

**ANALISIS KETERAMPILAN ABK DALAM MENGGUNAKAN
ALAT KESELAMATAN JIWA JENIS SEKOCI
DI MV.PRIMA ANDALAN I**



**FATMAWATI
20.41.050
NAUTIKA**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2024**

**ANALISIS KETERAMPILAN ABK DALAM MENGGUNAKAN
ALAT KESELAMATAN JIWA JENIS SEKOCI
DI MV.PRIMA ANDALAN I**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Program Studi Nautika

Diajukan dan disusun oleh

FATMAWATI

NIT : 20.41.050

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2024**

SKRIPSI

ANALISIS KETERAMPILAN ABK DALAM MENGGUNAKAN ALAT KESELAMATAN JIWA JENIS SEKOCI DIKAPAL MV.PRIMA ANDALAN I

Disusun dan Diajukan oleh:

FATMAWATI

NIT 20.41.050

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada tanggal, 14 November 2024

Menyetujui,

Pembimbing I

Capt. Welem Ada', M.Pd.
NIP. 19670517 199703 1 001

Pembimbing II

Muhlisin, S.A.P., M.Mar
NIP. 19740526 200502 1 001

Mengetahui:

a.n. Direktur

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Pembantu Direktur 1

Capt. Faisal Saransi, M.T., M.Mar
NIP. 19750329 199903 1 002

Ketua Program Studi Nautika

Subehana Rachman, S.A.P., M.Adm., S.D.A.
NIP. 19780908 200502 2 001

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : FATMAWATI
NIT : 20.41.050
Program Studi : DIPLOMA IV NAUTIKA
Judul :

**“ANALISIS KETERAMPILAN ABK DALAM MENGGUNAKAN ALAT
KESELAMATAN JIWA JENIS SEKOCI DI MV.PRIMA ANDALAN I “**

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar karya sendiri, Saya tidak melakukan penjiplakan atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku dalam masyarakat keilmuan, 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 apabila dikemudian hari ditemukan adanya pelanggaran etika keilmuan atau ada klaim dari pihak lain terhadap keaslian karya saya ini.

Makassar, 14 November 2024

Yang membuat pernyataan,



Fatmawati
20.41.050

PRAKATA

Penulis memanjatkan puji syukur kehadirat Allah Yang Maha Kuasa, karena atas penyelesaian skripsi ini merupakan langkah awal menuju tugas kuliah diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar bagi taruna jurusan nautika.

Pada kesempatan ini penulis juga mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu sehingga penelitian ini dapat diselesaikan antara lain kepada:

1. Bapak Capt. Rudy Susanto, M.Pd.. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt. Faizal Saransi, MT., M.Mar. selaku Pembantu Direktur I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
3. Ibu Subehana Rachman, S.A.P., M.Adm.S.D.A., sebagai Ketua Program Studi Nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
4. Bapak Capt. Welem Ada', M.Pd. selaku dosen pembimbing I yang telah memberikan bimbingan serta meluangkan waktu, tenaga, dan pemikiran untuk memberikan arahan dan panduan kepada penulis.
5. Bapak Muhlisin, S.A.P., M.Mar. selaku pembimbing II yang telah memberikan bimbingan serta meluangkan waktu, tenaga, dan pemikiran untuk memberikan arahan dan panduan kepada penulis.
6. Seluruh Dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini.
7. Pemimpin dan seluruh staff/pegawai PT. Soechi Lines yang telah memberikan kesempatan melaksanakan penelitian dan praktek laut (prala) di atas kapal MV. Prima Andalan I
8. Kepada kedua orang tua dan kedua adik saya, serta yang selalu memberikan semangat, kasih sayang serta dukungan dalam penelitian ini yang senantiasa memberikan cinta kasih serta memanjatkan doa dan memberi dukungan moral dan material selama penulis mengikuti

pendidikan dan melaksanakan tugas skripsi ini sehingga berjalan dengan lancar.

9. Nahkoda kapal beserta seluruh abk MV.Prima Andalan I yang telah membantu dan memberikan kemudahan dalam perizinan pengambilan data serta membantu dalam proses penulisan skripsi ini.
10. Terakhir, terima kasih kepada diri sendiri, karena telah mampu berjuang sejauh ini. Mampu mengendalikan diri dari berbagai tekanan diluar keadaan dan tak pernah memutuskan menyerah sesulit apapun proses penyusunan skripsi ini dengan baik dan semaksimal mungkin, ini merupakan pencapaian yang patut dibanggakan untuk diri sendiri.

Penulis menyadari masih terdapat banyak kekurangan dari berbagai aspek. Meskipun demikian, dengan penuh kerendahan hati, penulis memohon kritik dan saran konstruktif dari para pembaca untuk perbaikan proposal ini. Penulis sangat berharap tugas ini dapat memberikan manfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya.

Makassar, 14 November 2024



FATMAWATI

NIT: 20.41.050

ABSTRAK

FATMAWATI, Analisis Keterampilan ABK Dalam Menggunakan Alat Keselamatan Jiwa Jenis Sekoci di MV.Prima Andalan I (dibimbing oleh Welem Ada'dan Muhlisin)

Jika kapal tenggelam, kandas, atau terbakar, sekoci adalah salah satu alat keselamatan yang digunakan oleh kru untuk menyelamatkan diri. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi kemampuan anak buah kapal dalam mengoperasikan sekoci yang tepat guna memastikan keselamatan jiwa di atas kapal.

Penulis melakukan praktek laut selama kurang lebih satu tahun, saat penelitian ini dilakukan. Alat keselamatan, terutama sekoci saat ini, adalah subjek penelitian. Dalam penulisan ini, digunakan tiga metode untuk mengumpulkan data dan informasi, yaitu observasi, wawancara, dan studi pustaka.

Hasil peneltian yang diperoleh dari MV.Prima Andalan I, ditemukan anak buah kapal belum terampil dalam menggunakan sekoci.Untuk memastikan bahwa penggunaan sekoci mengikuti prosedur yang telah ditetapkan, para perwira,perlu memberikan pelatihan kepada seluruh Anak Buah Kapal mengenai cara mengoperasikan perangkat yang digunakan untuk menurunkan sekoci. Mereka juga harus melaksanakan pemeriksaan ulang sebelum dan setelah penggunaan serta lebih memperhatikan kewajiban dan peran yang harus dijalankan oleh setiap individu.

Kata Kunci: Sekoci, keselamatan kapal, pelatihan kru, prosedur keselamatan.

ABSTRACT

FATMAWATI, Analysis of Crew Skills in Using Lifeboat Type Life Safety Equipment on MV.PRIMA ANDALAN I (supervised by Welem Ada', and Muhlisin).

The purpose of this research was to determine the proper use of lifeboats as one of the safety devices onboard a ship that serves to save the crew of the ship in the event that the ship sinks and catches fire.

This research was conducted for about a year, precisely when the author was carrying out a marine project. The object of this research is safety equipment, especially lifeboats, on the MV. Prima Andalan I. Three methods of data and information collection used in compiling this thesis include observation, interview, and literature study methods.

The results of the research obtained from MV.Prima Andalan I, it was found that the crew were not yet skilled in using lifeboats. In order to use the lifeboat according to procedures, officers should provide familiarization to all crew members to pay attention to how to use the tools that will be used to lower the lifeboat. Carrying out checks again before and after use and paying more attention to each person's duties and responsibilities.

