

# Implementasi Perawatan Sekoci Penolong di Kapal MV. Maximus I

Fadel Muhammad Tambunan<sup>1</sup>, Muhammad Sapril Siregar<sup>2\*</sup>,  
Syalfauqi Nurman<sup>3</sup>

<sup>1,2\*</sup> Program Studi Studi Nautika, Politeknik Pelayaran Malahayati

<sup>3</sup> Program Studi Permesinan Kapal, Politeknik Pelayaran Malahayati

\*e-mail: msaprilsiregar@poltekelaceh.ac.id

## Abstrak

Sekoci penolong merupakan salah satu alat keselamatan yang digunakan untuk meninggalkan kapal pada saat terjadi keadaan darurat yang bertujuan untuk menyelamatkan jiwa *crew* kapal yang berada diatas kapal. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pelaksanaan perawatan sekoci di kapal MV. Maximus I melalui faktor, strategi dan perawatan peralatan sekoci di kapal. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif yang datanya akan dipaparkan secara analisis deskriptif. Subjek dalam penelitian ini meliputi Nakhoda dan *crew* kapal. Pengumpulan data dilakukan dengan cara observasi langsung, wawancara mendalam dan studi dokumentasi. Teknik analisis data melalui tiga tahap yaitu reduksi data, penyajian data dan verifikasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa: (1) Faktor penyebab tidak maksimalnya perawatan sekoci yaitu disebabkan masih kurang terampilnya pengalaman dan pemahaman *crew* dalam hal melakukan kegiatan perawatan pada sekoci; (2) Ada tiga strategi yang dilakukan yaitu melakukan kegiatan pengecekan dengan rutin pada bagian-bagian dan *spare parts* sekoci, melakukan *safety meeting* dan membuat jurnal kegiatan perbaikan untuk dijadikan referensi dan untuk *review*, serta perwira penanggung jawab dituntut aktif dalam melaporkan semua kegiatan latihan (*drill*) dan melaporkan ketersediaan *sparepart* sekoci yang ada diatas kapal; dan (3) Perawatan mengalami hambatan dikarenakan *spare part material* yang sulit dicari.

**Kata kunci:** Sekoci; Pendidikan; Maritim.

## Abstract

A lifeboat is one of the safety devices used to leave the ship in the event of an emergency that aims to save the lives of the ship's crew who are on board. The aims of this study to determine the implementation of lifeboat maintenance on the MV. Maximus 1 through factors, strategies and maintenance of lifeboat equipment on board. This study uses a qualitative method in which the data will be presented in a descriptive analysis. Participants in this study consist of the captain and the crews of the ship. Data collection was collected by observation, interview, and documentation studies. The techniques of data analysis through three stages, there are data reduction, data presentation and verification. The results of the study showed that: (1) The factors causing the non-optimal maintenance of lifeboats are due to the crew's lack of experience and understanding in terms of carrying out maintenance activities on lifeboats; (2) There are three strategies must be done. First, checking routine activities on parts and lifeboat spare parts; held a safety meeting to keep journals about repairing activities to be used as references for review; and requiring officers in charge to be active in reporting all training activities together with the availability of lifeboat spare parts on board. (3) Maintenance experienced obstacles due to hard to search material spare parts.

**Keywords:** Lifeboat; Education; Maritime.

## PENDAHULUAN

Laut merupakan wilayah yang sangat penting bagi keutuhan dan pemersatu bagi sebuah negara karena laut merupakan sarana bagi kesatuan bangsa, sarana pertahanan dan keamanan, sebagai sarana diplomasi, serta yang paling utamanya adalah sebagai sarana kemakmuran dan kesejahteraan negara dan masyarakat karena melimpahnya potensi-potensi sumber daya laut tersebut (Nugraha & Irman, 2014). Laut merupakan penghubung utama dalam kehidupan ekonomi, sosial, budaya dan politik. Laut juga menjadi poros utama sarana kemakmuran dan kesejahteraan bagi negara dan masyarakatnya.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 1 Ayat 27, menyatakan bahwa Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

Berdasarkan peraturan diatas diketahui bahwa keselamatan kapal harus memenuhi persyaratan material yang berlaku khususnya perlengkapan alat penolong sebagai alat penjamin keselamatan *crew* di kapal. Kapal merupakan alat angkut utama di dunia, terutama di Indonesia yang merupakan salah satu negara yang memiliki perairan yang sangat luas. Sehingga faktor keselamatan menjadi hal yang harus diutamakan dalam dunia pelayaran.

