasarkan dari hasil wawancara yang penulis dapatkan diatas kapal untuk

pengecekan dan pemeliharaan semua komponen sekoci adalah dengan melakukan perawatan terjadwal dan terencana.

Perawatan harus dilakukan dengan semaksimal mungkin sehingga hal-hal yang dapat menghambat proses penurunan sekoci dapat di hindari dan sekoci dapat dioperasikan dengan optimal. Dalam pelaksanaan perawatan mingguan di MV. Sakti masih belum maksimal dilaksanakan sehingga ada beberapa peralatan sekoci yang menjadi tidak optimal untuk digunakan dan menghambat proses penurunan sekoci.

Hasil wawancara dengan salah satu informan (Ahmad, 40 tahun) mengenai perawatan mingguan menyatakan bahwa :

“Dalam perawatan mingguan, kondisi visual sekoci harus dipastikan dalam keadaan baik. Seperti peralatan *releash* sekoci harus diadakan pengecekan dan perawatan sehingga menunjang keberhasilan proses penurunan sekoci dan melakukan pengetesan mesin serta kemudi agar dipastikan sekoci selalu dalam kondisi siap digunakan”.

Hasil wawancara dengan salah satu informan (Norman, 27 tahun) mengenai perawatan mingguan menyatakan bahwa :

“Perawatan ini dilakukan dengan pemberian pelumas pada wire-wire, dewi-dewi dan peralatan *releash* lainnya yang bergerak maupun pembersihan pada karat-karat yang dapat menghambat kelancaran proses penurunan sekoci”.

Hasil wawancara dengan salah satu informan (Ahmad, 40 tahun) mengenai *releashing hook* sekoci menyatakan bahwa :

“*Releashing hook* tidak dapat bekerja dikarenakan adanya karat pada *hook plate* sekoci yang mengakibatkan *hook plate* tersebut mengalami kemacetan dan susah untuk dibuka bahkan bisa patah apabila dibuka secara paksa”.

Hasil wawancara dengan salah satu informan (Ahmad, 40 tahun) mengenai *releashing hook* sekoci menyatakan bahwa :

“*Releashing hook* tidak dapat bekerja dikarenakan adanya karat pada *hook plate* sekoci yang mengakibatkan *hook plate* tersebut mengalami kemacetan dan susah untuk dibuka bahkan bisa patah apabila dibuka secara paksa”.

Hasil wawancara dengan salah satu informan (Norman, 27 tahun) mengenai *hook plate* sekoci menyatakan bahwa :

“Perawatan pada *hook plate* belum dilakukan setiap minggunya karena perawatan terlalu fokus kepada *wire-wire* dan dewi-dewi sekoci sehingga peralatan kecil seperti *hook plate* menjadi tidak diperhatikan. Hal ini juga karena jaranganya diadakan drill sekoci sehingga tidak diketahui kondisi dari *hook plate* tersebut”.

Hasil wawancara dengan salah satu informan (Ahmad, 40 tahun) mengenai karat pada *hook plate* menyatakan bahwa :

“Adanya karat pada *hook plate* dikarenakan debu dari muatan semen yang menempel pada *hook plate* sehingga menciptakan karat yang menjadikan *hook plate* menjadi macet. Penyebab utamanya yaitu akibat dari belum dilaksanakannya perawatan secara menyeluruh pada *release gear unit* sesuai dengan *checklist* atau daftar perawatan mingguan yang telah ditetapkan”.

Dengan demikian berdasarkan jawaban dan hasil wawancara dari informan, maka dapat diketahui bahwa perawatan pada *release gear unit* sekoci belum dilakukan dengan maksimal. Hal ini dibuktikan dengan adanya karat pada *hook plate* sekoci akibat perawatan yang kurang maksimal dilaksanakan sehingga pada saat akan digunakan, *hook plate* menjadi macet dan tidak dapat digunakan sebagaimana mestinya.

5. HASIL PENELITIAN

penelitian terkait analisis perawatan sekoci di MV. Sakti berdasarkan kerangka teori keandalan. Pembahasan akan mengaitkan data yang diperoleh dari observasi, wawancara, dan dokumentasi dengan prinsip-prinsip keandalan untuk mengevaluasi efektivitas praktik perawatan yang ada dan mengidentifikasi area untuk perbaikan.

menganalisis perawatan adalah mengidentifikasi indikator-indikator kunci yang mencerminkan keandalan fungsi sekoci. Dalam konteks MV. Sakti, indikator-indikator ini meliputi, Analisis data historis kerusakan sekoci, mencakup jenis kerusakan, frekuensi terjadinya, dan bagian sekoci yang paling sering mengalami masalah. Frekuensi kerusakan yang tinggi mengindikasikan potensi masalah dalam desain, operasional, atau praktik perawatan. *Mean Time To Repair - MTTR*). Rata-rata waktu yang dibutuhkan untuk memperbaiki kerusakan sekoci dan mengembalikannya ke kondisi operasional. MTTR yang panjang dapat mengurangi ketersediaan sekoci saat dibutuhkan.