Keywords: Lifeboats, ship safety, crew training, safety procedures.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	iv
PRAKATA	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian	6
D. Manfaat Penelitian	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
A. Pengertian Keterampilan	7
B. Alat Keselamatan Sekoci	7
C. Perlengkapan Sekoci	18
D. Perlengkapan Sekoci	21
E. Tugas ABK Dalam Menurunkan Sekoci	24
F. Kerangka Pikir	29

BAB III METODE PENELITIAN	30
A. Jenis Penelitian	30
B. Definisi Operasional Variabel	30
C. Teknik Pengumpulan Data	31
D. Teknik Analisis Data	32
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	33
A. Hasil Penelitian	33
B. Pembahasan	38
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	49
A. Simpulan	49
B. Saran	49
DAFTAR PUSTAKA	50
LAMPIRAN	51
RIWAYAT HIDUP PENULIS	54

DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
2.1 <i>Free fall launching lifeboat</i>	8
2.2 Sekoci Terbuka	9
2.3 Sekoci Tertutup	10
2.4 Sekoci Luncur	11
2.5 Sekoci Baling-Baling Mekanis	11
2.6 Kontruksi Sekoci	13
4.1 Mv.Prima Andalan I	34
4.2 Sekoci Penolong	46
4.3 Pelaksanaan Drill	46
4.4 Proses Penurunan Sekoci	47
4.5 Proses Penggunaan Sekoci	47
4.6 Ruangan Sekoci	48
4.7 Proses Penarikan Sekoci	48

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Industri pengiriman adalah jalur perdagangan yang berisiko. Komponen penting dari ekonomi global adalah transportasi maritim, yang menghubungkan negara-negara, benua, dan pulau-pulau. Salah satu jenis modal transportasi yang saat ini memiliki banyak ruang untuk berkembang di sektor sosial dan ekonomi Indonesia negara yang terdiri dari ribuan pulau adalah transportasi maritim. Selain menyediakan transportasi antarpulau, hal ini dapat mendorong hubungan teknologi dan ekonomi antara negara-negara, termasuk impor dan ekspor barang sebagian besar barang tersebut diangkut melalui laut karena jauh lebih murah dibandingkan perjalanan udara. Perdagangan akan meningkat sebagai akibat dari jalur pelayaran, yang berkaitan dengan laju ekspansi ekonomi industri maritim. Pengembangan sumber daya manusia yang terlibat dalam industri pelayaran ini harus ditingkatkan untuk memaksimalkan kualitas layanan dan memenuhi persyaratan pengiriman yang baik dan berkualitas.

Dengan beribu-ribu pulau, Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) adalah negara maritim yang memiliki peranan yang sangat signifikan dan strategis dalam hubungan internasional. Dengan menciptakan wawasan nusantara, meningkatkan ketahanan nasional, dan memperkuat hubungan internasional, transportasi membantu menggerakkan ekonomi dan memperkuat persatuan nasional agar lebih baik kedepannya.

Mengingat pentingnya transportasi maritim dalam ekonomi global, ada permintaan tinggi untuk transportasi secara umum dan industri maritim secara khusus. Saat ini, transportasi maritim adalah bentuk transportasi yang paling efektif karena dapat mengangkut

orang dan barang dalam jarak jauh dengan biaya yang relatif rendah. Kebutuhan akan tenaga listrik semakin meningkat seiring berjalannya waktu dan semakin modern, terutama di sektor industri. Batubara adalah salah satu sumber daya alam yang ditemukan di Indonesia yang digunakan untuk menghasilkan listrik. Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) menggunakan batu bara sebagai bahan bakar untuk menghasilkan uap, yang kemudian digunakan sebagai sumber energi untuk menghasilkan listrik. Kapal biasanya digunakan untuk mengangkut muatan batubara menuju pelabuhan sebelum diangkut ke pembangkit listrik oleh kendaraan. Kapal bulk carrier dan kapal tunda adalah beberapa jenis kapal yang digunakan untuk mengangkut batubara. Sebuah kapal yang memuat barang curah disebut bulk carrier. Muatan tanpa kemasan.

Mengangkut barang melintasi lautan dengan aman untuk memaksimalkan pendapatan adalah salah satu tugas kapal pengangkut barang curah. Peralatan keselamatan harus berfungsi dengan baik agar perjalanan aman; jika tidak, kapal dianggap tidak layak laut.

Sebagai sarana transportasi, pengiriman perlu dikelola untuk menyeimbangkan penyediaan layanan yang aman, cepat, efisien, terorganisir, dan terjadwal dengan penyediaan transportasi yang memenuhi permintaan sambil menciptakan lingkungan yang tenang dan nyaman. Badan Maritim Internasional (IMO), sebuah badan global di bawah naungan Perserikatan Bangsa-Bangsa, menetapkan peraturan untuk menghindari bahaya yang tidak diinginkan. Aturan utama yang harus diikuti oleh semua pihak yang terlibat adalah SOLAS. (Safety of Life At Sea). terdiri dari pemilik kargo, pekerja kapal, dan pemilik kapal.

Siapa pun bisa mengalami bencana atau tragedi kapan saja, di mana saja. Menurut statistik yang tersedia, bencana dan tragedi

terus terjadi seringkali di atas kapal laut, dengan hasil yang mematikan termasuk kerusakan properti, kerusakan lingkungan, dan kehilangan nyawa. Ini karena operator transportasi laut masih belum beroperasi dengan baik, dengan regulator, operator kapal, dan manajemen perusahaan gagal menegakkan peraturan di atas kapal. Keselamatan di kapal laut merupakan hal yang sangat penting untuk memastikan perlindungan dan kesejahteraan awak kapal, terutama para ABK (Anak Buah Kapal) yang bekerja di lingkungan yang berisiko tinggi. ABK (Anak Buah Kapal) merupakan sumber daya manusia yang sangat penting dalam operasional kapal, mereka terlibat dalam berbagai tugas dan kegiatan di atas kapal, termasuk dalam situasi darurat atau keadaan yang mengancam keselamatan jiwa. Untuk sarana penggerak kapal, diperlukan perlengkapan LSA terdiri dari *lifeboats* yang digunakan untuk menghindari kapal. Ketika terjadi kondisi darurat, sekoci digunakan untuk menjaga keselamatan kapal. Namun, alat harus diperbarui secara menyeluruh untuk memastikan keselamatannya jika pemeliharaan yang tidak cukup dapat menyebabkan alat tidak berfungsi. Sekoci harus dijaga dalam kondisi terbaik karena jika mesinnya rusak, sekoci tidak akan dapat beroperasi dengan baik. Misalnya, saat awak kapal menghadapi bencana seperti kebakaran dan kapal yang mengalami tenggelam, mereka harus segera meninggalkan kapal. Untuk memastikan keselamatan, peralatan tersebut harus selalu siap digunakan.