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran Pasal 1 Ayat 25, menyatakan bahwa Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut Angkutan di Perairan, Kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.

Berdasarkan peraturan diatas jelas tertulis bahwa kapal haruslah terpenuhi persyaratan dalam hal keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.

Banyak kecelakaan di laut yang terjadi karena beberapa faktor, diantaranya kurangnya perawatan serta kecakapan *crew* kapal dalam merawat dan mengoperasikan alat keselamatan yang ada diatas kapal. Untuk mengantisipasi keadaan darurat serta mengurangi resiko kecelakaan tersebut, ditetapkannya aturan *Safety of Life at Sea (SOLAS)* 1974 yang mengatur akan kewajiban kapal untuk melengkapi dengan ketersediaan alat-alat keselamatan diatas kapal.

Salah satu alat keselamatan terpenting yang harus diperhatikan perawatannya agar dapat difungsikan pada saat keadaan darurat ialah sekoci. Alat penolong ini berupa perahu yang digerakkan dengan motor penggerak dan berkapasitas angkut lebih banyak dibandingkan dengan alat penolong yang lain, alat tersebut berfungsi untuk membawa *crew* kapal meninggalkan kapal pada saat kapal sedang dalam kondisi darurat dan tidak memungkinkan untuk bertahan diatas kapal.

Sekoci penolong menjadi salah satu alat keselamatan yang penting ada diatas kapal, digunakan untuk meninggalkan kapal karena tidak memungkinkan untuk bertahan diatas kapal atau untuk menolong orang di laut. Sekoci penolong memiliki konstruksi yang lebih kuat dibandingkan alat penolong lain dan mempunyai kapasitas lebih besar yang dapat mengangkut hingga puluhan orang tergantung ukuran dan jenis sekoci penolong.

Karena itu sekoci sangatlah krusial bagi keselamatan *crew* kapal saat melakukan kegiatan pelayaran. Sekoci harus diperhatikan perawatannya oleh para *crew* kapal dan diperiksa oleh perwira yang bertanggung jawab terhadap alat-alat keselamatan diatas kapal sesuai dengan *Planned Maintenance System (PMS)* yang ditetapkan oleh perusahaan.

Menurut Siregar (2021): "*Language is very important for people all over the world because language is used to communicate with other people*".

Berdasarkan pendapat diatas maka dapat diketahui bahwa komunikasi dan bahasa sangat penting, khususnya saat berada di kapal karena komunikasi harus terjalin dengan baik diantara *crew* agar terbentuknya keberhasilan dalam setiap pekerjaan yang dilaksanakan.

MV. Maximus I merupakan kapal *bulk carrier* milik perusahaan PT. Maxima Liners yang beroperasi di Pelabuhan Belawan, Bayah, Bontang, Tarakan. Adapun muatan yang

dibawa oleh MV. Maximus I ialah *cement bag* dan pupuk. Dengan demikian dalam pengoperasian kapal MV. Maximus I harus benar-benar menjaga faktor keselamatan dan keamanan. Banyaknya kejadian-kejadian diatas kapal dimana kegagalan dalam menanggulangi suatu kecelakaan diatas kapal disebabkan karena kondisi dari alat keselamatan itu sendiri khususnya sekoci penolong yang kurang mendapat perawatan yang maksimal sehingga tidak dapat digunakan pada saat latihan dan pada saat situasi keadaan darurat.

## METODE

Peneliti menggunakan pendekatan kualitatif yang datanya akan dipaparkan secara analisis deskriptif. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia Departemen Pendidikan Nasional (2005) menjelaskan bahwa analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya.

Sesuai dengan pendapat diatas maka kegiatan penelitian ini adalah suatu kegiatan penyelidikan terhadap permasalahan yang terjadi dalam hal perawatan sekoci di kapal MV. Maximus I sesuai dengan keadaan yang sebenarnya.

Menurut Saputra (2022), "*There are many journal resource databases can be used now days*". Sejalan dengan pendapat tersebut maka peneliti mengambil banyak referensi dari berbagai artikel yang terdapat pada jurnal baik yang terindeks internasional maupun nasional. Artikel yang digunakan dijadikan sebagai sumber utama pada studi pustaka yang dilakukan oleh peneliti.

Peneliti melakukan analisis mulai dari kondisi peralatan yang mengalami permasalahan saat dioperasikan serta kurangnya pemahaman *crew* dan *spare parts* yang terbatas sehingga perawatan tidak dapat dilaksanakan dengan baik, kemudian peneliti mengambil sumber data dari yang lain hingga di dapat kesimpulan mengenai permasalahan yang dialami.