Persentase waktu sekoci dalam kondisi siap pakai dibandingkan dengan total waktu operasional kapal. Ketersediaan yang rendah menunjukkan inefisiensi dalam perawatan atau masalah keandalan yang mendasar. Evaluasi sejauh mana jadwal perawatan preventif dipatuhi. Ketidakpatuhan dapat meningkatkan risiko kegagalan tak terduga. Analisis ketersediaan suku cadang yang penting untuk perawatan dan perbaikan sekoci. Kekurangan suku cadang dapat memperpanjang waktu perbaikan.

Tinjauan terhadap catatan inspeksi rutin dan sertifikasi sekoci oleh pihak berwenang. Hasil inspeksi yang kurang memuaskan dapat mengindikasikan masalah perawatan.

6. PENUTUP

Berdasarkan analisis mendalam terhadap praktik perawatan sekoci di MV. Sakti dengan menggunakan kerangka Teori Keandalan, dapat ditarik beberapa simpulan utama sebagai analisis data menunjukkan adanya frekuensi kerusakan tertentu pada komponen sekoci, dengan jenis kerusakan yang dominan meliputi: korosi pada bagian lambung, masalah pada sistem peluncuran, atau kerusakan pada mesin penggerak.

Pelaksanaan perawatan preventif di MV. Sakti secara umum telah berjalan sesuai dengan jadwal yang ditetapkan. Untuk kerusakan sekoci menunjukkan faktor-faktor yang mempengaruhi ketersediaan suku cadang, kompleksitas perbaikan, atau prosedur pelaporan dan penanganan kerusakan tingkat ketersediaan sekoci di MV. Sakti secara umum memenuhi standar keselamatan yang berlaku. Namun, periode *downtime* akibat perawatan dan perbaikan perlu menjadi perhatian untuk memastikan kesiapan operasional sekoci setiap saat. Sistem dokumentasi perawatan yang ada telah terdokumentasi dengan baik, namun perlu standarisasi format atau penambahan detail informasi.

6. DAFTAR PUSTAKA

- [1] Atraschelsea. (2018). *Tugas Mengenai Alat Keselamatan Kapal Sekoci Penyelamat, (Life Boat)*. (Online), <http://sekocisuperku.blogspot.com/?m=1>. Diakses pada tanggal 02 Mei 2020.
- [2] Bakhri, Samsul. (2019). *Optimalisasi Perawatan sekoci Penolong Jenis Totally Enclosed Space Untuk Keselamatan Pelayaran MV. HL Saijo*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Nautika.
- [3] Iskandar, Eva. A. (2019). *Jenis Sekoci dan Cara Penurunannya* (Online), <https://blogkapal.blogspot.com/2016/05/jenis-sekoci-dan-cara-penurunannya.html?m=1>. Diakses pada tanggal 28 Mei 2020.
- [4] Junita, Retno & Rudiana (2020). *Optimalisasi Perawatan Dan Pengoperasian Alat Keselamatan Di MV kartini Baruna*. Jakarta: Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta, Nautika.
- [3] Kurniawan, Wahyu. (2010). *Sekoci Penolong* (Online), <http://kramblidge.blogspot.com/2010/05/sekoci-penolong.html?m=1>. Diakses pada tanggal 08 Mei 2020.

- [4] Marta, Dwi. (2018). *Rangkuman Tentang Solas Chapter III (Life Saving Appliance) (Online)*, Vol. 1, No. 14, Regulasi 20. <https://nauticalpha.wordpress.com/2018/10/13/rangkuman-tentang-solas-chapter-iii-life-saving-appliance/>. Diakses pada tanggal 13 Juli 2022.
- [5] Riadi, Muchlisin. (2019). *Tujuan, Fungsi, Jenis dan Kegiatan Perawatan (Maintenance) (Online)*, <https://www.kajianpustaka.com/2019/07/tujuan-fungsi-jenis-dan-kegiatan-perawatan-maintenance.html?m=1>. Diakses pada tanggal 02 Mei 2020
- [6] Sugiyono. (2008) *Memahami Penelitian Kualitatif*.
- [7] Velasco Indonesia (2016). *Pentingnya Perawatan Alat Keselamatan Kapal*. By Velasco Indonesia, No. 1.