Salah satu hal terpenting di kapal adalah keterampilan ABK dalam menggunakan alat keselamatan jiwa jenis sekoci di kapal agar bertujuan untuk mengevakuasi kemampuan mereka dalam menghadapi situasi darurat dan memastikan bahwa mereka dapat menggunakan alat tersebut dengan benar dan efektif. Dalam analisis ini, diperlukan pemahaman mendalam tentang keterampilan yang diperlukan, faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan alat

keselamatan jiwa dan langkah-langkah yang harus diambil dalam situasi darurat di kapal. Dalam keadaan darurat, kemampuan kru untuk mengoperasikan peralatan keselamatan kapal sangat penting. Apakah seseorang mengapung di lautan atau menyelam ke laut, semua langkah pencegahan ini diambil untuk memastikan bahwa mereka dapat menyelamatkan diri sendiri dan orang lain dengan tepat dan cepat dalam situasi berbahaya atau darurat. Agar penyelamatan laut berhasil, kru dan personel yang dalam bahaya harus siap, dan peralatan kapal serta alat bantu harus sempurna. Resolusi tersebut menyatakan bahwa semua pelaut harus menyadari bahwa sebelum mereka dapat bergabung dengan kapal, mereka harus menjalani pelatihan mendalam tentang prosedur penyelamatan manusia di laut. Operasi penyelamatan di laut bisa memakan waktu sehari-hari atau bahkan berminggu-minggu, dan kita harus berusaha sekuat tenaga untuk bertahan hidup dalam situasi darurat.

Satu Selama latihan darurat untuk perahu penyelamat, yang berlangsung pada 11 Februari 2023, dari pukul 10:00 hingga 10:30 Waktu Setempat, beberapa masalah juga terjadi di kapal. Latihan perahu penyelamat kapal dilakukan dalam cuaca cerah saat kapal berlabuh di Balikpapan. Latihan ini dimaksudkan untuk membantu menyelamatkan nyawa dalam keadaan darurat. Namun, banyak anggota kru masih tidak siap untuk latihan dan tidak tahu cara menggunakan sekoci sesuai dengan protokol. Lifeboat seharusnya selesai dalam tiga hingga lima menit dengan menggunakan kemampuan dan pengetahuan saat ini. Namun, pada kenyataannya, dibutuhkan waktu sepuluh hingga lima belas menit sebelum sekoci dapat dikerahkan. Ini menunjukkan kurangnya keahlian dan pemahaman dalam mengoperasikan MV. Lifeboat PRIMA ANDALAN I. Pada kenyataannya, kapal tersebut sudah memiliki pamflet dengan petunjuk tentang cara menurunkan sekoci dengan

benar. Dengan kata lain, orang tersebut tidak mengikuti prosedur operasi standar, atau SOP.

Sebagian besar kecelakaan di kapal disebabkan oleh kesalahan manusia, yang seharusnya tidak terjadi jika anggota kru benar-benar mahir dalam mengoperasikan peralatan keselamatan kapal. Menangani dan mengatasi masalah yang seharusnya tidak muncul sangat penting bagi semua orang yang berpartisipasi dalam kegiatan pelatihan peralatan keselamatan kapal karena hal tersebut berdampak pada kelancaran operasi kapal. Peralatan keselamatan di kapal, seperti sekoci yang digunakan kru dalam keadaan darurat, adalah salah satu pilar keselamatan maritim. Anggota kru harus terampil dan berpengetahuan tentang peralatan keselamatan sekoci. Sebenarnya, beberapa anggota staf terus memiliki keahlian dan pemahaman yang diperlukan tentang peralatan keselamatan sekoci.

Penulis akan membahas peralatan keselamatan sekoci karena pentingnya kemampuan dan pengetahuan sekoci. Dalam bentuk proposal yang berjudul “ANALISIS KETERAMPILAN ABK DALAM MENGGUNAKAN ALAT KESELAMATAN JIWA JENIS SEKOCI DIKAPAL MV. PRIMA ANDALAN I”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dari masalah diatas, maka penulis mengambil permasalahan tentang: Bagaimana upaya Anak Buah Kapal dalam meningkatkan keterampilan penggunaan alat keselamatan sekoci diatas kapal MV.PRIMA ANDALAN I?

C.Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah Untuk meningkatkan keterampilan Anak Buah Kapal terhadap penggunaan alat keselamatan sekoci diatas kapal MV. PRIMA ANDALAN I.

D.Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

bermanfaat untuk meningkatkan pengetahuan dan kemampuan pembaca serta pelaut tentang penggunaan alat keselamatan di kapal, terutama bagi mereka yang telah bekerja atau ingin bekerja di kapal.

2. Manfaat Praktis

sebagai panduan dan sumber informasi untuk membantu para perwira dan anggota kru menggunakan temuan penelitian dalam upaya mereka untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan mereka di tempat kerja.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Keterampilan

1. Kompetensi seseorang adalah kemampuannya untuk melakukan suatu tugas, menurut Wahyu Baskoro (2005: 825).
2. Komoruddin (1983; 239) mendefinisikan keterampilan sebagai kapasitas, kecakapan teknis, atau penguasaan unik dalam suatu subjek tertentu.
3. Tim Penyusun Kamus Bahasa Indonesia (1995; 1088) mendefinisikan bakat sebagai kemampuan untuk melakukan tugas dengan presisi, kecakapan, atau kompetensi.

B. Alat Keselamatan Sekoci

Komponen penting dari protokol keselamatan laut selalu adalah sekoci. Menurut peraturan yang relevan, sangat penting bahwa kapal memiliki sejumlah sekoci yang mudah diakses di atas kapal yang dapat digunakan dalam keadaan darurat.

Pada dasarnya, sekoci adalah perahu kecil yang disimpan di atas kapal untuk digunakan dalam misi penyelamatan darurat dalam kasus tragedi laut. Kapal kecil ini, yang dikenal sebagai sekoci, digunakan untuk dengan cepat dan efisien mengevakuasi orang-orang yang dalam bahaya dari kapal dan membantu mereka mencapai tempat yang aman. Kecil dan dipasang di kapal, sekoci berfungsi sebagai alat untuk menyelamatkan kru dalam hal kebakaran, tenggelam, atau terdampar. (Suzuki Tips & Trik, 2021). Selain itu, sekoci juga dilengkapi dengan peralatan tambahan untuk mempercepat peralatan mekanis pendukung seperti sekoci jatuh bebas dan davit yang menurunkannya dari kapal.

Gambar 2.1 *Free fall launching lifeboat.*



Sumber : : *Free-fall lifeboat* (wartsila.com)

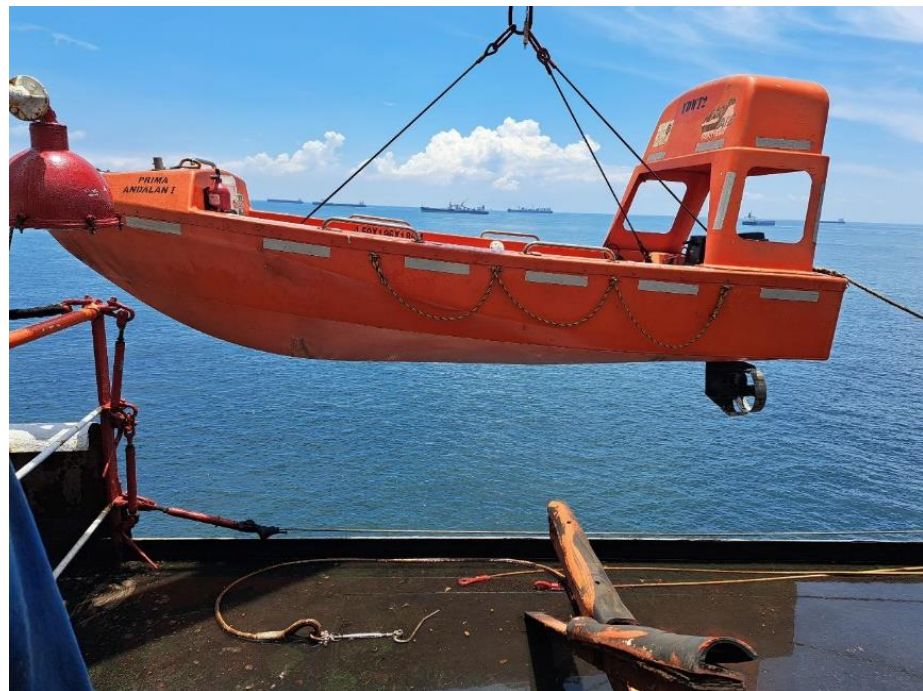
- a. Komponen Lifeboat Launching Free Fall terdiri dari:
- 1) Bagian yang menghubungkan rel secara horizontal dengan peluncuran sekoci pada posisi siap luncur dengan kapal dalam keadaan datar disebut Ramp Peluncuran.
 - 2) Kerangka A, yang berfungsi sebagai fondasi agar sekoci dapat mulai diluncurkan.
 - 3) Bagian yang secara mekanis mentransfer tenaga dari pompa adalah silinder hidrolik.
 - 4) Perahu penyelamat diangkat keluar dari air menggunakan winch perahu.
 - 5) Perahu penyelamat diangkat keluar dari air menggunakan teknik yang disebut boat fall.
 - 6) Roller, yang berfungsi sebagai roda untuk memfasilitasi gerakan halus sekoci.