Peneliti menggunakan pengambilan data dengan cara observasi lapangan serta melakukan wawancara dengan subjek yang terlibat langsung pada permasalahan yang terjadi di kapal. Teknik pengumpulan data yaitu observasi langsung yang dilakukan untuk mengamati berbagai kegiatan dan peristiwa yang terjadi serta wawancara mendalam yang dilakukan untuk mendapat data informasi yang menggambarkan keadaan yang sebenarnya terjadi (Siregar, 2022).

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Faktor yang menyebabkan pelaksanaan perawatan sekoci penolong MV. Maximus I tidak maksimal

Faktor utama penyebab tidak maksimalnya perawatan pada sekoci MV. Maximus I disebabkan masih kurang terampilnya pengalaman dan pemahaman *crew* dalam hal melakukan kegiatan perawatan pada sekoci. Sekoci penolong memerlukan adanya perawatan yang cukup dan sesuai dengan prosedur perawatan yang telah ditetapkan.

Menurut Sabaruddin (2021), "*In all stages of the educational process, learning problems are the main thing, because a person's knowledge, skills, and attitudes are formed and developed through the stages of development of the learning process*".

Dari pendapat diatas maka dapat diketahui bahwa keterampilan dan pengetahuan merupakan hal utama dalam proses pembelajaran, dimana hal tersebut erat kaitannya dengan pelatihan yang harus diberikan oleh perwira yang berada di atas kapal, khususnya Mualim 3 selaku perwira penanggung jawab. Pelatihan tersebut bertujuan agar *crew* mendapat pemahaman yang benar tentang tata cara perawatan sekoci penolong.

Berdasarkan data yang dikumpulkan maka berikut adalah beberapa faktor yang menjadi penyebab utama perawatan sekoci penolong MV. Maximus I tidak maksimal:

#### 1. Crew (Manusia atau Pekerja)

Agar perawatan terhadap sekoci dan perlengkapannya dapat berfungsi dengan baik, setiap *crew* kapal harus memiliki pemahaman untuk perawatan dan penggunaan sekoci sesuai dengan *Planned Maintenance System* (PMS).

Perwira penanggung jawab dalam perawatan sekoci harus melaksanakan perawatan sekoci penolong sesuai dengan prosedur perawatan yang diatur dalam *Safety of Live at Sea (SOLAS) 1974* dan PMS yang ada pada kapal. Tetapi pada kenyataannya, didapati masih banyak crew kapal tidak memahami aturan yang ditetapkan pada PMS sehingga dalam penanganan perawatan sekoci belum berjalan dengan baik yang berakibat sekoci tidak dapat difungsikan saat hendak digunakan. Crew kapal seharusnya melakukan pengecekan rutin terhadap sekoci dan memberi perawatan secara berkala sehingga sekoci dapat digunakan saat latihan terutama keadaan darurat. Perawatan pada sekoci tidak hanya dilakukan pada bagian luar badan sekoci dan perlengkapan dewi-dewi sekoci, namun juga meliputi pembersihan pada bagian dalam sekoci.

Menurut Hartati (2021): "*Management is a science to regulate, control, communicate and utilize resources within the organization to achieve certain goals effectively and efficiently that have been determined by utilizing management functions namely planning, organizing, moving/actuating, and controlling*".

Dari pendapat tersebut dapat diketahui bahwa ilmu manajemen sangat dibutuhkan untuk mengatur, mengendalikan, berkomunikasi dan memanfaatkan sumber daya dalam organisasi untuk mencapai tujuan yang disepakati secara efektif dan efisien dalam perencanaan dan pengorganisasian, untuk pengendalian dalam melakukan perawatan dan perbaikan peralatan yang ada di kapal.



**Gambar 1: Pembersihan pada bagian dalam sekoci**

Pada gambar 1 diatas terlihat crew sedang melakukan perawatan sekoci dengan membersihkan setiap bagian pada sekoci beserta komponen yang terdapat didalamnya dan mengecek kondisi permesinan serta kelistrikan sekoci.