b. Jenis sekoci berdasarkan alat penggeraknya berikut adalah

1) Sekoci Terbuka

Semi enclosed life boat or open life boat seperti namanya, sekoci terbuka tidak memiliki atap dan biasanya didorong oleh tenaga manual dengan menggunakan dayung Kompresi motor bakar juga dapat diberikan untuk tujuan populasi. Namun, sekoci terbuka menjadi asing sekarang karena norma – norma keselamatan yang ketat, tetapi masih kadang ditemukan di kapal tua, sekoci terbuka tidak banyak membantu dalam hujan atau pun cuaca buruk dan kemungkinan masuknya air dalam tertinggi.

Gambar 2.2 Sekoci Terbuka



Sumber : MV.Prima Andalan I

2) Sekoci Tertutup

Kebanyakan kapal tanker dan kontainer menggunakannya. Sekoci tertutup adalah jenis sekoci yang paling umum digunakan pada kapal karena dapat melindungi kru dari air laut, angin kencang, dan cuaca buruk. Jenis sekoci ini juga memiliki integritas air yang lebih baik dan dapat berdiri sendiri jika terguling oleh gelombang. Sekoci tertutup terbagi menjadi kategori sebagian tertutup dan penuh tertutup.

Gambar 2.3 Sekoci Tertutup



Sumber: <https://www.lalaukan.com/2015/03/alat-alat-penolong-diatas-kapal-2.html>

3) Sekoci Luncur

Sekoci jatuh bebas adalah sama dengan sebuah sekoci tertutup namun proses peluncuran sama sekali berbeda. Sehingga dirancang lebih berat dan lebih kuat supaya mampu menahan benturan dengan air laut saat jatuh langsung saat dilepaskan dari kapal. Sekoci ini terletak di bagian belakang kapal, yang menyediakan area yang jelas maksimum untuk jatuh bebas. Jenis ini biasanya hanya disediakan satu saja dikapal.

Gambar 2.4 Sekoci Luncur



Sumber : MV.Prima Andalan I

- 4) *Lifeboat* dengan motor Tingkat B adalah lifeboat dengan kecepatan empat mil per jam.
- 5) Baling-baling perahu penyelamat dioperasikan mekanis melalui mesin diesel..

Gambar 2.5 Sekoci baling-baling mekanis



Sumber: <http://docplayer.info/186446855Optimalisasi-perawatan-lifeboat-sebagai-penunjang-terhadap-keselamatan-crew-di-mv-sendang-mas.html>

6) Fungsi sekoci adalah sebagai berikut:

- 1) Berfungsi sebagai alat bantu untuk membantu orang yang berada di kapal dalam situasi darurat.
- 2) Berfungsi sebagai sarana transportasi untuk mengangkut orang dari laut lepas.
- 3) Menjadi cara untuk mengangkut barang berat untuk pemeliharaan kapal.

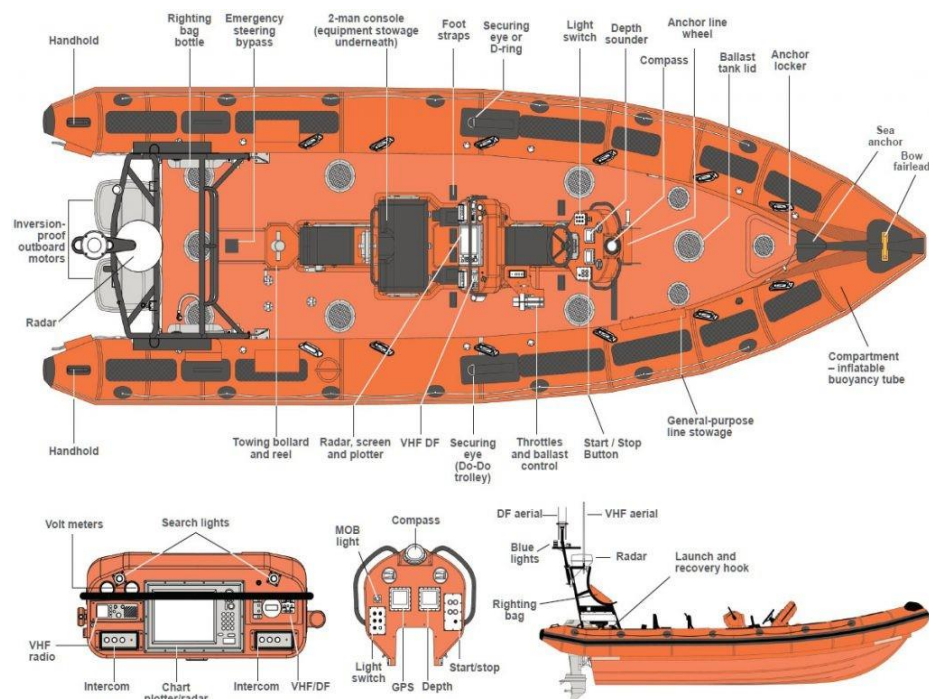
d. Konstruksi Sekoci Penolong

- 1) Aturan Umum 5 dari Solas 1974, Bab III, Bagian A, menyatakan bahwa semua sekoci harus dibangun dengan benar, dengan bentuk dan proporsi yang memberikan stabilitas yang cukup di perairan bergelombang. Rangka kapal juga harus tetap cukup tinggi di atas permukaan air ketika sepenuhnya dimuat dengan individu yang berwenang dan semua peralatan mereka. Ketika sepenuhnya dimuat dengan individu yang berwenang dan semua peralatan mereka, semua sekoci harus mampu mempertahankan stabilitas positif di laut.
- 2) Setiap sekoci harus memiliki lambung yang kaku dan hanya menggunakan daya apung internal. Perahu penyelamat dengan pelindung padat dapat disetujui oleh lembaga pemerintah asalkan dapat dibuka dengan cepat dari dalam dan luar serta tidak menghalangi kecepatan perahu untuk masuk ke air dan menangani perahu penyelamat.
- 3) Sebuah sekoci tidak dapat diizinkan jika total beratnya,

termasuk penumpang dan peralatan, lebih dari 20.300 kg (20 ton) atau jika kapasitasnya, seperti yang ditentukan oleh persyaratan bab ini, lebih dari 150 orang.

- 4) Semua sekoci yang diizinkan untuk menampung lebih dari 60 penumpang tetapi kurang dari 100 penumpang harus merupakan sekoci bermotor yang mematuhi aturan atau sekoci dengan sistem propulsi mekanis yang disetujui.

Gambar 2.6 Kontruksi Sekoci



Sumber: <https://www.google.com/imgres?imgurl=https%3A%2F%2Fvelascoindonesia.com%2Fwp->

e. Isyarat Sekoci / meninggalkan kapal

Bel atau peluit harus terus-menerus memainkan kode sinyal berikut, yaitu tujuh (7) pendek dan satu panjang, dalam keadaan darurat yang mengharuskan kapten dan setiap anggota kru meninggalkan kapal:

.-----

Tujuan dari latihan perahu penyelamat individu dalam skenario darurat adalah untuk menjadi mahir dalam semua aspek yang berkaitan dengan penggunaan peralatan penyelamat, termasuk pemahaman dan keterampilan dalam bidang-bidang berikut:

1. *Boat Drill / Abandon ship Drill* (isyarat meninggalkan kapal)
 - a) Alarm penyerahan kapal
 - b) Lokasi pelampung dan instruksi pemakaian oleh kru
 - c) Kesiapan peralatan sekoci
 - d) Distribusi tanggung jawab kru di setiap sekoci, termasuk komandan dan wakil komandan, operator mesin, juru kemudi, membuka pengikat dan penutup sekoci, memasang garis air, membawa selimut, membawa kotak P3K, membawa buku log (diari kapal yang mendokumentasikan semua aktivitas dan insiden di kapal), dan meluncurkan/merilis sekoci.
2. *Fire Drill* (isyarat kebakaran)
 - a) Alarm kebakaran di kapal
 - b) Berikut adalah tugas-tugas yang termasuk dalam distribusi tugas kru kapal: Kepala pemadam kebakaran bertanggung jawab untuk menarik selang, alat pemadam kebakaran, kapak, linggis, pasir, dan seragam pemadam kebakaran, sementara petugas yang bertugas dan juru mudi di jembatan menutup pintu dan jendela kedap air,

membawa buku log, memasang CO2, menjalankan pompa kebakaran, dan menjalankan kotak P3K.

f. Macam – Macam Keadaan Darurat di Kapal

Macam-macam keadaan darurat yang sering terjadi diatas kapal yang harus mendapatkan perhatian dari crew kapal adalah:

1) Ledakan atau Kebakaran

Sebuah keadaan darurat yang terjadi di titik lemah kapal dan memiliki potensi untuk membahayakan keselamatan orang dan properti di atas kapal disebut kebakaran atau ledakan.

2) Tabrakan

Skenario darurat yang berpotensi membahayakan nyawa manusia disebabkan oleh tabrakan antara kapal, tabrakan antara kapal dan dermaga, atau tabrakan antara kapal dan benda apung.

3) Kandas

Skenario darurat yang membahayakan keselamatan orang dan properti di atas kapal akibat kapal terdampar di dasar laut, baik sengaja maupun tidak sengaja.

4) Paparan

Sebuah keadaan darurat yang diakibatkan oleh kebocoran lambung kapal di mana kapasitas pompa tidak sebanding dengan jumlah air yang masuk ke dalam kompartemen kapal, yang dapat membahayakan nyawa.

5) Orang Terjatuh ke Laut

Setiap keadaan darurat yang melibatkan seseorang jatuh ke dalam air, baik itu yang memerlukan tindakan segera, tindakan tertunda, atau seseorang yang hilang, yang berpotensi membahayakan nyawa orang tersebut dan harus ditangani secepat mungkin.

6) Polusi

Sebuah keadaan darurat yang muncul ketika limbah dan sampah dibuang melebihi ambang batas yang telah ditentukan, yang berpotensi membahayakan keselamatan orang dan properti di atas kapal serta lingkungan tempat bencana terjadi. Ini perlu ditangani secepat mungkin.

g. Sijil Berkumpul dan Petunjuk Organisasi Keadaan Darurat

Menurut SOLAS 1974, BAB III, bagian A-Umum/Peraturan 25 : *Muster list* dan Prosedur darurat.

Karena semua anggota kru harus mengikuti instruksi sertifikat darurat dalam keadaan darurat atau bahaya, sertifikat tersebut selalu disiapkan dan didistribusikan kepada seluruh kru kapal. Sertifikat darurat kapal, yang menguraikan protokol khusus dalam keadaan darurat, harus dipajang di tempat yang menonjol, sesuai, mudah diakses, terlihat, dan terbaca untuk setiap anggota kru. Contoh prosedur-prosedur ini meliputi:

- 1) Tugas spesifik yang harus dilakukan oleh setiap anggota kru dalam keadaan darurat.
- 2) Titik kumpul ditunjukkan pada sertifikat darurat beserta kewajiban tambahan. (when each kapal awak should be observed)
- 3) Sertifikat darurat setiap penumpang harus dibuat menggunakan format yang ditentukan oleh pemerintah.
- 4) Sebelum kapal berangkat, salinan sertifikat darurat harus dibuat dan digantung di lokasi-lokasi kunci di sekitar kapal, terutama di ruang kru.
- 5) Setiap anggota kru memiliki tugas kerja yang berbeda yang tercantum dalam sertifikat darurat, seperti:
 - a) Radio genggam dan peralatan lainnya adalah bagian dari peralatan sekoci penyelamat;

- b) sekoci penyelamat diturunkan;
- c) peralatan penyelamatan dan bantuan umumnya sudah disiapkan;
- d) titik kumpul darurat; dan
- e) peralatan pemadam kebakaran, termasuk panel kontrol kebakaran

Dalam hal keselamatan dan keamanan di atas kapal. Crew kapal harus mengikuti beberapa program drill dan latihan, seperti:

- 1) Meninggalkan kapal dan menurunkan perahu penyelamat ke atas permukaan air. Setidaknya setiap tiga bulan sekali setiap anggota anggota kru kapal diwajibkan untuk mengikuti latihan evakuasi dari kapal yang meliputi pengoperasian perahu penyelamat dan melaksanakan latihan di atas air. Untuk sistem *freefall*, latihan harus dilakukan minimal setiap enam bulan sekali.
- 2) Awal kapal baru harus diberi penjelasan tentang penggunaan peralatan keselamatan jiwa dalam waktu 2 (dua) minggu. Awak kapal harus sudah menerima teori dan praktek penggunaan peralatan keselamatan jiwa.