## **2. Suku Cadang (Spare Part)**

Sekoci yang terdapat pada kapal MV. Maximus I adalah sekoci tertutup (*Fully Enclosed Lifeboat*) dimana saat sekoci diturunkan, *wire davit launcher* harus dapat turun dengan perlahan. Berdasarkan pengamatan peneliti ditemukan bahwa *brake release* untuk menahan *wire davit* agar turun dengan perlahan tidak berfungsi dengan seharusnya yang menyebabkan sekoci meluncur dan menggantung dengan cepat saat ingin diturunkan ke laut. Hal tersebut dikarenakan *brake release* sekoci tidak mendapat perawatan yang baik, dimana mata pada *gear* sudah terlihat menipis karena jarang nya diberikan *grease* secara rutin dan oli yang ada pada *gear* tersebut tidak diperhatikan. Karena hal ini crew kapal mencoba untuk mengganti *gear* pada *brake release* tersebut, namun penggantian *gear* tersebut dibatalkan karena tidak adanya *spare part* di atas



kapal. Mengingat *spare parts* merupakan hal penting dalam proses pelaksanaan perawatan sekoci maka hal tersebut merupakan faktor utama dalam perawatan sekoci.

### **Strategi perawatan sekoci yang benar agar dapat difungsikan dengan baik sehingga tidak terjadi kegagalan sewaktu digunakan saat keadaan darurat**

Setiap peralatan dikapal harus dilakukan perawatan secara berkala agar dapat diketahui kondisi alat tersebut sehingga jika terdapat kerusakan maka segera dilakukan perbaikan ataupun pergantian *spare parts* untuk memastikan bahwa alat-alat tersebut dapat digunakan sewaktu-waktu jika dibutuhkan terutama peralatan keselamatan di kapal.

Menurut Pasaribu (2021). "*maintenance* adalah kegiatan untuk memelihara atau menjaga fasilitas atau peralatan agar dapat tetap bekerja dan senantiasa dalam keadaan siap pakai."

Berdasarkan pendapat diatas yang dimaksud dengan perawatan adalah segala kegiatan pemeliharaan yang dilakukan sebelum terjadi kerusakan atau untuk mencegah terjadinya kerusakan dan peralatan tersebut siap digunakan dalam keadaan apapun. Berikut ini penjabaran strategi perawatan sekoci penolong: a) Perwira yang bertanggung jawab melakukan kegiatan pengecekan dengan rutin pada bagian-bagian dan *spare parts* sekoci untuk memastikan sekoci dapat digunakan saat latihan dan keadaan darurat. Serta mengadakan pelatihan kepada *crew* agar mendapat pemahaman tentang cara perawatan sekoci yang benar; b) Dilakukannya *safety meeting* dan membuat jurnal kegiatan perbaikan untuk dijadikan referensi dan untuk *review* pemeliharaan serta perbaikan yang akan dilaksanakan selanjutnya; dan c) Perwira penanggung jawab dituntut aktif dalam melaporkan semua kegiatan latihan (*drill*) dan melaporkan ketersediaan *spare parts* sekoci yang ada diatas kapal.

Pada gambar 2 dibawah terlihat *crew* sedang melaksanakan *safety meeting* yang harus dilaksanakan setiap akan melakukan kegiatan terutama yang menyangkut tentang keselamatan dan keamanan. Kegiatan ini wajib dilaksanakan dan dicatat sesuai dengan manual sistem manajemen keselamatan kapal.



**Gambar 2: Pelaksanaan *safety meeting* di kapal MV. Maximus I**

### Hambatan terhadap pelaksanaan perawatan sekoci di kapal MV. Maximus I

Hambatan menurut Departemen Pendidikan dan Kebudayaan (2005) hambatan adalah halangan atau rintangan. Hambatan memiliki arti yang sangat penting dalam setiap melaksanakan suatu tugas atau pekerjaan. Suatu tugas atau pekerjaan tidak akan terlaksana apabila ada suatu hambatan yang mengganggu pekerjaan tersebut. Perawatan sekoci pada kapal harus berjalan dengan lancar agar sekoci siap digunakan saat keadaan apapun tanpa adanya hambatan.

Perawatan sekoci harus dilakukan secara rutin agar tidak mengganggu pelaksanaan pelatihan sekoci dan apabila ada bagian sekoci yang tidak bisa diperbaiki oleh pihak kapal, maka harus dilaporkan kepada pihak perusahaan. Perawatan pada sekoci di kapal MV. Maximus I mendapat hambatan saat hendak melakukan pergantian *gear* pada *break release* sekoci yang sudah terlihat menipis disebabkan tidak adanya *spare parts* yang terdapat diatas kapal dimana pihak kapal sudah meminta *spare parts* tersebut kepada perusahaan namun dikarekanan material tersebut cukup sulit untuk didapat dan *spare parts* tersebut bisa memakan waktu cukup lama untuk sampai ke kapal.