Sinyal panggilan untuk anggota kru berkumpul di titik kumpul, di rakit penyelamat, atau di sekoci untuk memadamkan kebakaran harus ditandai dengan jelas pada sertifikasi darurat. Dalam keadaan darurat, peluit atau sirene kapal akan berbunyi tujuh (tujuh) kali pendek diikuti oleh satu (satu) kali panjang. Suara terus-menerus dari lonceng atau gong juga dapat digunakan sebagai sinyal suara tambahan. Semua orang di kapal harus mengenakan pakaian hangat dan pakaian renang

serta menuju ke zona darurat yang telah ditentukan jika peringatan ini berbunyi. Para kru menunggu instruksi dari kapten atau perwira utama setelah melaksanakan tanggung jawab mereka sesuai dengan sertifikat darurat. Setiap anggota Seorang anggota kru dan juru mudi pergi ke sekoci dan melakukan hal berikut:

- i. Lipat penutup sekoci, buka, dan letakkan di dalamnya. Lipat dan letakkan di dalam perahu penyelamat setelah membuka tutupnya.
- ii. Ada dua orang di dalam perahu penyelamat: satu di depan untuk mengikat tali pengikat (menggunakan pasak) dan satu lagi di belakang untuk mengikat pro. Ada dua orang di perahu penyelamat satu di belakang untuk mengikat pro perahu penyelamat, dan satu di depan untuk mengamankan tali pengikat dengan pasak. (cakil).
- iii. Setelah memasang garis pasak sejauh mungkin ke depan, garis tersebut dikencangkan setelah melewati garis-garis lainnya dan di dalam palang palka perahu penyelamat. Garis tambatan yang dipancang ditempatkan di dalam tetapi sejauh mungkin ke depan. diketatkan setelah melewati garis-garis lain dan melalui pintu masuk sekoci.
- iv. Memverifikasi bahwa setiap anggota kru mengenakan pelampung mereka dengan benar. Memastikan bahwa setiap anggota kru mengenakan pelampung mereka dengan benar.
- v. Selanjutnya, siap menunggu perintah.

C. Perlengkapan sekoci.

Menurut standar SOLAS, bagian dalam sekoci harus dilengkapi dengan alat-alat. Persediaan makanan dan minuman,

sinyal keselamatan, obat resep, dan perlengkapan keselamatan lainnya harus menjadi prioritas utama.

Berikut ini adalah alat dan perlengkapan yang harus ada di dalam sekoci:

1. Pertolongan pertama, yang merupakan lokasi dalam bentuk kantong plastik dengan instrumen yang dapat digunakan sebagai pertolongan pertama untuk menghentikan infeksi dan mengurangi keparahan kecelakaan atau luka yang dialami oleh anggota kru.
2. Flares tangan adalah alat keselamatan yang dapat digunakan siang atau malam dan memberikan indikasi visual dalam bentuk asap tebal dan api. Perangkat ini, yang dapat terbakar selama dua hingga lima menit, dirancang untuk memberi tahu kapal-kapal di sekitarnya sehingga mereka dapat memberikan bantuan darurat. Sesuai dengan SOLAS Setiap sekoci diwajibkan untuk memuat minimal enam suar tangan.
3. Alat keselamatan yang dapat mengirimkan sinyal kebakaran ke atas hingga ketinggian tertentu adalah suar parasut roket. Harus ada minimal empat roket parasut di setiap sekoci.
4. Setiap sekoci harus dilengkapi dengan minimal dua sinyal asap mengapung, yang merupakan perangkat yang mengeluarkan asap oranye cerah.
5. Rotasi makanan, yang meliputi persiapan makanan yang harus dikemas dalam wadah tertutup dan mengandung setidaknya 10.000 KJ per orang. Rotasi makanan melibatkan persiapan makanan yang harus disimpan dalam wadah kedap udara dan memiliki kebutuhan kalori minimum sebesar 10.000 KJ per orang.
6. Air untuk minum, yang merujuk pada proses pembuatan air dengan minimum tiga liter per individu.

7. Lampu sorot adalah lampu sorot yang dapat berfungsi terus menerus selama minimal tiga jam dan secara efisien menerangi sebuah benda di malam hari yang berukuran 18 meter lebar dan berjarak 180 meter.
 8. Jangkar laut: Ini merujuk pada jangkar laut yang memiliki ukuran yang sesuai, dilengkapi dengan tali penarik dan tali pengikat yang tahan guncangan, serta tetap kokoh dalam kondisi basah. Tali penarik, tambang, dan jangkar laut harus cukup kuat untuk digunakan di segala jenis laut.
 9. Senter tahan air yang dapat digunakan untuk sinyal Morse adalah senter listrik yang dilengkapi dengan baterai cadangan. Sekumpulan baterai cadangan dan bohlam cadangan dalam wadah tahan air diperlukan untuk senter ini.
 10. Sebuah alat yang menghangatkan tubuh untuk menghindari hipotermia disebut alat perlindungan termal. Menurut standar SOLAS, peralatan perlindungan termal pada sekoci harus mencakup 10% dari total jumlah anggota kru atau penumpang yang dapat dibawanya.
 11. Sebuah perangkat yang disebut cermin sinyal siang hari dapat digunakan untuk memantulkan cahaya guna memberi tahu kapal-kapal di sekitarnya tentang situasi krisis.
1. Alat pembuka
 2. Mata pemancing
 3. Pisau
 4. Peliut
 5. Wadah air minum yang tahan karat
 6. Buoyant rescue quoits
 7. Survival manual
 8. Bouyant bailer and buckets
 9. Painters line
 10. Kapak

11. Kait perahu
12. Kompas
13. Live saving signal
14. Tablet anti mabuk laut
15. Manual pump
16. Alat untuk perbaikan mesin
17. Alat pemadam kebakaran api portabel (2 kg)
18. Radar reflector
19. Gayung anti karat dengan tali pengikat
20. Sea sick bags
21. Dayung apung

D. Perawatan Sekoci

1. Inspeksi mingguan

Pengujian dan inspeksi berikut harus dilakukan setiap minggu:

- a. Semua pesawat penyelamat, sekoci-sekoci penyelamat dan perlengkapan peluncuran harus diinspeksi langsung untuk memastikan bahwa semuanya dalam keadaan siap pakai.
- b. Semua mesin sekoci penolong dan sekoci penyelamat, harus bisa digerakkan maju dan mundur, setidaknya dalam waktu 3 menit dengan ketentuan suhu didalam sekoci berada diatas suhu minimum yang dipersyaratkan untuk menghidupkan mesin.
- c. Sistem alarm keadaan darurat umum harus diuji-coba.

2. Inspeksi Bulanan

Beberapa tes dan pemeriksaan yang harus dilakukan bulanan harus dimasukkan dalam log book, adapun pemeriksaan bulanan yaitu :

- (a) Sekoci pada kapal kargo diturunkan dari posisinya tanpa orang didalamnya, untuk demonstrasi peralatan peluncuran dengan syarat cuaca dan kondisi laut memungkinkan.
- (b) Pemeriksaan peralatan sekoci harus dilakukan bulanan menggunakan checklist yang diminta aturan SOLAS 1974 untuk memastikan bahwa peralatan tersebut selama keadaan baik dan harus dicatat dalam log book. 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 dites dan diperiksa kondisi dan operasionalnya :
 - (1) Pemeriksaan pada sekoci yaitu :
 - (a) Kondisi struktur lifeboat termasuk peralatannya yang tetap maupun tidak tetap.
 - (b) Mesin dan sistem propulsi.
 - (c) Sistem *sprinkler*.
 - (d) Sistem air *supply*.
 - (e) Sistem kendali.
 - (f) Sistem bailing.

Syarat penyimpanan sekoci :

- (a) Jauh dari haluan dan buritan kapal.
- (b) Bisa diturunkan ketika kapal kosong, kapal miring 15° , dari sisi yang tinggi.
- (c) Harus bisa diturunkan dalam waktu 30 menit. Setiap pemeriksaan dilakukan, sekoci harus dapat bekerja seperti sebagai berikut :
 - (i) Dengan mesin pembakaran kompresi, harus bisa distart setiap saat

- (ii) Bahan bakar paling sedikit harus cukup 24 jam dengan kecepatan penuh terus menerus..
 - (iii) Harus bisa bergerak mundur;
 - (iv) Mesin dan alat-alatnya harus terlindungi pada saat digunakan dalam keadaan cuaca buruk.
 - (v) Kecepatan maju dengan kecepatan penuh pada air tenang 6 knots.
 - (vi) Harus mempunyai tenaga yang cukup untuk segera menjauh dari lambung kapal ketika sekoci diturunkan dan harus bisa mempertahankan haluan dalam segala cuaca;
 - (vii) Harus bisa digerakkan oleh orang yang tidak terlatih;
- (2) Pemeriksaan pada release gear yaitu :
- (a) Pengoperasian perangkat untuk aktivasi release gear.
 - (b) Hidrostatik sistem interlock.
 - (c) Kabel pengontrol dan pelepasan.
 - (d) Hook pengait. Dengan catatan :
 - i. Pengaturan dan pemeliharaan peralatan pelepasan merupakan hal yang penting berkaitan dengan keselamatan operasional dari sekoci dan keselamatan personil dalam sekoci.
 - ii. Pengaturan atau adjustment release gear tidak dapat dilakukan saat hook sedang menahan beban.
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 telah terjadi selama winch dites terutama saat hook diikat.
- (3) Pemeriksaan pada dewi – dewi yaitu :
- (a) Struktur dewi – dewi.
 - (b) Wire dan sheaves.

- (c) Pelumasan pada wire, sheaves dan bagian yang bergerak.
 - (d) Sistem penyimpanan energi.
 - (e) Sistem hidrolik.
- (4) Pemeriksaan pada winch yaitu :
- (a) Membuka dan memeriksa keadaan rem.
 - (b) Mengganti bantalan rem, jika perlu.
 - (c) Sistem remote control.
 - (d) Sistem power supply

E. Tugas ABK Dalam Menurunkan Sekoci Penolong

Jenis dewi-dewi, perlengkapan sekoci, serta lokasi dan penempatan dewi-dewi di *deck* mempengaruhi cara persiapan sekoci penolong.

1. Menggunakan dewi-dewi gaya berat (*gravity davit*) di sekoci.
Pelaksanaan terdiri dari enam orang anak buah kapal
 - 1) Periksa dan cabut pin keamanan pelabuhan.
 - 2) Lepaskan lasing atau *grips* sekoci (periksa *triggers*).
 - 3) Periksa tali penahan (*tricing pendants*).
 - 4) Dengan mengangkat pegangan rem, lengan dewi-dewi akan keluar bersama dengan sekoci. Setelah lengan dewi-dewi sepenuhnya keluar, kait ujung sekoci akan terlepas. Kemudian, sekoci akan bergerak menuju area geladak embarkasi.
 - 5) Pasang tackle tarik dan rapatkan sekoci ke sisi kapal.
 - 6) Lepaskan *tricing pendant* (dengan melepaskan kait pelican).
 - 7) Penumpang dan awak kapal segera memasuki sekoci (utamakan anak-anak, perempuan, dan orang tua), dan duduklah dengan tenang di tempat yang rendah.

- 8) Penumpang dan ABK segera naik atau masuk ke sekoci (utamakan anak-anak, perempuan, dan orang tua), duduk dengan tenang di tempat yang rendah.
- 9) Perhatikan ombak.
- 10) Lepaskan ganco tali lopor (*hook falls*), utamakan yang ada di bagian buritan atau secara bersamaan, lalu pasang kemudi dan celaga (*rudder and tailer*).
- 11) Lepaskan atau cabut pasak tali tangkap, kemudian tarik tali tersebut untuk memberikan laju pada sekoci.

Jika kapal tenggelam, gantungkan sekoci agar menjauh dari kapal untuk menghindari terjadinya pengisapan, perhatikan arus, pasang jangkar apung (*sea anchor*), dan tunggu bantuan. Penurunan sekoci dilakukan oleh ABK senior dengan bantuan ABK yang ditunjuk. Untuk menaikkan sekoci kembali ke tempat semula, langkah-langkah di atas harus dilakukan secara terbalik.

2. Menyiapkan sekoci dengan dewi-dewi ulir atau quadrantal (*quadrantal davit*).

Pelaksanaan melibatkan 8 orang anak buah kapal.

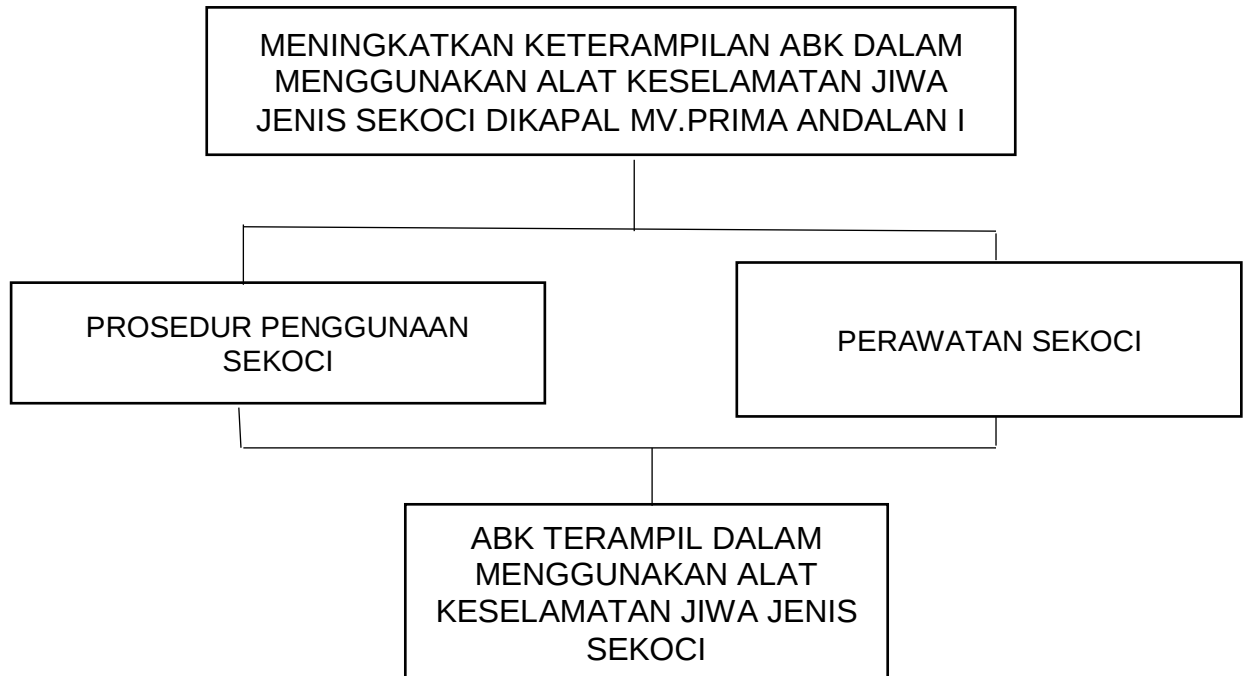
- 1) Lepaskan *grips*/tali lashing dan bebaskan sekoci dari bantalan (*chocks*).
- 2) Putar engkol untuk mendorong dewi-dewi keluar hingga sekoci terlepas dari lambung kapal.
- 3) Turunkan sekoci hingga mencapai geladak kapal.
- 4) Pasang bowsing tackle untuk merapatkan sekoci ke lambung kapal.
- 5) Penumpang dan ABK segera naik atau masuk ke sekoci.
- 6) Area bowsing tackle kemudian dilepaskan dari blok tali lopor.