Pada gambar 3 dan 4 dibawah terlihat nota permintaan *spare parts* yang dikirimkan ke perusahaan serta tanda terima *spare parts*. Pada gambar diketahui *spare parts* yang diminta membutuhkan waktu sekitar 3 bulan baru dapat diterima dikapal. Waktu tersebut dirasa cukup lama jika ingin dilakukan perawatan yang baik pada peralatan diatas kapal sehingga dapat digunakan setiap saat dibutuhkan.

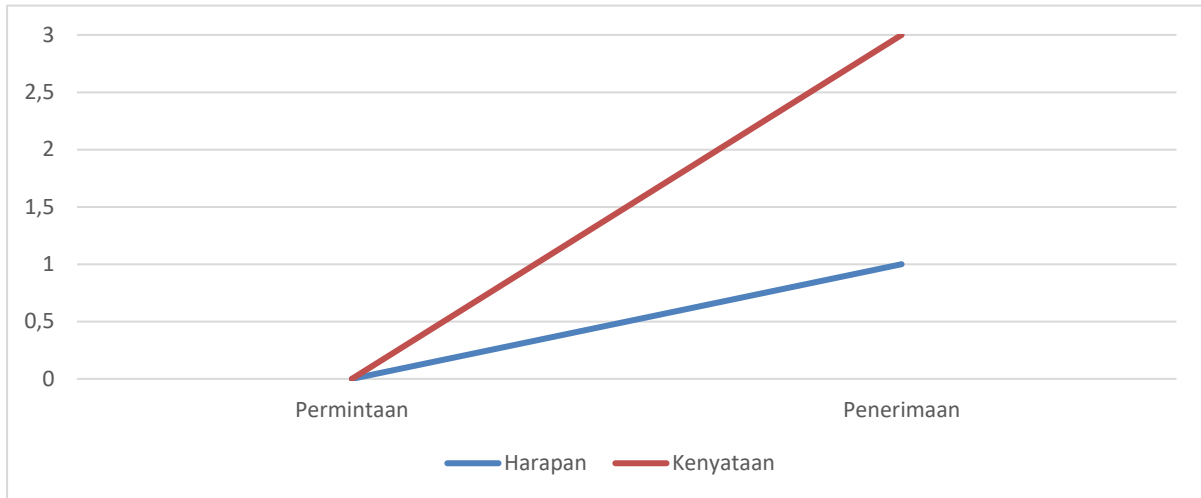
PT. MAXIMA LINERS		PT. MAXIMA LINERS		SAFETY MANAGEMENT SYSTEM		F-066	
NOTA PERMINTAAN BARANG				Version	1		
				Class Effective	01-Nov-21		
				Author By	DPA		
Nama Kapal		MV MAXIMUS I		Tanggal		12/11/2022	
Bagian		DECK		No.		008/D/11/2022	
Lokasi		Dry Dock PT. Marzopolo Batam		Tanggal		12/11/2022	
PRICE COMPARISON							
No	MATERIAL CODE	NAMA BARANG	MEREX	TYPE	PART NUMBER	SEDAH KAPAL	J. AGEN PERMINTAAN
1		ORANGE SMOKE SIGNAL			NL	4 PCS	
2		RED HAND FLARE			NL	2 PCS	
KOLOM PERSETUJUAN							
PIHAK KAPAL				Catatan :		Kontrol dan	
Yang meminta				Mangstahu		Diketahui dan	
[Tanda Tangan]				[Tanda Tangan]		[Tanda Tangan]	

Gambar 3: Nota Permintaan Sparepart

PT. MAXIMA LINERS		PT. MAXIMA LINERS		SAFETY MANAGEMENT SYSTEM		F-124	
TANDA TERIMA BARANG				Version	0		
				Class Effective	01-Nov-21		
				Author By	DPA		
Nama Kapal		MV MAXIMUS I		Tanggal		13/12/2022	
Tanda Terima Barang		278279/280/2022		Quantity/ Jumlah		Keterangan	
Nama Barang							
Chisel Spare Pneumatic Hammer MH23 IK 35mm				1 pcs			
Smoke Signal				4 pcs			
Hand Flare				2 pcs			
Hose Grease PF 1/4 Length 10"				2 pcs			
Penerima Barang				Kursi/Agan			
[Tanda Tangan]				[Tanda Tangan]			

Gambar 4: Tanda Terima Sparepart

*Spare parts* pada kapal idealnya bisa sampai paling lama selama satu bulan sejak dikirimkan permintaan dari kapal ke perusahaan, namun *spare parts* baru diterima rata-rata setelah tiga bulan permintaan dikirimkan.



*Line Chart* menggambarkan kondisi faktual yang terjadi dengan harapan dari *crew* kapal. Harapannya dalam melakukan perawatan yang ideal diharapkan setiap permintaan *spare parts* yang dibutuhkan paling lama bisa diterima dalam waktu 1 bulan, namun kenyataannya diterima sekitar 3 bulan sejak diminta ke perusahaan. Penyimpangan yang terjadi terlihat cukup besar antara garis biru (harapan) dengan garis merah (kenyataan).

## SIMPULAN

Faktor yang menyebabkan perawatan sekoci menjadi tidak maksimal yang mengakibatkan terhambatnya kegiatan pelaksanaan penurunan sekoci pada kapal MV. Maximus I adalah kurangnya pemahaman dan kemampuan *crew* dalam penanganan perawatan terhadap sekoci dan pemeriksaan rutin khususnya pada bagian-bagian sekoci seperti pada *brake release* bagian mata *gear* dalam menjadi menipis yang menyebabkan tidak adanya penahan untuk *wire davit* sekoci penolong. Perawatan pada bagian *gear break release* dapat dilakukan dengan memberikan *grease* dan oli secara rutin.

Strategi pelaksanaan perawatan sekoci yang benar adalah sebagai berikut: a) Perwira yang bertanggung jawab melakukan kegiatan pengecekan dengan rutin pada bagian-bagian dan *spare parts* sekoci untuk memastikan sekoci dapat digunakan saat latihan dan keadaan darurat. Serta mengadakan pelatihan kepada *crew* agar mendapat pemahaman tentang cara perawatan sekoci yang benar; b) Dilakukannya *safety meeting* dan membuat jurnal kegiatan perbaikan untuk dijadikan referensi dan untuk *review* pemeliharaan serta perbaikan yang akan dilaksanakan selanjutnya; dan c) Perwira penanggung jawab dituntut aktif dalam melaporkan semua kegiatan latihan (*drill*) dan melaporkan ketersediaan *spare parts* sekoci yang ada di atas kapal.

Perawatan terhadap sekoci tidak dapat terlaksana dengan baik dikarenakan tidak adanya *spare part* yang terdapat dikapal dan *spare parts* yang telah diminta kepada perusahaan tidak dengan mudah untuk didapat karena sulitnya mencari *spare part* tersebut sehingga perlu dengan segera mengecek ketersediaan *spare parts* dan meminta agar perusahaan dengan segera mencari *spare parts* yang diminta oleh pihak kapal agar perawatan sekoci terlaksana dengan baik.

## DAFTAR PUSTAKA

- Hartati, D. V. (2021). English Learning Management of Maritim Taruna in Seamanship Education and Training Center of Malahayati Aceh. *Jurnal Pendidikan Progresif*, 11(3), 580-586.
- Nugraha, A. T., & Irman. (2014). Perlindungan Hukum Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) terhadap eksistensi Indonesia sebagai Negara Maritim. *Selat*, 2(1), 156-167.
- Pasaribu, M. I., Ritonga, D. A., & Irwan, A. (2021). Analisis Perawatan (Maintenance) Mesin Screw Press di Pabrik Kelapa Sawit dengan Metode Failure Mode and Effect Analysis (Fmea) di Pt. Xyz. *Jurnal Ilmiah Tenknologi Harapan*, 9(2), 104-110.
- Sabaruddin, Siregar, M. S., & Sultan. (2021). Teacher Class Management Ability in Improving School Quality. *Jurnal Maritim Malahayati*, 2(2), 45-49.
- Saputra, R. W., & Siregar, M. S. (2022). Mapping Visualization of Maritime Technology Study in Indonesia with Bibliometric Analysis Using VOSviewer. *Jurnal Pendidikan Multimedia*, 4(1): 1-10.
- Siregar, M. S. (2022). Kompetensi Manajerial Kepala Sekolah dalam Peningkatan Mutu Pembelajaran . *Curere*, 6(1), 104-112.
- Siregar, M. S., Kusturi, N. A., Dahlan, H. R., & Kartayuda, A. (2021). The Analysis of Cadets' Speaking Anxiety in Morning Speech Performance. *Jurnal Maritim Malahayati*, 2(1), 20-25.