- 7) Turunkan sekoci hingga mencapai permukaan air, perhatikan ombak.
 - 8) Lepaskan ganco tali lopor, kemudian pasang kemudi dan celaga.
 - 9) Lepaskan atau cabut pasak (toggle) tali tangkap untuk memberikan laju pada sekoci. Petugas ganco di haluan segera mendorong tangga atau lambung kapal agar sekoci terlepas dari sisi kapal.
 - 10) Dayung sekoci menjauh dari kapal untuk menghindari terjadinya pengisapan jika kapal tenggelam, perhatikan arus, pasang jangkar apung, dan kemudian tunggu bantuan atau pertolongan.
 - 11) Proses penurunan sekoci dipimpin oleh ABK senior dan dibantu oleh ABK yang telah ditunjuk. Untuk mengangkat sekoci kembali ke posisi semula, langkah-langkah tersebut dilakukan dengan urutan yang terbalik.
3. Menyiapkan sekoci menggunakan dewi-dewi. Pelaksanaan melibatkan 10 orang anak buah kapal.
- 1) Lepaskan tali *lashing/grips* dan lepaskan sekoci dari bantalannya.
 - 2) Tarik tali gay belakang dan area gay depan, buritan sekoci akan segera terlepas.
 - 3) Tarik tali gay belakang dan area gay depan, haluan sekoci akan segera terlepas.
 - 4) Pasang kemudi dan tuas setelah menarik kekuatan ke depan di sisi depan perahu penyelamat dan ke belakang di sisi belakang hingga perahu penyelamat berada di tengah antara kedua dewi.

- 5) Dengan tali pengaman yang terikat di sekitar bitts untuk keamanan, turunkan sekoci sampai mencapai dek embarkasi.
 - 6) Tarik kekuatan secara terkendali maju dan mundur hingga sekoci mendekati sisi kapal. Tackle bowsing kemudian harus dipasang dan dikencangkan dengan aman untuk menjaga stabilitas sekoci dan memudahkan penumpang naik.
 - 7) Awak kapal dan penumpang segera masuk ke sekoci.
 - 8) Tarik kekuatan belakang setelah melepaskan alat penarik. Letakkan sekoci di tengah davit dengan mendorong kekuatan depan.
 - 9) Tarik tali peluk sambil menurunkan perahu penyelamat hingga menyentuh permukaan air.
 - 10) Lepaskan blok lanyard, baik secara bersamaan atau mulai dari buritan.
 - 11) Dorong haluan sekoci menjauh dari kapal, lepaskan atau putuskan pin dari tali tambat depan dan belakang, lalu segera dayung sekoci menjauh. Sambil menunggu penyelamatan atau bantuan, turunkan jangkar laut.
4. Hal-hal yang perlu diperhatikan saat sekoci turun
- 1) Orang-orang di depan dan di belakang sekoci harus berhati-hati karena sekoci dapat meluncur dengan cepat yang dapat membahayakan.
 - 2) Sementara sekoci tergelincir, semua orang di dalamnya harus berpegang pada monkey line, yang juga dikenal sebagai tali penyelamat. Penghuni sekoci mungkin berisiko jika lambung sekoci bersentuhan dengan permukaan gelombang besar. Oleh karena itu, seseorang harus berhati-hati.

- 3) Siapkan rakit karena kerusakan mungkin terjadi jika sekoci bertabrakan dengan kapal saat diluncurkan.
- 4) Verifikasi bahwa jaring tali dan tali penyelamat terpasang dengan kuat.
- 5) Alat penurun sekoci harus selalu dalam kondisi baik.

F. Kerangka Pikir



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian kualitatif merupakan penelitian kategori yang diterapkan oleh peneliti. Penelitian ini mengumpulkan data dalam bentuk variabel yang berisi informasi tentang diskusi yang dibahas baik secara verbal maupun tertulis.

Penelitian kualitatif adalah penelitian yang menempatkan penelitian sebagai instrument kunci dimana peneliti secara langsung mengumpulkan sendiri data yang dibutuhkan dalam penelitian diperoleh melalui dokumentasi, observasi atau pengamatan, dan wawancara terhadap informan. Menurut Creswell (2014: 248).

Dalam hal ini, peneliti ingin mengetahui tentang keterampilan awak kapal dalam menggunakan peralatan keselamatan di kapal MV. Prima Andalan I.

B. Definisi Operasional Variabel

Definisi variabilitas operasional akan menjelaskan variabel yang akan diteliti dalam penelitian ini yaitu kemampuan anak buah kapal untuk menggunakan alat keselamatan sekoci.

Dalam definisi operasional variable terdapat indicator variable, indicator variable merupakan gejala-gejala yang bisa dilihat dan bisa diteliti yang dimana variable tersebut akan terlihat penelitian tersebut.

Didalam teori maupun praktik, sebuah variable bisa memiliki arti yang tidak sama jika berada didalam konteks yang beda. Namun tidak ada penjelasan lebih lanjut, jadi beberapa kemungkinan yang bisa terjadi yaitu beberapa kesalahan didalam penetapan indicator, instrument serta data yang akan dikumpulkan dalam penelitian

analisis keterampilan awak kapal dalam mengoperasikan alat keselamatan jiwa sekoci.

C. Teknik Pengumpulan Data

Penulis membutuhkan data konkret sebagai bahan analisis dalam penulisan materi pokok dan masalah proposal ini. Penulis menggunakan berbagai cara untuk mendapatkan data yang diperlukan untuk penelitian ini.

1. Metode Observasi

Observasi adalah pengamatan yang dilakukan secara sengaja, sistematis, mengenai fenomena sosial dengan gejala-gejala psikis untuk kemudian dilakukan pencatatan. Teknik ini dilakukan untuk mengetahui tingkat keterampilan awak kapal dalam menggunakan alat keselamatan sekoci.

2. Wawancara

Wawancara adalah suatu proses interaksi yang melibatkan pertanyaan dan jawaban verbal yang dilakukan oleh pekerja jaga bersama dan petugas perbaikan alat keselamatan. Wawancara adalah metode pengumpulan data yang digunakan untuk mendapatkan informasi langsung dari orang yang diwawancarai.

3. Metode Penelitian Lapangan (*Field research*)

Yaitu penulisan yang melakukan analisis mengenai informasi yang didapatkan melalui pengamatan langsung terhadap objek penelitian, di mana penulis akan menjalani Praktek Laut (PRALA).

D.Teknik Analisis Data

Penulis menerapkan metode analisis data deskriptif kualitatif, yang mencakup data yang bersifat tertulis atau verbal dari peristiwa. Metode ini bertujuan untuk mengamati, memberikan solusi untuk masalah yang dibahas dalam skripsi ini dengan menyajikan gambaran mengenai apa yang terjadi di lapangan dan membandingkannya dengan teori yang relevan.

Menyusun ringkasan dan melakukan pemilihan informasi hasil data yang diperoleh sangatlah penting dikumpulkan dari hasil pengamatan dan kajian dokumen berikutnya. Langkah selanjutnya adalah menyediakan data yang berarti memberikan data yang diperoleh dari data yang telah ada dan disusun secara sistematis agar memudahkan dalam menarik kesimpulan.

.